



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: ELBA, Entwicklungsplanung Leimental - Birseck - Allschwil; Stoss-
richtungsentscheid und Planungs- und Projektierungskredit

Datum: 13. Januar 2015

Nummer: 2015-005

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



2015/005

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

ELBA

Entwicklungsplanung Leimental - Birseck - Allschwil

Stossrichtungsentscheid und Planungs- und Projektierungskredit

vom 13. Januar 2014

1. Zusammenfassung

Mit dem Beschluss zum Kantonalen Richtplan vom 26. März 2009 wurde mit der Planungsanweisung V.2.1 b) der Auftrag zur Folgeplanung der Südumfahrung Basel erteilt und 2010 unter dem Namen „Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil“ (ELBA) gestartet. In einer ergebnisoffenen und partizipativen Herangehensweise wurde in der Folge der nordwestliche Kantonsteil gesamthaft betrachtet und seine langfristige, räumliche Entwicklung geklärt. Der Fokus lag im Endergebnis auf den notwendigen verkehrlichen Massnahmen in diesem Raum. Zwingende Bedingung für die Lösung war eine Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung. Da eine Hauptkritik an der Südumfahrung Basel deren negativen Auswirkungen auf die Landschaft war, wurde dieser Aspekt ebenfalls berücksichtigt. Der so genannte Planungssperimeter, d.h. das untersuchte Gebiet, wurde funktional definiert und umfasste neben 14 Baselbieter Gemeinden auch Teile der Stadt Basel und je sechs Solothurner und Elsässer Gemeinden. Das Vorgehen und die gemeinsame Projektorganisation wurden in einer Startvereinbarung zwischen den betroffenen Gebietskörperschaften vor Beginn der inhaltlichen Bearbeitung verbindlich vereinbart.

In einem Ideenwettbewerb erarbeiteten im Sommerhalbjahr 2011 zunächst sechs Planungsteams Zukunftsbilder zum Planungssperimeter ELBA. Damit wurden die möglichen Entwicklungsrichtungen für den ELBA-Raum eruiert. Aus den sechs Vorschlägen konnten drei unterschiedliche Stossrichtungen identifiziert werden. Die überzeugendste Lösung je Stossrichtung wurde in der Folge unter enger Mitwirkung eines Begleitgremiums weiterentwickelt. Die drei Konzepte wurden im Sommer 2012 bewertet und verglichen. Aus den drei Stossrichtungen liessen sich zwei Philosophien ableiten: „Ausbau – neue Netzelemente“ und „Umbau – Weiterentwicklung bestehende Struktur“. Im November 2012 entschied die politische Projektsteuerung, diese beiden Stossrichtungen dem Landrat zur Diskussion und Wahl vorzulegen. Gemäss Planungsanweisung im Kantonalen Richtplan sind mindestens zwei Varianten der Problemlösungen zu unterbreiten. Mit der vorliegenden Landratsvorlage werden somit zwei unterschiedliche Landratsbeschlüsse und Anpassungen des Kantonalen Richtplans unterbreitet, welche die nächsten Schritte für die planerische Weiterentwicklung der notwendigen Massnahmen auslösen. Die massgeblichen Unterschiede der beiden Stossrichtungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Ausbau – neue Netzelemente	Umbau – Weiterentwicklung bestehende Struktur
Ausbau des heutigen Netzes (öV & MIV)	Umbau (teilweise Umlegen) des heutigen Netzes (öV & MIV)
eher Modalsplit-"neutral"	Modalsplit-Veränderung zugunsten öV / Fuss- / Veloverkehr
öV-Rückgrat mittels Angebotsausbau auf dem heutigen S-Bahn-Netz (langfristig)	öV-Rückgrat auf der heutigen S-Bahn mit Bus-Tangentialen
bis 2035 Siedlungsschwerpunkte in Allschwil, Münchenstein und Reinach	bis 2035 Siedlungsentwicklung in den Agglomerationsgemeinden eher gleichmässig verteilt

Die Investitionskosten für die Stossrichtung Ausbau werden rund doppelt so viel betragen wie für die Stossrichtung Umbau. Die gemeinsamen Elemente der beiden Stossrichtungen wurden

bis auf die Massnahmenebene herausgeschält. Der Regierungsrat empfiehlt die Stossrichtung «Ausbau» weiterzuverfolgen.

Im Rahmen der Planung ELBA wurde auch eine äussere Tangente als mögliche Lösung vertieft untersucht, jedoch nach Abschluss der Testplanung nicht mehr weiterverfolgt. Auch die Idee einer S-Bahn-Tangente – das öV-Pendant zur äusseren Strassentangente – wurde vertieft untersucht, jedoch als nicht sinnvoll beurteilt und als Lösung nicht weiterverfolgt. Eine äussere Tangente könnte langfristig eine Option darstellen, sie war jedoch in der Vernehmlassung sehr umstritten. Ein solches Projekt müsste ohnehin für einen Zeithorizont über den Planungshorizont ELBA hinaus (d.h. nach 2050) und einen grösseren Planungssperimeter, welcher mindestens das Rheintal und das Ergolzthal beinhaltet, betrachtet werden. Somit soll das Projekt in dieser Landratsvorlage nicht mehr weiter verfolgt werden.

Der Regierungsrat vertritt jedoch die Meinung, dass für die Leimentaler Gemeinden eine Verbesserung der Verkehrssituation durch Optimierung und Kapazitätserweiterung des Verkehrsnetzes nötig ist, um die heutigen Überlastungen nachhaltig zu verringern. Kurzfristig erfolgen die Verbesserungen in Zusammenarbeit mit den Gemeinden im Rahmen der regelmässigen Beobachtung und Optimierung des Verkehrsnetzes mit finanzierbaren Massnahmen (wie punktuelle Knotenumbauten, etc.). Langfristig ist jedoch ebenfalls eine Lösung zu entwickeln, welche eine äussere Verkehrserschliessung unter Einbezug des Birsecks, und des Ergolz- und Rheintals beinhaltet und die Wirtschaftsräume BL verbindet. Zur Entwicklung dieser langfristigen Lösung sollen insbesondere auch die interessierten Gemeinden mit einbezogen werden. Einer raumplanerischen und volkswirtschaftlichen Gesamtbetrachtung ist Rechnung zu tragen. Innert drei Jahren nach Landratsbeschluss unterbreitet der Regierungsrat entsprechende Entscheidenträge dem Landrat.

1.1. Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
1.1.	Inhaltsverzeichnis	4
2.	Ausgangslage und Vorgehen	6
2.1.	Vorgeschichte und Auftrag des Landrats	6
2.2.	Randbedingungen und Vorgaben	6
2.3.	Planungsprozess und Vorgehen	7
3.	Inhalte, Annahmen und Resultate des Planungsprozesses ELBA	11
3.1.	Funktionaler Zusammenhang Siedlung – Verkehr – Landschaft	11
3.2.	Ist-Zustand, zukünftige Entwicklung und offene Fragen	12
3.3.	Mögliche Stossrichtungen	15
3.4.	Umgang mit einer äusseren Tangente	16
3.5.	Weitere zentrale Erkenntnisse und Resultate	17
4.	Erläuterungen zu den gewählten Stossrichtungen	19
4.1.	Stossrichtung Umbau	19
4.2.	Stossrichtung Ausbau	20
4.3.	Trasseesicherung äussere Tangente	22
4.4.	Ein Unterschied der beiden Stossrichtungen herausgegriffen	22
4.5.	Gemeinsame Linien der beiden Stossrichtungen	23
5.	Erläuterung zu den Anpassungen im kantonalen Richtplan	25
5.1.	Einführung / Generelle Anpassung	25
5.2.	Stossrichtung Umbau	26
5.3.	Stossrichtung Ausbau	27
5.4.	Gemeinsame Elemente	29
6.	Schnittstellen	31
6.1.	Schnittstellen	31
6.2.	Weitere laufende Planungsprozesse	34
6.3.	Aktuelle Weiterbearbeitungen	35
6.4.	Laufende Projektierungen (Ausgangslage)	36
7.	Vorprojekt Zubringer Allschwil	37
8.	Termine / Weiteres Vorgehen	38
8.1.	Termine gemäss Aktionsprogramm	38

8.2.	Weiteres Vorgehen	40
9.	Kosten und Finanzierung	41
9.1.	Gesamtkosten der Umsetzung der Stossrichtungen	41
9.2.	Investitionskosten für die Planung- und Projektierung ELBA	42
9.3.	Projektierung Vorprojekt von Zubringer Allschwil	44
9.4.	Folgekosten	45
9.5.	Erwägungen zur Wirtschaftlichkeit	45
9.6.	Finanzrechtliche Prüfung	46
10.	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	46
10.1.	Einleitung	46
10.2.	Generelle Stimmungslage zur LRV ELBA	47
10.3.	Weitere Aspekte	54
11.	Parlamentarische Vorstösse	55
12.	Antrag	63

2. Ausgangslage und Vorgehen

2.1. Vorgeschichte und Auftrag des Landrats

Die Südumfahrung Basel hat eine lange und bewegte Geschichte. Die Diskussionen über diese Strasse reichen in die 1960er Jahren zurück. Nachdem zwischen 2001 und 2003 eine Zweckmässigkeitsbeurteilung für die Südumfahrung Basel erarbeitet wurde, fand im Zusammenhang mit dem Beschluss über den kantonalen Richtplan Basel-Landschaft (KRIP) erneut eine intensive Diskussionsphase zwischen 2003 und 2009 statt. Die Debatten von Befürwortern und Gegnern führten jedoch zu keiner einvernehmlichen Lösung. Hingegen konnte als Schlusspunkt der Debatten im Jahr 2009 das weitere Vorgehen festgelegt werden: Im Kantonalen Richtplan Basel-Landschaft (KRIP) hat der Landrat den Auftrag erteilt, für den Raum Leimental – Birseck – Allschwil die Ausgangslage gesamthaft zu analysieren, einen breiten Variantenfächer zu untersuchen und mindestens zwei Lösungsvarianten zur Anpassung des Kantonalen Richtplans zum Entscheid vorzulegen (vgl. unten). 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) lanciert.

2.2. Randbedingungen und Vorgaben

Im Rahmen der Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil geht es um folgende zentrale Frage: Welche Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung sind für die langfristige Entwicklung des Leimentals, des Birsecks und des Raumes Allschwil zweckmässig? Dabei sind auch die Auswirkungen auf die Landschaft zu untersuchen.

Die Planungsanweisung aus dem Kantonalen Richtplan (Objektblatt V2.1) definiert die Randbedingungen und Vorgaben für ELBA.

"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 Südumfahrungsrouten nötigenfalls mit einer Planungszone nach Raumplanungs- und Baugesetz § 53 RBG zu sichern."

Der Regierungsrat unterbreitet dem Landrat am Schluss des ELBA-Prozesses nun zwei gleichwertige Stossrichtungen.

ELBA spielt sich auf kantonaler, auf interkantonaler und sogar internationaler Ebene ab. Es gibt demzufolge Interessen und Rahmenbedingungen der Nachbarn, die berücksichtigt werden müssen. Dafür wurde eine breite Projektorganisation aufgestellt (s. auch Kap. 2.3).

2.3. Planungsprozess und Vorgehen

2.3.1 Vorgehensvereinbarung und Projektorganisation

Gemäss dem Prinzip «Verfahren vor Inhalt» ist der ELBA-Prozess mit einer Startvereinbarung begonnen worden. In dieser Vereinbarung wurden die Abläufe, das Verfahren, die Spielregeln der Zusammenarbeit, die Mitwirkung und Kommunikation sowie die Projektorganisation festgesetzt. Nachbarkantone, Gemeinden und französische Nachbarregionen wirken in der Projektorganisation und v. a. im Begleitgremium mit. Die Startvereinbarung wurde von allen direkt betroffenen Gebietskörperschaften (26 Gemeinden, 3 Kantone und das Département du Haut-Rhin) vor Beginn der Planungsarbeiten im Mai 2011 unterzeichnet. Mit der Startvereinbarung wurde die Chance genutzt, das künftige Verfahren systematisch und für die Projektpartner bindend aufzugleisen, die Mitwirkungsmöglichkeiten zu verbreitern und die Kommunikationstätigkeiten zu stärken.

Der Prozess ELBA wurde auf der politischen Ebene von der politischen Projektsteuerung (PST) geführt. Diese war aus den zuständigen Regierungsräten bzw. Vertretern des Conseil Général sowie aus Vertretern der vier Teilräume Basel West / Saint-Louis / Allschwil, Birseck, Vorderes Leimental und Hinteres Leimental zusammengesetzt (s. auch Abbildung unten). Die strategische und operative Steuerung erfolgte durch die Gesamtprojektleitung (GPL). Darin waren Fachpersonen bzw. Amtsleiter auf der Ebene Kanton / Département vertreten. Die GPL wurde durch einen externen Gesamtprojektleiter sowie durch unabhängige Fachpersonen für Verkehr, Landschaft und Kommunikation unterstützt.

Im Rahmen von ELBA wurde zwischen dem Planungs- und dem Betrachtungsperimeter unterschieden. Diese sind aus nachfolgender Abbildung ersichtlich:

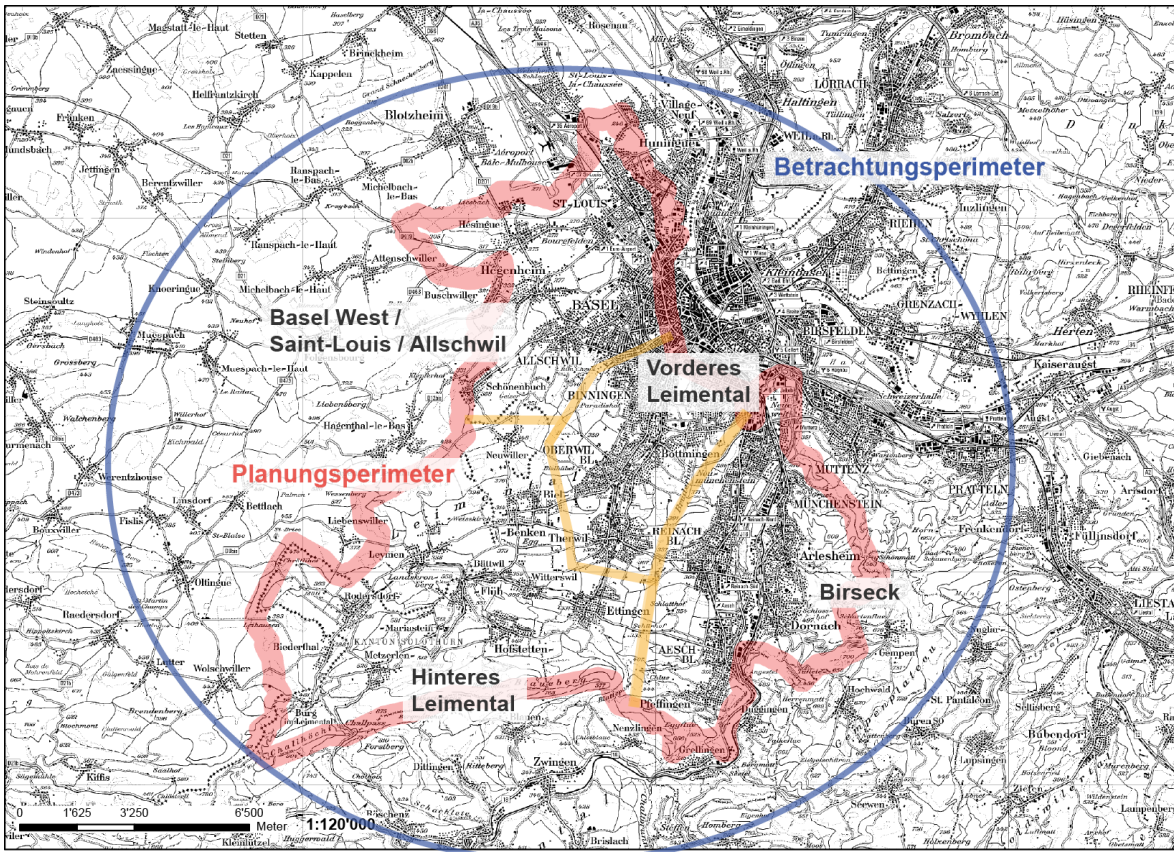


Abb. 1 Planungs- und Betrachtungssperimeter sowie Abgrenzung der Teilräume

Der Planungsperimeter setzt sich aus 26 Gemeinden aus den Kantonen Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn sowie aus Frankreich zusammen. Der Planungsperimeter wurde aufgrund einer Auftragsanalyse, welche im Jahr 2009 vorgenommen wurde sowie in Zusammenhang mit der Erstellung der Startvereinbarung in den Jahren 2010/2011 festgelegt. Für das Planungsgebiet wurden konkrete Vorschläge und Massnahmen erarbeitet, um die künftige Entwicklung von Siedlung, Verkehr und Landschaft in die gewünschte Richtung zu lenken. Eine scharfe Definition des umliegenden Betrachtungssperimeters ist nicht möglich, weil sich dieser nach der jeweiligen Fragestellung unterschiedet. Die Entwicklungen im Planungs- und im Betrachtungssperimeter beeinflussen sich gegenseitig.

Innerhalb des Planungsperimeters wurden folgende vier Teilräume definiert: Basel West / Allschwil / Saint-Louis, Birseck, Vorderes Leimental und Hinteres Leimental. Diese Teilräume sind miteinander funktional eng verflochten, weisen jedoch unterschiedliche Ausrichtungen auf.

2.3.2 Mitwirkung

Ergänzend zur Startvereinbarung wurde am Anfang des Prozesses ein Kommunikations- und Mitwirkungskonzept erarbeitet. Darin wurden die verschiedenen Mitwirkungs- und Informationsangebote definiert. Als Mitwirkungsorgane wurden das Begleitgremium (BG) und das ELBA-Forum eingesetzt. 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. Das ELBA-Forum ist ein Mitwirkungsgefäss für

den Einbezug der organisierten und nichtorganisierten Öffentlichkeit. Im Rahmen des ELBA-Forums wurden verschiedene öffentliche Veranstaltungen (Information und Mitwirkung) durchgeführt.

Im Rahmen des ELBA-Verfahrens gab es insbesondere folgende Mitwirkungsmöglichkeiten:

- An sechs BG-Veranstaltungen wurden die (Zwischen-)Resultate den Gemeinden und Organisationen vorgestellt und mit ihnen diskutiert. Das Begleitgremium hatte bei den Meilensteinen im Prozess auch die Möglichkeit, schriftlich Stellung zu nehmen: Beim Vorliegen der Lagebeurteilung im Frühjahr 2012, am Schluss des Konkurrenzverfahrens bzw. der Testplanung im Spätsommer 2012 sowie beim Vorliegen des Entwurfs des Aktionsprogramms im Frühjahr 2013.
- An drei ELBA-Foren wurde die Öffentlichkeit über die verschiedenen Meilensteine informiert und die Möglichkeit geboten, Rückmeldungen und Anregungen zu den Zwischenresultaten zu geben.
- Ergänzend zu den ELBA-Foren konnte die Öffentlichkeit am Schluss des Konkurrenzverfahrens (Spätsommer 2012) mitwirken im Rahmen von Ausstellungen, Führungen oder einer erstmals durchgeführten E-Partizipation. Dabei wurden die Schlüsselfragen, welche für die zukünftige Entwicklung des ELBA-Gebiets entscheidend sind, sowie die verschiedenen Massnahmen der drei Gesamtkonzepte aus der Testplanung vorgestellt und zur Diskussion gestellt.

2.3.3 Entwicklung der Lösung

Auf der Grundlage des Landratsauftrags wurde ELBA als Prozess angelegt, in dem die Antworten auf die gestellten Fragen schrittweise erarbeitet wurden. Für die Erarbeitung von Entwicklungsszenarien und -varianten für den Raum Leimental – Birseck – Allschwil bis 2030 bzw. 2050 wurde ein zweistufiges Konkurrenzverfahren (informelles Verfahren) mit interdisziplinär zusammengesetzten Teams (Verkehrs-, Raum- und LandschaftsplanerInnen) durchgeführt.

Im Rahmen der ersten Stufe (Studienauftrag) des informellen Verfahrens haben sechs Teams in Konkurrenz, ohne Kenntnis der Resultate der anderen Teams gearbeitet. Nach Abschluss dieser Phase haben sich bei den Lösungsvorschlägen der sechs Teams grundsätzlich drei «Variantenfamilien» herauskristallisiert.

In der zweiten Stufe (Testplanung) wurden die jeweils besten Beiträge der drei Variantenfamilien zu Gesamtkonzepten vertieft. In dieser Phase kannten die drei ausgewählten Teams die Resultate der anderen Teams. Nach Abschluss der zweiten Stufe wurden die von den drei Teams erarbeiteten Gesamtkonzepte bewertet. In den drei Gesamtkonzepten liessen sich zwei grundsätzliche Stossrichtungen bzw. «Philosophien» erkennen: «Umbau» im Gesamtkonzept «Bestand» und «Ausbau» in den Gesamtkonzepten «Kombi» und «Tangente».

Nach dem Konkurrenzverfahren wurde für die zwei Stossrichtungen «Umbau» und «Ausbau»¹ ein Aktionsprogramm erarbeitet, welches die konkreten Massnahmen und notwendigen Umset-

¹ Diese Stossrichtung «Ausbau» stellt eine Kombination der Gesamtkonzepte «Kombi» und «Tangente» dar.

zungsschritte aufzeigt. Die entsprechenden Resultate dienen als Grundlage für die Erarbeitung der vorliegenden Landratsvorlage.

Der Ablauf des gesamten Verfahrens ist nachfolgend zusammengefasst dargestellt:

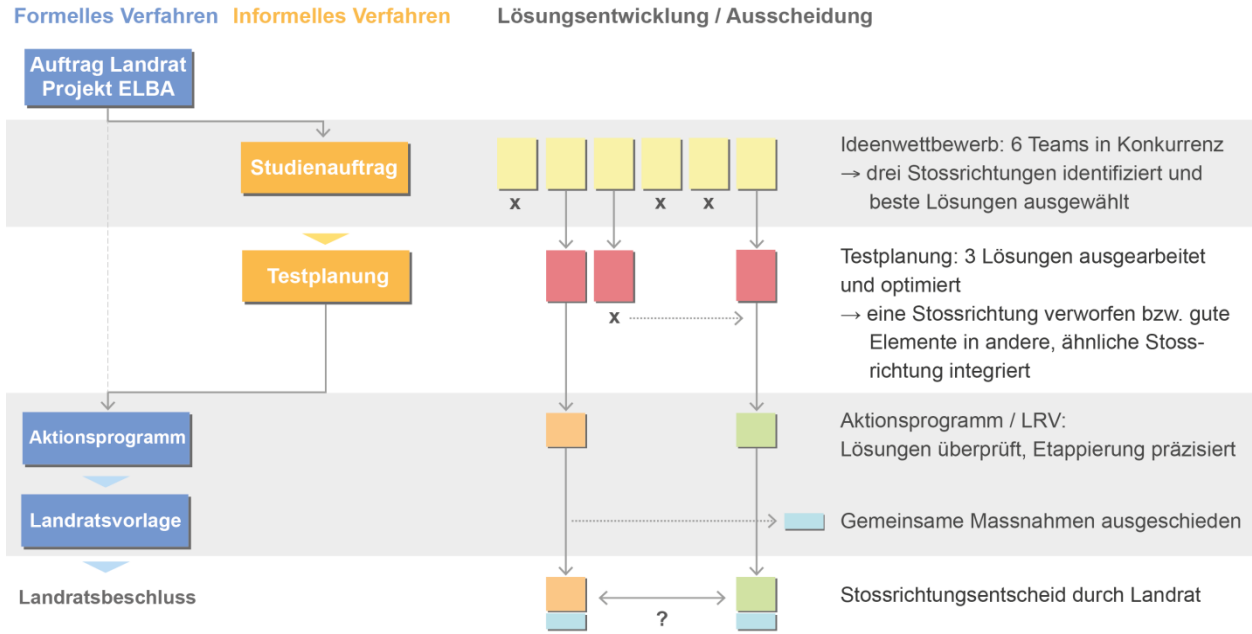


Abb. 2 Ablauf des ELBA-Verfahrens

3. Inhalte, Annahmen und Resultate des Planungsprozesses ELBA

In diesem Kapitel werden nach einer Präambel zum Zusammenhang zwischen Siedlung, Verkehr und Landschaft die Inhalte, Annahmen und Resultate/Erkenntnisse des Planungsprozesses ELBA erläutert. Entsprechende detaillierte Angaben finden sich im Synthesebericht zur Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil (ELBA) vom 16. September 2013.

3.1. Funktionaler Zusammenhang Siedlung – Verkehr – Landschaft

Die Herangehensweise in ELBA unterscheidet sich massgeblich von früheren Verkehrsplanungen, wo die Siedlungsentwicklung und auch die Landschaft als gegebene Randbedingung betrachtet wurden und meist nur ein Verkehrsmittel und nicht die sinnvolle Kombination der verschiedenen Verkehrsmittel untersucht wurde. Im Rahmen von ELBA wurden die verschiedenen Themen gemeinsam behandelt, um eine optimale Abstimmung der Siedlungsentwicklung, der verkehrlichen Massnahmen und Landschaftsentwicklung zu erreichen. Darin bestand auch die fachliche Herausforderung für die beauftragten Planungsteams. Die drei zentralen Arbeitsschritte, welche in ELBA iterativ bearbeitet wurden, sind in der Folge kurz beschrieben.

Verkehr entsteht dort, wo Menschen wohnen, arbeiten und sich erholen. Das bedeutet, dass die räumliche Entwicklung des Wohnraums und der Arbeitsplätze massgeblich vorgeben, wo und wie sich der Verkehr entwickelt. Das ist der Grund, weshalb es bei der Aufgabenstellung zu ELBA im ersten Schritt darum ging, den neu zu schaffenden Wohnraum und die zusätzlichen Arbeitsplätze möglichst sinnvoll zu verteilen. Sinnvoll heisst hier verträglich mit den Standorten (städtebauliche Qualitäten, sinnvolle Dichten, Zentrenstruktur etc.) sowie eine kosteneffiziente Abwicklung des entstehenden Verkehrs ermöglichend. Zu Beginn des Konkurrenzverfahrens wurden den Planungsteams deshalb nur Vorgaben in Bezug auf die zukünftigen Einwohner und Arbeitsplätze für den gesamten Planungssperimeter gemacht. Die Verteilung der Einwohner und Arbeitsplätze hingegen war Teil der Aufgabe der Planungsteams.

In einem zweiten Schritt wurden daraus die entstehenden Verkehre eruiert. Die Lage zur bestehenden Siedlungsstruktur sowie die Dichte der zusätzlichen Siedlungsentwicklung hat massgeblichen Einfluss auf den Modalsplit, d. h. die Verkehrsmittelwahl, sowie die zurückgelegten Distanzen. Die sogenannte innere Entwicklung der Siedlung führt zu kürzeren Distanzen sowie bei der Verkehrsmittelwahl in der Regel zu einer Stärkung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs. Aus diesem Grund ist die innere Entwicklung der Siedlung eine der effizientesten Verkehrsmassnahmen und nimmt in den vorliegenden Lösungen eine zentrale Stellung ein.

Im dritten und letzten Schritt müssen für den entstehenden Verkehr Massnahmen aufgezeigt werden, wie dieser bewältigt werden kann. Der Hauptteil der Landratsvorlage ELBA beschäftigt sich mit diesen verkehrlichen Massnahmen. Dabei gilt es zu bedenken, dass diese eigentlich Ausdruck bzw. Ausfluss einer hinterlegten Siedlungsentwicklung sind.

Als zusätzliche Dimension zu diesen drei Schritten musste die Landschaft auf zwei Ebenen mitgedacht werden. Einerseits ist die Landschaft in ihren Funktionen und als beschränkte natürliche Ressource bei der Entwicklung der verkehrlichen Lösungen bestmöglich zu schonen. Andererseits ist das Potenzial, welches die Landschaft als Erholungsraum enthält, zu fördern mit dem Ziel, dass die Naherholungsbedürfnisse in nächster Nähe zum Wohn- und Siedlungsraum

befriedigt werden können und es somit zu einer substantiellen Verminderung des Freizeitverkehrs kommen kann.

Fazit: Der integralen Sichtweise (Siedlung, Verkehr und Landschaft) wird im ELBA-Prozess ein hoher Stellenwert gegeben. Das Hauptziel der erarbeiteten Massnahmen im Verkehrsbereich ist langfristig die Unterstützung einer geordneten Siedlungsentwicklung. Die Verkehrsmassnahmen sind hauptsächlich durch die dahinter liegende Siedlungsentwicklung begründet. Aufgrund der Abhängigkeiten zwischen Siedlung, Verkehr und Landschaft ist ein Gesamtpaket von Massnahmen aus einer Gesamtsicht notwendig.

3.2. Ist-Zustand, zukünftige Entwicklung und offene Fragen

Nachfolgend werden der Ist-Zustand, die Szenarien für die künftige Siedlungsentwicklung sowie die zentralen offenen Fragen, welche sich im ELBA-Raum stellen, aufgeführt.

3.2.1 Ist-Zustand

Einwohner und Arbeitsplätze

Im Perimeter ELBA leben heute gut 220'000 Einwohner. Beinahe die Hälfte wohnen im Teilraum Basel West / Saint-Louis / Allschwil, gut ein Viertel im Birseck, knapp 20% im Vorderen Leimental und knapp 10% im Hinteren Leimental. Zwischen 2000 und 2009 hat die Bevölkerungszahl im Raum ELBA um ca. 3% (gegenüber 4.7% im gesamten Kanton Basel-Landschaft) zugenommen. Der Hauptgrund für die eher tiefe Wachstumsrate liegt im Teilraum Basel West mit der Abnahme bzw. Stagnation in der Stadt Basel. Hingegen ist die Einwohnerzahl im Vorderen aber auch diejenige im Hinteren Leimental in diesem Zeitraum überdurchschnittlich gewachsen, im Vorderen Leimental auch verglichen mit dem Kantonsdurchschnitt.

Im Raum ELBA arbeiten heute gut 90'000 Beschäftigte. Beinahe die Hälfte davon arbeitet im Raum Basel West / Saint-Louis / Allschwil und gut ein Drittel 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.

Siedlungsfläche und Bauzonen

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 Hégenheim 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.

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 (ca. 200 ha bzw. gut 50 ha). Das Hintere Leimental weist die grössten unüberbauten Wohnbauzo-

nenreserven auf. In der Stadt Basel sind hingegen kaum noch Reserven vorhanden. Die grössten unüberbauten Arbeitszonenreserven sind im Birseck vorhanden (v. a. in Aesch). Grössere unüberbaute Gewerbe-/Industrieflächen sind zudem im Raum Allschwil festzustellen. Innerhalb der bestehenden Siedlungsgebiete existieren zudem im basellandschaftlichen Teil des ELBA-Gebiets in Wohn- und Mischzonen noch grosse innere Nutzungsreserven. Ähnliches gilt auch für die Arbeitsgebiete, insbesondere im Birseck.

Landschaft

Der ELBA-Raum ist in seiner landschaftlichen Charakteristik und auch in seiner landschaftlichen Funktionalität alles andere als homogen. Ausserhalb eines Siedlungsgürtels, wie er grob dem Radius des inneren Korridors gemäss Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel (siehe <http://www.agglobasel.org/zukunftsbild/das-zukunftsbild/>) entspricht, zeigt er rasch sehr ländliche Züge.

Dieser Kontrast stimmt gut mit dem Anspruch überein, den die Agglomerationsbevölkerung an ihren Landschaftsraum stellt: Ausserhalb des erwähnten Radius des inneren Korridors dünnt sich die intensive Beanspruchung der Landschaft durch Freizeit und Erholungsnutzung rasch und nachhaltig aus. In diesem Peripher-Raum – für den spezifisch ländlichen Erholungsbezug – sind punktuelle (v. a. ÖV-)Destinationen lediglich an (schönen) Wochenenden etwas stärker frequentiert.

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.

Öffentlicher Verkehr

Die S-Bahn zwischen Basel Dreispitz und Aesch (S3) weist pro Tag zwischen rund 6'000 und 10'000 Fahrgäste auf. 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 in Binningen bzw. in Münchenstein zu verzeichnen. Der stärkste tangentiale Streckenabschnitt im Busverkehr zwischen Leimen- und Birstal ist mit gut 2'000 Fahrgästen pro Tag zwischen Reinach und Therwil festzustellen.

Motorisierter Individualverkehr

Die H18 weist im ELBA-Perimeter zwischen Muttenz Süd und der Verzweigung Hagnau regelmässige Überlastungen auf. Zudem bestehen Kapazitätsengpässe 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.

Ein starkes Verkehrsaufkommen von über 10'000 Fahrzeugen/Tag wird auf den radialen Achsen im Vorderen / Mittleren Leimental und Birstal sowie v.a. auf den Querverbindungen und Anschlüssen an die H18 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. stadtauswärts Stau auf. Die Staustrecken liegen insbesondere an den Knoten zwischen den Radialen und den Tangentialen.

In den letzten 20 Jahren hat der Verkehr auf der H18 stark zugenommen, teilweise um über 60%. Das Verkehrsaufkommen auf den tangentialen Verbindungen zwischen Leimen- und Birstal 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.

3.2.2 Szenarien der Siedlungsentwicklung

Als Grundlage für die Erarbeitung der Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen im ELBA-Raum wurden Szenarien in Bezug auf die künftige Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung definiert. Für die Zeithorizonte 2030 und 2050 wurde je ein Szenario «mittel» und ein Szenario «hoch» festgelegt. Die langfristige Perspektive 2050 diene insbesondere zur Beurteilung der «Robustheit» der angebotenen Verkehrskapazität 2030.

Die Szenarien für das Wachstum der Einwohnerzahl bis 2030 bewegen sich zwischen +6% und +12%. Diese Szenarien basieren, soweit vorhanden, auf den Bevölkerungsprognosen der Kantone Basel-Land, Basel-Stadt und Solothurn sowie Prognosen des französischen Teilraums (SCOT).

Die Szenarien für die Entwicklung der Arbeitsplatzzahlen bis 2030 sehen eine Zunahme der Anzahl Arbeitsplätze zwischen rund 16% und 28% vor. Für die Arbeitsplatzentwicklung bestehen keine Prognosen. Diese Entwicklung ist stark von der konjunkturellen Entwicklung und den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen abhängig. Die Szenarien stellen eigene Schätzungen der kantonalen Verwaltung dar und gehen von einem eher überproportionalen Wachstum der Beschäftigten gegenüber den Einwohnern aus. Damit soll ein möglichst ausgeglichenes Verhältnis zwischen Einwohnern und Arbeitsplätzen erreicht werden.

3.2.3 Zu klärende Fragen

Im Rahmen von ELBA ging es um die Grundsatzfrage, wie der Raum Leimental - Birseck - Allschwil langfristig und nachhaltig entwickelt und die Mobilität organisiert werden soll. Bezogen auf den Gesamttraum stellten sich als Antwort u. a. auf die Forderung nach einer grossen Strassentangente konkret folgende Fragen:

- Wie soll dieser Raum in 20 bzw. 40 Jahren aussehen?
- Welche Funktion soll dieser Raum übernehmen?
- Wie soll das Verkehrssystem aussehen?
- Welche Funktion sollen die verschiedenen Verkehrsträger übernehmen?
- Wie könnte ein Quantensprung im Verkehrssystem aussehen? Wäre dieser zweckmässig?

3.3. Mögliche Stossrichtungen

Damit die oben erwähnten zentralen Fragen beantwortet werden können, wurde im Rahmen des Konkurrenzverfahrens (Studienauftrag/Testplanung) der Fächer von Möglichkeiten in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft für eine Raumentwicklung im Gebiet Leimental – Birseck – Allschwil geöffnet und neue Lösungsmöglichkeiten erkundet.

Nach Abschluss der Studienauftragsphase haben sich bei den Lösungsvorschlägen der sechs Teams grundsätzlich folgende drei «Variantenfamilien» bzw. Stossrichtungen herauskristallisiert:

- Eine Weiterentwicklung des Raumes ELBA mit Schwerpunktsetzung auf den ÖV und Verzicht auf zusätzliche Kapazitäten für den MIV.
- Eine ausgewogene Kombination von punktuellen Massnahmen im Bereich Siedlung und Landschaft sowie öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr und Langsamverkehr.
- Eine Kombination von punktuellen Massnahmen mit einer prägenden Schlüsselmassnahme in Form einer neuen, stadtnahen Strassentangente südlich von Basel.

Eine erfolgsversprechende grosse ÖV-Lösung wurde von keinem Team erarbeitet. Die drei Variantenfamilien beinhalteten jedoch jeweils lokale ÖV-Massnahmen in unterschiedlichen Ausprägungen. Im Bereich motorisierter Individualverkehr hat kein Team eine äussere Tangente vorgeschlagen (s. auch Kap. 3.4).

Zusatzabklärungen S-Bahn-Tangente

Im Ideenwettbewerb (Studienauftrag) hat ein Team die Idee einer S-Bahn-Tangente Birseck – Leimental – Allschwil – Basel eingebracht. Aus fachlicher Sicht bestand die Einschätzung, dass dieser Vorschlag aus verschiedenen Gründen (sehr hohe Kosten, fehlende Etappierbarkeit, Einbindung ins geplante S-Bahn-Liniennetz, Reisezeiten, z. T. Widerspruch zur heutigen Siedlungsstruktur im Planungssperimeter usw.) nicht zweckmässig ist. Da die Idee einer neuen S-Bahn-Tangente jedoch durchaus auf Zustimmung traf, wurde deren Sinnhaftigkeit und deren Integrationsfähigkeit in die Regio-S-Bahn Basel fundiert überprüft. Aus der vorgenommenen Zusatzabklärung konnte folgendes Fazit gezogen werden:

- Im ELBA-Raum besteht heute und auch im Jahr 2030 nicht die Nachfrage, welche eine S-Bahn-Tangente über den Gesamtperimeter begründen würde. Auf einzelnen Abschnitten ist ein nachfragegerechter Angebotsausbau des öffentlichen Verkehrs durchaus sinnvoll, das gilt insbesondere auf den Abschnitten zwischen Therwil und Reinach sowie Reinach und Dornach-Arlesheim, jedoch nicht als S-Bahn.
- Mit einer durchgehenden S-Bahn-Tangente wären keine nennenswerte Entlastung in den radialen Korridoren oder Reisezeitverkürzungen zu erwarten. So ist beispielsweise zwischen dem mittleren Leimental (Oberwil - Therwil) und Basel SBB nicht mit Reisezeitverkürzungen zu rechnen.
- Eine S-Bahn-Tangente ELBA würde keine Vorteile für das Regio-S-Bahn-Netz mit sich bringen. Sie ist eher konträr zum Durchbindungsgedanken des Herzstücks.

Aufgrund dieser Resultate wurde die Idee eine S-Bahn-Tangenten als nicht sinnhaft beurteilt und als Lösung nicht weiterverfolgt.

3.4. Umgang mit einer äusseren Tangente

3.4.1 Umgang im Studienauftrag und der Testplanung

Gemäss dem Auftrag des Landrats muss im Konkurrenzverfahren ELBA die Südumfahrung Basel Bestandteil des Variantenfächers sein. Im Rahmen des Studienauftrags ELBA wurden von den sechs Teams Lösungsansätze mit einer äusseren Tangente untersucht, jedoch von keinem Team weiterverfolgt.

Für die Aufnahme einer äusseren Tangente würden folgende Gründe sprechen:

- Die äussere Tangente verknüpft die wichtigen Wirtschaftsräume Birseck und Allschwil und unterstützt damit die Stärkung des Wirtschaftsstandortes Basel-Landschaft im Sinne der Wirtschaftsförderung.
- Mit der äusseren Tangente wird die Netzredundanz erhöht: Im Korridor zwischen der Verzweigung Hagnau und dem Grenzübergang zu Frankreich besteht gegenwärtig nur eine Hochleistungsstrasse, welche jedoch stark ausgelastet bzw. überlastet ist. Mit einer äusseren Tangente wird im Hochleistungsstrassennetz eine alternative Route angeboten.
- An den Rändern der Kernagglomeration (z.B. Therwil) führt sie zu Verkehrsentlastungen und spürbaren Aufwertungen im bestehenden Siedlungsgebiet.
- Im Korridor entlang der äusseren Tangente werden die Knoten, in welchen tangentielle und radiale Verkehrsströme in Konflikt stehen, in den Spitzenstunden massgeblich entlastet. Dies führt auch dazu, dass die Situation des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs in diesem Korridor verbessert wird und weniger Zeitverluste erfährt.
- Aus strategischer Sicht macht es Sinn, die Option einer äusseren Tangente zu sichern, so dass ein Entscheid zu einem späteren Zeitpunkt noch möglich ist.
- Es wird grundsätzlich davon ausgegangen, dass eine äussere Tangente vornehmlich in Tunnels geführt wird und ausschliesslich bei den Anschlussbereichen an die Oberfläche kommt.

Die Gründe, warum die Teams die äussere Tangente nicht weiter verfolgt haben, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Mit einer äusseren Tangente werden heute peripher gelegene Gebiete insbesondere mit dem MIV gut erreichbar, was zu einem Entwicklungsimpuls und einem starken Siedlungsdruck führen wird.
- Die äussere Tangente zielt auf eine grossflächige Siedlungsstruktur mit eher niedriger Dichte und schwächt damit die Kompaktheit der radialen Korridore. Sie kann aber langfristig eine Option für die dannzumalige Weiterentwicklung der Region sein.
- Die Verkehrsbehinderungen finden heute an den Kreuzungsstellen von radialen und tangentialen Kantonsstrassen hauptsächlich in der Morgen- und Abendspitze statt. Der massgebliche Nutzen einer äusseren Tangente für den MIV bleibt deshalb auf diese Spitzenstunden beschränkt.
- Auch wenn eine vorwiegende Linienführung in Tunnels angenommen wird, wird es bei den Anschlussbereichen oberirdische Anlagen benötigen, welche grosse räumliche Eingriffe in die Landschaftsstruktur darstellen.

- Den Siedlungsändern kommt als Naherholungsraum eine grosse Bedeutung zu. Eine weit-räumige Umfahrungstrasse kann diese Siedlungsänderungen beeinträchtigen.

3.4.2 Vertiefte Untersuchung der Lage einer neuen Strassentangente

Da nach der Studienauftragsphase im Variantenfächer aufgrund der oben erwähnten Gründe keine äussere Tangente und nur eine stadtnahe Tangente vorkam, hat die politische Projektsteuerung entschieden, parallel zur Testplanungsphase ein Variantenstudium über Strassentangenten als Zusatzauftrag auszulösen. Ziel dieses Zusatzauftrages war es die optimale Lage einer Strassentangente nochmals breiter zu untersuchen. Dabei ging der Variantenfächer von einer stadtnahen Tangente bis zu einer Lage der ursprünglichen Südumfahrung, welche zwischen 2003 und 2009 politisch intensiv diskutiert worden war.

Im Zusatzauftrag wurde ein breiter Variantenfächer erstellt und in einem zweistufigen Verfahren wieder reduziert. Basis für die Bewertung waren u.a. die Wirkungskriterien des Agglomerationsprogramms. Diese Wirkungskriterien wurden auch für die Bewertung der Testplanungen hinzugezogen. Für die zweite Phase der Bewertung – ausgehend von noch vier Varianten – wurden Verkehrsmodellierungen durchgeführt. Die beste Variante wurde am Schluss nochmals mit der ursprünglichen Variante der Südumfahrung Basel verglichen.

Die beste Wirkung erzielt eine stadtnahe Tangente (Anschluss Basel-City – Dorenbach – Allschwil Bachgraben – A35/Route des Carrières). Diese kann entweder an den Anschluss Basel-City oder aber auch an die Bruderholzstrasse in Münchenstein angeschlossen werden. Die Bewertung ist auch gegenüber einer veränderten Gewichtung robust: Im Vergleich mit der ursprünglichen Südumfahrung Basel schneidet die stadtnahe Tangente erst dann schlechter ab, wenn ausschliesslich verkehrliche Kriterien berücksichtigt würden, also Umweltaspekte, siedlungsplanerische und landschaftliche Auswirkungen vernachlässigt würden. Die Kosten der unterschiedlichen Varianten sind in etwa vergleichbar (ca. CHF 0.9 – 1.2 Mia.), wobei bei der ursprünglichen Südumfahrung weiterhin von diversen oberirdischen Abschnitten ausgegangen wurde und somit die Kostenschätzung eher zu tief liegt.

3.5. Weitere zentrale Erkenntnisse und Resultate

Das Hauptresultat der ELBA-Planung sind die entwickelten Stossrichtungen. Ergänzend dazu konnten auch, u. a. als Antwort auf die gestellten Fragen (s. Kap. 3.2.3), weitere zentrale Erkenntnisse gewonnen werden:

Die bestehenden Funktionen der Teilräume in Bezug auf Arbeiten, Wohnen und Naherholung sollen bis auf Weiteres erhalten bleiben, da die notwendigen Reserven hierfür in Bezug auf zusätzliche Arbeitsplätze und neuen Wohnraum vorhanden sind.

Die Siedlungsentwicklung kann in der Regel im bestehenden Siedlungsgebiet erfolgen und erfordert bis auf weiteres keine grösseren Einzonungen. Entsprechend sind keine Quantensprünge zur Entwicklung des Verkehrssystems erforderlich, da beispielsweise keine starke Siedlungsentwicklung im Mittleren Leimental vorgesehen ist, welche eine starke tangentielle Verkehrsinfrastruktur rechtfertigen würde. Von Seite der betroffenen Gemeinden kamen keine entsprechenden Entwicklungswünsche. Diese Erkenntnis gilt für den öffentlichen Verkehr wie auch für den Strassenverkehr.

Die Entwicklung orientiert sich massgeblich an den bereits bestehenden Verkehrsinfrastrukturen. Wichtige bestehende Arbeitsplatzschwerpunkte im Birseck und im Raum Allschwil Nord sollen weiterentwickelt werden und durch verkehrliche Massnahmen unterstützt werden. In diesen Räumen konzentriert sich auch ein grosser Teil der verkehrlichen Massnahmen. Grundsätzlich sollen im ersten Schritt Ergänzungen der bestehenden Systeme vorgenommen werden und erst in einem zweiten Schritt neue Systeme realisiert werden.

Die Umsteigeknoten des ÖVs sollen im Zusammenspiel mit der Siedlung als zentrale Handlungsräume aufgewertet werden. Eine Nutzungsdurchmischung ist im Umfeld dieser Knoten anzustreben. In den historischen Ortskernen ist eine massvolle Entwicklung bzw. Verdichtung angezeigt, weil diese Räume eine wichtige identitätsstiftende Funktion haben.

Der tangentiale ÖV soll stufenweise und nachfragegerecht ausgebaut werden, d. h. in einem ersten Schritt vornehmlich in Form eines fahrplanstabilen Busangebots. In einem späteren Ausbauschnitt sind für die Zubringerbereiche der äusseren Tangentialen zwischen Allschwil und St. Johann sowie zwischen Therwil und Dornach-Arlesheim Ausgestaltungen als Tram im Grundsatz denkbar.

Die Pendlerströme aus Frankreich stellen subjektiv in den grenznahen Gemeinden beidseits der Grenze ein wichtiges Thema dar. Die vorgenommenen Zusatzabklärungen zeigen, dass grenznah auf der Schweizer Seite der grenzüberschreitende Verkehr in Spitzenstunden ein Anteil von einem Drittel erreichen kann (Biel-Benken, Therwilerstrasse), jedoch der Anteil mit zunehmendem Abstand von den Grenzen schnell abnimmt. So wurde beispielsweise auf der Hauptstrasse in Oberwil in der Abendspitze noch ein Anteil von ca. 11% registriert. Objektiv betrachtet stellen die grenzüberschreitenden Pendlerströme kein spezielles Phänomen dar, welches umfassender Lösungen bedarf.

Die Tangentialverkehre MIV zwischen Leimental und Birseck sind als Leitersystem mit drei Sprossen organisiert. Dieses System entspricht der Nachfrage beim MIV ziemlich gut und ist somit ein stützenswertes System.

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 sie mit ELBA entsteht, einfügen.

4. Erläuterungen zu den gewählten Stossrichtungen

Im Folgenden werden die «Philosophie», die zentralen Elemente, die Wirkung sowie die Knackpunkte der zwei zum Entscheid vorliegenden Stossrichtungen erläutert.

4.1. Stossrichtung Umbau

4.1.1 Philosophie

Die Stossrichtung Umbau sieht eine Weiterentwicklung der bestehenden Strukturen vor: Branchen und unternutze Areale werden transformiert und neu genutzt und die Entwicklung entlang der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen konzentriert. Eine Modalsplit-Veränderung wird angestrebt: Zur Mobilitätssicherung wird insbesondere der öffentliche Verkehr deutlich gestärkt und die Entwicklung von Arbeitsplätzen und Einwohnern in räumlicher Nähe angestrebt. 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 Aufzonungen entstehen Mehrwerte, die zu Treibern der Entwicklung werden.

4.1.2 Kurzbeschreibung und zentrale Elemente

Die Stossrichtung Umbau sieht eine Verdichtung insbesondere entlang von Hauptverkehrsachsen sowie ÖV-Umsteigepunkten in der Agglomeration vor. Die historischen Ortszentren werden von dieser Verdichtung ausgenommen. Die Kernzonen der Siedlungen werden mittels Entlastung vom MIV sowie der Ansiedlung kernzonenspezifischer Nutzungen als Zentren wiederhergestellt bzw. gestärkt. Bestehende Industriebrachen (Transformationsgebiete) werden umgenutzt, mit hoher städtebaulicher Qualität neu bebaut sowie besser erschlossen. Klare Siedlungsgrenzen werden festgelegt. Die angestrebte Siedlungsentwicklung (Verdichtungsachsen, Arbeit & Wohnen regional gleichmässig verteilt) führt zu einer höheren und regelmässigeren Auslastung des heute bestehenden öV-Angebots, was gute Voraussetzungen für eine höhere Wirtschaftlichkeit der öV-Linien schafft.

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs wird im Gegensatz zu demjenigen für den motorisierten Individualverkehr ausgebaut. 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 Schlüssel-massnahme die Beschleunigung der bestehenden Linie 10 definiert. Für die rasche Verbindung zwischen den Korridoren sieht das Konzept zudem tangential Hochleistungsbuslinien (Linie 64, 60 und 48) vor. Diese stellen die Schlüssel-massnahme für die tangentialen Verkehre dar.

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 des Fuss- und Veloverkehrs mit Alleen verleihen wichtigen Siedlungsgebieten eine städtische Qualität. Zudem werden Kantonsstrassen beispielsweise in Münchenstein und Therwil / Oberwil in dynamische Siedlungsgebiete verlegt.

Das Konzept sieht vor, den Veloverkehr (Alltagsverkehr) wieder verstärkt auf den Hauptverkehrsachsen zu führen. Für den Freizeitverkehr werden hingegen verschiedene «Voies vertes» definiert - das sind landschaftlich attraktive Achsen für den Fuss- und Veloverkehr für die Naherholung. Auf allen Strassen in den Kernzonen wird durch Verkehrsberuhigung die Sicherheit für zu Fuss gehende und Velofahrende erhöht.

4.1.3 Wirkung

Die Stossrichtung Umbau 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 Aufzonungen und Verdichtung können Mehrwerte generiert werden. Das Konzept ist sehr kohärent: Die Verkehrsmassnahmen (ÖV/LV) sind sehr stark mit den Siedlungsmassnahmen gekoppelt.

4.1.4 Herausforderungen

Nach der Testplanung wurde von verschiedener Seite bezweifelt, dass die Strategie der städtischen Hauptstrassen umsetzbar ist. Aus diesem Grund hat die politische Projektsteuerung ELBA im November 2012 der Projektleitung den Auftrag erteilt, die Machbarkeit dieser Stossrichtung genauer zu prüfen. Gemäss den vorgenommenen Zusatzabklärungen würde im Untersuchungsraum der für den Verkehr notwendige Raumbedarf (Minimalquerschnitt) mit maximal vier Gebäuden (Gewerbegebiete) im Konflikt stehen und zwischen 50 und 100 private Parzellen tangiert. Die grosse Bandbreite rührt daher, dass die Erweiterungen des Strassenraums ein- oder beidseitig erfolgen und dabei die betroffenen Parzellen um den Faktor 2 variieren können. Die Gesamtlänge der vorgesehenen städtischen Hauptstrassen beträgt rund 60 km, womit sich die Konflikte quantitativ in einem Rahmen bewegen, welcher bei Strassenbauprojekten für gewöhnlich anzutreffen ist. 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 sind dabei die Siedlungstypologie und deren Sanierungszyklus. Die Umsetzung des Wunschquerschnitts hat neben dem Schaffen von einem urbaneren, attraktiven Strassenraum auch das Ziel, die Verdichtung entlang der städtischen Hauptverkehrsstrassen zu ermöglichen (Anreiz für die Grundeigentümer) und die Siedlung hinter der ersten Häuserzeile entlang den Hauptverkehrsstrassen vor Lärmimmissionen zu schützen.

4.2. Stossrichtung Ausbau

4.2.1 Philosophie

Die Stossrichtung Ausbau sieht eine etappierte Siedlungsentwicklung (primär nach innen) vor, zu 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.

4.2.2 Kurzbeschrieb und zentrale Elemente

Die Stossrichtung Ausbau 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.

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 werden 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: Die Stossrichtung schlägt verschiedene Netzergänzungen in Kombination mit einer Verkehrsberuhigung auf dem entlasteten Netz vor (flankierende Massnahmen). In Kombination mit der Umfahrung Gundeldingen (ABAC) ist langfristig der Aufbau einer durchgehenden, stadtnahen Tangente möglich, welche als eine in Tunneln geführte Hauptverkehrsstrasse mit niveaugleichen Anschlüssen dimensioniert wird.

4.2.3 Wirkung

Die Stossrichtung Ausbau 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 Entwicklungsschwerpunkte gegeben. Der Landschaftsraum wird in seiner Vielfalt (Flussräume, Wälder, Landwirtschaftsgebiete) stark aufgewertet. Das Konzept ist dank der Vielzahl eher kleinräumiger Massnahmen gut etappierbar. Der Fuss- und Veloverkehr wird durch die flächenhaften Verkehrsberuhigungen im Zusammenhang mit Strassennetausbauten und der Stärkung der ÖV-Umsteigepunkten gefördert.

4.2.4 Herausforderungen

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

Die Lösung Ausbau setzt stark auf die H18 als Rückgrat des Strassenverkehrs im Birseck. Da gemäss der Stossrichtung Ausbau im Teilraum Birseck nicht nur ein Schwerpunkt der Arbeitsplätze sondern auch der Einwohner zu liegen kommen soll, wird der zusätzlich entstehende Verkehr vornehmlich Binnenverkehr sein. Trotzdem gilt es zu beachten, dass die H18 für Verkehre aus dem Birseck in Richtung Norden ohne die Umsetzung der Engpassbeseitigung der Osttangente (inkl. Verzweigung Hagnau) nur beschränkt zusätzliche Kapazitäten anbietet. Aus diesem Grund wird auch in diesem Konzept mit der Stärkung der öV-Radialen angestrebt, zusätzliche Verkehrsangebote in Richtung Basel-Stadt / Norden bereit zu stellen.

4.3. Trasseesicherung äussere Tangente

Eine äussere Tangente könnte langfristig eine Option darstellen, da sie u. a. Direktverbindungen von wichtigen Wirtschafts- und Wohngebieten ermöglichen und somit zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Baselland beitragen würde. Die Behandlung eines solchen Projekts geht jedoch über den Zeithorizont und den Planungssperimeter von ELBA hinaus, es müsste der Zeitraum nach 2050 berücksichtigt werden. Schliesslich müsste eine äussere Tangente in einem grösseren Planungssperimeter untersucht werden, welcher mindestens das Rheintal und das Ergolzthal beinhalten würde. Der Regierungsrat hat daher beschlossen, ein solches Projekt in der vorliegenden Landratsvorlage nicht weiter zu verfolgen.

Der Regierungsrat vertritt jedoch die Meinung, dass für die Leimentaler Gemeinden eine Verbesserung der Verkehrssituation durch Optimierung und Kapazitätserweiterung des Verkehrsnetzes nötig ist, um die heutigen Überlastungen nachhaltig zu verringern. Kurzfristig erfolgen die Verbesserungen in Zusammenarbeit mit den Gemeinden im Rahmen der regelmässigen Beobachtung und Optimierung des Verkehrsnetzes mit finanzierbaren Massnahmen (wie punktuelle Knotenumbauten, etc.). Langfristig ist jedoch ebenfalls eine Lösung zu entwickeln, welche eine äussere Verkehrserschliessung unter Einbezug des Birsecks sowie des Ergolz- und Rheintals beinhaltet und die Wirtschaftsräume BL verbindet. Zur Entwicklung dieser langfristigen Lösung sollen insbesondere auch die interessierten Gemeinden mit einbezogen werden. Einer raumplanerischen und volkswirtschaftlichen Gesamtbetrachtung ist Rechnung zu tragen. Innert drei Jahren nach Landratsbeschluss unterbreitet der Regierungsrat entsprechende Entscheidenträge dem Landrat.

4.4. Ein Unterschied der beiden Stossrichtungen herausgegriffen

Ein massgeblicher Unterschied in der Ausprägung der beiden Stossrichtungen wird sichtbar, wenn die hinterlegte Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung verglichen wird. Die hinterlegten Entwicklungsdaten stützen sich - soweit die Einwohnerdaten betroffen sind - auf das Szenario hoch gemäss "Bevölkerungsprognosen für den Kanton Basel-Landschaft 2009–2035 (Wüest & Partner, Zürich 2010). Sie wurden allerdings Stossrichtung abhängig modifiziert und auf die verkehrlichen Massnahmen abgestimmt. Gleiches gilt für die Beschäftigtenszenarien, die allerdings durch den Kanton festgelegt wurden. Sie fallen mit Absicht eher hoch aus, um die Notwendigkeit von neuen Infrastrukturquantensprüngen besser abschätzen zu können.

Bei der Stossrichtung Ausbau fällt auf, dass sich die Entwicklung von Einwohnern und Arbeitsplätzen massgeblich auf drei Gemeinden konzentriert: Allschwil, Münchenstein und Reinach. Als Konsequenz daraus werden in diesen Räumen massgebliche Neuinvestitionen in Verkehrs-

infrastrukturen notwendig, sofern nicht bestehende benutzt bzw. optimiert werden können. Entsprechend bedarf es für Allschwil und Reinach neuere grösserer Verkehrsinfrastrukturen.

	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
Arlesheim	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

Abb. 3 Zunahme von Einwohnern und Arbeitsplätzen der beiden Stossrichtungen nach Gemeinden BL

Bei der Stossrichtung Umbau ist die Verteilung der Einwohner und Arbeitsplätze im gesamten Planungssperimeter innerhalb der Agglomeration gleichmässiger. Ein Vergleich der beiden Stossrichtungen im Leimental zeigt dies deutlich:

	Zusätzliche Arbeitsplätze bis 2030	Zusätzliche Einwohner bis 2035
Stossrichtung Umbau	5'500	7'200
Stossrichtung Ausbau	2'000	2'900

Aufgrund dieser Verteilung im Leimental werden in der Stossrichtung Umbau beispielsweise im Raum Oberwil-Therwil punktuell stärkere Eingriffe im Verkehrssystem vorgesehen als in der Stossrichtung Ausbau. Im Vergleich mit dem gesamten Umfang der Eingriffe ist in der Stossrichtung Ausbau jedoch das Volumen von Investitionen in Verkehrsinfrastrukturen deutlich grösser.

4.5. Gemeinsame Linien der beiden Stossrichtungen

Neben den Differenzen weisen die zwei Stossrichtungen «Umbau» und «Ausbau», wenn auch mit unterschiedlichen Ausprägungen, gleiche bzw. ähnliche Elemente auf:

In den Bereichen Siedlung und Landschaft ziehen die zwei Stossrichtungen eine ähnliche «Stadt–Land-Grenze»: Eine stärkere Entwicklung und Verdichtung soll in den stadtnahen Gebieten stattfinden. Sowohl die Stossrichtung Umbau als auch die Stossrichtung Ausbau schlagen eine Aufwertung der Kernzonen und der Gebiete im Umfeld von ÖV-Umsteigeknoten vor. Beide Stossrichtungen sehen zudem klare Siedlungsbegrenzungen vor.

In beiden Stossrichtungen sind Massnahmen zur Entflechtung MIV/ÖV bei Knoten enthalten, wo tangentielle und radiale Verkehre zusammentreffen. Zudem sehen beide eine Stärkung der ÖV-Radialen vor und dies unter anderem mit einer Taktverdichtung der S3 im Birstal und der Beschleunigung des Trams im Vorderen Leimental. Buspriorisierungen sind sowohl bei «Ausbau» als auch bei «Umbau» Teil des Konzepts. Der Zubringer Allschwil wird in beiden Stossrichtungen vorgeschlagen, jedoch aus unterschiedlichen Gründen: insbesondere für eine bessere Erreichbarkeit für den MIV bei «Ausbau» und für eine ÖV-Priorisierung bei «Umbau». Verkehrsberuhigungsmassnahmen in Ortszentren sind ebenfalls in beiden Stossrichtungen enthalten.

Für den Bereich Landschaft war eine verbindliche Strategie nicht vorgesehen. Beide Stossrichtungen verstehen die Landschaft vorwiegend als einen generellen Kompensationsraum zur Realisierung landschaftsökologischer Aufwertungsprojekte ohne zwingenden Kontext zur ELBA-Thematik. Im Zuge des Planungsprozesses wurde jedoch die Kontextfunktion der Landschaft zu den Themen Mobilität und Siedlung bewusst: Der Landschaft wurde eine Funktionalität zuerkannt, wie sie sich aus den Problemfeldern Mobilität-Siedlung ableitet. Damit wechselt die Landschaft von ihrer Kulissen-Funktion zur gleichwertigen Grösse dort, wo ein direkter thematischer Kontext zur ELBA-Thematik entsteht. Dies ist insbesondere im unmittelbaren Agglomerations-Cordon und bezüglich der landschaftlichen Naherholungsfunktion der Fall.

Diese gemeinsamen Elemente sollen vom Stossrichtungsentscheid «Umbau» vs. «Ausbau» entkoppelt werden (s. dazu auch Kap. 5.5).

5. Erläuterung zu den Anpassungen im kantonalen Richtplan

Im Folgenden wird erläutert, welche konkreten Anpassungen sich im Kantonalen Richtplan aufgrund der Stossrichtungen ergeben. Im Kap. 5.5 ist zudem aufgeführt, welche Anpassungen aufgrund des ELBA-Prozesses unabhängig vom Stossrichtungsentscheid vorgenommen werden sollen. Diese ergeben sich aus den gemeinsamen Elementen der Stossrichtungen.

5.1. Einführung / Generelle Anpassung

Im Rahmen des Aktionsprogramms ELBA wurden aus den Stossrichtungen diejenigen Elemente herausgeschält, welche richtplanrelevant sind. Für einzelne Themen (z. B. ÖV-Umsteigepunkte, P+R) 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 werden und ggf. in einem zweiten Schritt erfolgen soll. Dies betrifft insbesondere die Sachbereiche Siedlung und Landschaft.

Die Behandlung der Themen Siedlungsverdichtung und -begrenzung muss im Kontext mit der Umsetzung der aufgrund der Landschaftsinitiative erfolgten Revision des Bundesgesetzes über die Raumplanung erfolgen. Gestützt auf RRB Nr. 1131 vom 25. Juni 2013 soll diese rasch möglichst umgesetzt werden.

Konkrete Landschaftsaussagen im Richtplan bedürfen zuerst vertiefter Analysen zu den verschiedenen Landschaftsfunktionen (insbesondere der Erholung) sowie möglicher Massnahmen.

Stadt- und agglomerationsnahe Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten können einen beachtlichen Teil des reinen Freizeitverkehrs abschöpfen, sofern das landschaftliche Potenzial hierfür genutzt werden kann und in seiner Qualität gesichert bleibt. So kann die Landschaft sich synergetisch in die regionale Mobilitätsstrategie ELBA einfügen. Für die agglomerationsnahen Landschaftsteilräume wird dazu 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.

Das Freiraumkonzept definiert 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 zeigt die thematischen und zeitlichen Schnittstellen zu den Fachbereichen Siedlung und Verkehr/Mobilität.

Im Rahmen der Weiterbearbeitung ELBA sind die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen und das zugehörige Instrumentarium aufzuzeigen, die es zur Umsetzung bedarf. Die Umsetzungskaskade Planung → Projektierung → Realisierung soll stufenspezifisch auf Planungsträger und Organisationsformen bezogen und konzeptionell abgestimmt werden. Insbesondere ist zu prüfen, ob der bestehende Katalog an Richtplan-Objektblättern zu diesem Zweck ergänzt werden soll, inwiefern und ggf. mit welchen weiteren Planungsgrundsätzlich und -anweisungen.

Parallel zum Planungsprozess ELBA wurden verkehrliche Massnahmen weiterentwickelt und umgesetzt, sofern sie nicht einem Stossrichtungsentscheid vorgreifen. Diese Massnahmen fanden auch im Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation, ihren Niederschlag und die notwendigen richtplanerischen Anpassungen werden in der dazugehörigen Landratsvorlage ebenfalls im Herbst 2014 dem Landrat unterbreitet.

In der öffentlichen Vernehmlassung äusserte sich das Bundesamt für Raumentwicklung dahingehend, dass die Genehmigung der Objektblätter zur Siedlung ohne ein – gemäss RPG-Revision notwendiges – Raumkonzept nicht möglich ist. Aus diesem Grund können die folgenden Massnahmen betreffend dem Objektblatt S2.1 „Siedlungsentwicklung nach innen“ mit der LRV ELBA nicht beschlossen werden:

- Stossrichtung Umbau: Festlegen von weiteren Verdichtungsgebieten sowie Schwerpunkten der Verdichtung gemäss dem Zukunftsbild von Umbau.
- Stossrichtung Ausbau: Festlegen von „Restlichen Transformationsgebieten / Verdichtungsgebieten (2. Etappe) gemäss dem Zukunftsbild von Ausbau.
- Gemeinsame Elemente: Die Siedlungsbegrenzung, Transformationsgebiete / Verdichtungsgebiete sowie die Aufwertung von Kernzonen und Quartierzentren gemäss den beiden Zukunftsbildern aus Umbau und Ausbau.

5.2. Stossrichtung Umbau

Nachfolgend werden die verschiedenen Massnahmen aufgeführt, welche bei einem Entscheid für die Stossrichtung Umbau weiterzuverfolgen sind und in den Kantonalen Richtplan aufgenommen werden sollen. Die Massnahmen sind nach Objektblättern sortiert.

Objektblatt V 2.2 Kantonsstrassennetz

Massnahme	Koordinationsstand	Bemerkungen
Münchenstein / Arlesheim, Verlegung städtische Hauptverkehrsstrasse (Kantonsstrasse) ins Tal	Vororientierung (Trasseesicherung)	–
Oberwil, neue Verbindungsstrasse Mühlemattstrasse–Bielstrasse	Vororientierung (Trasseesicherung)	s. auch Oberwil Langmattstrasse unter «Gemeinsame Elemente»
Biel-Benken, Neuweilerstrasse (temporäre Sperrung für den MIV)	Vororientierung	–
Anpassung Hauptverkehrsnetz Mittleres Leimental	–	Im Rahmen des Agglomerationsprogramms soll eine Strategie Strassennetz erarbeitet werden. Die Planungen sind zu koordinieren.

Dorenbach–Bottmingen: Neue städtische Hauptstrasse	–	s. auch Beschleunigung Tramlinie 10 unter «Gemeinsame Elemente»
Attraktiver Strassenraum in Ortskernen und in Siedlungsräumen generell	Vororientierung	-

Objektblatt V 2.3 Schienennetz

Massnahme	Koordinationsstand	Bemerkungen
Arlesheim, S-Bahn-Haltestelle Widenhof	Vororientierung	–
Tramtunnel Bruderholz	Vororientierung	Massnahme bereits im KRIP enthalten (V2.3 C/D) (ohne Planungsanweisung)
Tram-Haltestellen Oberwil Langmattstrasse und Therwil Ringstrasse	Vororientierung	–

Folgende Massnahmen aus der Stossrichtung Umbau sind nicht richtplanrelevant:

- Voies Vertes (Zweckmässigkeit wird im Rahmen Modellvorhanden Freiraumkonzept geprüft)
- Verkehrsberuhigung Ortsdurchfahrt Münchenstein
- Tangentiale Hochleistungsbuslinien (Linie 48, 60 und 64)

5.3. Stossrichtung Ausbau

Im Folgenden werden die verschiedenen Massnahmen aufgeführt, welche bei einem Entscheid für die Stossrichtung Ausbau weiterzuverfolgen sind und in den Kantonalen Richtplan aufgenommen werden sollen. Die Massnahmen sind nach Objektblättern sortiert.

Objektblatt V2.1 Übergeordnete Projekte

Massnahme	Koordinationsstand	Bemerkungen
Kapazitätserhöhung Anschlüsse und Ausbau H18 (1.–3. Stufe)	–	–

Objektblatt V2.2 Kantonsstrassennetz

Massnahme	Koordinationsstand	Bemerkungen
Stadtnahe Tangente, Abschnitt Tunnel Allschwil	Vororientierung (Trasseesicherung)	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).
Stadtnahe Tangente, Abschnitt Tunnel Bottmingen / Binningen	Vororientierung (Trasseesicherung)	
Stadtnahe Tangente, Abschnitt Dorenbach – H18	Vororientierung (Trasseesicherung)	
Teilumfahrung Reinach Süd	Vororientierung	–

Objektblatt V2.3 Schienennetz

Massnahme	Koordinationsstand	Bemerkungen
Tramverbindung Reinach–Dornach	Vororientierung (Trasseesicherung)	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.
Tramverlängerung Linie 2 Bottmingen	Vororientierung (Trasseesicherung)	Ähnliche Massnahme bereits im KRIP enthalten (V2.3 C/D, Tramverlängerung Binningen–Oberwil)
Tramverlängerung Linie 8 Allschwil	Vororientierung (Trasseesicherung)	–
Tieferlegung Regiotram	Vororientierung (Trasseesicherung)	–

Folgende Massnahmen aus der Stossrichtung Ausbau sind nicht richtplanrelevant:

- Neue innerstädtische S-Bahnlinie (15'-Takt Basel SBB–Saint Louis in Ergänzung zur gemeinsamen Massnahme 15'-Takt Aesch–Basel SBB (vgl. Kap. 5.5))

5.4. Gemeinsame Elemente

Nachfolgend sind die Massnahmen, die unabhängig vom Stossrichtungsentscheid in den Kantonalen Richtplan aufgenommen werden sollen nach Objektblättern aufgelistet. Dabei handelt es sich um Massnahmen, welche in beiden Stossrichtungen enthalten sind.

Objektblatt V2.1 Übergeordnete Projekte

Massnahme	Koordinationsstand	Bemerkungen
Zubringer Allschwil (Verkehrskorridor Allschwil Nord – St. Johann)	Vororientierung (Trasseesicherung)	Bei «Umbau» in den Objektblättern unter «Kantonsstrassennetz» aufgeführt.

Objektblatt V2.2 Kantonsstrassennetz

Massnahme	Koordinationsstand	Bemerkungen
Oberwil Langmattstrasse	Vororientierung	–
Allschwil, Ausbau Herrenweg und Rückstufung Oberwilerstrasse	Vororientierung (Trasseesicherung)	–
Regionales Verkehrsmanagement	–	–
Attraktiver Strassenraum in Ortskernen	Vororientierung	–

Objektblatt V 2.3 Schienennetz

Massnahme	Koordinationsstand	Bemerkungen
S-Bahn-Birseck (15'-Takt Verbindung Aesch–Basel SBB) inkl. Anpassung Signaltechnik, Wendegleis Aesch und zusätzliche Fahrzeuge	–	Die Weiterbearbeitung erfolgt durch die Angebotsplanung NWCH.
Beschleunigung Tramlinie 10 bis Mittleres Leimental	Vororientierung (ÖV-Korridor)	U. a. in Zusammenhang mit Vorstoss Expressstrams; mit P+R-Konzept koordinieren.
Ausbau öV-Knoten Bottmingen	Vororientierung	Koordination mit Beschleunigung Tramlinie 10; wird gemeinsam mit Wendeschleife (Finanzierung durch BIF) geplant. Inkl.

		Umfeld...
ÖV-Korridor Hégenheim–Bachgraben–St. Johann (Verkehrskorridor Allschwil Nord – St. Johann)	Vororientierung (ÖV-Korridor)	–
Dornach, S-Bahn-Haltestelle Apfelsee	Zwischenergebnis (orientierend)	Mit dem Eintrag wird der Koordinationsstand des Kantons Solothurn nachvollzogen.

Objektblatt V3.1 Kantonale Radrouten

Massnahme	Koordinationsstand	Bemerkungen
Etablierung Hierarchie Velonetz	–	Grundlage für neuen Rahmenkredit Radrouten BL (Vorarbeit)

Folgende gemeinsame Massnahmen sind nicht richtplanrelevant:

- Die S-Bahn-Haltestelle Morgartenring ist im Kantonalen Richtplan (Anpassung 2012) bereits enthalten.
- Optimierung Busnetz generell / Umgestaltung und Neuorganisation der Umsteigepunkte: Diese erfolgt im Rahmen des 8. Generellen Leistungsauftrages (GLA) ÖV.
- Einrichten einer Mobilitätsfachstelle (als Pilotbetrieb)
- Buspriorisierung / Fahrplanstabilität: Hier handelt es sich um eine Standardaufgabe, welche bereits im Agglomerationsprogramm Basel verankert wurde.
- Starke Priorisierung der tangentialen städtischen Busverbindung (heutige Linie 36 / in der Stossrichtung Umbau der Abschnitt Dorenbach – St. Johann der inneren Tangential-Hochleistungsbuslinie): Diese Massnahme soll im Rahmen der Folgeplanung der Tramnetzplanung 2020 weiterverfolgt werden.
- Park+Ride-Konzept: Es wird ein gesamtkantonales Konzept erarbeitet, welches den kombinierten Verkehr generell beinhaltet. Aufgrund von aktuellen, dringlichen Standortfragen, u.a. durch die Einführung des Pendlerfonds in Basel-Stadt, werden die ersten Arbeiten betreffend Umgang mit P+R-Standorten unabhängig vom Landratsbeschluss ELBA erfolgen.

Des Weiteren werden einige Vorhaben aus dem Richtplan entfernt, weil diese Massnahmen entweder in keiner der Lösungen aus der Testplanung als notwendig erachtet wurden oder aber in Konflikt mit den generellen Zielsetzungen der Stossrichtung stehen. Ein Beispiel hierfür ist die Sundgauerstrasse in Arlesheim, welche aktuell noch als Trasseesicherung im Richtplan enthalten ist, jedoch für keine der vorliegenden Lösungen notwendig ist.

6. Schnittstellen

Das Planungsgebiet ELBA umfasst neben Gemeinden des Kantons Basel-Landschaft auch Teilgebiete der Kantone Basel-Stadt und Solothurn sowie von Frankreich. Die vorliegende Landratsvorlage entfaltet eine verbindliche Wirkung nur für Massnahmen auf Kantonsgebiet Basel-Landschaft. Zu den umliegenden Kantonen/Regionen gibt es jedoch mehrere Schnittstellen, die zu berücksichtigen sind und mit denen vielfach ein Koordinationsbedarf besteht. Die wichtigsten sind im Kapitel 6.1 aufgeführt.

6.1. Schnittstellen

6.1.1 Im Planungssperimeter ELBA

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

- Siedlungsbegrenzung: In beiden Stossrichtungen wird davon ausgegangen, dass die Bevölkerungs- und Beschäftigtenzunahme, die vorzugsweise in den inneren Korridoren gemäss Agglomerationsprogramm erfolgen soll, innerhalb der rechtskräftig ausgeschiedenen Bauzonen erfolgen kann. Entsprechend finden dort die wesentlichen Anpassungen des Verkehrssystems statt. Gleichzeitig ist nur ein reduziertes Wachstum ausserhalb dieser Stadt-Landgrenze mit kaum oder wenig verkehrlichen Massnahmen vorgesehen, was in der Folge dazu führt, dass der Bedarf für neue Bauzonen in den ländlich geprägten Gemeinden nicht wirklich gegeben ist.
- Bruderholztunnel / Tieferlegung Regiotram / Beschleunigung Tram im Vorderen Leimental: Die verkehrliche Funktion der drei Massnahmen «Beschleunigung Tram im Vorderen Leimental» (Gemeinsames), «Tieferlegung Regiotram» (Ausbau) und «Bruderholztunnel» (Umbau) ist ähnlich und bewirken allesamt eine kürzere Fahrzeit von Bottmingen bis zur Kantonsgrenze Basel-Stadt. Die Massnahme «Beschleunigung Tram im Vorderen Leimental» konnte aus diesem Grund als gemeinsames Element der beiden Stossrichtungen definiert werden. Bei den Massnahmen «Tieferlegung Regiotram» (Ausbau) und «Bruderholztunnel» (Umbau) war dies trotz der gleichen verkehrlichen Hauptfunktion nicht möglich, da sich die Wirkung auf die Siedlung bzw. die städtebauliche Wirkung unterscheidet. Die «Tieferlegung Regiotram» würde in der Stossrichtung Ausbau langfristig (nach 2030) erst realisiert, wenn eine substantielle Siedlungsentwicklung im Korridor Bottmingen – Binningen stattfindet. Mit der Tieferlegung wird der oberirdische Raum für die Entwicklung eines attraktiven Stadtraums ermöglicht, welcher punktuell durch Tramhaltestellen im Untergrund erschlossen werden kann. Dahingegen ist der «Bruderholztunnel» der Stossrichtung Umbau eine optionale Massnahme mit vornehmlich verkehrlicher Funktion. Auch wenn die beiden Massnahmen jeweils einer Stossrichtung zugeordnet sind, ist aufgrund der Grösse und der Ähnlichkeit der Massnahmen ein fundierter Vergleich der beiden Massnahmen z. B. im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung notwendig, unabhängig davon wie ein Stossrichtungsentscheid ausfällt. Der Massnahmenvergleich hat jedoch erst zu einem späteren Zeitpunkt zu erfolgen.
- 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. Der Umgang mit dieser Massnahme in den beiden Stossrichtungen «Ausbau» und «Umbau» unterscheidet sich wie folgt:

- «Ausbau»: Die Route des Carrières wird beim Konzept «Ausbau» durch den Zubringer Allschwil ergänzend abgenommen. Dieser stellt unabhängig von einer Realisierung von ABAC (Gundeldinger-Umfahrung) die erste Umsetzungs-Etappe der stadtnahen Tangente 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.
 - «Umbau»: Die im Konzept «Umbau» vorgeschlagene Busachse Richtung Hégenheim wird bis zur Grenze gezogen. Die Route des Carrières wird in diesem Konzept nur durch den Zubringer Allschwil ergänzend abgenommen. Beim Konzept «Umbau» kann deshalb der Route des Carrières einzig die Entlastungsfunktion der Dörfer Hégenheim und Hésingue zukommen. Kapazitäten für zusätzlichen Verkehr (Mehrverkehr) werden auf der schweizerischen Seite damit nicht angeboten.
- 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. Durch die beschleunigten Tramzüge in Kombination mit der direkteren Anbindung in Richtung Basel SBB (durch Margarethenstich) kann die Reisezeit so verringert werden, dass Basel SBB und Flüh als systematische Anschlussknoten definiert werden können. Die Buslinien im hinteren Leimental können somit getaktete Anschlüsse bei der Umsteigeplattform in Flüh sowie in Basel SBB erhalten.

6.1.2 Ausserhalb des Planungssperimeters ELBA

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

- Anschluss Basel-City (ABAC bzw. Gundeldinger-Umfahrung): ABAC wurde im Rahmen von ELBA wie eine Randbedingung behandelt. Weil das Vorhaben jedoch politisch noch nicht beschlossen ist, musste in ELBA mit zwei Szenarien (mit/ohne ABAC) gearbeitet werden. Wird ABAC realisiert, muss bei beiden Stossrichtungen die linksufrige Kantonsstrasse zwischen Basel und Bottmingen, entgegen dem bisherigen Netzkonzept zumindest auf Teilabschnitten verkehrsberuhigt oder ggf. abklassiert werden. Würde ABAC hingegen – analog der Netzkonzeption der stadtnahen Tangenten – als Hauptverkehrsstrasse im Tunnel konzipiert, resultiert auf den Zubringerstrecken zu ABAC auch keine Erhöhung der verkehrlichen Auslastung. Damit würden die oben beschriebenen flankierenden Massnahmen auf den Zubringerstrecken moderater ausfallen. Bei der Stossrichtung Ausbau ist die Linienführung und das Anschlusskonzept der stadtnahen Tangente von der Lösung ABAC abhängig (vgl. Abbildungen): Die Etappierung der stadtnahen Tangente ist von Nordwesten, beginnend mit einem Zubringer Allschwil, in Richtung Südosten vorgesehen, wo ABAC den Abschluss bilden würde. Die Etappierung der stadtnahen Tangente ist folglich mit ABAC abzustimmen. Im Abschnitt von Dorenbach in Richtung Osten entspricht die Lösung ABAC der Richtung der nachgefragten Verkehre besser als ein Netzelement vom Dorenbach zum MFP-Knoten in Münchenstein. Aus

diesem Grund hat ein Beschluss über die Weiterbearbeitung des Netzelements Dorenbach – Knoten MFP sinnvollerweise im Gleichschritt mit einem Entscheid über ABAC zu erfolgen.

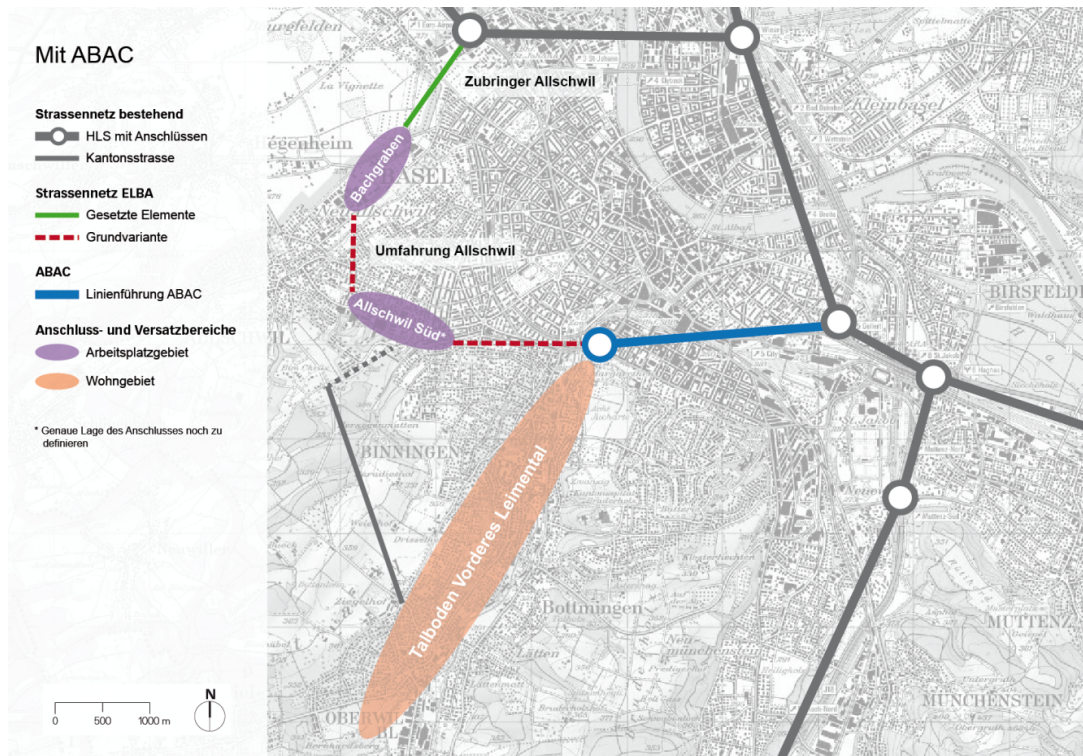


Abb. 4: Anschlusskonzeption der stadtnahen Tangente mit ABAC

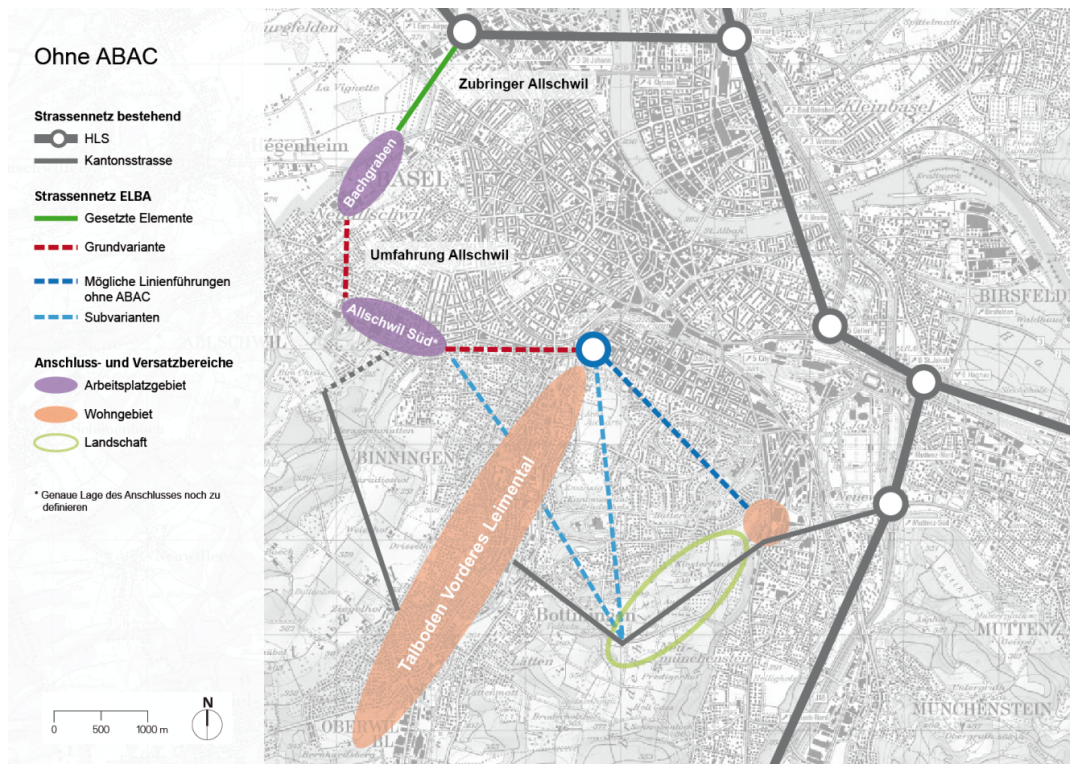


Abb. 5: Anschlusskonzeption der stadtnahen Tangente ohne ABAC

- Engpassbeseitigung Osttangente (STOT): Im Rahmen von STOT wird für den Abschnitt Hagnau – Schwarzwaldtunnel der A2 eine Lösung entwickelt, welche den Kapazitätsengpass Osttangente inkl. Hagnau langfristig entschärfen soll. Mit der vom ASTRA im Sommer 2014 präsentierten Lösung eines neuen Rheintunnels liegt hier endlich eine vielversprechende Lösung vor, für welche sich der Regierungsrat mit Nachdruck einsetzt. Für ELBA ist diese Engpassbeseitigung auch deshalb von Bedeutung, weil Erhöhungen von Kapazitäten auf der H18 nur dann über den ELBA-Perimeter hinaus Wirkung entfalten, wenn das nachgelagerte Netz in Basel-Stadt / Richtung Hagnau 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. Aus diesem Grund wird die stadtnahe Tangente nicht als Hochleistungsstrasse sondern als Hauptverkehrsstrasse im Tunnel mit niveaugleichen Knoten als Anschlüsse ausgebildet. Des Weiteren orientiert sich die Linienführung der stadtnahen Tangenten an den Entwicklungsschwerpunkten (Allschwil Süd und Bachgraben), damit eine optimale Entlastung der Siedlung möglich ist.

- A18 und Nationalstrassen: Die A18 wird bis auf weiteres im Besitz vom Kanton verbleiben, wobei eine Übernahme durch den Bund zu einem späteren Zeitpunkt nicht auszuschliessen ist. Bei der Weiterentwicklung der Massnahmenvorschläge zur A18 ist dies zu berücksichtigen. Im Hinblick auf einen allfälligen Ausbau der A18 (3. Etappe, Muttenz Süd bis und mit Verzweigung Hagnau) muss eine übergeordnete Analyse mit Einbezug der A18, A2, A3 und Osttangente vorgenommen werden. Darin ist u. a. zu untersuchen, ob der Ausbau der H18 zwischen Muttenz Süd und der Verzweigung Hagnau wirksam und tauglich ist. Die verkehrlichen Abhängigkeiten mit der A18 als Achse Delémont - Basel sind verhältnismässig gering: Auch mit den vorgesehenen Ausbauten auf der A18 im Laufental (Umfahrung Laufen-Zwingen und Muggenbergtunnel) würde die Kapazität nicht substantiell erhöht und somit nicht zu deutlichem Mehrverkehr aus dem Laufental führen.

- Angebotsplanung NWCH / Regio-S-Bahn Herzstück: Die Massnahmen auf dem S-Bahn-Netz sind mit dem Herzstück der Regio-S-Bahn aufwärtskompatibel.

- Schienenanschluss EAP / S-Bahn Haltestelle St. Johann: 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 werden. Bedingung für eine Überführung ins Agglomerationsprogramm ist ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis der Projekte. Bei der Wirkungsbeurteilung wurden die entsprechenden Kriterien der Agglomerationsprogramme jeweils angewandt, weshalb die Kompatibilität gegeben ist.

6.2. 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“:

- Folgeplanung Tramnetz 2020 (Weiterbearbeitung / Busnetz / Beschleunigung Tramlinie 10)
- 8. GLA für den öffentlichen Verkehr (Fahrplanstabilität / Buspriorisierung)
- Angebotsplanung S-Bahn NWCH zum STEP-Ausbauschnitt 2030 (S-Bahn-Birseck, S-Bahn-Haltestelle Morgartenring, öV-Knoten St. Johann)
- Diverse laufende Projekte mit spezifischen Organisationen (z. B. H18, Zubringer Dornach; etc.).
- Richtplanerische und gesetzliche Anpassungen aufgrund der RGP-Revision. In diesem Rahmen ist auch vorgesehen, neue Kategorien für den Kantonalen Richtplan wie Hierarchie der Umsteigepunkte öV einzuführen.

6.3. Aktuelle Weiterbearbeitungen

Fünf Aufgaben wurden aufgrund der Resultate aus ELBA und deren Dringlichkeit bereits seit Mitte 2013 weiterverfolgt. Diese Aufgaben sind mit den Stossrichtungen vereinbar, weshalb hiermit einem Landratsentscheid nicht vorgegriffen wird:

- Beschleunigung Tramlinie 10/17 bis ins Mittlere Leimental: Diese Massnahme wird aktuell auch politisch gefordert, jedoch fehlen im Moment die notwendigen Grundlagen für eine fundierte fachliche Beurteilung dieser Forderung.
- Verkehrskorridor Allschwil Nord – Basel St. Johann: Im Korridor zwischen dem Arbeitsplatzgebiet Bachgraben und St. Johann in Basel besteht in Bezug auf verschiedene Verkehrsträger (MIV und ÖV) die Anforderung einer verbesserten Verknüpfung. Aufgrund des komplexen Umfelds und der voraussichtlich langen Vorlaufzeiten für Projekte in diesem Korridor wird die Thematik weiter bearbeitet und vertieft.
- Entwicklungsstrategie Birseck: Das Birseck ist für den Kanton Basel-Landschaft innerhalb des ELBA-Perimeters ein wichtiger Wirtschaftsraum (fünf Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung). Gegenwärtig wird im Teilraum Birseck von den Gemeinden ein gemeinsames regionales Zukunftsbild entwickelt, welches eine Präzisierung des Zukunftsbildes des Agglomerationsprogramms Basel darstellt. Das Resultat dieses Prozesses soll u.a. dazu dienen, den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen im Birseck gezielt zu etappieren (in Anlehnung an das Agglomerationsprogramm).
- Park+Ride-Konzept BL: Im Kanton Basel-Landschaft besteht noch kein Park+Ride-Konzept, welches die Rahmenbedingungen für die entsprechende Standorte und die Definition des Angebots liefert. Im Rahmen des Planungsprozesses ELBA hat sich die Notwendigkeit für ein Konzept deutlich gezeigt. Dieses soll jedoch nicht nur für den ELBA-Raum sondern für den ganzen Kanton entwickelt werden und den kombinierten Verkehr generell (auch Bike+Ride, etc.) beinhalten. Da im Zuge der Einführung des Pendlerfonds in Basel-Stadt Standortfragen auch an den Kanton Basel-Landschaft herangetragen werden, wird das Park+Ride-Konzept BL in einer ersten generellen Stufe bis Ende 2014 entwickelt. Andernfalls drohen falsche Standortentscheide, welche nur schwer zu korrigieren sind. Für den ELBA-Raum ist dabei eine Abstimmung mit dem Agglomerationsprogramm Basel sowie den Kantonen Solothurn und Basel-Stadt vorgesehen.

- Im Rahmen der Freiraumplanung wurde ein Freiraumkonzept Landschaft für die agglomerationsnahen Landschafts-Teilräume initiiert, welches sich am Naherholungsbedarf der Agglomerationsbevölkerung orientiert und dabei einen deutlichen Schwerpunkt auf die Erhaltung und Förderung der landschaftlichen und ökologischen Qualität setzt (vgl. Kap. 5.1). Verfahrensmässig soll dabei ein Modell entwickelt werden, welches vom ELBA-Raum auf den gesamten Kanton übertragen werden könnte. Dies ist insbesondere im Hinblick auf ein einheitliches richtplanerisches Instrumentarium von Belang.

Die Kompatibilität mit der Wirtschaftsoffensive ist auf Stufe Konzept gegeben. Die Klärung der langfristigen Entwicklung der Siedlung und des Verkehrs bringen Planungssicherheit auch für kurzfristige Investitionen. Aus dieser Sicht ist ein Stossrichtungsentscheid wertvoll. Detailfragen werden selbstverständlich lokal und in Abhängigkeit des jeweiligen Vorhabens zu klären sein. Zwei der von der Wirtschaftsoffensive priorisierten Areale liegen im Birseck (Dreispitz-Areal und ABB-Areal) und somit im ELBA-Planungs- bzw. Betrachtungsperimeter. Die kurzfristige Entwicklung (ca. 5 Jahre) der beiden Areale ist im Grundsatz kompatibel mit den beiden Stossrichtungen aus ELBA und ergeben keine Zielkonflikte. Mittel- bis langfristig legt die Stossrichtung Umbau einen stärkeren Fokus auf den Raum Gstad in Münchenstein (zusätzliche S-Bahn-Haltestelle, Verlegung Kantonsstrasse ins Tal).

6.4. Laufende Projektierungen (Ausgangslage)

Unabhängig von ELBA werden im Planungssperimeter ELBA diverse Verkehrsvorhaben bearbeitet, welche hier als Ausgangslage berücksichtigt, jedoch von der vorliegenden Landratsvorlage nicht tangiert werden. Diese sind:

- Tramverbindung Margarethenstich
- Doppelspurausbau Tramlinien 10/17, "Spiesshöfli" Binningen
- H18, Vollanschluss Aesch
- Aesch, Zubringer Pfeffingerring
- H18, Zubringer Dornach
- Allschwil, Erneuerung und Umgestaltung Baslerstrasse

Kleinere bzw. bereits in Umsetzung begriffene Vorhaben sind hier ausgenommen.

7. Vorprojekt Zubringer Allschwil

Der Zubringer Allschwil ist eine gemeinsame Massnahme, d. h. dass mit dem Entscheid für eine Stossrichtung Umbau oder Ausbau auch Gelder für die notwendigen Konzepte, Modellierungen und eine vertiefende Vorstudie für einen Zubringer Allschwil freigegeben werden. Aufgrund der hohen Dynamik im Arbeitsplatzgebiet Bachgraben der letzten Jahre sowie der sich zuspitzenden Auslastung des Strassennetzes im Umfeld ist hier dringlicher Handlungsbedarf gegeben. Mittelfristig könnte die Entwicklung des Arbeitsplatzgebietes von kantonaler Bedeutung erheblich gedämpft werden, wenn das Verkehrssystem nicht ausgebaut wird. Die Regierung schätzt das Vorhaben deshalb als dringlich ein. Die öffentliche Vernehmlassung zu ELBA hat gezeigt, dass das Vorhaben von den betroffenen Gebietskörperschaften unterstützt wird.

Auf der französischen Seite ist der Zubringer Allschwil eine Voraussetzung für die Route des Carrières. Letztere soll die Gemeinden Hegenheim und Héisingue von Pendlerverkehr und Schwerverkehr massgeblich entlasten. Entsprechend wird hier auch eine konstruktive Zusammenarbeit mit Zusammenhang mit dem Zubringer Allschwil erwartet. Auf der basel-städtischen Seite können die Wohngebiete am äusseren Strassenring von Verkehr entlastet werden. Die genauen Auswirkungen sind im Rahmen der Vorstudie zu eruieren.

Der Zubringer Allschwil soll im Rahmen der 3. Generation des Agglomerationsprogramms in der A-Liste eingereicht werden, was einem Baustart zwischen 2019 und 2022 entspricht. Das Vorprojekt sollte bis Ende 2017 fertiggestellt sein. Parallel zum Zubringer Allschwil müssen auch Abklärungen zu einem öV-Korridor zwischen Basel St. Johann und dem Arbeitsplatzgebiet Bachgraben erfolgen. Mittelfristig wird der Bahnhof St. Johann zur öV-Drehscheibe im Raum Basel-Nordwest / Allschwil, weshalb die öV-Feinverteiler (Busse und Trams) möglichst über diesen Knoten zu führen sind. Im Zusammenhang mit dem Zubringer Allschwil ist mindestens zu klären, wie und wo eine parallele Bus- oder Tramführung (öV-Korridor) möglich und zweckmässig ist.

8. Termine / Weiteres Vorgehen




8.1. Termine gemäss Aktionsprogramm

Nachfolgend ist der vorgesehene Planungs- und Umsetzungshorizont für die verschiedenen Massnahmen aufgeführt:





		Planung	Umsetzung				KRIP
«Gemeinsames»			2016–2025	2026–2035	2036–2045	nach 2045	
<i>MIV</i>	G-MIV-1	Zubringer Dornach					FS
	G-MIV-2	Zubringer Allschwil (Verkehrskorridor Allschwil Nord – St. Johann)					VO
	G-MIV-3	Oberwil Langmattstrasse					VO
	G-MIV-4	Regionales Verkehrsmanagement					
	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	Dornach, S-Bahn-Haltestelle Apfelsee					
	G-ÖV-3	Haltestelle Morgartenring					
<i>ÖV – Tram</i>	G-ÖV-4	Beschleunigung Tramlinie 10 bis Mittleres Leimental					VO
	G-ÖV-5	Ausbau ÖV-Knoten Bottmingen					VO
<i>ÖV – Bus</i>	G-ÖV-6	Optimierung Busnetz generell					
	G-ÖV-7	Buspriorisierung / Fahrplanstabilität					
	G-ÖV-8	ÖV-Korridor Hégenheim–Bachgraben–St. Johann					VO
	G-ÖV-9	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	Attraktiver Strassenraum in Ortskernen					VO
<i>Komb. Mobilität</i>	G-KM-1	Umgestaltung und Neuorganisation der Umsteigepunkte					
	G-KM-2	P+R-Konzept BL					
<i>Gesamtverkehr</i>	G-GV-1	Einrichten einer Mobilitätsfachstelle (Pilotbetrieb)					
<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					
	U-MIV-6	Dorenbach–Bottmingen: Neue städtische Hauptstrasse					
<i>ÖV – S-Bahn</i>	U-ÖV-1	Arlesheim, S-Bahn-Haltestelle Widenhof					VO
<i>ÖV – Tram</i>	U-ÖV-2	Tramtunnel Bruderholz					VO
	U-ÖV-3	Tram-Haltestellen Oberwil Langmattstrasse und Therwil Ringstrasse					VO

ÖV – Bus	U-ÖV-4	Tangentiale Hochleistungsbuslinie 64 1. Etappe: Zubringerstrecken zu S-Bahnhaltestellen (St. Johann, Beschleunigungsmassnahmen; Basel, Hegenheimstrasse; 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-5	Tangentiale Hochleistungsbuslinie 60, Abschnitt Dorenbach-Muttenz: Diverse Beschleunigungsmassnahmen und zusätzliche neue Gelenkbusse						
	U-ÖV-6	Hochleistungsbuslinie 48 (Allschwil, neue Busstrasse Parkallee; Allschwil Kirchplatz, Umbau Bus-/Tramhaltestellen; Allschwil Grenze, Buswendeplatz, diverse Beschleunigungsmassnahmen und zusätzliche neue Gelenkbusse)						
	U-ÖV-7	Neues Regionalbussystem (Buslinie Neuwiller, Schönenbuch, Pfeffingen, Hofstetten, Metzleren-Burg, Altkirch)						
Fuss-/Veloverkehr	U-FV-1	Voies Vertes						
	U-FV-2	Attraktiver Strassenraum in Ortskernen und in Siedlungsräumen generell						VO
	U-FV-3	Tempo-30-Zonen						
Siedlung	U-S-1	«Restliche» Verdichtungsgebiete entlang von Stadtstrassen / Schwerpunkte der Verdichtung gemäss Zukunftsbild Umbau						
«Ausbau»								
MIV	A-MIV-1	Kapazitätserhöhung Anschlüsse H18 (1./2. Stufe)						VO
	A-MIV-2a	Ausbau H18 (3. Stufe) / Reinach Süd bis Muttenz						VO
	A-MIV-2b	Ausbau H18 (3. Stufe) / Muttenz Süd bis u. mit Verzweigung Hagnau						VO
	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 Bottmingen						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

8.2. Weiteres Vorgehen

Unabhängig von den einzelnen Massnahmen lassen sich die folgenden nächsten Meilensteine im Generellen definieren.

- 2015: Vorbereitung und Beginn der nächsten Bearbeitungsphase
- 2016: Einreichen der Massnahmen im Agglomerationsprogramm Basel (3. Generation)
- Ab 2017/2018: Einholen von Projektierungs- und Baukrediten für diverse Massnahmen
- 2021/2022: Abschluss der Planungs- und Projektierungsarbeiten aus der vorliegenden Landratsvorlage.

9. Kosten und Finanzierung

9.1. Gesamtkosten der Umsetzung der Stossrichtungen

Bei der Planung ELBA handelt es sich um eine langfristige Planung mit einem Zeithorizont 2030 und 2050. Die Kosten für die Umsetzung der verkehrlichen Massnahmen wurden systematisch geschätzt, soweit dies aufgrund des frühen Planungsstandes möglich war. In der aktuellen Bearbeitungsphase ist der Fokus vor allem auf relative Unterschiede zwischen den beiden Stossrichtungen zu legen. Bei den Schätzungen wurden zusätzliche Wünsche, welche oftmals an Verkehrsprojekte herangetragen werden, nicht berücksichtigt, da sie aus regionaler Perspektive und für die Erreichung der in ELBA gesteckten Zielsetzungen nicht notwendig sind. Hingegen wurden zusätzliche Kosten wie Landerwerb in Abhängigkeit einer Massnahmenkategorisierung (z.B. Hochleistungsstrasse, Tram im Vorortsbereich, etc.) anteilmässig berücksichtigt.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Aufteilung der Investitionskosten nach Stossrichtung in drei Zehnjahres-Tranchen. In der oberen Hälfte wurden die gemeinsamen Massnahmen der beiden Stossrichtungen sowie die angenommenen Kosten für teure Massnahmen (CHF 100 Mio. und mehr) separat aufgeführt. Massnahmen, welche nur optional oder welche bei einer Nicht-Realisierung von Massnahmen ausserhalb des ELBA-Planungsperimeters realisiert werden müssen, wurden als Reserve/Optionen ausgewiesen. Diese Massnahmen sind gemäss heutigem Kenntnisstand für die Umsetzung der beiden Gesamtkonzepte nicht notwendig.

	1. Tranche	2. Tranche	3. Tranche	Reserve/ Optionen	
	2016–2025	2026–2035	2036–2045	offen	
Gemeinsames	170	230	0	0	
<i>grosse Massnahmen (über CHF 100 Mio.)</i>					- 1. und 2. Tranche: Zubringer Allschwil (Total CHF 180 Mio.)
Umbau	100	170	120	310	
<i>grosse Massnahmen (über CHF 100 Mio.)</i>					- 3. Tranche: Dorenbach-Bottmingen neue städtische Hauptstrasse - Reserve: Tunnel Bruderholz
Ausbau	40	480	890	810	
<i>grosse Massnahmen (über CHF 100 Mio.)</i>					- 2. Tranche: Tunnel Allschwil / Tramverbindung Reinach-Dornach - 3. Tranche: Ausbau H18 / Tunnel Bottmingen / 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)	270	400	120	310	790
Ausbau (inkl. Gemeinsames)	210	710	890	810	1'810

Abb. 6 Investitionskosten in 10-Jahres Tranchen (in Mio. CHF)

Relevant ist in einem ersten Schritt vor allem das relative Verhältnis der Kosten der Stossrichtungen. Das Gesamtkonzept Umbau ist im Verhältnis zur Stossrichtung Ausbau rund 2.5 mal günstiger. Werden in diesem Vergleich noch die Finanzierungsträger berücksichtigt und Finanzierungen durch den Bund (z. B.: Nationalstrasse, Schieneninfrastrukturen, etc.) gemäss aktuell gültigen Rahmenbedingungen 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 die relevanten Kostenunterschiede somit nicht grundsätzlich verändert.

Die Finanzierung der Stossrichtung Umbau wäre im Rahmen der heutigen Modalitäten grundsätzlich möglich. Die Umsetzung kann jedoch durch temporäre Engpässe in der Finanzierung terminlich verzögert werden. Für die Umsetzung der Stossrichtung Ausbau bedarf es hingegen einer Spezialfinanzierung, wie sie beispielsweise im Falle der H2, Pratteln – Liestal zur Anwendung kam.

Die Betriebskosten der gemeinsamen Massnahmen (Zubringer Allschwil und Dornach sowie Langmattstrasse) sind in der Grössenordnung von CHF 0.5 Mio. pro Jahr. Die Betriebskosten für die Stossrichtung «Ausbau» belaufen sich auf CHF 3.5-4.0 Mio. pro Jahr, diejenigen für die Stossrichtung «Umbau» auf CHF 0.25-0.5 Mio. pro Jahr. Die deutlich höheren Betriebskosten für die Stossrichtung Ausbau rühren von den neuen Netzelementen (Strassen- und Tramtunnel sowie neue Tramstrecken) her, welche in diesem Konzept vorgesehen sind.

Alle Kostenüberlegungen beziehen sich auf die Preisbasis Oktober 2012 und sind mit Unsicherheiten (mind. +/- 50%) belastet.

9.2. Investitionskosten für die Planung- und Projektierung ELBA

Basierend auf den Baukosten und den in der Richtplananpassung vorgesehenen Aufträgen (Planungsanweisungen) wurden die notwendigen finanziellen Mittel für Planungs- und Projektierungsarbeiten, welche in den nächsten rund sechs Jahren für die Weiterentwicklung der Stossrichtungen benötigt werden zusammengestellt. Arbeiten, welche nicht vor 2020 in Angriff genommen werden müssen, sind darin nicht enthalten. In den Kosten wurden mögliche Abzüge durch Mitfinanzierungen durch andere Gebietskörperschaften bereits berücksichtigt. Bei beiden Stossrichtungen sind dies CHF 0.4 Mio.

Die Bearbeitung der Projekte übersteigt das Volumen, welches von den zuständigen Fachleuten im Tiefbauamt ordentlich begleitet werden kann, deutlich. Aus diesem Grund soll für die Bearbeitung der Projekte befristet 250 resp. 300 Stellenprozent mit geschätzten Personalkosten von CHF 375'000 resp. CHF 450'000 jährlich bewilligt werden. Es wird von einem Bearbeitungszeitraum von sechs Jahren ausgegangen, wobei die genaue Anstellung je nach Rolle und Terminplan bei den verschiedenen Stellen variieren kann (Vor- und Nachbearbeitung). Diese Personalkosten von CHF 2'250'000 resp. CHF 2'700'000 werden über die Investitionsrechnung bzw. den Verpflichtungskredit der Stossrichtung verbucht.

(in Mio. CHF für 6 Jahre)	Kosten total	Projektbezogene Stellen	Mitfinanzierungen Dritter (Annahme)	Planungs- und Projektierungskosten total
Stossrichtung Umbau	10.65	2.25	-0.4	8.8
Stossrichtung Ausbau	11.20	2.7	-0.4	8.9

In nachfolgender Tabelle ist die Aufteilung der Planungs- und Projektierungskosten nach den verschiedenen Verkehrsmittel bzw. Themen sowie nach den Arbeiten, welche spezifisch für die jeweilige Stossrichtung oder für die gemeinsamen Elemente beider Stossrichtungen zu leisten sind, aufgeführt:

(in Mio. CHF für 6 Jahre)	total	Motorisierter Individualverkehr	Öffentlicher Verkehr	Kombinierter Verkehr	Veloverkehr und Landschaft
Gemeinsames	5.5	1.9	1.8	0.5	1.3
Zusätzliche Arbeiten für Stossrichtung Umbau	3.3	1.8	0.9	0	0.6
Zusätzliche Arbeiten für Stossrichtung Ausbau	3.4	2.7	0.7	0	0

Abzüge sind dabei noch nicht enthalten. Massnahmen zugunsten des Fussverkehrs sind in allen Verkehrsmittelkategorien enthalten, weshalb eine korrekte Berechnung des Kostenanteils in der jetzigen Planungsstufe kaum möglich ist.

(in Mio. CHF für 6 Jahre)	Planungs- und Projektierungskosten total	Planungskosten	Projekte mit Vorstudien und Vorprojekten (Projektierung)
Stossrichtung Umbau	8.8	5.7	3.1
Stossrichtung Ausbau	8.9	5.6	3.3

Fazit: Für die Planung und Projektierung der Stossrichtung Umbau resp. Ausbau wird ein Verpflichtungskredit über **CHF 10'650'000 resp. CHF 11'200'000 (inkl. MwSt.)** beantragt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der

Preisbasis Oktober 2012 bewilligt. Die Höhe des Verpflichtungskredits unterscheidet sich in Abhängigkeit vom Stossrichtungsentscheid. Der Abschluss der Hauptarbeiten ist bis 2022 zu erwarten.

Kontierung		
IM Position	Innenauftrag	Kostenart
2301.167	701151	50100010

Im Investitionsprogramm 2015-2024 sind die entsprechenden Jahresbeträge eingestellt.

9.3. Projektierung Vorprojekt von Zubringer Allschwil

Für die Herleitung des notwendigen Projektierungskredits für das Vorprojekt wurde von einer mehrheitlich in Tunneln geführten Lösung ausgegangen. Selbstverständlich werden im Rahmen der Vorstudien kostengünstigere oberirdische Linienführungen untersucht und nach Möglichkeit angestrebt. Des Weiteren wird eine vollständige Finanzierung des Vorprojekts durch den Kanton Basel-Landschaft angenommen. Die Regierung setzt sich aber für eine Mitfinanzierung durch die Partner (im Verhältnis zum erwarteten Nutzen) ein. Für die Projektierung eines Vorprojekts des Zubringers Allschwil wird ein Verpflichtungskredit über CHF 4'500'000.— (inkl. MwSt.) beantragt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2012 bewilligt.

Kontierung		
IM Position	Innenauftrag	Kostenart
2301.706	700092	50100010

Im Investitionsprogramm 2015-2024 sind die entsprechenden Jahresbeträge eingestellt.

9.4. Folgekosten

Anlageklasse	ND	Summe	IBN Monat	IBN Jahr
Baunebenkosten / Honorare, Ausstattung	1	15'700'000		
-	-		1	2022
-	-			
-	-			
Total		15'700'000		

(ND= Nutzungsdauer in Jahren / IBN = Inbetriebnahme)

	Bezeichnung der wesentlichsten Positionen (in CHF) / Jahr	1/2022	2023	2024	2025	2026
1	TOTAL jährlicher Folgertrag	0		0		
2	Kalkulatorische Zinskosten 3¼% auf 0.5 des Investitionsvolumens	233'865		255'125		
3	Unterhaltskosten	0		0		
4	(Anlagen-/Gebäude-) Nebenkosten	0		0		
5	Betriebskosten (Manpower, Energie, Betriebsmittel etc.)	0		0		
6	Abschreibungen / Jahr	1/2022	2023	2024	2025	2026
	Baunebenkosten / Honorare, Ausstattung	14'391'667	1'308'333	0	0	0
	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-
	Total Abschreibungen	14'391'667	1'308'333	0	0	0
7= 2+...+6	TOTAL jährliche Folgekosten	14'625'531	1'563'458	255'125	255'125	255'125
8 = 1 - 7	SALDO pro Jahr (Folgertrag - Folgekosten) ('+' = Minderkosten, '-' = Mehrkosten)	-14'625'531	-1'563'458	-255'125	-255'125	-255'125

9.5. Erwägungen zur Wirtschaftlichkeit

Aufgrund der frühen Planungsphase und des konzeptionellen Charakters der Planung sind fundierte Abklärungen bezüglich der Wirtschaftlichkeit der Massnahmen nur sehr beschränkt und vor allem konzeptionell möglich. Betreffend der Stossrichtung Ausbau lässt sich festhalten, dass

sich durch die geplanten Erweiterungen der Verkehrsnetze (v.a. MIV, ÖV) Kosten bei der Reisezeit einsparen lassen – insbesondere indem Stausituationen entschärft bzw. gelöst werden und die entsprechenden Staukosten entfallen. Des Weiteren sind die Massnahmen noch nicht in einer Genauigkeit definiert, welche eine detaillierte Kostenschätzung ermöglichen. Im Rahmen von ELBA wurde an Hand von vergleichbaren Massnahmen eine grobe Kostenschätzung vorgenommen (vgl. Kap. 9.1), welche jedoch mit Unsicherheiten von +/- 50 % behaftet ist. Weil die Kosten aufgrund der gleichen Annahmen geschätzt wurden, war ein relativer Vergleich der Kosten zwischen den beiden Stossrichtungen möglich, jedoch ist ein absoluter, belastbarer Vergleich zwischen Kosten und Nutzen noch nicht möglich und damit nicht vertretbar. Die Festlegung einer Trasseesicherung mag dies gut veranschaulichen: Es ist zwar klar, wo eine Infrastruktur zu liegen kommt, jedoch sind viele wichtige Angaben wie die Linienführung (ober- oder unterirdisch), Anschlussknoten, Grösse der Kunstbauten, etc. noch offen. Mit der weiteren Bearbeitung dieser Massnahmen im Rahmen des beantragten Planungs- und Projektierungskredit können diese offenen Fragen geklärt und damit verlässliche Aussagen über die Wirtschaftlichkeit gemacht werden.

9.6. Finanzrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 36 Abs. 1 lit. c des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

10. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

In diesem Kapitel sind die wichtigsten Punkte, welche im Rahmen der Vernehmlassung eingebracht wurden zusammengefasst.

10.1. Einleitung

Mit Beschluss Nr. 0323 vom 25. Februar 2014 hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft die Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) mit der Durchführung der öffentlichen Vernehmlassung zum kantonalen Richtplan „Entwurf Anpassung 2013, Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil“ beauftragt. Die BUD hat in ihrem Schreiben vom 28. Februar 2014 den Bund, die Nachbarkantone, das grenznahe Ausland, die Gemeinden, die Parteien und Verbände eingeladen, Stellung zum Entwurf zur Richtplananpassung 2013 zu nehmen. Mit gleichem Schreiben wurden die Gemeinden im Planungssperimeter aufgefordert, die Vernehmlassungsunterlagen in ihrer Gemeinde während der Vernehmlassungsfrist vom 6. März bis zum 2. Juni 2014 aufzulegen und in ihrem Publikationsorgan auf die Auflage hinzuweisen. Die Vernehmlassungsfrist wurde mit Schreiben vom 12. Mai 2014 um einen Monat bis am 3. Juli 2014 verlängert. Die Unterlagen konnten auch von der Website des Kantons Basel-Landschaft heruntergeladen werden.

Im Rahmen der Vernehmlassung gingen 62 Stellungnahmen ein, die sich wie folgt verteilen:

Typ-Stellungnehmer	Anzahl Stellungnahmen
Bund	1

Kantonale Direktionen und Kommissionen BL	2
Nachbarkantone	4
Grenznahes Ausland	1
Gemeindeverbände / Gemeinden	4 Gemeindeverbände, 6 Gemeinden mit eigener Stellungnahme und 9 Gemeinden mit ergänzenden/geänderten Punkten gegenüber der Stellungnahme eines Gemeindeverbandes
Transportunternehmen	1
Parteien	8 kantonale und 2 lokale Parteien
Verbände / IG	16 kantonale Verbände, 2 lokale Verbände und 3 Interessensgemeinschaften
Private	3

- Die Gemeinden Allschwil, Dornach, Witterswil, Biederthal und Giebenach (ausserhalb von ELBA) haben eine eigene Stellungnahme verfasst.
- Die Gemeinde Schönbuch hat sich der Stellungnahme der «Plattform Leimental Plus» angeschlossen, diese jedoch mit eigenen Ergänzungen erweitert.
- Die Verkehrskommission Leimental (VKL) hat eine Stellungnahme abgegeben, welche von den Gemeinden Binningen, Bottmingen, Oberwil, Biel-Benken, Therwil, Ettingen, Hofstetten, Bättwil, Rodersdorf und Burg mitgetragen wird. Zusätzlich haben die Gemeinden Binningen, Bottmingen, Oberwil, Therwil und Ettingen jeweils noch eigene Stellungnahmen mit Ergänzungen eingereicht.
- Eine gemeinsame Stellungnahme wurde auch von den Birsstadt-Gemeinden Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Münchenstein, Pfeffingen und Reinach eingereicht. Die Gemeinden Münchenstein, Reinach und Pfeffingen haben die gemeinsame Stellungnahme zudem mit eigenen Ergänzungen versehen.
- Die Stellungnahme der Communauté de Communes Trois Frontières (ComCom 3F) beinhaltet auch die Meinung der Gemeinden Saint-Louis, Hégenheim und Hésingue.
- Zwölf Gemeinden ausserhalb des Planungssperimeters ELBA verzichten auf eine Stellungnahme, da sie von der vorliegenden Landratsvorlage nicht betroffen sind. Der Verband Basellandschaftlicher Gemeinden (VBLG), der Waldwirtschaftsverband beider Basel und die Communauté de Communes Jura Alsacien verzichten ebenfalls auf eine Stellungnahme. Der Regionalverband Hochrhein-Bodensee und der Verband Wanderwege beider Basel haben zudem keine Ergänzungen oder Bemerkungen.

10.2. Generelle Stimmungslage zur LRV ELBA

Haltung zur Vorlage generell

Die Landratsvorlage zur Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil wird von der Mehrheit der Stellungnehmenden grundsätzlich begrüsst. Die Birsstadt-Gemeinden, mit Ausnahme von Reinach schlagen vor, auf eine Änderung des KRIP im gegenwärtigen Zeitpunkt zu

verzichten. Dies im Hinblick auf eine Koordination mit den Anpassungen aufgrund der RPG-Revision.

Stellungnahme des Regierungsrats: ELBA hat eine andere und viel längere Geschichte als das revidierte RPG (1. Etappe, Bereich Siedlung). Die Anpassung des KRIP aufgrund der RPG-Revision erfolgt separat. Das Bundesamt für Raumentwicklung ARE fordert beim Siedlungsteil die RPG-Konformität, welche nur mit einem Raumkonzept über den gesamten Kanton erreicht werden kann. Die Objektblätter zum Teil Siedlung werden nun aus der Landratsvorlage ELBA gestrichen und in die KRIP-Anpassung Raumkonzept aufgenommen. In der Landratsvorlage ELBA wird das Thema Siedlung zur Information belassen.

Haltung zu den Stossrichtungen

Umbau

Unterstützt wird die Stossrichtung «Umbau» u.a. vom Kanton Basel-Stadt, von der SP, den Grünen, der GLP (mit gewissen Bedenken zur Umsetzbarkeit der Stadtstrassen), von Fussverkehr Region Basel, von Pro Velo, Pro Natura und vom WWF.

Mehrere Gemeinden, Parteien (u.a. FDP und SVP) sowie Wirtschafts- und Strassenverkehrsverbände lehnen diese Stossrichtung explizit ab.

Ausbau

Die Stossrichtung «Ausbau» wird u.a. von den Gemeindeverbänden (Birsstadt, VKL, Plattform Leimental Plus und ComCom 3F), vom Conseil Général Haut-Rhin und von den Parteien CVP BL, EVP BL, FDP BL und SVP BL befürwortet.

Insbesondere die VKL und die EVP BL sind jedoch der Meinung, dass auch bei der Stossrichtung «Ausbau» der Modalsplit zugunsten des ÖV und des LV zu verschieben ist (u.a. grosses Verbesserungspotenzial bei den Tangentialbusverbindungen).

Stellungnahme des Regierungsrats: Eine Modalsplit-Veränderung kann auch mit der Stossrichtung «Ausbau» angestrebt werden. Diese wird sich aber nur bedingt einstellen. Durch die Wahl der Entwicklungsschwerpunkte bis 2030/35 drängt sich bei «Ausbau» beispielsweise eine stärkere Entwicklung der Bustangentialen nur bedingt auf.

Insbesondere die FDP BL, der HEV und das Komitee für eine Umfahrung Allschwil sind der Meinung, dass die stadtnahe Tangente auf ihre Tauglichkeit und Funktionalität überprüft werden muss. Ein durchgehender Tunnel mit Ausfahrten soll angestrebt werden.

Stellungnahme des Regierungsrats: Die stadtnahe Tangente soll primär für den regionalen und nicht für den Transitverkehr dienen. Der Transitverkehr soll hauptsächlich über die Nationalstrasse abgewickelt werden. Das Design dieser Strasse (insbesondere das Anschlusskonzept) ist jedoch noch im Detail zu prüfen.

Für den Kanton Basel-Stadt ist die Stossrichtung «Ausbau» akzeptabel, «Umbau» jedoch klar zu bevorzugen. Die Stossrichtung «Ausbau» wird u.a. von der SP BL, der GLP BL, vom Ver-

band Fussverkehr Region Basel und vom WWF abgelehnt. Einzelne Stellungnehmende (u.a. Kantonale Natur- und Landschaftsschutzkommission BL, BNV, BVBB) begrüssen sowohl die Stossrichtung «Ausbau» als auch die Stossrichtung «Umbau». Für das ARE sind aus raumplanerischer Sicht grundsätzlich ebenfalls sowohl die Stossrichtung «Umbau» als auch die Stossrichtung «Ausbau» denkbar.

Ausbau inkl. Trasseesicherung äussere Tangente

Die Regierung hat die „Trasseesicherung äussere Tangente» ebenfalls in die Vernehmlassung gegeben. Es liessen sich grundsätzlich drei Haltungen erkennen:

- Die Trasseesicherung wurde explizit befürwortet (u.a. Strassenverkehrs- und Wirtschaftsverbände und die Gemeinde Allschwil)
- Die Trasseesicherung wurde akzeptiert oder ihr unter gewissen Bedingungen (u.a. andere Linienführung) zugestimmt (u.a. CG Haut-Rhin, Gemeindeverbund Birsstadt, Plattform Leimental Plus, ComCom 3F, CVP BL, FDP BL, HEV). Die meisten Birsstadt-Gemeinden beurteilen beispielsweise eine südliche MIV-Umfahrung von Basel auf den Knoten Hagnau als undenkbar.
- Schliesslich fanden sich kritische und explizite Gegner der Trasseesicherung für eine äussere Tangente (v.a. die Gemeinden des Leimentals, die VKL, die Kantonale Natur- und Landschaftsschutzkommission BL, der Kanton Basel-Stadt, die SP BL, die EVP BL, die Grüne BL sowie Umwelt-, Heimatschutz-, ÖV- und Langsamverkehrsverbände, wobei diese zumindest z.T. eine Stossrichtung «Ausbau» unterstützen).

Stellungnahme der Regierung: Auftragsgemäss wurde eine äussere Tangente als mögliche Lösung vertieft untersucht, jedoch nach Abschluss der Testplanung nicht mehr weiterverfolgt. Eine äussere Tangente könnte langfristig eine Option darstellen, sie war jedoch in der Vernehmlassung sehr umstritten. Ein solches Projekt müsste ohnehin für einen Zeithorizont über den Planungshorizont ELBA hinaus (d.h. nach 2050) und einen grösseren Planungssperimeter, welcher mindestens das Rheintal und das Ergolzthal beinhaltet, betrachtet werden. Somit soll das Projekt in dieser Landratsvorlage nicht mehr weiter verfolgt werden.

Zusammenfassung und Fazit zu den Stossrichtungen

- Die Stossrichtung «Umbau» wird von einer Minderheit der Stellungnehmenden befürwortet.
- Die Stossrichtung «Ausbau» wird mehrheitlich positiv beurteilt und kann zumindest teilweise auch von Befürwortern der Stossrichtung «Umbau» (z.B. Kanton Basel-Stadt oder die Gemeinde Münchenstein) akzeptiert werden.
- Die Stossrichtung «Ausbau inkl. Trasseesicherung äussere Tangente» wird kontrovers beurteilt.

Stellungnahme der Regierungsrats: Von den drei Stossrichtungen wird «Ausbau» mehrheitlich befürwortet. Die Trasseesicherung der äusseren Tangente zwecks bewahren dieser Option wird im Rahmen der Vernehmlassung kontrovers beurteilt. Da die Option der äusseren Tangente zeitlich sowie räumlich über die Aufgabestellung ELBA hinausgeht, wird sie in der Landratsvorlage ELBA nicht mehr weiter verfolgt. Der Regierungsrat empfiehlt die Stossrichtung «Ausbau» umzusetzen.

Gemeinsame Elemente

Die gemeinsamen Elemente werden verschiedentlich begrüsst (u.a. VKL, EVP BL, SP BL). Der Zubringer Allschwil wird von verschiedenen Stellungnehmenden (u.a. VKL, Gemeinde Witterswil, EVP BL) explizit begrüsst. Aus der Sicht von mehreren Stellungnehmenden (u.a. Gemeinde Allschwil, SVP BL) ist die Planung dieses Zubringers mit höchster Priorität voranzutreiben.

Stellungnahme des Regierungsrats: Für den Zubringer Allschwil werden - aufgrund der aktuellen, dynamischen Entwicklung im Gewerbegebiet Bachgraben sowie der Rückmeldungen zur Vernehmlassung - mit der ELBA-Vorlage neu auch für das entsprechende Vorprojekt die finanziellen Mittel von CHF 4.5 Mio. dem Landrat zum Beschluss vorgelegt. Dazu gibt es ein separates Kapitel und Beschlusspunkt.

Umstritten sind insbesondere folgende gemeinsame Elemente:

Antwort des Regierungsrats:

Regionale Verkehrssteuerung

Diese Massnahme wird wie folgt umbenannt: «Regionales Verkehrsmanagement». Insbesondere im Umfeld der H18 und im Raum Allschwil bedarf es zur Verstetigung des Verkehrs auch für den MIV ein regionales Verkehrsmanagement. Wegen der erhöhten Auslastung des Strassennetzes und teilweise auch der zunehmenden Dichte an kritischen Knoten nimmt die Abhängigkeit zwischen den Knoten auf den Kantonsstrassen zu. In der Folge können an sich kleinste Störungen zu einem grösseren Problem werden, obwohl das Strassennetz als Ganzes noch Kapazitäten hätte. Bisher wird die Mehrheit der Knoten einzeln gesteuert. Aufgrund der zunehmenden Abhängigkeiten zwischen den Knoten ist die Steuerung zwischen den verschiedenen Knoten abzustimmen. Insbesondere bei Anschlussbauwerken zum Hochleistungsstrassennetz soll der MIV verstetigt werden, damit die Kapazität der Strasse ausgenutzt, in den Kernzonen keine Rückstaus auftreten und Busse und Trams den Fahrplan einhalten können.

Rückstufung der Oberwilerstrasse und Ausbau des Herrenwegs: Verkehr in Wohnquartieren

Der ausgebaute Herrenweg soll möglichst direkt an die Binnigerstrasse angebunden werden. Mit dieser direkten Anbindung sollen sensible Wohngebiete minimal durch den Verkehr tangiert werden. Bezüglich des landwirtschaftlichen Verkehrs wird aus der heutigen Sicht davon ausgegangen, dass dieser weiterhin über die Oberwilerstrasse verkehren kann.

Langmattstrasse: Weiterführung bis zur Bielstrasse

Für die abschliessende Beurteilung der Weiterführung bis zur Bielstrasse fehlen zurzeit noch vertiefte Grundlagen. Diese sollten – u.a. in Kenntnis der kritischen Haltungen – noch erstellt werden, um einen fundierten abschliessenden Entscheid über eine Weiterführung zu fällen.

Verlängerung der Tramlinie 2: Nicht not-

Diese Massnahme ist langfristig geplant. Eine entsprechende Vorstudie ist zu gegebenem Zeitpunkt zu erarbeiten.

wendig

Siedlungsorientierte
Strassenabschnitte

Diese Massnahme wird zwecks Vermeidung von Missverständnissen wie folgt umbenannt: «Attraktiver Strassenraum». Darunter wird eine Ausgestaltung von Strassen verstanden, welche es zu Fuss Gehenden und dem Veloverkehr vereinfacht, die Strasse zu queren. Die Ausgestaltung soll nicht zu einer Reduktion der Kapazität und der durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeit führen. Für verschiedene Ortsdurchfahrten soll untersucht werden, wo entsprechender Handlungsbedarf und Massnahmen machbar und zweckmässig sind. Basierend darauf werden die Prioritäten gesetzt.

Einzelne Stellungnehmende (u.a. ACS und Verkehrsliga) weisen darauf hin, dass die gemeinsamen Elemente nicht dem Entscheid des Landrates zu entziehen sind.

Stellungnahme des Regierungsrats: Auch die gemeinsamen Elemente werden dem Landrat mit den Stossrichtungen vorgelegt. In der Regel sind für grössere Massnahmen zu einem späteren Zeitpunkt ohnehin separate Kredite für Bauprojekte oder die Realisierung beim Landrat zu beantragen.

Haltung zum Planungsprozess

Das partizipative Verfahren und der Planungsprozess mit der gesamtheitlichen Betrachtung (Siedlung, Verkehr und Landschaft) werden von verschiedenen Stellungnehmenden explizit begrüsst (u.a. SP BL, Grüne BL, Pro Natura, Baselbieter Heimatschutz, BVBB). Die SVP hält fest, dass die Partizipationsmöglichkeit während des Prozesses sehr breit war.

Aus der Sicht von mehreren Stellungnehmenden (u.a. Kanton Basel-Stadt, SP BL, Grüne BL, Pro Velo, Pro Natura, BVBB) ist es jedoch nicht nachvollziehbar, weshalb nach dem Abschluss des intensiven Planungs- und Partizipationsprozesses eine dritte Stossrichtung («Ausbau inkl. Trasseesicherung äussere Tangente») aufgenommen wurde, die den Ergebnissen des gesamten Planungsprozesses widerspricht.

Stellungnahme des Regierungsrats: Die Option einer äusseren Tangente wurde nach Abschluss des Planungsprozesses eingebracht, da die Regierung noch weiter in die Zukunft geschaut hat als dies im Rahmen von ELBA (Zeithorizont 2050) erfolgt ist. Das Projekt wird jedoch in dieser Vorlage nicht mehr weiter verfolgt.

Akteur spezifische Aspekte

Gemeinden

Es wird z.T. bemängelt, dass keine Durchläufe im Gesamtverkehrsmodell der Region Basel für die Beurteilung der Stossrichtungen durchgeführt wurden.

Stellungnahme des Regierungsrats: GVM-Durchläufe zur Beurteilung der Stossrichtungen wurden v.a. aus folgenden Gründen nicht durchgeführt: Einerseits sind eine Reihe einzelner Massnahmen erst in ihrer konzeptionellen Struktur formuliert. Eine Verkehrssimulation könnte deshalb 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. Andererseits schien es unverhältnismässig, aufwändige Verkehrsmodellsimulationen mit älteren Modellansätzen durchzuführen, zumal derzeit ein neues regionales Gesamtverkehrsmodell entwickelt wird.

Es ist u.a. für Münchenstein nicht nachvollziehbar, weshalb der Sundgauerviadukt in allen Stossrichtungen gestrichen wurde und die neue Talstrasse nur in der Stossrichtung «Umbau» aufgenommen wurde.

Stellungnahme des Regierungsrats: Im Rahmen des Planungsprozesses ELBA wurde von keinem Planungsteam eine Lösung entwickelt, welche eine Verlängerung des Sundgauerviadukts benötigt. Aus diesem Grund kann dieses Netzelement – heute als Trasseesicherung enthalten – aus dem KRIP gestrichen werden. Die Verlängerung der Talstrasse ab dem Anschluss Reinach Nord in Richtung Norden hat in der Stossrichtung «Umbau» die Funktion einer städtischen Entwicklungsachse mit regionaler Adressfunktion. Unter den generellen Zielsetzungen, welche mit der Stossrichtung «Ausbau» verfolgt werden sollen, ist die Einrichtung einer entsprechenden Strassenachse hier nicht zielführend bzw. steht nicht im Vordergrund. Für die Umsetzung der Stossrichtung «Ausbau» ist dieses Netzelement aus kantonaler Sicht folglich nicht notwendig bzw. sekundär.

Die Gemeinde Binningen schlägt – unabhängig von ABAC – eine zusätzliche Massnahme zur Verkehrsentlastung im vorderen Leimental vor («Mittlere Tangente»).

Stellungnahme des Regierungsrats: Eine «mittlere Tangente» ist bei einer Realisierung von ABAC nicht zweckmässig, da die Verkehrsbeziehung Allschwil Süd – Münchenstein nur sehr schwach nachgefragt wird. Die Hauptverkehrsbeziehungen Strasse sind in diesem Raum Richtung Stadt Basel und Gellert-Dreieck ausgerichtet.

Bei einzelnen Massnahmen (z.B. temporäre Sperrung der Neuweilerstrasse, Abtretungen der Neuweilerstrasse) wird von gewissen Gemeinden die Zweckmässigkeit nicht erkannt. Zudem wird bei anderen Massnahmen (z.B. Siedlungsorientierte Strassenabschnitte (neu: Attraktiver Strassenraum)) der Konkretisierungsgrad als zu gering erachtet.

Stellungnahme des Regierungsrats: Verschiedene Massnahmen sind – u.a. mit den betroffenen Gemeinden – in einen nächsten Schritt genauer zu prüfen und zu konkretisieren. Bei grösseren Massnahmen sind Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsstudien durchzuführen. Die entsprechenden Aufträge sind in den Planungsanweisungen des Kantonalen Richtplans formuliert. Über die Abtretung oder Aufnahme von Gemeindestrassen ins Kantonsstrassennetz wird in einer separaten Landratsvorlage befunden.

Nachbarkantone

Die Nachbarkantone Basel-Stadt und Solothurn sowie der Conseil Général du Haut-Rhin weisen insbesondere auf die Notwendigkeit und Wichtigkeit einer Koordination bzw. einer Planung der Vorhaben in einer gemeinsamen Projektorganisation bei kantons- bzw. grenzübergreifenden Massnahmen und Auswirkungen hin: Dies soll beispielsweise bei der Tramverbindung Reinach – Dornach (Kanton Solothurn) und bei der Route des Carrières (Conseil Général du Haut-Rhin) erfolgen.

Stellungnahme des Regierungsrats: Die Koordination mit den Nachbarkantonen und dem angrenzenden Ausland ist vorgesehen (siehe u.a. Planungsanweisungen, welche z.T. diesbezüglich noch präzisiert wurden).

Der Kanton Solothurn ist der Meinung, dass die Haltestelle Apfelsee als gemeinsame Massnahme aufzunehmen ist. Die Massnahme ist im Richtplanentwurf des Kantons Solothurn (11/2012) im Zwischenergebnis enthalten. Aus der Sicht des Kantons Jura ist die Zweckmässigkeit dieser Haltestelle noch zu prüfen.

Stellungnahme des Regierungsrats: Die Zweckmässigkeit der zusätzlichen Haltestelle Apfelsee wird im Rahmen von STEP 2030 geprüft. Entscheidend für die Haltestelle ist letzten Endes die Siedlungsentwicklung im entsprechenden Umfeld sowie die regionale Prioritätensetzung des Siedlungsschwerpunkts um die Haltestelle. Diese Priorisierung ist im Rahmen des Prozesses zum Zukunftsbild Birseck vorzunehmen. Zwecks Abstimmung der Kantonalen Richtpläne soll der Koordinationsstand angepasst werden (Zwischenergebnis) und in die gemeinsamen Elemente aufgenommen werden.

Verkehrsunternehmen

Die SBB sind der Meinung, dass die Trasseesicherung für die neuen Haltestellen Widenhof und Apfelsee in beiden Stossrichtungen aufzunehmen ist. Zudem weisen sie darauf hin, dass die Realisierung der S-Bahnhaltestelle Morgartenring an vielen Eventualitäten geknüpft und nicht sicher ist.

Stellungnahme des Regierungsrats: Die S-Bahnhaltestellen Apfelsee und Widenhof drängen sich aus Sicht der Stossrichtung «Ausbau» nicht für eine Realisierung auf. In Abhängigkeit der Siedlungsentwicklung im Umfeld der Haltestellen sowie einer Veränderung des ÖV-Angebotskonzeptes können die Haltestellen durchaus zweckmässig sein. Die S-Bahnhaltestelle Morgartenring macht unabhängig vom Stossrichtungsentscheid Sinn und soll weiterhin vorangetrieben werden. Die Haltestellen Apfelsee und Morgartenring befinden sich im Kanton Solothurn und Basel-Stadt und werden im kantonalen Richtplan BL orientierend zwecks Darstellung des Koordinationsauftrags im Zusammenhang mit den beiden Haltestellen aufgeführt.

Parteien, Verbände und weitere

Es wird darauf hingewiesen (u.a. FDP BL, SVP BL, HEV, TCS), dass eine Gesamtstrategie für den motorisierten Individualverkehr fehle bzw. dass eine solche Strategie zu erarbeiten ist, bevor einzelne Projekte realisiert werden.

Stellungnahme des Regierungsrats: Im Rahmen von ELBA gab es keinen Auftrag eine Gesamtstrategie für den MIV zu entwickeln. Unabhängig von ELBA laufen dazu die notwendigen Arbeiten. Bereits Mitte August 2014 wurde die Strategie für die Baselbieter Verkehrsinfrastruktur der Öffentlichkeit präsentiert. Zudem wird im Hinblick auf die 3. Generation des Agglomerationsprogramms Basel gegenwärtig eine trinationale Strategie Strasse erarbeitet. Sie soll bis Mitte 2015 vorliegen.

Heimatschutz- und Naturverbände beantragen beispielsweise in den Objektblättern die Aufnahme von Aussagen zur Berücksichtigung von qualitätsvollen Siedlungs- und Landschaftsbildern oder zur ökologischen Vernetzung.

Stellungnahme des Regierungsrats: Vorgaben zu qualitätsvollen Siedlungs- und Landschaftsbildern sind rechtlich bereits via RPG gesichert. Das Thema ökologische Vernetzung ist in den Objektblättern zur Landschaft schon enthalten.

10.3. Weitere Aspekte

Es wird mehrfach bemerkt, dass die Zahlen zur Zunahme von Einwohnern und Arbeitsplätzen (Abb. 3) fehlerhaft sind. Des Weiteren wurde die Bedeutung der Zahlen kritisch beurteilt.

Stellungnahme des Regierungsrats: Die fehlerhaften Zahlen (keine grössere Abweichung) wurde korrigiert. Die Zahlen zeigen die für die Verkehrsmassnahmen in den Stossrichtungen «Umbau» und «Ausbau» angenommene Entwicklung. Diese Annahme ist notwendig, um die Wirkung und Notwendigkeit der verkehrlichen Massnahmen konzeptionell zu beurteilen. In der Abbildung 3 sind nur die Zahlen der ELBA-Gemeinden, welche sich im Kanton Basel-Landschaft befinden, aufgeführt. Es ist zudem darauf hinzuweisen, dass die gemeindeweise Betrachtung der künftigen Bevölkerungsentwicklung im Rahmen des Raumkonzepts Basel-Landschaft erfolgt.

11. Parlamentarische Vorstösse

Motion [2007/194](#) von Elisabeth Schneider, CVP/EVP-Fraktion, vom 6. September 2007: Für rasche lokale Verkehrslösungen statt Planungsleichen

Gegenwärtig ist die Volksinitiative "Keine Autobahn im Leimental" beim Landrat hängig. Gleichzeitig liegt jetzt auch der Kantonale Richtplan beim Landrat. Nach dem Willen der Regierung soll die Initiative zuerst behandelt werden. Selbst wenn die Initiative vom Landrat abgelehnt würde und anschliessend in einer Volksabstimmung keine Zustimmung fände, könnte die spätere Abstimmung über den so "bereinigten" Richtplan an der Urne nochmals stark gefährdet sein.

Aus diesem Grunde beantrage ich, diese komplexe und dem Richtplan nicht förderliche Situation insofern zu entschärfen, als die Regierung beauftragt wird, im Rahmen eines Drei-Punkte-Programms dem Landrat folgende Beschlüsse zu unterbreiten oder diese zum richtigen Zeitpunkt in geeignete Teilbeschlüsse einfliessen zu lassen:

1. *Der Kanton wird beauftragt, in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden und anliegenden Kantonen ein Konzept zu erstellen für die Lenkung aller wichtigen Verkehrsströme im Bereich Leimental, Allschwil und dem vorderen Birstal. Dieses Konzept muss Rücksicht nehmen auf die Umwelt, auf die Siedlungen, die Lebensqualität und auf wertvolles Kulturland. Es umfasst sowohl Lösungen für den privaten wie auch für den öffentlichen Verkehr und bildet Grundlage für weitere Planungsschritte.*
2. *In der ersten Phase haben nachfolgende, dringende lokale Verkehrslösungen hohe Priorität:*
 - **Allschwil** (Strassenentlastung Richtung Norden),
 - **Leimental** (direkte Anbindung an den Bahnhof SBB und Kapazitätsausbau der Linien 10/17)
 - **Arbeitsplatzgebiet Kägen Reinach** (verstärkte Erschliessung mit OeV und bessere IV-Anbindung)
 - **Vollanschluss Aesch-Nord** (H 18)

Auf diese Weise wird die politische Agenda vereinfacht und die Initiative ist vom Tisch - aber nicht ohne einen Beitrag an eine wirksame Verkehrslösung zu leisten. Vor allem entstehen in-nerter nützlicher Frist lokal machbare Lösungen, welche unmittelbar einen Nutzen aufweisen, finanziell überblickbar sind und in absehbarem Rahmen die Verkehrssituation deutlich verbessern helfen.

Die Motion wurde am [15. November 2007](#) vom Landrat modifiziert überwiesen.

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung.

Die Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil wurde gemeinsam mit den betroffenen Nachbarkantonen und unter enger Mitwirkung der betroffenen Gemeinden erarbeitet. Neben Verkehr waren die Siedlungsentwicklung und die Landschaft zentrale Themen von ELBA. Somit ist eine breite thematische Abstützung gesichert. Betreffend der dringenden Verkehrslösungen kann Folgendes festgehalten werden:

Allschwil – Strassenentlastung in Richtung Norden: Die mittelfristige Lösung mit einem Zubringer Allschwil (in Kombination mit einem öV-Korridor in Richtung Bahnhof St. Johann) ist in beiden Stossrichtungen von ELBA enthalten und die entsprechenden planerischen Festlegungen und finanziellen Mittel für die nächsten Planungsschritte werden beantragt.

öV im Leimental – Anbindung an Bahnhof Basel SBB / Kapazitätsausbau: Das Projekt Margarethenstich wurde massgeblich vorangetrieben und soll bis Ende 2017 realisiert werden. Die Mitfinanzierung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel ist gesichert. Mit diesem Vorhaben werden markante Fahrzeiterparnisse von 5 Minuten auf der Relation Leimental – Bahnhof Basel SBB möglich. Mit der Einführung des 7.5'-Takts per Ende 2011 wurden die Kapazitäten bereits erhöht und mit dem flächendeckenden Einsatz von Tango-Trams wird nochmals mehr Kapazität angeboten. Ein nächster Schritt der öV-Angebotsverbesserung im Leimental wird aktuell bereits angegangen: Die Einführung von Expresstrams im Vorderen Leimental.

Arbeitsplatzgebiet Kägen Reinach – Verbesserte Erschliessung: In Bezug auf eine verbesserte Erschliessung des Arbeitsplatzgebietes Kägen haben die Resultate aus dem ELBA-Prozess gezeigt, dass eine verbesserte Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (als leistungsfähige Bustangente oder mit einer neuen Tramverbindung Reinach-Dornach) im Vordergrund steht. Entsprechende Lösungen sind in beiden Stossrichtungen enthalten. Eine Erhöhung der Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr ist vornehmlich in der Stossrichtung Ausbau vorgesehen (Kapazitätserhöhung der Anschlüsse / Teilumfahrung Reinach Süd). In einer vertieften Untersuchung zu den Erschliessungsmöglichkeiten der Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung im Birseck (MARDA-Studie von 2011) hat sich gezeigt, dass eine leistungsfähige MIV-Erschliessung für andere Arbeitsplatzgebiete im Birseck einfacher und zu geringeren Kosten möglich ist.

H18, Vollanschluss Aesch: Das Projekt wurde vorangetrieben, so dass nun ein Bauprojekt vorliegt.

Motion [2007/249](#) von Eric Nussbaumer, SP-Fraktion, vom 18. Oktober 2007: Öffentlicher Nahverkehr im unteren Kantonsteil bis 2030

Im Rahmen verschiedenster Planungsarbeiten für die Südumfahrung Basel, den kantonalen Richtplan, das Agglomerationsprogramm oder für die Tram-Infrastrukturweiterungen im Leimental wurden Planungsvarianten für Linienanpassungen, für neue Direktverbindungen und für kleinere Angebotsverbesserungen evaluiert und bewertet. Was zurzeit aber fehlt ist eine Gesamtplanung für den öffentlichen Personennahverkehr für den unteren Kantonsteil bis 2030. Damit die nächsten politischen Entscheide fundiert gefällt werden können, ist in einer umfassenden Planungsstudie die öffentliche Nahverkehrsplanung bis 2030 darzustellen. In dieser Planungsstudie sind substanzielle Ausbau-Varianten mit Kostenschätzungen und Nutzen detail-

liert darzulegen. Alle Varianten sind als Massnahmenbündel mit kurzfristigen, mittelfristigen und langfristigen Angebotsoptimierungen und Finanzierungsplanung darzulegen, damit politische Richtungsentscheide möglich werden. Im Sinne eines politischen Hinweises, sind untenstehende Varianten angedacht. Die definitiven Massnahmenbündel sind durch die Fachleute zu bestimmen.

Variante 1: Bau und Einführung der S-Bahn Euro-Airport - Basel SBB - Laufen, Doppelspurinseln im Laufental, kombiniert mit Tramverbindung Reinach-Dornach durch das Gebiet Kägen und einer unterirdischen Tramverbindung zwischen Bottmingen und Basel SBB.

Variante 2: Bau und Einführung einer S-Bahn Laufen - Basel SBB - Allschwil Neubad-Binningen-Bottmingen - Oberwil - Therwil - Ettingen und umgekehrt. Die Linienführung entwickelt sich aus der Elsässerbahn und folgt in nahezu vollständig unterirdischer Linienführung den Agglomerationszentren im Leimental. Die S-Bahn endet und wendet in Ettingen. Die Variante kann in optimale Bauabschnitte entsprechend der Nachfrageentwicklung unterteilt werden.

Variante 3: S-Bahn/S-Bahn-Ring Basel SBB - Allschwil Neubad - Binningen - Bottmingen - Oberwil - Therwil - Reinach - Münchenstein - Dreispitz - Basel SBB. Auch diese Variante kann in optimale Bauabschnitte entsprechend der Nachfrageentwicklung unterteilt werden. Die Linienführung entwickelt sich wie bei Var. 2 aus der Elsässerbahn und folgt in unterirdischer Linienführung bis zur bestehenden Birstallinie in Münchenstein. Sie erschliesst die Agglomerationszentren im Leimen- und Birstal.

Antrag

Der Regierungsrat wird beauftragt, eine umfassende Planungsstudie mit Zeithorizont 2030 für den öffentlichen Personennahverkehr im unteren Kantonsteil, insbesondere im Leimen- und Birstal zu veranlassen und dem Landrat einen Bericht im Sinne von § 34 Bst. d des Landratsgesetzes vorzulegen.

Die Motion wurde am [24. April 2008](#) als Postulat überwiesen.

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung.

Im Zusammenhang mit der Planung ELBA und der Entwicklung der Lösungen für das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) für die Bahninfrastruktur für die Nordwestschweiz sind umfassende Untersuchungen zu bahnseitigen Lösungen für den unteren Kantonsteil erfolgt. Die Planungsregion Nordwestschweiz hat Ende November 2014 ihre Vorstellungen zum künftigen Regionalverkehrsangebot formuliert und beim Bund eingereicht. Die konzeptionellen Planungsstudien betreffend öffentlichem Nahverkehr liegen für den unteren Kantonsteil für den Zeithorizont 2030 damit vor. Bereits vorgängig wurden im Rahmen von ELBA verschiedene S-Bahn-Systeme mit tangentialer Ausrichtung untersucht. Für drei Grundvarianten „Shuttle“, „Ring“ und „Integration“ wurde der Nachfrageeffekt eruiert, Kosten-Nutzen-Überlegungen angestellt und eine vereinfachte Vergleichswertanalyse durchgeführt.

Es stellte sich heraus, dass keine ausreichende Nachfrage zur Begründung einer tangentialen S-Bahn-Verbindung vom südlichen Birseck in den Raum Allschwil – St. Johann besteht. 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 der Regio-S-Bahn.

Tangential macht somit ein stufenweiser, aber nachfragegerechter Angebotsausbau unter Einbezug der bestehenden Systeme Sinn: Kurzfristig kann mit dem bestehenden Bus-System und mittelfristig durch abschnittsweise Ausbauten des Tramnetzes (z.B. Reinach – Dornach) das Angebot weiter entwickelt werden. In radialer Richtung ist im Leimental die Beschleunigung und Verdichtung der Tramlinie 10/17 (Margarethenstich, etc.) sinnvoller als der Wechsel zu einem S-Bahn-System.

Postulat [2008/331](#) von Hanspeter Frey, FDP-Fraktion, vom 10. Dezember 2008: Rückbau Wasgenring / Luzernerring Basel-Stadt

Antrag

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft wird aufgefordert, gemeinsam mit dem Gemeinderat Allschwil beim Regierungsrat des Kanton Basel-Stadt vorstellig zu werden, um die gemeinsame Realisierung des Zubringers Allschwil voranzutreiben. Über das Ergebnis und über Abklärungen bezüglich technischer Machbarkeiten, Finanzierung und Beteiligung des Bundes soll dem Landrat berichtet werden.

Begründung

Mit der Eröffnung des Tunnels Luzernerring der Nordtangente, ist ein kontinuierlicher Verkehrszuwachs festzustellen. Mit dem nun geplanten Rückbau ist eine Kapazitätseinbusse vorhanden die unweigerlich zu Rückstaus führt und dadurch eine Verlagerung in die Quartiere stattfindet. Davon ist Allschwil genau so betroffen wie die städtischen Quartiere. Zudem kommt, dass im kantonalen Richtplan das linksufrige Bachgrabengebiet von Allschwil als "Arbeitsgebiet von kantonalen Bedeutung" ausgeschieden ist. Das heutige Arbeitsplatzangebot, rund 2000 hochwertige Arbeitsplätze, wird in den nächsten Jahren mindestens verdoppelt. Dies wird zu einer Verkehrszunahme führen, die ein rückgebauter Luzernerring / Wasgenring sicher nicht mehr aufnehmen kann. Eine eingeschränkte Mobilität ist für den Wirtschaftsstandort Basel abträglich.

Das Postulat wurde am [29. Oktober 2009](#) vom Landrat modifiziert überwiesen.

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung.

Die Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil wurde u. a. gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt erarbeitet. In den beiden nun vorliegenden Lösungen (Stossrichtung Umbau und Ausbau) ist jeweils ein Zubringer Allschwil enthalten und soll gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt weiterentwickelt werden. Die genaue Ausgestaltung des Zubringers Allschwil ist je nach Stossrichtung unterschiedlich, jedoch sind die beiden Hauptfunktionen der neuen Strasse – Erschliessung des Arbeitsplatzgebietes Bachgraben und Entlastung des bestehenden Strassennetzes – jeweils identisch. Mit dieser Vorlage werden die Festlegung eines entsprechenden MIV-Korridors im kantonalen Richtplan sowie die Gelder für die nächsten Planungsschritte (Zweckmässigkeitsbeurteilung, vertiefte Machbarkeitsprüfung, Vorstudie, Vorprojekt) beantragt. Da der Zubringer Allschwil auch als Teil einer stadtnahen Tangente nicht Teil des Nationalstrassennetzes werden soll, steht eine allfällige Mit-Finanzierung durch Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme im Vordergrund. Das Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt hat im Rahmen der Vernehmlassung zugesichert, die notwendigen Entscheide für

die gemeinsame Weiterentwicklung des Zubringers Allschwil nach einem Landratsbeschluss im Kanton Basel-Stadt einzufordern.

Postulat [2009/279](#) von Felix Keller, CVP/EVP-Fraktion, vom 15. Oktober 2009: Realisierung "Zubringer Allschwil" an die Nordtangente

Unabhängig vom Resultat der Volksabstimmung vom 27. September 2009 zur Neugestaltung des Wasgenrings und des Luzernerrings muss festgestellt werden, dass die Verkehrsbelastung in Basel-West und Allschwil enorm gestiegen ist. Aufgrund der zu erwartenden weiteren wirtschaftlichen Entwicklung im Raum Bachgraben - es werden weitere Arbeitsplätze geschaffen - wird künftig der Verkehr weiter zunehmen. Dem ist Rechnung zu tragen.

Deshalb drängt sich die Realisierung des Anschluss Allschwil an die Nordtangente auf. Damit würden das Gewerbegebiet beim linksufrigen Bachgraben der Gemeinde Allschwil und das Hégenheimerquartier in Basel endlich vom Pendler- und Durchgangsverkehr entlastet. Leider wurde der Anschluss aus dem Richtplan Basel-Stadt gestrichen. Dies sollte nun wieder korrigiert werden – und zwar möglichst rasch und in Zusammenarbeit mit dem Nachbarkanton.

Antrag:

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft wird aufgefordert gemeinsam mit dem Gemeinderat Allschwil beim Regierungsrat des Kanton Basel-Stadt vorstellig zu werden, um abzuklären

– ob der Regierungsrat Basel-Stadt gewillt, den Anschluss Allschwil an die Nordtangente wieder in den Richtplan aufzunehmen;

– wie eine gemeinsame Realisierung des Anschluss Allschwil an die Nordtangente ermöglicht und vorangetrieben werden kann und gleichzeitig beim Bund die entsprechenden Nationalstrassenmittel generiert werden können.

Im Grossrat BS wurde ein gleichlautender Vorstoss eingereicht. Über das Ergebnis wird ein Bericht dem Landrat vorgelegt.

Das Postulat wurde am [11. November 2010](#) vom Landrat überwiesen.

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung.

Vgl. Stellungnahme des Regierungsrats zum Postulat 2008/331.

Postulat [2010/095](#) von Christine Koch, SP Fraktion, vom 11. März 2010: Neue S-Bahnverbindung Birstal – St. Johann

Antrag

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft wird aufgefordert zu prüfen und darüber zu berichten, wie eine neue S-Bahnlinie von Aesch (ev. Laufen) bis Basel St. Johann so umgesetzt werden kann, dass auf der Birstalstrecke ein Viertelstundentakt realisiert wird.

Begründung

Basel Nord boomt. Dort entstehen viele neue Arbeitsplätze und Wohnungen. Alle Prognosen sagen voraus, dass sich diese starke Entwicklung gar beschleunigt. Schnelle, umsteigefreie Verbindungen in dieses Gebiet sind für den Kanton Baselland von hohem Interesse (attraktive Arbeitsplätze, Steuersubstrat, etc.). Eine direkte S-Bahn-Verbindung aus dem Birstal zum Bahnhof St. Johann würde dieses Anliegen bestens erfüllen. Idealerweise würde zwischen dem existierenden 30-Minuten-Takt der S3 um 15 Minuten verschoben ebenfalls im 30-Minuten-Takt ein neue S-Bahn-Linie zwischen Aesch (evtl. Laufen) und dem Bahnhof St. Johann verkehren. Durch einen möglichen S-Bahnhof Morgartenring würde auch für Allschwil eine deutlich bessere Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr realisiert.

Das Postulat wurde am [25. November 2010](#) vom Landrat überwiesen.

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung.

Im Rahmen der Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn ist auf allen schweizerischen Achsen nach Basel, und somit auch im Birstal, die Einführung des 15-Minuten-Takts geplant. Aus dem Birstal soll je eine Linie durch das Herzstück Richtung St. Johann - EAP und Richtung Badischer Bahnhof - Deutschland durchgebunden werden. Die Forderung des Postulats kann somit erfüllt werden.

Motion [2012/112](#) von Urs Leugger-Eggimann, Grüne, vom 19. April 2012: Optimierung der Erschliessung von Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung in Arlesheim und Münchenstein

Die Industrie- und Gewerbegebiete "Im Tal" der Gemeinde Arlesheim und - direkt angrenzend - "Unter Gstad" in Münchenstein weisen eine hervorragende Standortqualität und ein grosses Entwicklungspotential auf. Sie sind folgerichtig im Kantonalen Richtplan KRIP als Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung festgesetzt. Noch nicht optimal gelöst ist die Erschliessung der besagten Gebiete ab dem überörtlichen Strassennetz; die betroffenen Gemeinden drängen seit Längerem auf eine direkte Erschliessung über die Talstrasse von Arlesheim ins anstossende Industrie- und Gewerbegebiet. Diese Variante würde einerseits die Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung optimal erschliessen und andererseits das übrige kommunale Strassennetz entlasten. Aktuell haben die Gemeinden Arlesheim und Münchenstein einen Studienauftrag für einen Realisierungsvorschlag für eine entsprechend optimierte Erschliessung des Industrie- und Gewerbegebietes erteilt.

Die angestrebte Klärung der Erschliessungssituation für das Industrie- und Gewerbegebiet bringt für zukünftige Investoren Klarheit in einem für sie zentralen Punkt und ist ganz im Sinne einer Hauptstossrichtung des Regierungsprogramms 2012 - 2015: Schaffung von strategischen Entwicklungsgebieten für die Wirtschaft, u. a. durch Forcierung der Erschliessungsplanung. Sie bedingt eine Übernahme der bisher als Gemeindestrasse klassierten Erschliessungsstrasse im Tal durch den Kanton, was gemäss KRIP vorgesehen ist (Objektblatt V2.2). Der gleichzeitigen Abtretung der mehr oder weniger parallel zur vorgesehenen Erschliessung führenden Kantonsstrasse an die Gemeinden verschliesst sich der Kanton hingegen. Diese Abtretung wird seit Längerem durch die beiden Gemeinden angestrebt; sie würde ihren Gestaltungsspielraum für die betroffenen Strassenräume hin zu einer qualitativen Weiterentwicklung stark erhöhen und wäre im Sinne eines Abtausches auch aus Kantonssicht sehr sinnvoll.

Der Regierungsrat wird deshalb beauftragt, zügig auf eine direkte Erschliessung der Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung "Im Tal" der Gemeinde Arlesheim und "Unter Gstad" in Mün-

chenstein ab dem übergeordneten Strassennetz hinzuwirken und im Gegenzug die Birseck- und die Baselstrasse in Arlesheim und die Hauptstrasse in Münchenstein an die jeweilige Gemeinde abzutreten.

Die Motion wurde am [19. Dezember 2012](#) vom Landrat als Postulat überwiesen.

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung.

Die direkte Erschliessung der beiden Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung ist ein wichtiges Anliegen. Mit dem Anschluss Reinach Nord in unmittelbarer Nähe zu diesen beiden Gebieten ist eine gute Anbindung bereits gewährleistet. Mit der Entlassung der Trasseesicherung für die Sundgauerstrasse aus dem kantonalen Richtplan steht aus planerischer Sicht der Übernahme der Talstrasse in Arlesheim ins Kantonsstrassennetz nichts mehr im Wege, weil damit eine bestehende Netzlücke geschlossen werden soll. Diese Anpassung soll im Rahmen einer separaten Landratsvorlage erfolgen.

Für den Raum nördlich des Anschluss Reinach Nord besteht für den Kanton keine eigentliche Erschliessungspflicht, weil Erschliessungen im Grundsatz kommunale Aufgaben sind. Die beiden Stossrichtungen zeigen aus einer regionalen Perspektive für diesen Raum die beiden grundsätzlichen Entwicklungsmöglichkeiten auf: Die Stossrichtung Ausbau sieht eine Ausrichtung der Erschliessung von Gstad in Richtung Anschluss Reinach Nord vor, ohne die durchgehende Strassenachse im Tal zu betonen. In der Stossrichtung Umbau soll in der Talebene eine neue städtische Hauptverkehrsstrasse geschaffen werden. Voraussetzung für diese Lösung ist eine massgebliche Nutzungsverdichtung entlang dieser neuen Achse und eine urbane Ausgestaltung. Diese Mehrnutzung kann als Begründung für die Investition in eine neue Kantonsstrasse herangezogen werden. Ohne eine enge Verzahnung von massgeblicher Siedlungsentwicklung mit einer neuen städtischen Hauptstrassenachse im Raum Gstad ist die Investition in eine neue Kantonsstrasse im Tal nördlich des Anschlusses Reinach Nord aus kantonalen Sicht nicht zweckmässig. Mit dem Stossrichtungsentscheid werden somit massgeblich die Rahmenbedingungen vorgegeben, ob eine Verlegung der Kantonsstrasse ins Tal erfolgen kann oder nicht.

Postulat [2012/293](#) von Hans Furer GLP, vom 18. Oktober 2012: Einführung von Expressstrams

Die Einführung von Schnelltrams ist ein Erfordernis unserer Zeit, denn immer lauter wird die Diskussion ums Pendeln in einer Zeit wo Arbeitsweg und Wohnort weit auseinander liegen.

Seit es zwischen Basel und Paris nur noch drei Stunden und drei Minuten braucht, ist das Flugzeug für diese Destination noch unattraktiver geworden.

Es ist deshalb sinnvoll, die Einführung von Schnelltrams in unserer Agglomeration zu prüfen, um das Auto noch unattraktiver zu machen. Man stelle sich vor, dass Trams nur noch in Binningen, Bottmingen, Oberwil, Therwil und Ettingen halten. Dies würde die Fahrzeit massiv verkürzen und die Pendlerströme würden noch besser aufgenommen werden. Zudem würden Schnelltrams die Kapazitäten erhöhen und in Stosszeiten das "Lebensgefühl" in den Trams auch verbessern.

Dasselbe könnte beispielsweise auch in der Stadt Basel (bis nach Riehen oder Allschwil) geprüft werden. Die Initianten sind sich bewusst, dass die Realisierung von Expresstrams grössere bauliche Veränderungen mit sich bringen würden, da die Trams auch überholen müssen. Da jedoch der Ausbau der S-Bahn Netze in der Region begrenzt ist, Alternativen nicht zur Verfügung stehen und der Wille der Parlamente da ist, dem öffentlichen Verkehr eine hohe Priorität zu geben, sind diese Überlegungen nicht unrealistisch.

Der Regierungsrat wird deshalb eingeladen, zusammen mit dem Kanton Basel-Stadt und mit dem Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) zu prüfen und zu berichten

- *ob die Realisierung von Expresstrams grundsätzlich machbar ist*
- *Welche Streckenabschnitte hierzu das grösste Kosten / Nutzenverhältnis aufweisen würden*
- *Welche Strecken priorisiert werden könnten*
- *In welchem Zeitplan alles machbar wäre*

Ein im wesentlichen gleichlautender Vorstoss wird im Grossen Rat eingereicht werden.

Das Postulat wurde am [11. April 2012](#) vom Landrat überwiesen.

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung.

Eine konkurrenzfähige Reisezeit im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor des öffentlichen Verkehrs. Aus diesem Grund wird im öffentlichen Verkehr eine Beschleunigung dort angestrebt, wo die Reisezeit gegenüber dem motorisierten Individualverkehr länger ist. In den von der S-Bahn erschlossenen Talachsen ist der öffentliche Verkehr dank der hohen Geschwindigkeiten und der relativ grossen Haltestellenabständen gegenüber dem MIV konkurrenzfähig. Eine Beschleunigung wird deshalb auf Achsen angestrebt, die nicht mit einer S-Bahn erschlossen werden. Dies trifft im Kanton Basel-Landschaft auf das Leimental zu. Dort ist der Nutzen eines Expresstrams deshalb am grössten.

Die grundsätzliche Machbarkeit eines Expresstrams im Leimental ist nicht bestritten. Mit einer geschickten Fahrplangestaltung können gemäss den aktuellen Planungen auf Überholmöglichkeiten für Expresstrams verzichtet werden. Nötig werden hingegen bauliche Massnahmen zur Absicherung derjenigen Haltestellen, die vom Expresstram nicht bedient werden. Aufgrund dieser Überlegungen wird das Expresstram im Leimental im Ausbauschnitt 2030 von FABI / STEP beim Bund eingegeben. Die vertiefte technische Prüfung der Machbarkeit sowie die konkrete Projektierung sollen im Rahmen dieses Ausbauschnittes erfolgen.

12. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen. Der Regierungsrat empfiehlt dem Landrat die Stossrichtung „Ausbau“ weiter zu verfolgen.

Liestal, 13. Januar 2015

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Isaac Reber

der Landschreiber:

Peter Vetter

Beilagen

- ⌘ Entwurf eines Landratsbeschlusses (gemäss den Angaben der Landeskanzlei und des Finanzhaushaltgesetzes)
- ⌘ Anpassung Kantonaler Richtplan für **Stossrichtung Umbau** (Objektblätter, Richtplan-Gesamtkarte, Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur)
- ⌘ Anpassung Kantonaler Richtplan für **Stossrichtung Ausbau** (Objektblätter, Richtplan-Gesamtkarte, Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur)
- ⌘ ELBA Synthesebericht

Landratsbeschluss

über die Entwicklungsplanung für den Raum Leimental, Birseck und Allschwil-Schönenbuch sowie einen Verpflichtungskredit für die Planung und Projektierung

Stossrichtung Umbau

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

- ://:
1. Es wird festgestellt, dass der Auftrag aus der Planungsanweisung b des Objektblatts V2.1 des Kantonalen Richtplans erfüllt worden ist.
 2. Für den Raum Leimental, Birseck und Allschwil-Schönenbuch wird die Stossrichtung Umbau gemäss Landratsvorlage weiterbearbeitet.
 3. Die Anpassung des Kantonalen Richtplans Basel-Landschaft, bestehend aus den Anpassungen der Objektblätter S 2.1, V 2.1, V 2.2, V 2.3 und V 3.1 und den Anpassungen in der Richtplan-Gesamtkarte und der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur, wird beschlossen.
 4. Die Anpassung des Kantonalen Richtplans tritt mit rechtskräftigem Beschluss des Landrates in Kraft.
 5. Der Beschluss der Anpassung des Kantonalen Richtplans bedarf der Genehmigung durch den Bundesrat (Art. 11 Abs. 1 RPG). Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Bundesrat zu gegebener Zeit die Genehmigung zu beantragen.
 6. Für die Weiterentwicklung der Stossrichtung Umbau wird der erforderliche Planungs- und Projektierungskredit für strategische Planungen, Vorstudien und Vorprojekte von CHF 10'650'000.-- (inkl. MwSt. von 8%) bewilligt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden die allfälligen Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2012 bewilligt.
 7. Für die Ausarbeitung eines Vorprojektes für den Zubringer Allschwil (inkl. der notwendigen Abklärungen für einen öV-Korridor in diesem Raum) wird der erforderliche Projektierungskredit von CHF 4'500'000.-- (inkl. MwSt. von 8%) bewilligt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden die allfälligen Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2012 bewilligt.
 8. Abschreibung überwiesener parlamentarische Vorstösse
 - 8.1 Motion [2007/194](#) von Elisabeth Schneider "Für rasche lokale Verkehrslösungen statt Planungsleichen" wird abgeschrieben.
 - 8.2 Die als Postulat überwiesene [Motion 2007/249](#) von Eric Nussbaumer „Öffentlicher Nahverkehr im unteren Kantonsteil bis 2030“ wird abgeschrieben.

- 8.3 Postulat [2008/331](#) von Hanspeter Frey „Rückbau Wasgenring / Luzernerring Basel-Stadt“ wird beschrieben.
 - 8.4 Postulat [2009/279](#) von Felix Keller „Realisierung "Zubringer Allschwil" an die Nordtangente“ wird beschrieben.
 - 8.5 Postulat [2010/095](#) von Christine Koch „Neue S-Bahnverbindung Birstal – St. Johann“ wird beschrieben.
 - 8.6 Die als Postulat überwiesene Motion [2012/112](#) von Urs Leugger-Eggimann „Optimierung der Erschliessung von Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung in Arlesheim und Münchenstein“ wird beschrieben.
 - 8.7 Postulat [2012/293](#) von Hans Furrer „Einführung von Expressstrams“ wird beschrieben.
9. Ziffer 3 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe a der Kantonsverfassung der fakult. Volksabstimmung.
 10. Ziffer 6 und 7 des vorliegenden Landratsbeschlusses unterstehen gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakult. Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrates

die Präsidentin:

der Landschreiber:

Landratsbeschluss

über die Entwicklungsplanung für den Raum Leimental, Birseck und Allschwil-Schönenbuch sowie einen Verpflichtungskredit für die Planung und Projektierung

Stossrichtung Ausbau

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

- ://:
1. Es wird festgestellt, dass der Auftrag aus der Planungsanweisung b des Objektblatts V2.1 des Kantonalen Richtplans erfüllt worden ist.
 2. Für den Raum Leimental, Birseck und Allschwil-Schönenbuch wird die Stossrichtung Ausbau weiterbearbeitet.
 3. Die Anpassung des Kantonalen Richtplans Basel-Landschaft (KRIP), bestehend aus den Anpassungen der Objektblätter S 2.1, V 2.1, V 2.2, V 2.3 und V 3.1 und den Anpassungen in der Richtplan-Gesamtkarte und der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur, werden beschlossen.
 4. Die Anpassung des Kantonalen Richtplans tritt mit rechtskräftigem Beschluss des Landrates in Kraft.
 5. Der Beschluss der Anpassung des Kantonalen Richtplans bedarf der Genehmigung durch den Bundesrat (Art. 11 Abs. 1 RPG). Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Bundesrat zu gegebener Zeit die Genehmigung zu beantragen.
 6. Für die Weiterentwicklung der Stossrichtung Ausbau wird der erforderliche Planungs- und Projektierungskredit für strategische Planungen, Vorstudien und Vorprojekte von CHF 11'200'000.-- (inkl. MwSt. von 8%) bewilligt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden die allfälligen Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2012 bewilligt.
 7. Für die Ausarbeitung eines Vorprojektes für den Zubringer Allschwil (inkl. der notwendigen Abklärungen für einen öV-Korridor in diesem Raum) wird der erforderliche Projektierungskredit von CHF 4'500'000.-- (inkl. MwSt. von 8%) bewilligt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden die allfälligen Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2012 bewilligt.
 8. Abschreibung überwiesener parlamentarische Vorstösse
 - 8.1 Motion [2007/194](#) von Elisabeth Schneider "Für rasche lokale Verkehrslösungen statt Planungsleichen" wird abgeschrieben.
 - 8.2 Die als Postulat überwiesene [Motion 2007/249](#) von Eric Nussbaumer „Öffentlicher Nahverkehr im unteren Kantonsteil bis 2030“ wird abgeschrieben.

- 8.3 Postulat [2008/331](#) von Hanspeter Frey „Rückbau Wasgenring / Luzernerring Basel-Stadt“ wird beschrieben.
- 8.4 Postulat [2009/279](#) von Felix Keller „Realisierung "Zubringer Allschwil" an die Nordtangente“ wird beschrieben.
- 8.5 Postulat [2010/095](#) von Christine Koch „Neue S-Bahnverbindung Birstal – St. Johann“ wird beschrieben.
- 8.6 Die als Postulat überwiesene Motion [2012/112](#) von Urs Leugger-Eggimann „Optimierung der Erschliessung von Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung in Arlesheim und Münchenstein“ wird beschrieben.
- 8.7 Postulat [2012/293](#) von Hans Furrer „Einführung von Expressstrams“ wird beschrieben.

9. Ziffer 3 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe a der Kantonsverfassung der fakult. Volksabstimmung.

10. Ziffer 6 und 7 des vorliegenden Landratsbeschlusses unterstehen gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakult. Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrates

die Präsidentin:

der Landschreiber:



Anpassung ELBA – Stossrichtung Umbau

Versionshinweis: die vorliegende Darstellung basiert auf der aktuell gültigen Fassung des KRIP, eine Aktualisierung wird dem Landrat aktuell ebenfalls unterbreitet („Anpassung 2012“).

Übergeordnete Projekte	V 2.1
Kantonsstrassennetz	V 2.2
Schienennetz	V 2.3
Kantonale Radrouten	V 3.1

Formeller Hinweis:

vom Landrat genehmigter Text

schwarz

Gleicher Text in beiden Stossrichtungen:

blau

Stossrichtung spezifischer neuer Text

grün

gelöschter Text:

rot durchgestrichen

Beschlüsse:

Regierungsratsbeschluss 2015/0066	vom 13. Januar 2015
Landratsbeschluss	vom
Bundesratsbeschluss	vom

A. Ausgangslage

Das Bundesstrassennetz besteht aus dem schweizerischen National- und Hauptstrassennetz (zukünftig: Grund- und Ergänzungsnetz). Dieses Netz umfasst die Nationalstrasse A2 Basel-Augst-Belchen und die kantonalen Hochleistungsstrassen H2 im Ergolzthal und H18 im Birstal.

Im Zusammenhang mit dem Neuen Finanzausgleich (NFA) ist es für unseren Kanton von grosser Bedeutung, welche Strassen ins Grundnetz aufgenommen werden, da der Bund nur noch dieses Netz finanzieren wird. Im Rahmen der Erarbeitung des Sachplans Verkehr wurden das Bundesstrassennetz (Grund- und Ergänzungsnetz) überprüft und die H2 Pratteln-Sissach sowie die H18 Basel-Delémont vom Bundesrat im Sachplan Verkehr ins Grundnetz aufgenommen. Ausstehend ist nun noch der Netzbeschluss durch das Bundesparlament. Der Kanton Basel-Landschaft hat zudem beantragt, dass die Südumfahrung Basel als Verbindung von der Nordtangente in Basel zur H18 im Birstal und zur Entlastung der Agglomerationsgemeinden ebenfalls ins Grundnetz aufzunehmen sei.

Die Kapazitätsgrenzen bei der Zollabfertigung des internationalen Güterverkehrs zwischen der Schweiz und den nördlichen Nachbarländern sowie die fehlenden Stau- und Warteräume führen in Spitzenzeiten zu Rückstau des Schwerverkehrs auf der A2/A3. Bis zur Inbetriebnahme eines elektronischen Abfertigungssystems sind durch den Bund geeignete Massnahmen und Warteräume vorzusehen.

Nach dem Willen des Kantons sollen die finanziellen Mittel weiterhin gezielt für den qualitativen Strassenbau eingesetzt werden. Dies bedeutet einerseits, dass die bestehenden Infrastrukturen erhalten werden und andererseits, dass der Strassenverkehr im Sinne einer langfristigen Planung soweit wie möglich auf wenige, dafür aber leistungsfähige Hauptachsen d.h. Hochleistungsstrassen konzentriert wird.

Die Rahmenbedingungen für den schienengebundenen Verkehr in unserer trinationalen Region werden zu einem wesentlichen Teil durch die Verkehrspolitik des Bundes und der Europäischen Union bestimmt. Im April 2006 wurde - im Rahmen einer Überarbeitung und Weiterentwicklung des Konzepts Bahn 2000 2. Etappe - eine von einer Planungsgruppe des Bundesamtes für Verkehr (BAV) und der SBB AG erarbeitete Gesamtschau zur "Zukünftigen Entwicklung der Bahnprojekte" (ZEB) veröffentlicht. Dabei soll mit Investitionen von 4.7 Mrd. CHF der Zugsverkehr auf den Hauptachsen in den kommenden 20 Jahren schneller und dichter werden, wobei der Wisenbergtunnel in diesem Bericht keine Aufnahme/Berücksichtigung fand. Die Kantonsregierungen der Nordwestschweiz und insbesondere die Regierung des Kantons Basel-Landschaft werden sich mit allen Mitteln dafür einsetzen, dass der Wisenbergtunnel, Variante "Wisenberg lang, Liestal à Niveau" (ca. 1.9 Mrd. CHF), in die Gesamtschau aufgenommen wird. Sollte dies nicht gelingen, wird es unumgänglich sein, weitere Bundesmittel zu erschliessen. Die Regierung des Kantons Basel-Landschaft ist der festen Überzeugung, dass ohne Wisenbergtunnel eine gesamtschweizerische und regionale, längerfristige Entwicklungsperspektive gar nicht möglich ist. Mit dem vorgesehenen ZEB-Konzept wird keine Lösung zur Infrastrukturproblematik auf den wichtigsten Zulaufstrecken nach Basel, etwa zwischen Liestal und Olten, angeboten. Zudem ist zu befürchten, dass wegen des wachsenden Güterverkehrs das Angebot der Regio-S-Bahn auf Jahrzehnte hinaus kaum noch verbessert werden könnte.

Nach der Vernehmlassung bei den Kantonen wird das BAV eine Botschaft zuhanden der eidgenössischen Räte ausarbeiten. Die Botschaft des Bundesrates an das Parlament wird nicht vor 2008 in Aussicht gestellt.

B. Ziele

- a) Der Ausbau und die Weiterentwicklung der übergeordneten Verkehrssysteme für den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr sind auf die künftige Siedlungsentwicklung sowie die nationalen und internationalen Bedürfnisse abzustimmen. (KORE)
- b) Bei grösseren Verkehrsinfrastrukturprojekten sind deren Raumverträglichkeit und die Auswirkungen auf die jeweils anderen Verkehrsträger abzuklären. Bei grösseren Verkehrsprojekten sind Alternativen mit anderen Verkehrsträgern aufzuzeigen. (KORE)
- c) Der motorisierte Strassenverkehr ist soweit als möglich auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren. (KORE)
- d) Das übergeordnete Strassennetz ist nur dort auszubauen, wo dies regionale und nationale oder sicherheitsmässige Interessen erfordern. (KORE)

- e) Um den Verkehr möglichst flüssig zu halten, sind geeignete Stauräume für den Schwerverkehr zu suchen und zu realisieren.
- f) Es ist bei den zuständigen Stellen darauf hinzuwirken, dass die Güterinfrastrukturanlagen sowie die zugehörige Güterlogistik grenzüberschreitend geplant und koordiniert werden. Es sind die räumlichen Voraussetzungen für die Planung und Realisierung der Infrastruktur Güterlogistik zu schaffen. Zu dieser Infrastruktur gehören insbesondere die Rheinhäfen, Umschlagterminals Schiene/Strasse bzw. Strasse/Strasse, Rangierbahnhöfe, Luftfrachtterminals, Lageranlagen und deren Einbindung in die Verkehrsnetze.)
- g) Die Wohngebiete sind bestmöglich von Immissionen des Verkehrs zu entlasten.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Beschrieb und Projektauswirkungen

Sanierungstunnel Belchen

Der als Teilstück der A2 in Betrieb genommene Belchentunnel (Dezember 1970) soll um einen Sanierungstunnel erweitert werden.

2001/2003: Mit der Inkraftsetzung des NFA per 1.01.2008 gehen die Nationalstrassen mit Ausbau, Betrieb und Erhaltung zu 100% an den Bund über. Die weitere Projektausarbeitung liegt ab diesem Stichtag beim Bundesamt für Strassen. Ein vom Bundesrat genehmigtes, Generelles Projekt des Bundes liegt vor.

18. Mai 2003: Annahme der "Belchentunnel-Initiative" (Gesetzesinitiative) für die unverzügliche Realisierung der 3. Tunnelröhre am Belchen.

18. Mai 2003: Annahme der "Anti-Stau-Initiative" für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung.

Siedlung: Die Auswirkungen auf die Nutzung durch das Bauvorhaben sind gering. Von grosser Bedeutung ist die vorgesehene Überwachung der Einrichtungen, Nutzung und Rekultivierung der Installationsflächen durch eine Umweltbaubegleitung.

Wirtschaft: Die Erreichbarkeit bzw. die Standortattraktivität der Region Nordwestschweiz wird durch den Bau des Sanierungstunnels Belchen verbessert.

Umwelt: Während der Bauphase zeichnet sich eine starke Belastung in den Umweltbereichen Luft, Wasser, Boden und Abfall/Materialbewirtschaftung ab. In der Betriebsphase verhält sich das Projekt in den meisten Umweltbereichen neutral. Bei den Bereichen Luft, Nutzungen, Energie und Katastrophenschutz sind sogar geringe Verbesserungen möglich, was i.d.R. durch die Vermeidung von Stausituationen begründet ist.

Kosten: ca. 250 Mio Fr., zu 100% durch den Bund

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Standort für Stauraum des Schwerverkehrs und für ein Kontroll- und Kompetenzzentrum

Erste Standortabklärungen im Umfeld der A2 Basel-Augst sowie der H18 im Gebiet Schänzli haben noch zu keinen Resultaten geführt. Weitere Abklärungen durch den Bund für Stauräume vorzugsweise südlich des Juras sind deshalb erforderlich.

Siedlung: zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilbar

Wirtschaft: geringere Staukosten

Umwelt: zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilbar

Kosten: eine erste Kostenschätzung liegt noch nicht vor

Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Umfahrung Gundeldingen

Unter dem Vorhaben "Umfahrung Gundeldingen" wird das Projekt 'Basel A2/A7 Zubringer Birsig (Margarethen) - Gellertdreieck' verstanden. Dieser neue Nationalstrassenabschnitt schafft eine neue Verbindung von der bestehenden A2 (Gellertdreieck) in den Raum Birsig bzw. Margarethen und soll das Gundeldingerquartier von Durchgangsverkehr entlasten. Machbarkeit und Zweckmässigkeit verschiedener Linienführungen werden geprüft. Die Bestvariante, welche weiterverfolgt werden soll, tangiert den Raum Margarethen (und somit Territorium des Kantons Basel-Landschaft) während der Bauphase stark, jedoch nach der Realisierung nur noch partiell. Es konnte des Weiteren aufgezeigt werden, dass das Vorhaben Tramlinie Margarethenstich neben dieser Umfahrung Gundeldingen realisiert werden kann.

- Siedlung: Die stark belasteten Hauptachsen des Quartiers Gundeldingen werden massgeblich von Durchgangsverkehr entlastet. Des Weiteren wird auch die Nauenstrasse entlastet. Aufgrund der Entflechtung von Durchgangsverkehr vom Gemischtverkehrsnetz wird die Verkehrssicherheit deutlich erhöht. Der Verkehr wird auf das Hochleistungsstrassennetz kanalisiert.
- Wirtschaft: Die Anbindung des Vorderen Leimentals sowie von Allschwil und Basel-West an das Hochleistungsstrassennetz wird verbessert und führt zu massgeblichen Reisezeitgewinnen.
- Umwelt: Die positiven Auswirkungen bei der Reduktion der Lärmbelastung sind deutlich höher als die marginal negativen Auswirkungen im Bereich der Bodenversiegelung, der Luftbelastung sowie dem Klima. Im Raum Margarethenpark und Dorenbach werden städtebauliche bzw. landschaftliche Eingriffe notwendig.
- Kosten: noch nicht bekannt
- Termine: langfristig (> 15 Jahre)

H18, Umfahrung Laufen und Zwingen

10. Februar 1983: Laufentalvertrag § 109
2. November 2000: Landratsbeschluss betreffend Verpflichtungskredit über 3 Mio Fr. für die Ausarbeitung des Generellen Projekts.
10. Juni 2001: Bestätigung des Landratsbeschlusses betreffend den Planungskredit für die Umfahrung Laufen und Zwingen.
8. Dezember 2006: Variantenentscheid durch die Bau- und Umweltschutzdirektion für die Erarbeitung des Vorprojekts (ehemals Generelles Projekt). Es ist eine südliche Umfahrung von Laufen und Zwingen vorgesehen, welche mehrheitlich in Tunnels verläuft. Die Frage eines Anschluss Zwingen Süd ist gegenwärtig noch offen. Eine Festsetzung ist erst nach Abschluss des Vorprojekts vorgesehen. Die Trasseesicherung wird im Richtplan festgehalten.

- Siedlung: Die stark belasteten Ortsdurchfahrten von Laufen und Zwingen werden entlastet und die Verkehrssicherheit wird wesentlich erhöht. Die Siedlung wird einzig im Bereich des Anschlusses Zwingen Süd (Lüsseltal) sowie südlich von Laufen - hier aber vor allem Gewerbegebiet - tangiert.
- Wirtschaft: Die Erschliessungsqualität des Laufentals wird erhöht und die Reisezeiten in Richtung Basel verbessert.
- Umwelt: Mit der offenen Linienführung südlich von Laufen entsteht ein Eingriff in den Landschaftsraum. Beim Anschluss an die bestehende H18 südwestlich von Laufen wird im Gebiet Birshollen ein Naturschutzgebiet tangiert. Durch die mehrheitlichen Tunnelführungen werden räumliche Konflikte aber erheblich reduziert. Längerfristig ist mit Mehrverkehr und entsprechenden Umweltauswirkungen zu rechnen.
- Kosten: Die Kostenschätzung geht von 400 Mio. CHF aus.
- Termine: langfristig (> 15 Jahre)

H18, Muggenbergtunnel	<p>1978: Ausarbeitung eines Generellen Projektes. 1980: Ausarbeitung eines Ausführungsprojektes. 11. September 1995: Landratsbeschluss zum Regionalen Strassennetzplan Laufental.</p> <p>Siedlung: noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele" Wirtschaft: noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele" Umwelt: noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele" Hat emissionsmässig keine Veränderung zur Folge. Die Strasse inklusive die Tunnelportale beanspruchen zusätzlichen Boden.</p> <p>Kosten: ca. 23 Mio CHF (Preisbasis 1980) Termine: langfristig (> 15 Jahre)</p>
H18, Anschluss Aesch (Dornach)	<p>1. März 2002: Beschluss von Kantons- und Gemeindevertretern, einen Vollanschluss Aesch und einen neuen Birsübergang im Bereich "Weiden" zu studieren (Machbarkeitsstudie und Kostenschätzung).</p> <p>Siedlung: Die Ortsdurchfahrt in Aesch kann leicht von Durchgangsverkehr entlastet werden. Wirtschaft: Der Knoten Angenstein wird entlastet und die Gewerbegebiete im Raum Aesch Nord und Ost werden besser ans Hochleistungsstrassennetz angeschlossen. Umwelt: Der Vollanschluss Aesch befindet sich in einem Grundwasserschutzgebiet. Mit entsprechenden baulichen Massnahmen kann dieses jedoch gut geschützt werden. Kosten: Die Kosten betragen gemäss Vorprojekt zwischen 20-25 Mio. CHF. Termine: mittelfristig (5-15 Jahre)</p>
Autobahnanschluss Pratteln, Ausbau	<p>Bei der Überführung Salinenstrasse, welche Teil des Autobahnanschlusses Pratteln ist, besteht Instandsetzungsbedarf. Aufgrund der starken Verkehrsbelastung des bestehenden Anschluss Pratteln ist im Rahmen der Erhaltungsmassnahmen auch die Optimierung der Kapazitäten anzustreben. Es gilt insbesondere einen Rückstau auf die A2 zu verhindern. Als Lösung ist eine Umgestaltung des Anschlusses zu einem Grosskreisel vorgesehen.</p> <p>Siedlung: keine namhaften Einflüsse Wirtschaft: Verbesserung der Verkehrsqualität im gesamten Raum und verbesserte Erreichbarkeit des Raum Pratteln Mitte und Nord. Umwelt: noch nicht untersucht Kosten: Die Kosten betragen gemäss Vorprojekt rund 9 Mio. CHF (Preisbasis 2003). Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)</p>
H2, Pratteln - Liestal	<p>6. Februar 1995: Landratsbeschluss betr. das Generelle Projekt und den Verpflichtungskredit für die Jurastrasse J2 (neu H2 Pratteln-Liestal). 24. September 1995: Bestätigung des Landratsbeschlusses betr. das Generelle Projekt und den Verpflichtungskredit für die Jurastrasse J2. 25. Oktober 1999: BUD-Entscheid betr. Nutzungsplan (Bauprojekt) und Umweltverträglichkeit. 31. Januar bzw. 12. August 2002: BUD-Entscheide betr. Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens und Rechtskraftbescheinigung. 11. Mai 2006: Landratsbeschluss betr. Kreditbewilligung für die Projektänderung im Bereich des Halbanchlusses Frenkendorf/Füllinsdorf Süd (durchgehend geschlossener Tunnel aufgrund der verschärften Anforderungen an Strassentunnels hinsichtlich Tunnellüftung und Sicherheit). 26. Oktober 2006: Spatenstich und Beginn der Vorarbeiten.</p>

Siedlung: Bau einer 2-spurigen Hochleistungsstrasse bzw. zweiten Hauptverkehrsachse, davon ca. 2 km im Tunnel zur Entlastung der Rheinstrasse und Verbesserung des Verkehrsflusses.
Umgestaltung und Rückbau der Rheinstrasse auf 2 Spuren, die infolge des Ziel- und Quellverkehrs nach wie vor eine erhebliche Verkehrsbelastung aufweist und demzufolge für Wohnnutzung eher ungeeignet ist.

Wirtschaft: Die Erreichbarkeit bzw. die Standortattraktivität des unteren Ergolzals wird durch den Bau der H2 verbessert.

Umwelt: Die Umweltprobleme können gemäss Umweltverträglichkeitsprüfung befriedigend gelöst werden.

Kosten: ca. 400 Mio Fr. (Preisbasis April 2005, inkl. Projektänderung im Bereich des Halbanschlusses Frenkendorf/Füllinsdorf Süd)

Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

H2, Umfahrung Liestal

20. September 2001: Landratsbeschluss betr. Verpflichtungskredit für ein Verkehrskonzept Liestal unter Berücksichtigung des Sanierungsbedarfs der H2 Umfahrung Liestal.

Siedlung: Die Erneuerung und Erweiterung der H2 Umfahrung Liestal mit einem neuen Zentrumsanschluss und einem umgestalteten Anschluss Altmarkt kann deutliche Impulse für die Siedlungsentwicklung im Bereich Grienmatt geben. Das Zentrum von Liestal wird vom Durchgangsverkehr weiter entlastet, wodurch die Voraussetzungen für die Entwicklung im Zentrum des Kantonshauptorts verbessert werden. Das Zentrum von Liestal wird qualitativ aufgewertet.

Wirtschaft: Der Anschluss von Liestal an das Hochleistungsstrassennetz wird verbessert.

Umwelt: Die Auswirkungen der Erneuerung und Erweiterung der H2 Umfahrung Liestal sind in einem Umweltverträglichkeitsbericht nachzuweisen.

Kosten: Kosten werden gemäss Entwurf Vorprojekt auf 160 Mio. CHF geschätzt.

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Rheinüberquerung im Raum Pratteln

2006: Die Bau- und Umweltschutzdirektion stellt dem Bundesland Baden-Württemberg den Antrag, eine gemeinsame, binationale Planungsstudie zu erarbeiten, in welcher Möglichkeiten und Auswirkungen eines Rheinübergangs Pratteln-Wyhlen untersucht werden.

15. März 2007: Das Innenministerium des Landes Baden-Württemberg signalisiert, dass eine gemeinsame Planungsstudie erarbeitet werden soll.

Es liegen gegenwärtig noch keine verbindlichen Beschlüsse und Studien vor. Als Option soll aber das Trasse gesichert werden.

Siedlung: Option zur besseren grenzüberschreitenden Zusammenführung der Agglomeration sowie Sicherung des dafür nötigen Trasses. Das Vorhaben ist noch mit Deutschland (Grenzach-Wyhlen) abzustimmen.

Wirtschaft: Realisierung einer feingliederigen und besseren Erschliessung der grenzüberschreitenden Agglomeration.

Umwelt: Minimierung von negativen Umwelteinflüssen.

Kosten: Es liegen noch keine Angaben vor.

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Neubaustrecke Liestal-
Olten (Wisenbergtunnel)

Eine Neubaustrecke zwischen Liestal und Olten soll den bestehenden Engpass im Güter- und Personenverkehr zwischen Basel und dem Mittelland beheben. Zudem ist diese Strecke ein bedeutender Nordzulauf für die NEAT. Das Vorhaben ist nicht Bestandteil der Anfang April 2006 präsentierten ZEB-Vorlage. Die Bedeutung dieser Verbindung wird von der gesamten Nordwestschweiz jedoch nach wie vor hervorgehoben.

Siedlung: Durch die Tunnellösung werden die Siedlungen im Ergolztal mit insgesamt über 50'000 Einwohnern vom Lärm entlastet.

Wirtschaft: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolztal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.

Umwelt: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolztal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.

Kosten: ca. 2000 Mio. CHF

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Überwerfung Liestal,
Adlertunnel

Die Überwerfung beim Südportal des Adlertunnels in Liestal dient der kreuzungsfreien Einbindung der Strecke via Adlertunnel in die Stammlinie Pratteln-Basel. Sie eliminiert den betrieblichen Flaschenhals in Liestal und bewirkt dadurch eine Verbesserung der Betriebsstabilität und Kapazitätssteigerung zwischen Basel und Olten. Die Überwerfung ist als einziges Element der Strecke Basel-Olten in der ZEB-Vorlage enthalten.

Siedlung: Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.

Wirtschaft: Die durch das Vorhaben realisierte Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolztal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.

Umwelt: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolztal und das Mehrangebot vor allem beim Bahngüterverkehr bewirken eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.

Kosten: ca. 160 Mio. CHF.

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Schienenanbindung an
den EuroAirport (EAP)

Der für die Wirtschaftsregion Nordwestschweiz wichtige Flughafen ist als einziger Landesflughafen nicht mit der Bahn erschlossen. Die eidgenössischen Räte haben bereits im Rahmen des Anschlusses an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz einen Kredit von 25 Mio. CHF für diese Vorhaben gesprochen, hingegen ist die Finanzierung auf französischer Seite nach wie vor ungelöst.

Siedlung: Kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden.

Wirtschaft: Ein Flughafen mit direkter Bahn-Anbindung stellt eine wesentliche Verbesserung der Standortqualität der Region Basel dar.

Umwelt: Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.

Kosten: Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Kapazitätssteigerung/
Entflechtung Ostkopf
Basel

Im Knoten Basel SBB ergeben sich aufgrund der Überlagerung von Güter- und Personenverkehr sowie internationalem, nationalem und lokalem Bahnverkehr Engpässe. Das Vorhaben war Bestandteil des Sachplanentwurfs vom 20. September 2005, ist jedoch im vom Bundesrat verabschiedeten Sachplan nicht mehr enthalten. In einem Planungsauftrag der Nordwestschweizer Kantone an die SBB vom Frühjahr 2007 wurden die notwendigen Infrastruktur-Ausbauten im Raum Basel zur Bewältigung des gesamten geplanten Bahnverkehrs (Güter-, Fern- und Regionalverkehr) genannt und mit Kostenangaben versehen.

Siedlung: Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.

Wirtschaft:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
Umwelt:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.
Kosten:	ca. 150 Mio. CHF.
Termine:	mittelfristig (10-15 Jahre)

Überwerfung Pratteln

Im Planungsauftrag wurden neben dem Wisenberg-Tunnel und der Entflechtung Ostkopf Basel auch eine Überwerfung Pratteln als zwingende Infrastrukturmassnahme zur Entflechtung der Verkehrsströme zwischen dem Ergolzthal und dem Fricktal und damit zur Sicherstellung der notwendigen Kapazitäten auf dem Schienennetz aufgeführt.

Siedlung:	Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.
Wirtschaft:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
Umwelt:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt
Kosten:	ca. 150 Mio CHF.
Termine:	mittelfristig (10-15 Jahre)

Erstellung von Doppelspurinseln im Laufental

Die Juralinie verbindet die Region Basel mit der Westschweiz und hat somit eine wichtige Funktion im schweizerischen Verkehrssystem. Sie hat aber mit ihren vielen Einspurstrecken Schwachstellen, die für die Gestaltung eines attraktiven Angebotes im öffentlichen Verkehr behindernd sind. Die ursprünglich im Projekt Bahn 2000 vorgesehenen Infrastrukturausbauten konnten aus Kostengründen nicht in der ersten Etappe realisiert werden. Der Kanton Basel-Landschaft setzt sich für eine Aufnahme in den nächsten Leistungsauftrag vom Bund an die SBB ein. Im Planungsauftrag der SBB wurden die konkreten Infrastrukturmassnahmen für einen Ausbau des Fernverkehrsangebots auf der Achse Basel-Biel genannt und mit Kostenangaben versehen. Diese umfassen eine Doppelspur zwischen Grellingen und Zwingen, eine Kreuzungsstation im Bahnhof Duggingen und neue Weichenverbindungen im Bahnhof Basel SBB.

Siedlung:	Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.
Wirtschaft:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Laufental und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
Umwelt:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Laufental und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt
Kosten:	Kostenschätzung ca. 140 Mio CHF (Doppelspur allein: 100 Mio CHF)
Termine:	mittelfristig (10-15 Jahre)

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- Der Ausbau und die Weiterentwicklung der übergeordneten Verkehrssysteme für den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr sind auf die künftige Siedlungsentwicklung sowie die nationalen und internationalen Bedürfnisse abzustimmen.
- Bei grösseren Verkehrsprojekten sind deren Raumverträglichkeit und die Auswirkungen auf die jeweils anderen Verkehrsträger abzuklären. Bei grösseren Verkehrsprojekten sind Alternativen mit anderen Verkehrsträgern aufzuzeigen.
- Das übergeordnete Strassennetz ist dort auszubauen, wo dies regionale, nationale oder si-

Planungsanweisungen

- cherheitsmässige Interessen erfordern.
- d) Der motorisierte Strassenverkehr ist soweit als möglich auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren, um die Wohngebiete bestmöglich von Immissionen dieses Verkehrs zu entlasten.
- e) Die Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen sind derart zu unterhalten, dass ein sicherer und flüssiger Verkehr gewährleistet wird.
- f) Es ist bei den zuständigen Stellen darauf hinzuwirken, dass die Güterinfrastrukturanlagen sowie die zugehörige Güterlogistik grenzüberschreitend geplant und koordiniert werden. Es sind die räumlichen Voraussetzungen für die Planung und Realisierung der Infrastruktur Güterlogistik zu schaffen. Zu dieser Infrastruktur gehören insbesondere die Rheinhäfen, Umschlagterminals Schiene/Strasse bzw. Strasse/Strasse, Rangierbahnhöfe, Luftfrachtterminals, Lageranlagen und deren Einbindung in die Verkehrsnetze.
- g) Die Einbindung der Region Basel mit den Knoten Basel SBB ins europäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahnen und die Anbindung des EuroAirports ans Schienennetz sind zu unterstützen.
- h) Die Bahninfrastrukturen der Region müssen den Erfordernissen des zukünftigen Personenfernverkehrs, regionalen Personenverkehrs und Güterverkehrs angepasst werden. Die raumplanerischen Voraussetzungen zur Realisierung dieser Bahninfrastruktur sind rechtzeitig zu schaffen.
- a) Der Kanton evaluiert und prüft in Absprache mit dem Bund und den Nachbarkantonen mögliche Parkierungs- und Warteräume für den Schwerverkehr in der Agglomeration Basel sowie die Errichtung eines Kontroll-/Kompetenzzentrums für den Schwerverkehr.
- ~~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 liegen 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.~~

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

- Ausbau H2 Pratteln-Liestal, Realisierung
- H2 Umfahrung Liestal, Erneuerung und Erweiterung mit Zentrumsanschluss
- H18 Muggenbergtunnel, Neubau
- H18 Vollanschluss Aesch mit Anbindung Dornach, Neubau
- Sanierungstunnel Belchen

Zwischenergebnis

- H18 Umfahrung Laufen und Zwingen (Trasseesicherung)
- Autobahnanschluss Pratteln, Ausbau
- Überwerfung Liestal, Adlertunnel (Trasseesicherung)
- Überwerfung Pratteln
- Erstellung Doppelspurinseln im Laufental (Trasseesicherung)

Vororientierung

- Rheinüberquerung im Raum Pratteln (Trasseesicherung)
- Umfahrung Gundeldingen
- Stauraum sowie Kontroll- und Kompetenzzentrum für den Schwerverkehr
- Neubaustrecke Liestal-Olten (Wisenberg tunnel; Trasseesicherung)
- Schienenanbindung an den EuroAirport (EAP)
- Kapazitätssteigerung/Entflechtung Ostkopf Basel

A. Ausgangslage

Gemäss § 1 des kantonalen Strassengesetzes hat der Kanton - zusammen mit den Gemeinden - im Rahmen der übergeordneten Raumplanung ein öffentliches Strassennetz zu planen, erstellen und unterhalten. Dabei sind neben den bautechnischen Normen insbesondere auch die Aspekte des Umwelt- und Landschaftsschutzes in die Planung mit einzubeziehen und bei der Realisierung anforderungsgerecht umzusetzen.

Das Kantonsstrassennetz umfasst heute 460 km. Davon sind einzelne Strecken Bestandteil des schweizerischen Hauptstrassennetzes. Der Kanton Basel-Landschaft hat ein dichtes Kantonsstrassennetz, das alle 86 Gemeinden im Sinne von § 5 des kantonalen Strassengesetzes miteinander verbindet. Verschiedene Kantons- und Gemeindestrassen sind auch Bestandteil des Netzes der Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte von unteilbaren Lasten. Das Kantonsstrassennetz ist laufend zu überprüfen und sofern nötig anzupassen, auszubauen und dauernd offen zu halten.

Die Verkehrszunahme auf weiten Teilen des Kantonsstrassennetzes führt auf verschiedenen Streckenabschnitten und Knoten zu Kapazitätsengpässen, was sowohl beim motorisierten Individualverkehr als auch bei den öffentlichen Verkehrsmitteln in Spitzenstunden zu Problemen führt. Die Realisierung der unter der Rubrik "D. Beschlüsse" aufgeführten Vorhaben sind für die Behebung der Kapazitätsengpässe bedeutende Projekte im Bereich des motorisierten Individualverkehrs aber auch zur Behebung der Engpässe und zur Erreichung der gesetzten Ziele im Bereich des öffentlichen Verkehrs.

Das Strassennetz von Kanton und Gemeinden ist die infrastrukturelle Basis für den öffentlichen Busverkehr. Die Geschwindigkeit und die Zuverlässigkeit (einzuhaltender Fahrplan und Anschlüsse) sind für den ÖV wichtige Attraktivitätsfaktoren. Sie müssen gewährleistet sein, wenn das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr unterstützt werden soll. Darum ist es wichtig, dass dem öffentlichen Verkehr auf staugefährdeten Strassenabschnitten wenn möglich eigene Fahrstreifen oder Fahrstreifen mit geregelter Vorrangberechtigung eingerichtet werden. Dasselbe gilt für staugefährdete Knoten, bei denen eine wesensgerechte Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs wichtig ist.

Die Richtplankarte Infrastruktur enthält u.a. Kantonsstrassen, welche später aufgehoben oder an die Gemeinden abgetreten werden sollen. In der Regel handelt es sich dabei um eine "Übererschliessung" oder um Abtausch im Rahmen von Sanierungen und/oder Neubauten. Umgekehrt werden neu auch Gemeindestrassen vom Kanton übernommen. Umfang und Klassifikation des Kantonsstrassennetzes wird im Strassenregister des Tiefbauamtes nachgeführt.

B. Ziele

- a) Der Ausbau und die Weiterentwicklung der übergeordneten Verkehrssysteme für den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr sind auf die künftige Siedlungsentwicklung sowie die nationalen und internationalen Bedürfnisse abzustimmen. (KORE)
- b) Das übergeordnete Strassennetz ist nur dort auszubauen, wo dies regionale und nationale oder sicherheitsmässige Interessen erfordern. (KORE)
- c) Der motorisierte Durchgangsverkehr ist auf Hochleistungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren. (KORE)
- d) Die Wohngebiete sind bestmöglich von Immissionen des Verkehrs zu entlasten.
- e) Der Langsamverkehr ist soweit möglich vom schnellen motorisierten Verkehr zu entflechten.
- f) Die Strassenräume sind für die Belange der Fussgänger, der Velo- und Mofafahrer, der öffentlichen Verkehrsmittel und der privaten Erschliessung nutzbar zu machen und ansprechend zu gestalten.
- f) Die aufgeführten Projekte sollen die Erreichbarkeit/Standortqualitäten sichern und verbessern sowie die Zentren vom Durchgangsverkehr entlasten.
- g) Die beschränkten finanziellen Mittel sollen gezielt für den qualitativen Strassenbau eingesetzt werden. Dabei sollen die bestehenden Infrastrukturen erhalten und der Strassenverkehr im Sinne einer langfristigen Planung soweit wie möglich auf leistungsfähige Hauptachsen konzentriert werden.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Beschrieb und Projektauswirkungen

Sundgauerstrasse

~~30. April 1964, 21. Juni 1971, 28. April 1980 und 20. Januar 1994: Landratsbeschlüsse zum Regionalen Strassennetzplan Leimental-Birstal.~~

~~21. Juni 1971 und 28. April 1980: Landratsbeschlüsse zum Generellen Projekt "Strassen im Birstal"; die Sundgauerstrasse ist verbindlicher Bestandteil des Generellen Projekts "Strassen im Birstal" mit rechtskräftigen Bau- und Strassenlinien.~~

~~8. Juni 2006: Eine Planungsstudie von Netzvarianten zeigt auf, dass eine Realisierung der Sundgauerstrasse in der heutigen Situation gegenwärtig nicht weiterverfolgt werden soll. Als Option soll aber das Trasse gesichert werden. Zur Schliessung des Kantonsstrassennetzes wird die Talstrasse ins Kantonsstrassennetz übernommen.~~

~~Siedlung: Der Dorfkern von Münchenstein wird durch die Sundgauerstrasse spürbar entlastet. Trotz möglicher Lärmschutzmassnahmen sind im Bereich der neu zu bauenden Strasse Beeinträchtigungen (Zerschneidung, Immissionen) zu erwarten.~~

~~Wirtschaft: Lücke des Kantonsstrassennetzes (Spange) ist geschlossen und die Erreichbarkeit der H18 sowie des Gewerbegebietes im Tal von der Baslerstrasse aus wird deutlich verbessert.~~

~~Umwelt: Die Auswirkungen der Sundgauerstrasse sind in einem Umweltverträglichkeitsbericht nachzuweisen.~~

~~Kosten: grobe Projektkostenschätzung ca. 17 Mio CHF (Preisbasis 1970); mit den heutigen Umweltauflagen dürften die Investitionskosten aber höher ausfallen.~~

~~Termine: langfristig (> 15 Jahre)~~

Umfahrung Waldenburg

1960: Planungsstudie

27. Februar 1992: Landratsbeschluss zum Regionalen Strassennetzplan Ergolzthal-West

Siedlung: noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele"

Wirtschaft: noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele"

Umwelt: noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele", möglicher Konflikt mit BLN-Objekt 1012

Kosten: noch keine Angaben

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Umfahrung Rickenbach

1984: Anordnung einer Felderregulierung in Rickenbach durch den Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft.

1997: Abschluss der Felderregulierung mit Ausscheidung und Erwerb des erforderlichen Landes für eine Ortsumfahrung; es liegen zudem ein Entwurf einer Planungsstudie sowie rechtskräftige Bau- und Strassenlinien vor.

Siedlung: Der Dorfkern ist vom Verkehr zu entlasten und die verkehrstechnischen Probleme (Engnisse) der Ortsdurchfahrt sind zu beheben. Im Detail liegen noch keine, den heutigen Erfordernissen entsprechende Untersuchungen vor.

Wirtschaft: Für die Umfahrungsstrasse ist der Landerwerb zu Gunsten des Kantons vollumfänglich über die Neuzuteilung des Grundeigentums erfolgt.

Umwelt: Durch eine optimale Einpassung des Bauprojekts in die Landschaft, sind der Schutz der einheimischen Tier- und Pflanzenwelt sowie deren Lebensräume als auch die Infrastruktur für Wege, Bachöffnungen und dergleichen zu gewährleisten. Dies wurde in einer ersten Stufe bei der Arealausscheidung für die Umfahrungsstrasse soweit heute bekannt berücksichtigt. Möglicher Konflikt mit BLN-Objekt 1104.

Kosten: Es liegen noch keine Kostenschätzungen vor.

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Brislach-Zwingen, Birsbrücke

2003: Beschluss von Kantons- und Gemeindevertretern eine Planungsstudie auszuarbeiten.
2007: Überweisung der entsprechenden Kreditvorlage an den Landrat.

Siedlung: Die Brücke ist zu ersetzen. Damit wird die Linienführung verbessert und die Nutzungsplanung optimiert. Es bestehen Aufwertungsmöglichkeiten insbesondere im Ortskern.

Wirtschaft: Stark verbesserter und optimierter Verkehrsfluss, insbesondere auch für den Güterverkehr.

Umwelt: Die Umweltsituation wird gegenüber heute nicht verändert.

Kosten: Die Kostenschätzung liegt gemäss Landratsvorlage bei 16 Mio. CHF.

Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Netzenunterführung Sissach

Zwischen Hauptstrasse (Bereich Knoten Netzenstrasse/Hauptstrasse / Parallelweg) und der Ittingenstrasse soll eine Verbindungsstrasse mit einer Unterführung der SBB-Linie geschaffen werden mit dem Ziel, den Dorfkern in Sissach sowie Wohngebiete in Sissach und Ittingen von Durchgangsverkehr zu entlasten.

Siedlung: noch nicht untersucht

Wirtschaft: noch nicht untersucht

Umwelt: noch nicht untersucht

Kosten: noch nicht untersucht

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Grellingen, Sanierung der SBB-Niveauübergänge

1985: Ein erstes Projekt des Kantons Bern wurde ausgearbeitet; Kosten ca. 21 Mio. CHF.

1994: Übernahme des Projekts durch den Kanton Basel-Landschaft im Rahmen des Kantonswechsels; danach wurde es zum Auflageprojekt ausgearbeitet und im Herbst im Rahmen eines eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens von der SBB AG öffentlich aufgelegt.

11. September 1995: Landratsbeschluss zum Regionalen Strassennetzplan Laufental.

November 1995: Regierungsrätliche Rückweisung - vorwiegend aus Kostengründen - an die Bau- und Umweltschutzdirektion des Entwurfs einer Landratsvorlage für einen Baukredit sowie Abschreibung des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens.

4. Dezember 1997: Landratsbeschluss betreffend die Ausarbeitung einer deutlich weniger kostenintensiven Variante; auch eine Nulllösung sei diskutabel.

Siedlung: Ursprünglich galt es, die beiden Niveauübergänge der Nunninger- und Seewenstrasse zu ersetzen. Dabei sind Rückstaus vor dem geschlossenen Bahnübergang Nunningerstrasse zu entschärfen. Zudem werden empfindliche Siedlungsgebiete vom Durchgangsverkehr entlastet. Auch werden die Fussgänger- und Veloverbindungen verbessert.

Wirtschaft: Die Erschliessungsqualität wird verbessert, wobei insbesondere lange Wartezeiten an den Bahnübergängen vermieden werden.

Umwelt: Aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes wird angestrebt, dass Schutzgüter nicht beeinträchtigt werden und der Flächenverbrauch auf ein Minimum reduziert wird. Diesem Anliegen vermag allerdings nur die Variante "Erweiterte Nulllösung" zu entsprechen.

Kosten: Die Gesamtkosten für das ursprüngliche Projekt betragen 21 Mio. CHF. An diese Gesamtkosten waren Beiträge des Bundes, der SBB und der Gemeinde im Betrag von ca. 14 Mio. CHF zu erwarten. Eine einvernehmliche, allseitig anerkannte Lösung konnte bis Ende 2003 noch nicht gefunden werden.

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Abtretungen an die Gemeinden

In folgenden Gemeinden sind Strassen und Strassenabschnitte zur Abtretung - zum Teil in Zusammenhang mit Übernahmen von neuen Strassenabschnitten - an die Gemeinden vorgesehen:

- Aesch
- Muttenz

- Allschwil
- Arisdorf
- Augst-Giebenach
- Biel-Benken
- Blauen
- Bottmingen
- Buckten-Häfelfingen
- Dittingen
- Duggingen
- Füllinsdorf -Liestal
- Grellingen
- Känerkinden-Buckten
- Langenbruck
- Liesberg
- Maisprach
- Münchenstein
- Oltingen
- Pratteln
- Seltisberg
- Seltisberg-Bubendorf
- Rickenbach
- Thürnen-Böckten
- Wahlen
- Wenslingen-Kilchberg-Zeglingen
- Ziefen-Arboldswil
- Waldenburg
- Zwingen

Projektbezogene Abtretungen

Die Abtretungen in den Gemeinden Zwingen, Grellingen, Langenbruck, Waldenburg, Rickenbach und Füllinsdorf/Liestal können frühestens nach Fertigstellung der parallel dazu verlaufenden Verkehrsinfrastruktur in Kraft treten. In Zwingen ist dies die Erstellung der neuen Birsbrücke und in Grellingen die Erstellung eines neuen Bahnübergangs. In Langenbruck ist eine neue Querverbindung zwischen Hauptstrasse und Bärenwilerstrasse beim südlichen Dorfeingang und in Waldenburg sowie Rickenbach ist die Realisierung der Umfahrungsstrassen erforderlich. In Füllinsdorf und Liestal wird die Abtretung mit der Eröffnung der H2 Pratteln-Liestal erfolgen. Die Abtretung der Kantonsstrasse nach Egerkingen in Langenbruck erfolgt in Abstimmung mit dem Kanton Solothurn.

Abtretungen zur Netzbereinigung

Alle Abtretungen werden im Sinne des Kantonalen Richtplanes mit den betreffenden Gemeinden im Rahmen von separaten Landratsvorlagen bereinigt. Die Abtretungen haben nach den formal erforderlichen Abläufen und Beschlüssen zu erfolgen.

Übernahmen durch den Kanton

In folgenden Gemeinden ist eine Übernahme von Gemeindestrassen und Gemeindestrassenabschnitten - zum Teil im Zusammenhang mit Abtretungen von anderen Strassenabschnitten - durch den Kanton vorzusehen:

- Aesch
- Allschwil
- Arlesheim
- Liestal
- Langenbruck

Projektbezogene Übernahmen

Die Übernahmen in Langenbruck und teilweise in Liestal (Gasstrasse ab Weierweg bis Erzenbergerstrasse) können frühestens nach Fertigstellung der parallel dazu verlaufenden Verkehrsinfrastrukturen in Kraft treten (vgl. Projektbezogene Abtretungen).

Übernahmen zur Netzbereinigung

Alle Übernahmen werden im Sinne des Kantonalen Richtplanes mit den betreffenden Gemeinden im Rahmen von separaten Landratsvorlagen bereinigt und festgesetzt. Die Übernahmen haben nach den formal erforderlichen Abläufen und Beschlüssen zu erfolgen.

Siedlung: I.d.R. keine Änderungen

Wirtschaft: I.d.R. keine Änderungen

Umwelt: I.d.R. keine Verschlechterung der Situation

Kosten: Die Abtretungen umfassen rund 33 km, die Übernahmen etwa 5 km. Kurz- und mittelfristig entstehen für den Kanton keine Einsparungen. Langfristig liegen die geschätzten jährlichen Einsparungen des Kantons bei rund 200'000 Fr.

Termine: Definitive Abtretungen und Übernahmen: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Geplante Abtretungen und Übernahmen: i.d.R. mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Zubringer Allschwil (Verkehrskorridor Allschwil Nord – St. Johann)

Ein Autobahnzubringer E25 in Allschwil soll realisiert werden. Dieser funktioniert als eigenständige Massnahme stellt aber gleichzeitig die erste Etappe einer stadtnahen Tangente dar.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht

Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht

Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten: ca. 180 Mio. CHF
Termine: mittelfristig (5 – 15 Jahre)

Oberwil Langmattstrasse Die Langmattstrasse in Oberwil soll als Kantonsstrasse ausgebaut werden.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten: ca. 15 Mio. CHF
Termine: langfristig (ab 15 Jahre)

Regionales Verkehrsmanagement

Der motorisierte Individualverkehr soll optimal gesteuert werden. Aufgrund der erhöhten Auslastung des Strassennetzes und teilweise auch der zunehmenden Dichte an kritischen Knoten nimmt die Abhängigkeit zwischen den Knoten auf den Kantonsstrassen zu. In der Folge können an sich kleinste Störungen zu einem grösseren Problem werden, obwohl das Strassennetz als ganzes noch Kapazitäten hätte. Bisher wird die Mehrheit der Knoten einzeln gesteuert. Aufgrund der zunehmenden Abhängigkeiten zwischen den Knoten ist die Steuerung zwischen den verschiedenen Knoten abzustimmen. Insbesondere bei Anschlussbauwerken zum Hochleistungsstrassennetz soll der MIV verstetigt werden, damit die Kapazität der Strasse ausgenutzt, in den Kernzonen keine Rückstaus auftreten und Busse und Trams nicht verspätet werden. Fokus liegt dabei auf der Fahrplanstabilität für den öffentlichen Verkehr und die Reduktion der Belastungen in Siedlungsgebieten.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten: ca. 30 Mio. CHF
Termine: langfristig (ab 15 Jahre)

Allschwil, Ausbau Herrenweg und Rückstufung Oberwilerstrasse

In Allschwil soll die Ortsdurchfahrt (Oberwilerstrasse) für den Durchgangsverkehr gesperrt und kann teilweise rückgebaut werden. Begegnungszonen oder Tempo 30 Zonen können geschaffen werden. Ersetzt wird diese Hauptverkehrsverbindung neu durch den zusätzlich ausgebauten Herrenweg mit einer möglichst direkten Anbindung an die Binneringerstrasse. Mit dieser direkten Anbindung sollen sensible Wohngebiete minimal tangiert werden.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten: ca. 7 Mio. CHF
Termine: langfristig (ab 15 Jahre)

Attraktiver Strassenraum in Ortskernen und in Siedlungsräumen generell

Darunter wird eine Ausgestaltung von Strassen verstanden, welche es zu Fuss Gehenden und dem Veloverkehr vereinfacht, die Strasse zu queren. In der Regel führt diese Ausgestaltung nicht zu einer Reduktion der Kapazität und der durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeit. Für Kantonsstrassen im Siedlungsraum im Leimental, Birseck und Allschwil soll untersucht werden, wo entsprechender Handlungsbedarf und Massnahmen machbar und zweckmässig sind. Basierend darauf werden die Prioritäten gesetzt.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Termine: langfristig (ab 15 Jahre)

Münchenstein / Arlesheim, Verlegung städtische Hauptverkehrsstrasse (Kantonsstrasse) ins Tal

Im Tal wird entlang einer neuen Hauptverkehrsstrassenachse eine substantielle Siedlungsentwicklung angestrebt. Dafür werden die Tal- und die Tramstrasse sowie die Verbindung Widenhof-Dornachbrugg in Münchenstein-Arlesheim zu Hauptverkehrsstrassen ausgebaut. Gleichzeitig kann die Ortsdurchfahrt in Münchenstein verkehrsberuhigt werden.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten: ca. 60 Mio. CHF
Termine: mittelfristig (5 – 15 Jahre) bis langfristig (ab 15 Jahre)

Oberwil, neue Verbindungsstrasse Mühlemattstrasse-Bielstrasse

Eine neue Verbindungsstrasse Mühlemattstrasse–Bielstrasse als Fortsetzung der Langmattstrasse soll realisiert werden.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten: ca. 15 Mio. CHF
Termine: langfristig (ab 15 Jahre)

Biel-Benken, Neuweilerstrasse (temporäre Sperrung für den MIV)

Bei Biel-Benken Zollübergang soll geprüft werden, ob die Neuweilerstrasse temporär gesperrt werden soll: Werktags zu den Pendlerzeiten (z.B. 6.00 bis 9.00, 16.00 bis 19.00 Uhr und/oder an Feiertagen). Eine allfällige Sperrung müsste zusammen mit der Gemeinde Neuwiller im Zusammenhang mit einer denkbaren Buslinie und einem Ausbau der Veloverbindungen betrachtet werden.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten: < 1 Mio. CHF
Termine: kurzfristig (5 Jahre)

Anpassung Hauptverkehrsnetz mittleres Leimental

Folgenden Netzanpassungen sind angedacht: Die Hauptachse durch Bottmingen (Ost-West) soll durchgezogen werden, zwecks Erreichen einer klaren Netzhierarchie. Die Mühlemattstrasse Nord in Oberwil soll abklassiert werden. Oberwil wird regional zur verkehrlichen „Wasserscheide“.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten: ca. 7 Mio. CHF
Termine: mittelfristig (5 – 15 Jahre)

Dorenbach–Bottmingen:
Neue städtische Haupt-
strasse

Die Strecke zwischen Dorenbach und Bottmingen soll in Zusammenhang mit der Beschleunigung der Tramlinie 10 als städtische Hauptstrasse gestaltet werden.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten: ca. 110 Mio. CHF
Termine: langfristig (ab 15 Jahre)

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Der motorisierte Strassenverkehr ist soweit als möglich auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren, um die Wohngebiete bestmöglich von Immissionen dieses Verkehrs zu entlasten.
- b) Für die geplanten Vorhaben sind durch den Kanton die entsprechenden Trassen mittels geeigneter Massnahmen zu sichern sowie allenfalls notwendige flankierende Massnahmen festzulegen.
- c) Auf staugefährdeten Strassenabschnitten und Knoten sind nach Möglichkeit Entflechtungsmassnahmen vorzusehen.
- d) Die öffentlichen Strassen sind nach wirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten derart zu unterhalten, dass ein sicherer und flüssiger Verkehr gewährleistet wird.
- e) Die Kantonsstrassen bilden zusammen ein funktionales Strassennetz mit der Aufgabe, regionalen und überregionalen Verkehr durchzuleiten, Verkehrsträger zu verbinden und die Gemeinden untereinander zu verbinden. Die Dichte des Kantonsstrassennetzes ist im ganzen Kanton konsistent auszugestalten.

Planungsanweisungen

- a) Der Kanton überprüft im Raum Angenstein das Anschlusskonzept für die H18 mit dem Ziel, die Verkehrsströme von und aus dem Laufental optimal mit dem lokalen Verkehr der Gemeinden Aesch, Duggingen, Grellingen und Dornach zu verknüpfen.
- b) Der Kanton legt dem Landrat innert fünf Jahren nach Beschluss über den kantonalen Richtplan separate Landratsbeschlüsse über die Abtretungen und Übernahmen zur Bereinigung des Kantonsstrassennetzes vor. Vorgängig führt er mit den Gemeinden eine Anhörung über Inhalt und Abtretungs- bzw. Übernahmemodalitäten durch.
- c) Zubringer Allschwil: Der Kanton erarbeitet innert 2 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 richtet sich nach der Funktion als Verbindungsstrasse mit Ziel Entlastung der Siedlung.
- d) 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 der Verlängerung bis zu Bielstrasse zu erreichen ist.
- e) Regionales Verkehrsmanagement: Der Kanton erarbeitet innert 3 Jahren eine Konzeptstudie in Absprache mit den Nachbarkantonen/-regionen.
- f) 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.

- g) Der Kanton erarbeitet innert 5 Jahren eine Studie über attraktiven Strassenraum in Siedlungsräumen generell. In einem ersten Schritt wird der Handlungsbedarf eruiert und dann die Machbarkeit und Zweckmässigkeit allfälliger Anpassungen des Strassenraums geprüft. Basierend auf dieser Planungsstudie wird eine Prioritätensetzung vorgeschlagen.
- h) Münchenstein / Arlesheim, Verlegung städtische Hauptverkehrsstrasse (Kantonsstrasse) ins Tal: Der Kanton erarbeitet in Zusammenarbeit mit den Gemeinden Münchenstein und Arlesheim eine Vorstudie zum Ausbau der Talstrasse und Tramstrasse und zum Abschnitt Widenhof–Dornachbrugg. Die Gemeinden Münchenstein und Arlesheim entwickeln in Abstimmung mit der städtischen Hauptverkehrsstrasse ein städtebauliches Entwicklungskonzept.
- i) Oberwil, neue Verbindungsstrasse Mühlenmattstrasse-Bielstrasse: Der Kanton erarbeitet in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden innert 5 Jahren eine vertiefte Vorstudie zur neuen Verbindungsstrasse. Die landschaftliche Einbettung und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern und dem Naturschutzgebiet sind dabei speziell zu beachten.
- j) Biel-Benken, Neuweilerstrasse (temporäre Sperrung für den MIV): Der Kanton klärt die Konsequenzen der Abtretung der Neuweilerstrasse in Biel-Benken mit der Gemeinde ab. Das Vorhaben ist mit den französischen Partnern zu koordinieren.
- k) 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 sollen eine verkehrliche Wasserscheide in Oberwil etabliert und die negativen Auswirkungen des Verkehrs in den Zentrumsgebieten spürbar reduziert werden.
- l) 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.

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

Folgende Vorhaben werden festgesetzt:

- Umfahrung Waldenburg, Neubau
- Umfahrung Rickenbach, Neubau
- Brislach-Zwingen, Birsbrücke, Neubau

Zwischenergebnis

Folgende Vorhaben werden als Zwischenergebnis eingestuft:

- Geplante Abtretungen an die Gemeinden, gemäss Richtplankarte und gemäss lit. C "Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts.
- Abtretungen an die Gemeinden gemäss Richtplankarte und gemäss lit. C "Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts.
- Übernahmen von Gemeindestrassen durch den Kanton gemäss Richtplankarte und gemäss lit. C "Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts.
- Verkehrsberuhigung

Vororientierung

Folgende Vorhaben werden als Vororientierung eingestuft:

- ~~Sundgauerstrasse, Trasseesicherung~~
- Grellingen, Sanierung der SBB-Niveauübergänge, Neubau
- Sissach, Netzenunterführung, Neubau
- Zubringer Allschwil, Trasseesicherung
- Oberwil Langmattstrasse, Trasseesicherung
- Allschwil, Ausbau Herrenweg (Trasseesicherung) und Rückstufung Oberwilerstrasse
- Attraktiver Strassenraum in Ortskernen und in Siedlungsräumen generell
- Münchenstein / Arlesheim, Verlegung städtische Hauptverkehrsstrasse (Kantonsstrasse) ins

- Tal, Trasseesicherung rsp. Rückstufung Kantonsstrasse
- Oberwil, neue Verbindungsstrasse Mühlenmattstrasse-Bielstrasse, Trasseesicherung
- Biel-Benken, Neuweilerstrasse (temporäre Sperrung für den MIV), Rückstufung
- Anpassung Hauptverkehrsnetz mittleres Leimental

A. Ausgangslage

Der Kanton Basel-Landschaft wird durch vier SBB-Linien erschlossen. Neben der Juralinie Basel - Laufen (-Delémont-Biel-Lausanne/Genf) sind vor allem die beiden internationalen Strecken durch den Hauenstein resp. den Bözberg von Bedeutung. Die beiden Linien durch den Hauenstein und den Bözberg sind ausserordentlich stark ausgelastet. Massgebliche Angebotsverbesserungen bedürfen deshalb eines umfassenden Ausbaus der Infrastruktur. Für den Kanton Basel-Landschaft ist auch der Ausbau des internationalen Bahnknotens Basel mit seiner Drehscheibenfunktion für die ganze Region wichtig.

Zur Behebung der Kapazitätsengpässe im Knoten Basel haben die drei Bahnen SBB, DB und SNCF sowie die französische Bahninfrastrukturgesellschaft RFF Lösungsideen (Umfahrung des Knotens Basel mittels Bypass) entwickelt, welche aber noch weiterentwickelt und in der Region einer politischen Akzeptanz zugeführt werden müssen.

Auf dem Schiennetz der Schweizerischen Bundesbahnen der Nordwestschweiz und im Raum der Trinationalen Agglomeration Basel wird die Regio-S-Bahn in den nächsten Jahren mit grenzüberschreitenden Durchmesserlinien weiter ausgebaut, denn die S-Bahn bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in unserem Kanton. Vorgesehen sind neue Bahnstationen (z.B. Pratteln Salina-Raurica und Rheinfelden Augarten) und der Ausbau der Bahnhöfe für einen raschen, komfortablen Fahrgastwechsel und behindertengerechten Bahnzugang. Bis 2008 wurden sukzessiv neue Fahrzeuge (Flirt) eingesetzt. Für eine später notwendige Verdichtung des heutigen 1/2-Std.-Takts des nordwestschweizerischen S-Bahn-Angebotes sind Kapazitätserweiterungen (Wisenbergtunnel, Entflechtung im Zufahrtbereich des Bahnhofs Basel SBB) unumgänglich.

Als Mittel- und Feinverteilsystem besteht im Kanton Basel-Landschaft zudem ein gut ausgebautes Tramnetz, welches mit dem Netz des Kantons Basel-Stadt verbunden ist. Die Tramlinien der Baselland Transport AG umfassen heute rund 65 km. Praktisch alle Strecken im Vorortsbereich wurden in den vergangenen Jahrzehnten auf Doppelspur ausgebaut. Im Jahre 2001 wurden die Linien 10 und 11 direkt mit der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Basel SBB verbunden. Die stetig steigende Nachfrageentwicklung auf den Vorortslinien führt zu Kapazitätsengpässen und entsprechend zu Attraktivitätseinbussen. Deshalb ist es wichtig, dass die Infrastruktur stetig ergänzt und verbessert wird. Zum einen findet auch im Norden Basels ein grenzüberschreitender Tramlinienausbau statt. Zum anderen sollen Industrie- und Gewerbegebiete in den Gemeinden Muttenz, Pratteln und Reinach besser erschlossen werden.

Mit einer Länge von ca. 13 km gilt die Waldenburgerbahn als schienengebundener Mittelverteiler im Kanton.

Generell gilt, dass der öffentliche Verkehr als Teil des Gesamtverkehrssystems mit dem Langsamverkehr einerseits und dem motorisierten Individualverkehr andererseits durch verbesserte Umsteigemöglichkeiten optimal verknüpft und für die Kunden attraktiver wird.

B. Ziele

- a) Für den trinationalen Regionalverkehr wird die Regio-S-Bahn zum attraktiven und leistungsfähigen Systemangebot weiterentwickelt. Verkehrsintensive Zentren sind nach Möglichkeit direkt anzubinden, eine gute Vernetzung mit den übrigen ÖV-Angeboten, dem Langsamverkehr sowie dem privaten Motorfahrzeugverkehr ist von nachhaltiger Bedeutung. (KORE)
- b) Innerhalb der Agglomeration ist das ÖV-Angebot mit attraktiven Mittel- und Feinverteilerlinien als konkurrenzfähige Alternative zum Individualverkehr zu gestalten. Im übrigen Gebiet des Kantons ist ein ÖV-Grundangebot sicherzustellen. Angebotsverbesserungen sind - unter Berücksichtigung der Tragbarkeit der Kosten - dort vorzunehmen, wo ein Nachfragepotenzial vorhanden oder zu erwarten ist. Angebote ohne entsprechende Nachfrage sind nach einer Versuchsphase zu reduzieren oder ganz aufzuheben. Nach Möglichkeit sind alle Gemeinden direkt mit einem Regionalzentrum zu verbinden. (KORE)
- c) Eine grenzüberschreitende Tarifierung der ÖV-Angebote ist nach kundenorientierten und wirtschaftlichen Gesichtspunkten weiterzuentwickeln. Bei der Angebotsentwicklung ist auf eine weitgehende Integration mobilitätsbehinderter Fahrgäste zu achten. Dem Aspekt der subjektiven Sicherheit ist die notwendige Beachtung zu schenken. (KORE)

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Beschrieb und Projektauswirkungen

S-Bahn-Haltestelle
Pratteln Buholz

Es liegen noch keine verbindlichen Beschlüsse und Studien vor. Das Projekt ist im Zusammenhang mit der Verlängerung des Trams Nr. 14 bis Buholz zu sehen.

Siedlung: noch nicht untersucht
Wirtschaft: noch nicht untersucht
Umwelt: noch nicht untersucht
Kosten: Kostenschätzung 5-7 Mio CHF. (\pm 30%, Basis Januar 2000)
Termine: Mittelfristig (5-15 Jahre)

Anbindung Kopfgleis
Bahnhof Liestal
(15'-Takt Basel-Liestal)

Für den Personenfern- und den Güterverkehr sieht SBB AG in ihrer momentanen Planung eine Entflechtung des Bahnhofes Liestal mittels Überwerfungsbauten auf Seite Adlertunnel vor. Eine Anbindung des Kopfgleises für den Regionalverkehr ist darin nicht berücksichtigt. Gemäss Planungsauftrag der SBB ist für einen Viertelstundentakt zwischen Basel und Liestal neben den übergeordneten Infrastrukturmassnahmen im Ergolzthal (Entflechtung Ostkopf Basel und Überwerfung Pratteln) ein Ausbau des Bahnhofes Liestal mit der Anbindung des bestehenden Kopfgleises an die Strecke Basel-Pratteln-Liestal mit Gleisanpassungen (zusätzliche Weichen) notwendig.

Siedlung: noch nicht untersucht
Wirtschaft: noch nicht untersucht
Erhöhung der Standortattraktivität der Kantonshauptstadt Liestal mit sehr vielen Arbeitsplätzen in der Privatwirtschaft und der kantonalen Verwaltung.
Umwelt: noch nicht untersucht
Es sind voraussichtlich keine grösseren Probleme zu erwarten. Ein 15'-Takt auf der Strecke Basel-Liestal bildet ein weiterer Schritt, zu einer nachhaltigen Mobilität und ist ein wesentlicher Bestandteil des Regio S-Bahn Konzeptes.
Kosten: ca. 50 Mio. CHF.
Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

~~Neues Perrongleis Aesch~~

~~Im Planungsauftrag der SBB wurden die konkreten Infrastrukturmassnahmen für einen Viertelstundentakt Basel-Aesch aufgezeigt und mit Kostenangaben versehen. Diese umfassen ein zusätzliches Perrongleis in Aesch sowie neue Weichenverbindungen im Bahnhof Basel SBB.~~

~~Siedlung: noch nicht untersucht
Wirtschaft: noch nicht untersucht
Umwelt: noch nicht untersucht
Kosten: ca. 20 Mio. CHF.
Termine: kurzfristig (0-5 Jahre)~~

S-Bahn-Birseck (15'-Takt
Verbindung Aesch-Basel
SBB) inkl. Anpassung
Signaltechnik und Wen-
degleis Aesch

Der Takt auf der S3 zwischen Aesch und Basel soll auf einen durchgehenden 15'-Takt verdichtet werden. Damit die Zugfolgezeiten verkürzt werden können, soll auf der S3 zwischen Basel und Aesch die Signaltechnik angepasst werden. Damit zwischen Basel und Aesch eine Taktverdichtung zum 15'-Takt umgesetzt werden kann, wird in Aesch ein Wendegleis erstellt: In der Verlängerung von Gleis 3 wird ein separates Wendegleis erstellt.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten: ca. 60 Mio. CHF.
Termine: langfristig (ab 15 Jahre)

Ausbau Hafenbahn/
Ringerschliessung (Güterverkehr)

Der Hafenbahnhof Auhafen ist lediglich über eine einspurige Gleisverbindung mit dem SBB-Netz verbunden (Kopfbahnhof). Bei einer Störung in der Zufahrt ist die Hafenbahn blockiert. Zudem steht auf den Anlagen der Hafenbahn Birsfelden zur Abdeckung von Bedarfsspitzen zu wenig Abstellkapazität zur Verfügung. Weitere Ausbauten im Bereich der Anlagen der Hafenbahn sind aus Platzgründen nicht möglich.

Eine Planungsstudie für eine Ringerschliessung mit zusätzlichen Abstellmöglichkeiten hat ergeben, dass Kosten und Nutzen nicht im Einklang stehen. Bevor weitere Planungsschritte eingeleitet werden ist deshalb zu klären, ob eine Ringerschliessung aus Gründen der Versorgungssicherheit überhaupt erforderlich ist.

Siedlung: noch nicht untersucht

Wirtschaft: noch nicht untersucht

Besserer und versorgungssicherer Anschluss - heute Zugang nur von einer Seite - sowie Schaffung einer grösseren Flexibilität im Bereich Rangierung.

Umwelt: noch nicht untersucht

Problem: Durchquerung des Industriegebietes Schweizerhalle mit erhöhtem Gefahrenpotential mit Zügen, welche ebenfalls Gefahrgüter transportieren.

Kosten: Es liegt noch keine Kostenschätzung bzw. Planungs-/Vorprojektstudie vor.

Termine: kurzfristig (0-5 Jahre)

Verbesserung des regionalen S-Bahn-Netzes durch Ringschluss im Zentrum (Herzstück Regio-S-Bahn)

Mit dem Herzstück soll die Regio-S-Bahn attraktiver werden, indem sie die Innenstadt direkt erschliesst und die Linien aus der Region ohne Wenden miteinander verknüpft werden. Aus regionaler Sicht steht dabei eine Linienführung via Bahnhof St. Johann-Badischer Bahnhof im Vordergrund, damit die heute bahenseitig schlecht erschlossenen Teile des Agglomerationszentrums (Basel-West/Allschwil, St. Johann, Klybeck/Kleinhüningen, Badischer Bahnhof, Roche/Breite) künftig direkt angefahren werden können.

Siedlung: Das Projekt fördert die Vernetzung der Siedlungsschwerpunkte in der Region Basel in einzigartiger Weise.

Wirtschaft: Das gesamte S-Bahn-System wird massiv aufgewertet und dadurch ein dauerhaftes und nachhaltiges Wachstum der Gesamtregion ermöglicht. Durch die wendefreie Linienverknüpfung und das direkte Ansteuern verschiedener Teile des Agglomerationszentrums werden Wohn- und Arbeitsplatz-Schwerpunkte attraktiv verbunden und damit die Standortqualität stark verbessert.

Umwelt: Die markanten Reisezeitverkürzungen von und zu allen Teilen des Agglomerationszentrums - insbesondere auch den grossen Arbeitsplatzgebieten - bewirken eine starke Verbesserung der Qualität des ÖV-Angebots respektive des Modal-Splits und tragen damit auch zur Strassenentlastung und Stauvermeidung bei.

Kosten: Die Kosten der Realisierung der Verbindung Bahnhof St. Johann-Badischer Bahnhof liegen deutlich unter jenen der bisher diskutierten Herzstück-Varianten.

Termine: Eine Realisierung in der Agglomerationsprogramm-Tranche 2014-2017 wird angestrebt, allenfalls in der Folgenden (ab 2017).

Bahnhof Dornach-Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain

Der Bahnhof Dornach-Arlesheim ist der wichtigste Umsteigeknoten des regionalen öffentlichen Verkehrsnetzes im Raum Leimental-Birseck. Die Situation auf dem Bahnhofplatz, wo eine Tramlinie und vier Buslinien als Zubringer zur S-Bahn zusammenkommen, ist unübersichtlich und gefährlich. Die ungeordneten Umsteigewege werden dank dem Projekt verkürzt, sicherer und übersichtlicher gemacht. Das Projekt schafft mit einem neuen Busterminal Platz für dringend benötigte, zusätzliche Bushaltestellen. Die Tramhaltestelle kommt direkt an das Bahnperron zu liegen. Eine neue, zentrale Unterführung ermöglicht kurze Umsteigewege auf die Bahn.

Auf der Tramlinie 10 bestehen grosse Kapazitätsengpässe. Damit die notwendige Taktverdichtung vorgenommen werden kann, ist der Doppelspurausbau des Abschnitts von der Endhaltestelle bis zur Haltestelle Stollenrain zwingend.

Eng mit dem Verkehrsprojekt verknüpft ist eine neue Überbauung unmittelbar neben dem Bahnhof. Die neuen Gebäude mit Wohn- und Dienstleistungsnutzung unterstützen die Entwicklung am wichtigen Verkehrsknotenpunkt.

	<p>Siedlung: Mit diesem Projekt wird gleichzeitig mit einer neuen Überbauung das Bahnhofgebiet aufgewertet und die Siedlungsentwicklung nach innen an idealer Lage gefördert.</p> <p>Wirtschaft: Durch seine Funktion als zentraler Umsteigeknoten mit einem Einzugsgebiet von über 50'000 Einwohnern haben Verbesserungen am Bahnhof Dornach-Arlesheim einen überaus grossen Nutzen.</p> <p>Auf der Tramlinie 10 bestehen grosse Kapazitätsengpässe. Der Doppelspurausbau des Abschnitts bis zur Haltestelle Stollenrain ist für notwendige Taktverdichtung zwingend.</p> <p>Umwelt: Der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturvorhaben bildet ein weiterer Schritt zu einer nachhaltigen Mobilität und ist teilweise auch Bestandteil des Regio-S-Bahn Konzeptes.</p> <p>Kosten: rund 30 Mio Fr. Das Bauprojekt liegt vor.</p> <p>Termine: kurzfristig (0-5 Jahre)</p>
Doppelspurausbau Ettlingen-Flüh	<p>Im Jahr 2012 ist vorgesehen, den Fahrplan der Tramlinie 10 vom 10-Minutentakt zum 7.5-Minutentakt zu verdichten. Damit die solothurnischen Gemeinden Witterswil, Bättwil und Flüh ebenfalls von dieser Verdichtung profitieren können und keine Angebotsausdünnung zum 15-Minutentakt hinnehmen müssen, ist die Infrastruktur zwischen Ettlingen und Flüh teilweise auf Doppelspur auszubauen. Vorgesehen sind zwei Doppelspurabschnitte: Ettlingen bis Sonnenrain, sowie Witterswil bis Bättwil.</p> <p>Siedlung:</p> <p>Wirtschaft:</p> <p>Umwelt:</p> <p>Kosten: rund 20 Mio. CHF (exkl. MwSt)</p> <p>Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)</p>
Direktverbindung Leimental - Bahnhof Basel SBB (Tramverbindung "Margarethenstich")	<p>Alternativ zur Tramverlängerung Binningen ist gemäss RRB Nr. 1753 vom 4. Dez. 2007 ist eine Direktverbindung vom Leimental zum Bahnhof Basel SBB mit einer neuen Verbindung über den Margarethenstich in Basel zu schaffen. Sie hat aber gegenüber der Tramverlängerung Binningen Nachteile bei der Liniennetzgestaltung. Gleichzeitig ist ein Ausbau des Einspurabschnitts beim Spiesshöfli auf Doppelspur zwingend und demzufolge als fester Bestandteil der Tramverbindung Margarethenstich zu behandeln.</p> <p>Eine NIBA-Untersuchung (Bewertungsmethodik "Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte" des Bundesamts für Verkehr) ergab für dieses Projekt ein positives volkswirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis.</p> <p>Siedlung: Verbesserte und neue direkte ÖV-Erschliessung des Leimentales mit der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Basel SBB.</p> <p>Wirtschaft: Direkte ÖV-Anbindung des Leimentales an die Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Basel SBB verbunden mit entsprechenden Reisezeitverkürzungen.</p> <p>Umwelt: Förderung einer nachhaltigen und umweltschonenden Mobilität in einem dafür prädestinierten, dichtbesiedelten Arbeits- und Wohngebiet.</p> <p>Kosten: rund 17 Mio Fr.</p> <p>Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)</p>
Direktverbindung Leimental - Bahnhof Basel SBB (Tramtunnel Bruderholz)	<p>Als langfristige Option der Verbesserung der Anbindung des Leimentales an die Stadt Basel wird ein Tramtunnel zwischen Bottmingen und dem Gundeldinger Quartier in Betracht gezogen. Dabei würde das Kantonsspital Bruderholz durch eine unterirdische Haltestelle bedient. Durch diese beschleunigte Linienführung würde ein Fahrzeitgewinn von rund 10 Minuten erzielt. Das Projekt weist ein positives volkswirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis auf (NIBA-Untersuchung).</p> <p>Die genaue Linienführung ist noch nicht evaluiert. Nach ersten Einschätzungen könnten das Südportal in Bottmingen bei der Margarethenstrasse, und das Nordportal im Gundeldinger Quartier ausgangs der Wolfschlucht zu liegen kommen.</p>

~~Siedlung: Die Verbesserung der Anbindung an die Stadt Basel könnte im mittleren und hinteren Leimental einen deutlichen Siedlungsdruck zur Folge haben.~~

~~Wirtschaft: Die Verbesserung der Anbindung des mittleren und hinteren Leimentals an die Stadt Basel bewirkt eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.~~

~~Umwelt: Die Verbesserung der Schienenkapazität und die Verkürzung der Fahrzeit bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf das Tram mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.~~

~~Kosten: ca. 150–220 Mio Fr~~

~~Termine: langfristig (> 15 Jahre)~~

Tramverlängerung Binningen - Oberwil

~~Im Zuge der Arbeiten zur Optimierung der ÖV-Erschliessung des Leimentals entstand die Idee einer Verlängerung der Tramlinie 2 nach Oberwil und eventuell nach Biel-Benken. Dadurch könnte die Tramlinie 2 gestärkt und die westliche Seite des Leimentals besser an Basel angebunden werden.~~

(Tramtunnel Bruderholz)

~~Siedlung: noch nicht untersucht~~

~~Wirtschaft: noch nicht untersucht~~

~~Umwelt: noch nicht untersucht~~

~~Kosten: noch nicht untersucht~~

~~Termine: langfristig (> 15 Jahre)~~

Tramtunnel Bruderholz

Zwischen Bottmingen und dem Bahnhof Basel SBB soll ein Tramtunnel mit einer Haltestelle beim Bruderholzspital geprüft werden. Damit könnte das Tram ins Leimental beschleunigt und der Verkehrsknotenpunkt am Dorenbach entflechtet werden.

Siedlung: noch nicht im Detail untersucht

Wirtschaft: noch nicht im Detail untersucht

Umwelt: noch nicht im Detail untersucht

Kosten: ca. 320 Mio. CHF.

Termine: langfristig (ab 15 Jahre)

Tramverlängerung Pratteln - Buholz

Eine Verlängerung der Tramlinie 14 Richtung Buholz bringt einem grossen Teil der Gemeinde Pratteln ein stark verbessertes, vom motorisierten Individualverkehr unabhängiges ÖV-Angebot. Am 11. April 1991 hat der Landrat auf eine Verlängerung der Linie 14 um ca. 600 m bis zur Zweiengasse verzichtet.

Für den Abschnitt Bahnhof Pratteln bis Zweiengasse liegt ein rechtskräftiges Generelles Projekt vor mit entsprechender Genehmigung des BAV. Das Trasse ist seit dem Bau der Tramlinie nach Pratteln im Besitz der BLT (bzw. Vorgängergesellschaft). Die Tramverlängerung ab Zweiengasse bis Buholz ist nur bei gleichzeitiger Realisierung der S-Bahn-Haltestelle Pratteln, Buholz sinnvoll. Das Areal ab Zweiengasse ist auf einem ersten Abschnitt im Besitz der BLT.

Siedlung: noch nicht untersucht

Wirtschaft: noch nicht untersucht

Umwelt: noch nicht untersucht

Kosten: keine aktuellen Angaben

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Tramverlängerung Pratteln - Augst

Die Gesamtplanung Salina Raurica soll eine umweltverträgliche wirtschaftliche Nutzung der Rheinebene ermöglichen und die bestehenden Konflikte lösen. Durch Steuerung der Verkehrsentwicklung und Förderung des öffentlichen Verkehrs wird der Modal-Split optimiert.

Eine wesentliche Massnahme im Bereich des Öffentlichen Verkehrs ist die Verlängerung des bestehenden Tramtrassees vom heutigen Endpunkt Pratteln bis zur Gemeindegrenze Augst. Durch die Führung durch das Gebiet Grüssen sowie in zentraler Lage durch das Entwicklungsgebiet Sali-

na Raurica in der Rheinebene wird eine optimale Attraktivität erzielt.

Die Schaffung einer neuen Infrastruktur wird ergänzt durch Massnahmen des Mobilitätsmanagements.

Siedlung:	Die Erreichbarkeit der Gebiete Grüssen, Salina Raurica und Längi Nord wird durch die neue ÖV-Erschliessung verbessert.
Wirtschaft:	Die verkehrliche Erschliessung ist eine wichtige Voraussetzung für die Bereitstellung attraktiver Wirtschaftsstandorte im Perimeter Salina Raurica.
Umwelt:	Noch nicht abschliessend untersucht. Durch die Schaffung eines attraktiven ÖV-Angebotes können die Umweltauswirkungen des zusätzlichen Verkehrsaufkommens gemindert werden.
Kosten:	keine aktuellen Angaben
Termine:	mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Beschleunigung Tramlinie 10 bis Mittleres Leimental

Das Leimen-/ Birsigtal ist stadtnah und dicht besiedelt, verfügt aber weder über eine Hochleistungsstrasse noch über eine S-Bahn. Mittelfristig stellt eine Beschleunigung der radialen Tramlinien im Leimental die massgebende Handlungsoption dar. Zur Verbesserung der verkehrlichen Anbindung ist es naheliegend, die Leistungsfähigkeit der bestehenden Tramlinien (Linien 10 und 17) mittels einer Funktionstrennung zu verbessern. Dies durch Beschleunigung einer der beiden Linien mit selektiver Haltestellenbedienung. Dazu sind an Haltestellen mit Durchfahrt umfangreiche Sicherungsmassnahmen vorzunehmen.

Siedlung:	Das bereits dicht besiedelte Gebiet wird aufgewertet und durch einen schnellen ÖV vernetzt. Die Massnahme kann einen Beitrag für die weitere Erhöhung der Siedlungsdichte leisten.
Wirtschaft:	Deutliche Fahrzeitreduktion zwischen Ettingen – Basel SBB (inkl. Margarethenstich) bringt deutlich positiven Effekt. Das dicht besiedelte Gebiet wird deutlich besser erreichbar und besser vernetzt. Die P+R Anlage in Oberwil wird besser angebunden. Weitere P+R Anlagen können sinnvoll eingebunden werden.
Umwelt:	Mittlerer Modal Split-Effekt. Der ÖV wird deutlich attraktiver und besser auf das überregionale Netz (Basel SBB) angebunden. Es werden keine zusätzlichen Flächen ausserhalb des Siedlungsgebiets beansprucht.
Kosten:	ca. 6 Mio. CHF
Termine:	mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Tangentialverbindung
Reinach – Dornach

Mai 2003: Aufgrund der Untersuchungen zur Optimierung des ÖV-Angebotes im Leimental im Rahmen der Studie "Südumfahrung Basel" wurde die technische Machbarkeit einer Verknüpfung der Tramlinien 11 und 10 bzw. die Verbindung von Reinach mit dem Bahnhof Dornach-Arlesheim über das Gewerbegebiet Kägen in Reinach geprüft und die Machbarkeit nachgewiesen. Die gemachten Abklärungen genügen jedoch nicht, um bereits definitive Entscheide zu treffen.

Zur Realisierung des Vorhabens wären im Wesentlichen eine neue Brücke über die Schweizerische Hauptverkehrsstrasse 18 sowie eine neue **Tram** Unterquerung unter der Fluhstrasse notwendig. Zudem sind wohl grössere Anpassungen im Bereich der heutigen Birsbrücke bzw. bei den Kreiseln Dornacherstrasse - Bruggstrasse nötig. Es ist davon auszugehen, dass die bestehende Brücke ersetzt werden muss. Eine eigene Verkehrsfläche für den öffentlichen Verkehr ist auf dieser stark staugefährdeten Achse äusserst wichtig.

Als Zwischenlösung wurde ein Probetrieb (Bus) bis Ende 2009 eingeführt.

Siedlung:	Die Erreichbarkeit des Gewerbegebietes "Kägen" mit vielen Arbeitsplätzen wird mittels eines neuen und attraktiven ÖV-Angebotes für eine grosse Anzahl von Personen/Pendler neu erschlossen.
-----------	---

Wirtschaft:	Verbesserte wie auch neue, attraktive ÖV-Erschliessung mit direktem Zugang zu den SBB-Bahnhöfen Dornach-Arlesheim und Basel SBB. Zusätzliche Steigerung der Standortattraktivität des wichtigen Gewerbegebietes "Kägen".
Umwelt:	Förderung einer nachhaltigen und umweltschonenden Mobilität in einem dafür prädestinierten, mit vielen Arbeitsplätzen ausgestatteten Arbeits- und Einkaufsgebiet.
Kosten:	Kostenschätzung 30 34.5 Mio Fr. (+/- 30%, Basis August 2003, Traminfrastruktur)
Termine:	mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Ausbau öV-Knoten Bottmingen

Die Tramhaltestelle Bottmingen soll als ÖV-Knoten ausgestaltet werden.

Siedlung:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten:	ca. 7 Mio. CHF.
Termine:	mittelfristig (5 - 15 Jahre)

ÖV-Korridor Hegenheim–
Bachgraben–St. Johann
(Verkehrskorridor Allschwil Nord – St. Johann)

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.

Siedlung:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten:	ca. 7 Mio. CHF.
Termine:	mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Arlesheim, S-Bahn-
Haltestelle Widenhof

Eine neue S-Bahnhaltestelle soll im Gebiet Widenhof erstellt werden. Mit den bestehenden Haltestellen sowie mit den neuen Haltestellen Widenhof und Dornach-Apfelsee soll die S-Bahn im Birs-eck eine Stadtbahn mit mittleren Haltestellenabständen ca. alle 1'500 m werden.

Siedlung:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten:	ca. 10 Mio. CHF.
Termine:	langfristig (ab 15 Jahre)

Dornach, S-Bahn-
Haltestelle Apfelsee

Eine neue S-Bahnhaltestelle soll im Gebiet Dornach-Apfelsee erstellt werden.

Siedlung:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten:	ca. 10 Mio. CHF.
Termine:	langfristig (ab 15 Jahre)

Tram-Haltestellen Ober-
wil Langmattstrasse und

In Zusammenhang mit dem Entwicklungsschwerpunkt Mühlematt und der Beschleunigung der Tramlinie 10 bis ins Mittlere Leimental soll die Haltestelle Hüslimatt durch die zwei neuen Halte-

Therwil Ringstrasse

stellen Oberwil Langmattstrasse und Therwil Ringstrasse ersetzt werden.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht

Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht

Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht

Kosten: ca. 8 Mio. CHF.

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Innerhalb der Agglomeration ist das OeV-Angebot mit attraktiven Mittel- und Feinverteilerlinien als konkurrenzfähige Alternative zum Individualverkehr zu gestalten. Angebotsverbesserungen sind - unter Berücksichtigung der Tragbarkeit der Kosten - dort vorzunehmen, wo ein Nachfragepotenzial vorhanden oder zu erwarten ist. Angebote ohne entsprechende Nachfrage sind nach einer Versuchsphase zu reduzieren oder ganz aufzuheben. Nach Möglichkeit sind alle Gemeinden direkt mit einem Regionalzentrum zu verbinden.
- b) Für die Regio S-Bahn Linien S1 und S3 wird mittelfristig ein Viertelstundentakt angestrebt.
- c) Für die ländlichen Gebiete soll ein ÖV-Angebot für den Pendler- und Schülerverkehr sowie für die Mobilitätvorsorge (Grundangebot) sichergestellt werden.
- d) Der Ausbau der Vorortlinien ist weiterzuführen.
- e) Wo es die Nachfrage rechtfertigt, sind Massnahmen zur Kapazitätserhöhung zu ergreifen.
- f) Wo die Netzwirkung verbessert wird und/oder es die Nachfrage rechtfertigt, soll die Schieneninfrastruktur erweitert werden. Die Bahninfrastrukturen der Region müssen den Erfordernissen des zukünftigen Personenfernverkehrs, regionalen Personenverkehrs und Güterverkehrs angepasst werden.
- g) Die Verknüpfungspunkte zwischen den zubringenden Bussen und den Bahnen sind zu optimieren. Ebenso diejenigen zwischen den individuellen, den öffentlichen Verkehrsmitteln sowie dem Langsamverkehr. Für den trinationalen Regionalverkehr wird die Regio-S-Bahn zum attraktiven und leistungsfähigen Systemangebot weiterentwickelt. Verkehrsintensive Zentren sind nach Möglichkeit direkt anzubinden.
- h) Eine grenzüberschreitende Tarifierung der OeV-Angebote ist nach kundenorientierten und wirtschaftlichen Gesichtspunkten weiterzuentwickeln. Bei der Angebotsentwicklung ist auf eine weitgehende Integration mobilitätsbehinderter Fahrgäste zu achten. Dem Aspekt der subjektiven Sicherheit ist die notwendige Beachtung zu schenken.
- i) Bei nationalen und internationalen Schienenprojekten setzt sich der Kanton für die Interessen und Bedürfnisse der Bevölkerung, der Wirtschaft und der Umwelt ein.

Planungsanweisungen

~~Der Regierungsrat wird beauftragt, bezüglich der Linienführung der S-Bahn (Horzstück Regio-S-Bahn) mit dem Kanton Basel-Stadt das Gespräch aufzunehmen.~~

- a) S-Bahn-Birseck: 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.
- b) 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.
- c) Ausbau öV-Knoten Bottmingen: Der Kanton erarbeitet innert 5 Jahren eine Vorstudie und ein Vorprojekt. Die Anpassungen sind mit dem umliegenden Strassennetz (Buszubringer-Strecken, Verkehrsfluss) abzustimmen und eine siedlungsverträgliche Ausgestaltung der Hauptverkehrsstrasse zu prüfen.
- d) ÖV-Korridor Hegenheim-Bachgraben-St. Johann (Verkehrskorridor Allschwil Nord – St. Johann): Der Kanton erarbeitet innert 3 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.
- e) Dornach, S-Bahn-Haltestelle Apfelsee: Die Entwicklung der Haltestelle Apfelsee ist mit dem Zubringer Dornach und der Siedlungsentwicklung kantonsübergreifend zu koordinieren. De-

- ren Zweckmässigkeit gilt es vertieft zu prüfen.
- f) Arlesheim, S-Bahn-Haltestelle Widenhof: Der Kanton führt eine Potenzialanalyse und eine Zweckmässigkeitsstudie durch. Die betroffenen Gemeinden erarbeiten ein Siedlungsentwicklungskonzept für das Haltestellenumfeld.
 - g) Tramtunnel Bruderholz: 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.
 - h) 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.

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

Folgende Vorhaben werden als Festsetzung in den Richtplan aufgenommen:

- Bahnhof Dornach-Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain
- Tramverbindung "Margarethenstich", Neubau
- Doppelspurausbau Ettingen-Flüh (bis Kantonsgrenze)

Zwischenergebnis

Folgende Vorhaben werden als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen:

- Anbindung Kopfgleis Bahnhof Liestal (Trasseesicherung)
- Tramverlängerung Pratteln-Augst (Trasseesicherung)
- **Dornach, S-Bahn-Haltestelle Apfelsee (orientierend)**

Vororientierung

Folgende Vorhaben werden als Vororientierung in den Richtplan aufgenommen:

- S-Bahn-Haltestelle Pratteln Buholz, Neubau
- ~~Neues Perrongleis Aesch~~
- Ausbau Hafenbahn/Ringerschliessung (Güterverkehr)
- Tramverlängerung Pratteln-Buholz (Trasseesicherung)
- Tangentialverbindung Reinach-Dornach
- Tramtunnel Bruderholz
- ~~Tramverbindung Binningen-Oberwil~~
- **Beschleunigung Tramlinie 10 bis Mittleres Leimental (ÖV-Korridor)**
- **Ausbau öV-Knoten Bottmingen**
- **ÖV-Korridor Hegenheim-Bachgraben-St. Johann (Verkehrskorridor Allschwil Nord – St. Johann) (ÖV-Korridor)**
- Arlesheim, S-Bahn-Haltestelle Widenhof
- Tram-Haltestellen Oberwil Langmattstrasse und Therwil Ringstrasse

A. Ausgangslage

Am 7. Mai 1987 beschloss der Landrat den Regionalplan "Radrouten im Kanton Basel-Landschaft". Am 29. Oktober 1998 hat der Landrat den revidierten und ergänzten Regionalplan Radrouten unter Miteinbezug des Bezirkes Laufen beschlossen. Gleichzeitig wurde der dritte Rahmenkredit bewilligt, um die letzte Etappe des Radroutennetzes zu realisieren. Vom gesamten Netz von 297 km sind bisher rund 200 km ausgebaut und mit Wegweisern ausgeschildert.

Die kantonalen Radrouten dienen primär dem täglichen Veloverkehr. Die Linienführung muss deshalb möglichst direkt und hindernisfrei für eine zügige Fahrweise bei guter Verkehrssicherheit gewählt werden. Das Radroutennetz umfasst die wichtigen Längsachsen in den Tälern des Kantons sowie die Querverbindungen dazu. Sämtliche Routen werden bis zu den Kantons- bzw. Landesgrenzen geführt und finden ihre Fortsetzung in den Nachbarkantonen, sei dies in Basel-Stadt, im hinteren Leimental, bei den Juraübergängen oder in Richtung Fricktal.

Das kantonale Radroutennetz wird von nationalen und regionalen touristischen Routen ergänzt. Diese Routen basieren auf den Angaben der Stiftung "Veloland Schweiz" für die Schweizer Radwanderwege sowie der Radwanderkarte der Region Nordwestschweiz, Oberelsass und Südlicher Schwarzwald mit dem Dreiland-Radweg. Andererseits wird das Kantonsnetz aber auch in diversen Gemeinden durch lokale, feingliedrige kommunale Radrouten ergänzt und verfeinert.

Gemäss § 6 Abs. 2 des kantonalen Strassengesetzes sind die Radrouten nach der Fertigstellung Bestandteil des Gemeindestrassennetzes. Die bauliche und betriebliche Gestaltung wird vielmals aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und Anforderungen sowie gestützt auf die Projektierungsrichtlinien für die Radrouten im Kanton Basel-Landschaft im Rahmen der Projektierung definiert. Dabei gilt für Konfliktstellen der Grundsatz, Massnahmen nach Möglichkeit sowohl für routinierte als auch für weniger verkehrsgewohnte Radfahrer zu treffen.

B. Ziele

- Der Langsamverkehr ist zu fördern. Er benötigt dazu sichere, direkte und attraktive Netze. (KORE)
- Für eine ökologisch sinnvolle Mobilität sind die räumlichen Voraussetzungen weiterzuentwickeln. (KORE)
- Mit dem Veloverkehr soll eine nachhaltige und gesunde Mobilität im Kanton Basel-Landschaft gezielt gefördert werden.
- Die Verkehrssicherheit ist gezielt zu verbessern.
- Das kantonale Radroutennetz ist möglichst rasch zu realisieren.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

- | | |
|-------------------------|--|
| Verkehr | <ul style="list-style-type: none">Förderung einer nachhaltigen und gesunden MobilitätFörderung des Veloverkehrs |
| Siedlung | <ul style="list-style-type: none">Schutz der Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und ErschütterungenSchaffung und Erhalt von sicheren Radrouten insbesondere für den Bereich zwischen 3 - 5 km |
| Erholung/Wohlfahrt | <ul style="list-style-type: none">Gesundheitsförderung |
| Soziale Aspekte | <ul style="list-style-type: none">Verbesserung der Erreichbarkeit der öffentlichen Bauten und AnlagenFörderung der sozialen Kontakte unter den BewohnerInnen |
| Wirtschaftliche Aspekte | <ul style="list-style-type: none">Primär: Erschliessung von Räumen des täglichen Verkehrs |

		<ul style="list-style-type: none">▪ Sekundär: Tourismusförderung
	Voraussichtliche Kosten für den Kanton	<ul style="list-style-type: none">▪ Okt. 1998: Rahmenkredit 3. Etappe 25 Mio CHF (inkl. Einbezug des Laufentals)
Umwelt	Natur/Landschaft Grundwasser/Boden Lärm/Luft	<ul style="list-style-type: none">▪ kein Gefährdungspotenzial▪ kein Gefährdungspotenzial▪ Entlastung anderer Verkehre/Verminderung der Emissionen▪ lautlose Fortbewegungsart/Mobilität

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze	Der Langsamverkehr ist zu fördern. Er benötigt dazu sichere, direkte und attraktive Netze.
Planungsanweisungen	<ol style="list-style-type: none">Der Kanton stellt das Radroutennetz (auf der Basis des Radroutenplans von 1998) bis 2020 fertig und optimiert es weiter.Verkehrsentensive Einrichtungen sind soweit möglich über kantonale Radrouten zu erschliessen.Der Kanton signalisiert das Netz der kantonalen Radrouten und sorgt für den Unterhalt der Signalisation.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, Therwil–Dornach und Korridore im Raum Birseck und 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.
Örtliche Festlegungen	Festsetzung Das Radroutennetz gemäss der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur wird festgesetzt.

Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft



Richtplan-Gesamtkarte, Anpassung 2013, Entwurf Variante "Umbau"

Massstab 1:50'000

Beschlussinhalt

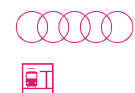
- V 2.2 Kantonsstrassennetz**
Trasseesicherung
Aufhebung Trasseesicherung

- V 2.3 Schienennetz, ÖV**
ÖV-Korridor
Neue S-Bahn Haltestelle

Informativer Inhalt

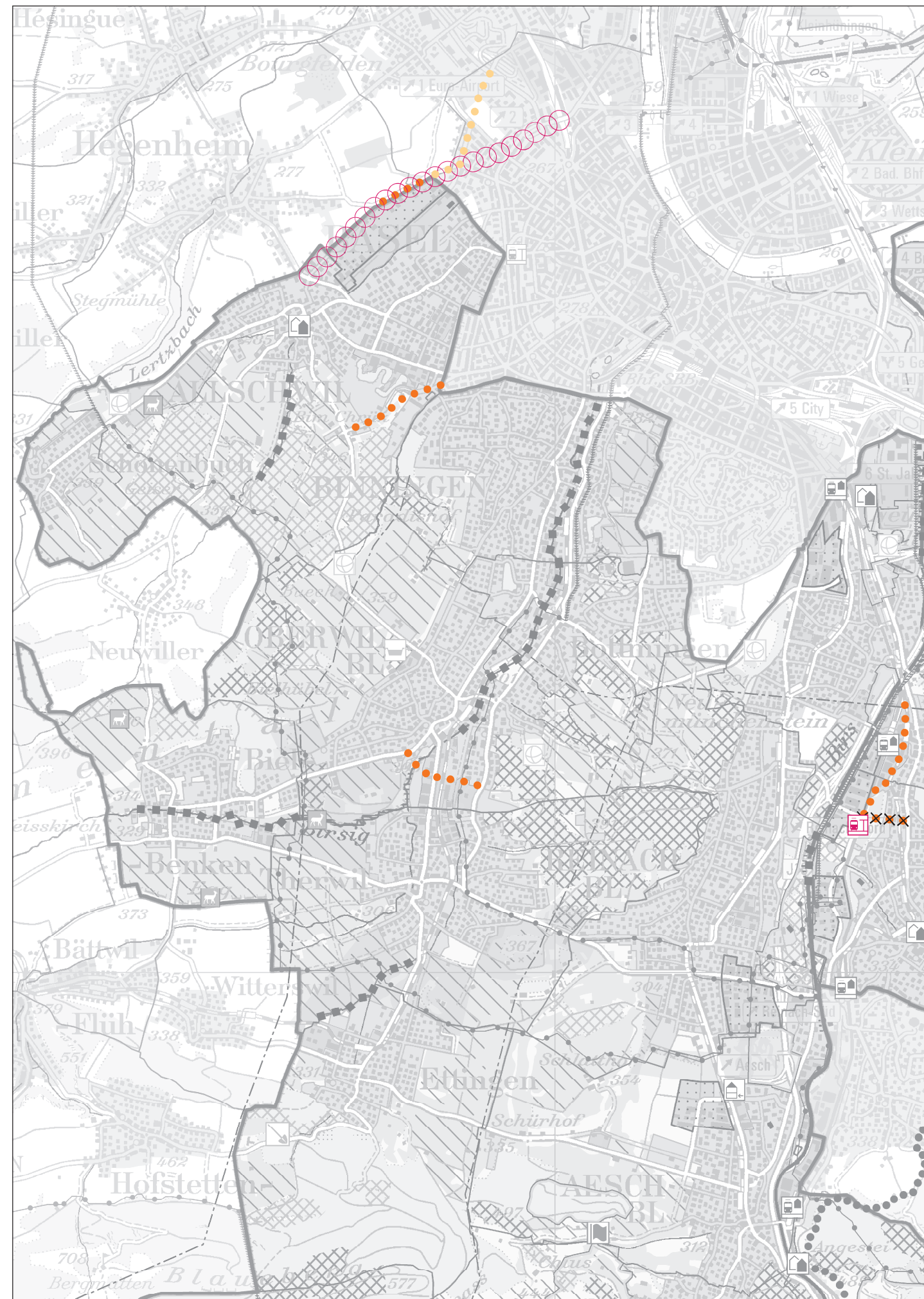
Trasseesicherung, ausserkantonale

Richtplan- aussage (neu)



Beschlüsse:

Regierungsratsbeschluss	Nr.	vom
Landratsbeschluss	Nr.	vom
Bundesratsbeschluss	Nr.	vom



Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft



Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur Anpassung 2013, Entwurf - Variante "Umbau"

Massstab 1:50'000

Beschlussinhalt

V 2.2

Kantonsstrassennetz

Trasseesicherung

an Gemeinde abzutretende Kantonsstrasse

Aufhebung Trasseesicherung

Richtplan-
aussage (neu)



V 2.3

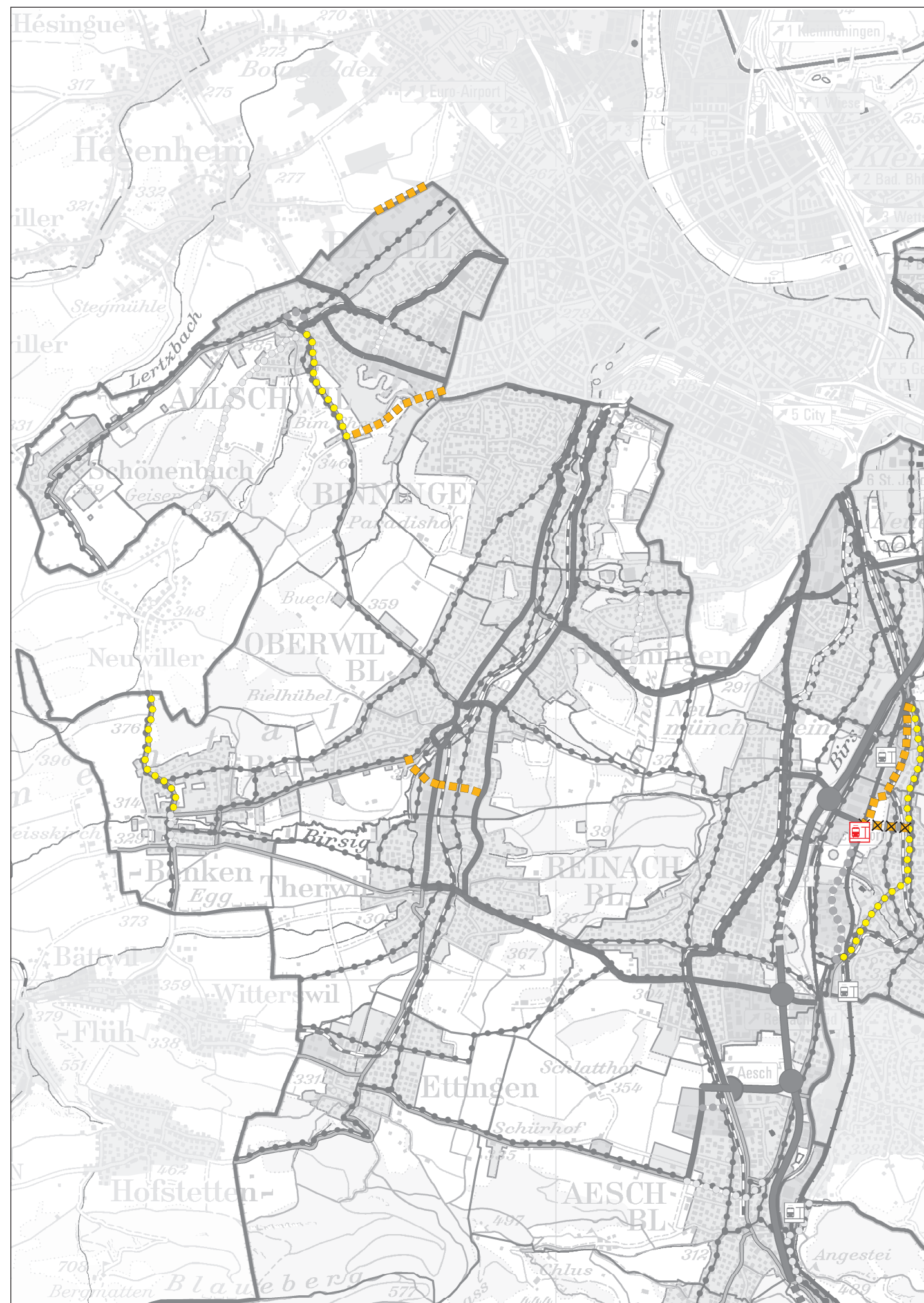
Schienennetz, ÖV

Neue S-Bahn Haltestelle



Beschlüsse:

Regierungsratsbeschluss	Nr.	vom
Landratsbeschluss	Nr.	vom
Bundesratsbeschluss	Nr.	vom





Anpassung ELBA – Stossrichtung Ausbau

Versionshinweis: die vorliegende Darstellung basiert auf der aktuell gültigen Fassung des KRIP, eine Aktualisierung wird dem Landrat aktuell ebenfalls unterbreitet („Anpassung 2012“).

Übergeordnete Projekte	V 2.1
Kantonsstrassennetz	V 2.2
Schienennetz	V 2.3
Kantonale Radrouten	V 3.1

Formeller Hinweis:

vom Landrat genehmigter Text

schwarz

Gleicher Text in beiden Stossrichtungen:

blau

Stossrichtung spezifischer neuer Text

grün

gelöschter Text:

rot durchgestrichen

Beschlüsse:

Regierungsratsbeschluss 2015/0066	vom 13. Januar 2015
Landratsbeschluss	vom
Bundesratsbeschluss	vom

A. Ausgangslage

Das Bundesstrassennetz besteht aus dem schweizerischen National- und Hauptstrassennetz (zukünftig: Grund- und Ergänzungsnetz). Dieses Netz umfasst die Nationalstrasse A2 Basel-Augst-Belchen und die kantonalen Hochleistungsstrassen H2 im Ergolzthal und H18 im Birstal.

Im Zusammenhang mit dem Neuen Finanzausgleich (NFA) ist es für unseren Kanton von grosser Bedeutung, welche Strassen ins Grundnetz aufgenommen werden, da der Bund nur noch dieses Netz finanzieren wird. Im Rahmen der Erarbeitung des Sachplans Verkehr wurden das Bundesstrassennetz (Grund- und Ergänzungsnetz) überprüft und die H2 Pratteln-Sissach sowie die H18 Basel-Delémont vom Bundesrat im Sachplan Verkehr ins Grundnetz aufgenommen. Ausstehend ist nun noch der Netzbeschluss durch das Bundesparlament. Der Kanton Basel-Landschaft hat zudem beantragt, dass die Südumfahrung Basel als Verbindung von der Nordtangente in Basel zur H18 im Birstal und zur Entlastung der Agglomerationsgemeinden ebenfalls ins Grundnetz aufzunehmen sei.

Die Kapazitätsgrenzen bei der Zollabfertigung des internationalen Güterverkehrs zwischen der Schweiz und den nördlichen Nachbarländern sowie die fehlenden Stau- und Warteräume führen in Spitzenzeiten zu Rückstau des Schwerverkehrs auf der A2/A3. Bis zur Inbetriebnahme eines elektronischen Abfertigungssystems sind durch den Bund geeignete Massnahmen und Warteräume vorzusehen.

Nach dem Willen des Kantons sollen die finanziellen Mittel weiterhin gezielt für den qualitativen Strassenbau eingesetzt werden. Dies bedeutet einerseits, dass die bestehenden Infrastrukturen erhalten werden und andererseits, dass der Strassenverkehr im Sinne einer langfristigen Planung soweit wie möglich auf wenige, dafür aber leistungsfähige Hauptachsen d.h. Hochleistungsstrassen konzentriert wird.

Die Rahmenbedingungen für den schienengebundenen Verkehr in unserer trinationalen Region werden zu einem wesentlichen Teil durch die Verkehrspolitik des Bundes und der Europäischen Union bestimmt. Im April 2006 wurde - im Rahmen einer Überarbeitung und Weiterentwicklung des Konzepts Bahn 2000 2. Etappe - eine von einer Planungsgruppe des Bundesamtes für Verkehr (BAV) und der SBB AG erarbeitete Gesamtschau zur "Zukünftigen Entwicklung der Bahnprojekte" (ZEB) veröffentlicht. Dabei soll mit Investitionen von 4.7 Mrd. CHF der Zugsverkehr auf den Hauptachsen in den kommenden 20 Jahren schneller und dichter werden, wobei der Wisenbergtunnel in diesem Bericht keine Aufnahme/Berücksichtigung fand. Die Kantonsregierungen der Nordwestschweiz und insbesondere die Regierung des Kantons Basel-Landschaft werden sich mit allen Mitteln dafür einsetzen, dass der Wisenbergtunnel, Variante "Wisenberg lang, Liestal à Niveau" (ca. 1.9 Mrd. CHF), in die Gesamtschau aufgenommen wird. Sollte dies nicht gelingen, wird es unumgänglich sein, weitere Bundesmittel zu erschliessen. Die Regierung des Kantons Basel-Landschaft ist der festen Überzeugung, dass ohne Wisenbergtunnel eine gesamtschweizerische und regionale, längerfristige Entwicklungsperspektive gar nicht möglich ist. Mit dem vorgesehenen ZEB-Konzept wird keine Lösung zur Infrastrukturproblematik auf den wichtigsten Zulaufstrecken nach Basel, etwa zwischen Liestal und Olten, angeboten. Zudem ist zu befürchten, dass wegen des wachsenden Güterverkehrs das Angebot der Regio-S-Bahn auf Jahrzehnte hinaus kaum noch verbessert werden könnte.

Nach der Vernehmlassung bei den Kantonen wird das BAV eine Botschaft zuhanden der eidgenössischen Räte ausarbeiten. Die Botschaft des Bundesrates an das Parlament wird nicht vor 2008 in Aussicht gestellt.

B. Ziele

- Der Ausbau und die Weiterentwicklung der übergeordneten Verkehrssysteme für den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr sind auf die künftige Siedlungsentwicklung sowie die nationalen und internationalen Bedürfnisse abzustimmen. (KORE)
- Bei grösseren Verkehrsinfrastrukturprojekten sind deren Raumverträglichkeit und die Auswirkungen auf die jeweils anderen Verkehrsträger abzuklären. Bei grösseren Verkehrsprojekten sind Alternativen mit anderen Verkehrsträgern aufzuzeigen. (KORE)
- Der motorisierte Strassenverkehr ist soweit als möglich auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren. (KORE)
- Das übergeordnete Strassennetz ist nur dort auszubauen, wo dies regionale und nationale

- oder sicherheitsmässige Interessen erfordern. (KORE)
- e) Um den Verkehr möglichst flüssig zu halten, sind geeignete Stauräume für den Schwerverkehr zu suchen und zu realisieren.
 - f) Es ist bei den zuständigen Stellen darauf hinzuwirken, dass die Güterinfrastrukturanlagen sowie die zugehörige Güterlogistik grenzüberschreitend geplant und koordiniert werden. Es sind die räumlichen Voraussetzungen für die Planung und Realisierung der Infrastruktur Güterlogistik zu schaffen. Zu dieser Infrastruktur gehören insbesondere die Rheinhäfen, Umschlagterminals Schiene/Strasse bzw. Strasse/Strasse, Rangierbahnhöfe, Luftfrachtterminals, Lageranlagen und deren Einbindung in die Verkehrsnetze.)
 - g) Die Wohngebiete sind bestmöglich von Immissionen des Verkehrs zu entlasten.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Beschrieb und Projektauswirkungen

Sanierungstunnel Belchen

Der als Teilstück der A2 in Betrieb genommene Belchentunnel (Dezember 1970) soll um einen Sanierungstunnel erweitert werden.

2001/2003: Mit der Inkraftsetzung des NFA per 1.01.2008 gehen die Nationalstrassen mit Ausbau, Betrieb und Erhaltung zu 100% an den Bund über. Die weitere Projektausarbeitung liegt ab diesem Stichtag beim Bundesamt für Strassen. Ein vom Bundesrat genehmigtes, Generelles Projekt des Bundes liegt vor.

18. Mai 2003: Annahme der "Belchentunnel-Initiative" (Gesetzesinitiative) für die unverzügliche Realisierung der 3. Tunnelröhre am Belchen.

18. Mai 2003: Annahme der "Anti-Stau-Initiative" für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung.

Siedlung: Die Auswirkungen auf die Nutzung durch das Bauvorhaben sind gering. Von grosser Bedeutung ist die vorgesehene Überwachung der Einrichtungen, Nutzung und Rekultivierung der Installationsflächen durch eine Umweltbaubegleitung.

Wirtschaft: Die Erreichbarkeit bzw. die Standortattraktivität der Region Nordwestschweiz wird durch den Bau des Sanierungstunnels Belchen verbessert.

Umwelt: Während der Bauphase zeichnet sich eine starke Belastung in den Umweltbereichen Luft, Wasser, Boden und Abfall/Materialbewirtschaftung ab. In der Betriebsphase verhält sich das Projekt in den meisten Umweltbereichen neutral. Bei den Bereichen Luft, Nutzungen, Energie und Katastrophenschutz sind sogar geringe Verbesserungen möglich, was i.d.R. durch die Vermeidung von Stausituationen begründet ist.

Kosten: ca. 250 Mio Fr., zu 100% durch den Bund

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Standort für Stauraum des Schwerverkehrs und für ein Kontroll- und Kompetenzzentrum

Erste Standortabklärungen im Umfeld der A2 Basel-Augst sowie der H18 im Gebiet Schänzli haben noch zu keinen Resultaten geführt. Weitere Abklärungen durch den Bund für Stauräume vorzugsweise südlich des Juras sind deshalb erforderlich.

Siedlung: zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilbar

Wirtschaft: geringere Staukosten

Umwelt: zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilbar

Kosten: eine erste Kostenschätzung liegt noch nicht vor

Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Umfahrung Gundeldingen

Unter dem Vorhaben "Umfahrung Gundeldingen" wird das Projekt 'Basel A2/A7 Zubringer Birsig (Margarethen) - Gellertdreieck' verstanden. Dieser neue Nationalstrassenabschnitt schafft eine neue Verbindung von der bestehenden A2 (Gellertdreieck) in den Raum Birsig bzw. Margarethen und soll das Gundeldingerquartier von Durchgangsverkehr entlasten. Machbarkeit und Zweckmässigkeit verschiedener Linienführungen werden geprüft. Die Bestvariante, welche weiterverfolgt werden soll, tangiert den Raum Margarethen (und somit Territorium des Kantons Basel-Landschaft) während der Bauphase stark, jedoch nach der Realisierung nur noch partiell. Es konnte des Weiteren aufgezeigt werden, dass das Vorhaben Tramlinie Margarethenstich neben dieser Umfahrung Gundeldingen realisiert werden kann.

- Siedlung:** Die stark belasteten Hauptachsen des Quartiers Gundeldingen werden massgeblich von Durchgangsverkehr entlastet. Des Weiteren wird auch die Nauenstrasse entlastet. Aufgrund der Entflechtung von Durchgangsverkehr vom Gemischtverkehrsnetz wird die Verkehrssicherheit deutlich erhöht. Der Verkehr wird auf das Hochleistungsstrassennetz kanalisiert.
- Wirtschaft:** Die Anbindung des Vorderen Leimentals sowie von Allschwil und Basel-West an das Hochleistungsstrassennetz wird verbessert und führt zu massgeblichen Reisezeitgewinnen.
- Umwelt:** Die positiven Auswirkungen bei der Reduktion der Lärmbelastung sind deutlich höher als die marginal negativen Auswirkungen im Bereich der Bodenversiegelung, der Luftbelastung sowie dem Klima. Im Raum Margarethenpark und Dorrenbach werden städtebauliche bzw. landschaftliche Eingriffe notwendig.
- Kosten:** noch nicht bekannt
- Termine:** langfristig (> 15 Jahre)

H18, Umfahrung Laufen und Zwingen

10. Februar 1983: Laufentalvertrag § 109
2. November 2000: Landratsbeschluss betreffend Verpflichtungskredit über 3 Mio Fr. für die Ausarbeitung des Generellen Projekts.
10. Juni 2001: Bestätigung des Landratsbeschlusses betreffend den Planungskredit für die Umfahrung Laufen und Zwingen.
8. Dezember 2006: Variantenentscheid durch die Bau- und Umweltschutzdirektion für die Erarbeitung des Vorprojekts (ehemals Generelles Projekt). Es ist eine südliche Umfahrung von Laufen und Zwingen vorgesehen, welche mehrheitlich in Tunnels verläuft. Die Frage eines Anschluss Zwingen Süd ist gegenwärtig noch offen. Eine Festsetzung ist erst nach Abschluss des Vorprojekts vorgesehen. Die Trasseesicherung wird im Richtplan festgehalten.

- Siedlung:** Die stark belasteten Ortsdurchfahrten von Laufen und Zwingen werden entlastet und die Verkehrssicherheit wird wesentlich erhöht. Die Siedlung wird einzig im Bereich des Anschlusses Zwingen Süd (Lüsseltal) sowie südlich von Laufen - hier aber vor allem Gewerbegebiet - tangiert.
- Wirtschaft:** Die Erschliessungsqualität des Laufentals wird erhöht und die Reisezeiten in Richtung Basel verbessert.
- Umwelt:** Mit der offenen Linienführung südlich von Laufen entsteht ein Eingriff in den Landschaftsraum. Beim Anschluss an die bestehende H18 südwestlich von Laufen wird im Gebiet Birshollen ein Naturschutzgebiet tangiert. Durch die mehrheitlichen Tunnelführungen werden räumliche Konflikte aber erheblich reduziert. Längerfristig ist mit Mehrverkehr und entsprechenden Umweltauswirkungen zu rechnen.
- Kosten:** Die Kostenschätzung geht von 400 Mio. CHF aus.
- Termine:** langfristig (> 15 Jahre)

H18, Muggenbergtunnel	<p>1978: Ausarbeitung eines Generellen Projektes. 1980: Ausarbeitung eines Ausführungsprojektes. 11. September 1995: Landratsbeschluss zum Regionalen Strassennetzplan Laufental.</p> <p>Siedlung: noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele" Wirtschaft: noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele" Umwelt: noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele" Hat emissionsmässig keine Veränderung zur Folge. Die Strasse inklusive die Tunnelportale beanspruchen zusätzlichen Boden.</p> <p>Kosten: ca. 23 Mio CHF (Preisbasis 1980) Termine: langfristig (> 15 Jahre)</p>
H18, Anschluss Aesch (Dornach)	<p>1. März 2002: Beschluss von Kantons- und Gemeindevertretern, einen Vollanschluss Aesch und einen neuen Birsübergang im Bereich "Weiden" zu studieren (Machbarkeitsstudie und Kostenschätzung).</p> <p>Siedlung: Die Ortsdurchfahrt in Aesch kann leicht von Durchgangsverkehr entlastet werden. Wirtschaft: Der Knoten Angenstein wird entlastet und die Gewerbegebiete im Raum Aesch Nord und Ost werden besser ans Hochleistungsstrassennetz angeschlossen. Umwelt: Der Vollanschluss Aesch befindet sich in einem Grundwasserschutzgebiet. Mit entsprechenden baulichen Massnahmen kann dieses jedoch gut geschützt werden. Kosten: Die Kosten betragen gemäss Vorprojekt zwischen 20-25 Mio. CHF. Termine: mittelfristig (5-15 Jahre)</p>
Autobahnanschluss Pratteln, Ausbau	<p>Bei der Überführung Salinenstrasse, welche Teil des Autobahnanschlusses Pratteln ist, besteht Instandsetzungsbedarf. Aufgrund der starken Verkehrsbelastung des bestehenden Anschluss Pratteln ist im Rahmen der Erhaltungsmassnahmen auch die Optimierung der Kapazitäten anzustreben. Es gilt insbesondere einen Rückstau auf die A2 zu verhindern. Als Lösung ist eine Umgestaltung des Anschlusses zu einem Grosskreisel vorgesehen.</p> <p>Siedlung: keine namhaften Einflüsse Wirtschaft: Verbesserung der Verkehrsqualität im gesamten Raum und verbesserte Erreichbarkeit des Raum Pratteln Mitte und Nord. Umwelt: noch nicht untersucht Kosten: Die Kosten betragen gemäss Vorprojekt rund 9 Mio. CHF (Preisbasis 2003). Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)</p>
H2, Pratteln - Liestal	<p>6. Februar 1995: Landratsbeschluss betr. das Generelle Projekt und den Verpflichtungskredit für die Jurastrasse J2 (neu H2 Pratteln-Liestal). 24. September 1995: Bestätigung des Landratsbeschlusses betr. das Generelle Projekt und den Verpflichtungskredit für die Jurastrasse J2. 25. Oktober 1999: BUD-Entscheid betr. Nutzungsplan (Bauprojekt) und Umweltverträglichkeit. 31. Januar bzw. 12. August 2002: BUD-Entscheide betr. Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens und Rechtskraftbescheinigung. 11. Mai 2006: Landratsbeschluss betr. Kreditbewilligung für die Projektänderung im Bereich des Halbanchlusses Frenkendorf/Füllinsdorf Süd (durchgehend geschlossener Tunnel aufgrund der verschärften Anforderungen an Strassentunnels hinsichtlich Tunnellüftung und Sicherheit). 26. Oktober 2006: Spatenstich und Beginn der Vorarbeiten.</p>

Siedlung: Bau einer 2-spurigen Hochleistungsstrasse bzw. zweiten Hauptverkehrsachse, davon ca. 2 km im Tunnel zur Entlastung der Rheinstrasse und Verbesserung des Verkehrsflusses.
Umgestaltung und Rückbau der Rheinstrasse auf 2 Spuren, die infolge des Ziel- und Quellverkehrs nach wie vor eine erhebliche Verkehrsbelastung aufweist und demzufolge für Wohnnutzung eher ungeeignet ist.

Wirtschaft: Die Erreichbarkeit bzw. die Standortattraktivität des unteren Ergolzals wird durch den Bau der H2 verbessert.

Umwelt: Die Umweltprobleme können gemäss Umweltverträglichkeitsprüfung befriedigend gelöst werden.

Kosten: ca. 400 Mio Fr. (Preisbasis April 2005, inkl. Projektänderung im Bereich des Halbanschlusses Frenkendorf/Füllinsdorf Süd)

Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

H2, Umfahrung Liestal

20. September 2001: Landratsbeschluss betr. Verpflichtungskredit für ein Verkehrskonzept Liestal unter Berücksichtigung des Sanierungsbedarfs der H2 Umfahrung Liestal.

Siedlung: Die Erneuerung und Erweiterung der H2 Umfahrung Liestal mit einem neuen Zentrumsanschluss und einem umgestalteten Anschluss Altmarkt kann deutliche Impulse für die Siedlungsentwicklung im Bereich Grienmatt geben. Das Zentrum von Liestal wird vom Durchgangsverkehr weiter entlastet, wodurch die Voraussetzungen für die Entwicklung im Zentrum des Kantonshauptorts verbessert werden. Das Zentrum von Liestal wird qualitativ aufgewertet.

Wirtschaft: Der Anschluss von Liestal an das Hochleistungsstrassennetz wird verbessert.

Umwelt: Die Auswirkungen der Erneuerung und Erweiterung der H2 Umfahrung Liestal sind in einem Umweltverträglichkeitsbericht nachzuweisen.

Kosten: Kosten werden gemäss Entwurf Vorprojekt auf 160 Mio. CHF geschätzt.

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Rheinüberquerung im Raum Pratteln

2006: Die Bau- und Umweltschutzdirektion stellt dem Bundesland Baden-Württemberg den Antrag, eine gemeinsame, binationale Planungsstudie zu erarbeiten, in welcher Möglichkeiten und Auswirkungen eines Rheinübergangs Pratteln-Wyhlen untersucht werden.

15. März 2007: Das Innenministerium des Landes Baden-Württemberg signalisiert, dass eine gemeinsame Planungsstudie erarbeitet werden soll.

Es liegen gegenwärtig noch keine verbindlichen Beschlüsse und Studien vor. Als Option soll aber das Trasse gesichert werden.

Siedlung: Option zur besseren grenzüberschreitenden Zusammenschließung der Agglomeration sowie Sicherung des dafür nötigen Trasses. Das Vorhaben ist noch mit Deutschland (Grenzach-Wyhlen) abzustimmen.

Wirtschaft: Realisierung einer feingliederigen und besseren Erschliessung der grenzüberschreitenden Agglomeration.

Umwelt: Minimierung von negativen Umwelteinflüssen.

Kosten: Es liegen noch keine Angaben vor.

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Neubaustrecke Liestal-
Olten (Wisenbergtunnel)

Eine Neubaustrecke zwischen Liestal und Olten soll den bestehenden Engpass im Güter- und Personenverkehr zwischen Basel und dem Mittelland beheben. Zudem ist diese Strecke ein bedeutender Nordzulauf für die NEAT. Das Vorhaben ist nicht Bestandteil der Anfang April 2006 präsentierten ZEB-Vorlage. Die Bedeutung dieser Verbindung wird von der gesamten Nordwestschweiz jedoch nach wie vor hervorgehoben.

- Siedlung: Durch die Tunnellösung werden die Siedlungen im Ergolztal mit insgesamt über 50'000 Einwohnern vom Lärm entlastet.
- Wirtschaft: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolztal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
- Umwelt: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolztal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.
- Kosten: ca. 2000 Mio. CHF
- Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Überwerfung Liestal,
Adlertunnel

Die Überwerfung beim Südportal des Adlertunnels in Liestal dient der kreuzungsfreien Einbindung der Strecke via Adlertunnel in die Stammlinie Pratteln-Basel. Sie eliminiert den betrieblichen Flaschenhals in Liestal und bewirkt dadurch eine Verbesserung der Betriebsstabilität und Kapazitätssteigerung zwischen Basel und Olten. Die Überwerfung ist als einziges Element der Strecke Basel-Olten in der ZEB-Vorlage enthalten.

- Siedlung: Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.
- Wirtschaft: Die durch das Vorhaben realisierte Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolztal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
- Umwelt: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolztal und das Mehrangebot vor allem beim Bahngüterverkehr bewirken eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.
- Kosten: ca. 160 Mio. CHF.
- Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Schienenanbindung an
den EuroAirport (EAP)

Der für die Wirtschaftsregion Nordwestschweiz wichtige Flughafen ist als einziger Landesflughafen nicht mit der Bahn erschlossen. Die eidgenössischen Räte haben bereits im Rahmen des Anschlusses an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz einen Kredit von 25 Mio. CHF für diese Vorhaben gesprochen, hingegen ist die Finanzierung auf französischer Seite nach wie vor ungelöst.

- Siedlung: Kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden.
- Wirtschaft: Ein Flughafen mit direkter Bahn-Anbindung stellt eine wesentliche Verbesserung der Standortqualität der Region Basel dar.
- Umwelt: Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.
- Kosten: Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.
- Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Kapazitätssteigerung/
Entflechtung Ostkopf
Basel

Im Knoten Basel SBB ergeben sich aufgrund der Überlagerung von Güter- und Personenverkehr sowie internationalem, nationalem und lokalem Bahnverkehr Engpässe. Das Vorhaben war Bestandteil des Sachplanentwurfs vom 20. September 2005, ist jedoch im vom Bundesrat verabschiedeten Sachplan nicht mehr enthalten. In einem Planungsauftrag der Nordwestschweizer Kantone an die SBB vom Frühjahr 2007 wurden die notwendigen Infrastruktur-Ausbauten im Raum Basel zur Bewältigung des gesamten geplanten Bahnverkehrs (Güter-, Fern- und Regionalverkehr) genannt und mit Kostenangaben versehen.

- Siedlung: Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.

Wirtschaft:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
Umwelt:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.
Kosten:	ca. 150 Mio. CHF.
Termine:	mittelfristig (10-15 Jahre)

Überwerfung Pratteln

Im Planungsauftrag wurden neben dem Wisenberg-Tunnel und der Entflechtung Ostkopf Basel auch eine Überwerfung Pratteln als zwingende Infrastrukturmassnahme zur Entflechtung der Verkehrsströme zwischen dem Ergolzthal und dem Fricktal und damit zur Sicherstellung der notwendigen Kapazitäten auf dem Schienennetz aufgeführt.

Siedlung:	Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.
Wirtschaft:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
Umwelt:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt
Kosten:	ca. 150 Mio CHF.
Termine:	mittelfristig (10-15 Jahre)

Erstellung von Doppelspurinseln im Laufental

Die Juralinie verbindet die Region Basel mit der Westschweiz und hat somit eine wichtige Funktion im schweizerischen Verkehrssystem. Sie hat aber mit ihren vielen Einspurstrecken Schwachstellen, die für die Gestaltung eines attraktiven Angebotes im öffentlichen Verkehr hindernd sind. Die ursprünglich im Projekt Bahn 2000 vorgesehenen Infrastrukturausbauten konnten aus Kostengründen nicht in der ersten Etappe realisiert werden. Der Kanton Basel-Landschaft setzt sich für eine Aufnahme in den nächsten Leistungsauftrag vom Bund an die SBB ein. Im Planungsauftrag der SBB wurden die konkreten Infrastrukturmassnahmen für einen Ausbau des Fernverkehrsangebots auf der Achse Basel-Biel genannt und mit Kostenangaben versehen. Diese umfassen eine Doppelspur zwischen Grellingen und Zwingen, eine Kreuzungsstation im Bahnhof Duggingen und neue Weichenverbindungen im Bahnhof Basel SBB.

Siedlung:	Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.
Wirtschaft:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Laufental und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
Umwelt:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Laufental und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt
Kosten:	Kostenschätzung ca. 140 Mio CHF (Doppelspur allein: 100 Mio CHF)
Termine:	mittelfristig (10-15 Jahre)

Zubringer Allschwil (Verkehrskorridor Allschwil Nord – St. Johann)

Ein Autobahnzubringer E25 in Allschwil soll realisiert werden. Dieser funktioniert als eigenständige Massnahme stellt aber gleichzeitig die erste Etappe einer stadtnahen Tangente dar.

Siedlung:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten:	ca. 180 Mio. CHF

Termine: mittelfristig (5-15 Jahre)

Kapazitätserhöhung
Anschlüsse und Ausbau
H18

Die H18 wird weiterhin die grössten Verkehrsmengen aus dem Birstal erfassen. Dazu sollen in erster Linie die Anschlüsse (Reinach-Süd, Reinach Nord, Muttenz-Süd) ausgebaut und begleitend dazu Verkehrsmanagementmassnahmen ergriffen werden (1./2.Stufe). Massnahmen zur Kapazitätserhöhung (Ausbauten, zusätzliche Spuren etc.) zwischen Reinach Süd und Muttenz bzw. Muttenz Süd bis und mit Verzweigung Hagnau sind erst längerfristig und auch nur bei einer sehr starken Siedlungsentwicklung erforderlich (3. Stufe).

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht

Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht

Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht

Kosten: 1./2. Stufe ca. 90 Mio. CHF / 3. Stufe ca. 700 Mio. CHF

Termine: mittelfristig (5 – 15 Jahre) bis langfristig (ab 15 Jahre)

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Der Ausbau und die Weiterentwicklung der übergeordneten Verkehrssysteme für den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr sind auf die künftige Siedlungsentwicklung sowie die nationalen und internationalen Bedürfnisse abzustimmen.
- b) Bei grösseren Verkehrsprojekten sind deren Raumverträglichkeit und die Auswirkungen auf die jeweils anderen Verkehrsträger abzuklären. Bei grösseren Verkehrsprojekten sind Alternativen mit anderen Verkehrsträgern aufzuzeigen.
- c) Das übergeordnete Strassennetz ist dort auszubauen, wo dies regionale, nationale oder sicherheitsmässige Interessen erfordern.
- d) Der motorisierte Strassenverkehr ist soweit als möglich auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren, um die Wohngebiete bestmöglich von Immissionen dieses Verkehrs zu entlasten.
- e) Die Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen sind derart zu unterhalten, dass ein sicherer und flüssiger Verkehr gewährleistet wird.
- f) Es ist bei den zuständigen Stellen darauf hinzuwirken, dass die Güterinfrastrukturanlagen sowie die zugehörige Güterlogistik grenzüberschreitend geplant und koordiniert werden. Es sind die räumlichen Voraussetzungen für die Planung und Realisierung der Infrastruktur Güterlogistik zu schaffen. Zu dieser Infrastruktur gehören insbesondere die Rheinhäfen, Umschlagterminals Schiene/Strasse bzw. Strasse/Strasse, Rangierbahnhöfe, Luftfrachtterminals, Lageranlagen und deren Einbindung in die Verkehrsnetze.
- g) Die Einbindung der Region Basel mit den Knoten Basel SBB ins europäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahnen und die Anbindung des EuroAirports ans Schienennetz sind zu unterstützen.
- h) Die Bahninfrastrukturen der Region müssen den Erfordernissen des zukünftigen Personenfernverkehrs, regionalen Personenverkehrs und Güterverkehrs angepasst werden. Die raumplanerischen Voraussetzungen zur Realisierung dieser Bahninfrastruktur sind rechtzeitig zu schaffen.

Planungsanweisungen

- a) Der Kanton evaluiert und prüft in Absprache mit dem Bund und den Nachbarkantonen mögliche Parkierungs- und Warteräume für den Schwerverkehr in der Agglomeration Basel sowie die Errichtung eines Kontroll-/Kompetenzzentrums für den Schwerverkehr.
- ~~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 liegen 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.~~
- b) Zubringer Allschwil: Der Kanton erarbeitet innert 2 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 richtet sich nach der Funktion als Autobahnzubringer.
- c) Kapazitätserhöhung Anschlüsse und Ausbau H18: Der Kanton erarbeitet in Zusammenarbeit mit dem Kanton Solothurn und in Absprache mit dem ASTRA ein Konzept zum Ausbau der Anschlüsse und zum Verkehrsmanagement.
- d) Für eine äussere Verkehrserschliessung um die Kernagglomeration werden gemeinsam mit den Gemeinden langfristige Lösungen entwickelt und innert drei Jahre nach Landratsbeschluss ELBA entsprechende Entscheideanträge dem Landrat unterbreitet.

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

- Ausbau H2 Pratteln-Liestal, Realisierung
- H2 Umfahrung Liestal, Erneuerung und Erweiterung mit Zentrumsanschluss
- H18 Muggenbergtunnel, Neubau
- H18 Vollanschluss Aesch mit Anbindung Dornach, Neubau
- Sanierungstunnel Belchen

Zwischenergebnis

- H18 Umfahrung Laufen und Zwingen (Trasseesicherung)
- Autobahnanschluss Pratteln, Ausbau
- Überwerfung Liestal, Adlertunnel (Trasseesicherung)
- Überwerfung Pratteln
- Erstellung Doppelspurinseln im Laufental (Trasseesicherung)

Vororientierung

- Rheinüberquerung im Raum Pratteln (Trasseesicherung)
- Umfahrung Gundeldingen
- Stauraum sowie Kontroll- und Kompetenzzentrum für den Schwerverkehr
- Neubaustrecke Liestal-Olten (Wisenbergertunnel; Trasseesicherung)
- Schienenanbindung an den EuroAirport (EAP)
- Kapazitätssteigerung/Entflechtung Ostkopf Basel
- **Zubringer Allschwil, Trasseesicherung**
- **Kapazitätserhöhung Anschlüsse und Ausbau H18**

A. Ausgangslage

Gemäss § 1 des kantonalen Strassengesetzes hat der Kanton - zusammen mit den Gemeinden - im Rahmen der übergeordneten Raumplanung ein öffentliches Strassennetz zu planen, erstellen und unterhalten. Dabei sind neben den bautechnischen Normen insbesondere auch die Aspekte des Umwelt- und Landschaftsschutzes in die Planung mit einzubeziehen und bei der Realisierung anforderungsgerecht umzusetzen.

Das Kantonsstrassennetz umfasst heute 460 km. Davon sind einzelne Strecken Bestandteil des schweizerischen Hauptstrassennetzes. Der Kanton Basel-Landschaft hat ein dichtes Kantonsstrassennetz, das alle 86 Gemeinden im Sinne von § 5 des kantonalen Strassengesetzes miteinander verbindet. Verschiedene Kantons- und Gemeindestrassen sind auch Bestandteil des Netzes der Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte von unteilbaren Lasten. Das Kantonsstrassennetz ist laufend zu überprüfen und sofern nötig anzupassen, auszubauen und dauernd offen zu halten.

Die Verkehrszunahme auf weiten Teilen des Kantonsstrassennetzes führt auf verschiedenen Streckenabschnitten und Knoten zu Kapazitätsengpässen, was sowohl beim motorisierten Individualverkehr als auch bei den öffentlichen Verkehrsmitteln in Spitzenstunden zu Problemen führt. Die Realisierung der unter der Rubrik "D. Beschlüsse" aufgeführten Vorhaben sind für die Behebung der Kapazitätsengpässe bedeutende Projekte im Bereich des motorisierten Individualverkehrs aber auch zur Behebung der Engpässe und zur Erreichung der gesetzten Ziele im Bereich des öffentlichen Verkehrs.

Das Strassennetz von Kanton und Gemeinden ist die infrastrukturelle Basis für den öffentlichen Busverkehr. Die Geschwindigkeit und die Zuverlässigkeit (einzuhaltender Fahrplan und Anschlüsse) sind für den ÖV wichtige Attraktivitätsfaktoren. Sie müssen gewährleistet sein, wenn das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr unterstützt werden soll. Darum ist es wichtig, dass dem öffentlichen Verkehr auf staugefährdeten Strassenabschnitten wenn möglich eigene Fahrstreifen oder Fahrstreifen mit geregelter Vorrangfahrt eingerichtet werden. Dasselbe gilt für staugefährdete Knoten, bei denen eine wesensgerechte Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs wichtig ist.

Die Richtplankarte Infrastruktur enthält u.a. Kantonsstrassen, welche später aufgehoben oder an die Gemeinden abgetreten werden sollen. In der Regel handelt es sich dabei um eine "Übererschliessung" oder um Abtausch im Rahmen von Sanierungen und/oder Neubauten. Umgekehrt werden neu auch Gemeindestrassen vom Kanton übernommen. Umfang und Klassifikation des Kantonsstrassennetzes wird im Strassenregister des Tiefbauamtes nachgeführt.

B. Ziele

- a) Der Ausbau und die Weiterentwicklung der übergeordneten Verkehrssysteme für den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr sind auf die künftige Siedlungsentwicklung sowie die nationalen und internationalen Bedürfnisse abzustimmen. (KORE)
- b) Das übergeordnete Strassennetz ist nur dort auszubauen, wo dies regionale und nationale oder sicherheitsmässige Interessen erfordern. (KORE)
- c) Der motorisierte Durchgangsverkehr ist auf Hochleistungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren. (KORE)
- d) Die Wohngebiete sind bestmöglich von Immissionen des Verkehrs zu entlasten.
- e) Der Langsamverkehr ist soweit möglich vom schnellen motorisierten Verkehr zu entflechten.
- f) Die Strassenräume sind für die Belange der Fussgänger, der Velo- und Mofafahrer, der öffentlichen Verkehrsmittel und der privaten Erschliessung nutzbar zu machen und ansprechend zu gestalten.
- f) Die aufgeführten Projekte sollen die Erreichbarkeit/Standortqualitäten sichern und verbessern sowie die Zentren vom Durchgangsverkehr entlasten.
- g) Die beschränkten finanziellen Mittel sollen gezielt für den qualitativen Strassenbau eingesetzt werden. Dabei sollen die bestehenden Infrastrukturen erhalten und der Strassenverkehr im Sinne einer langfristigen Planung soweit wie möglich auf leistungsfähige Hauptachsen konzentriert werden.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Beschrieb und Projektauswirkungen

Sundgauerstrasse

~~30. April 1964, 21. Juni 1971, 28. April 1980 und 20. Januar 1994: Landratsbeschlüsse zum Regionalen Strassennetzplan Leimental-Birstal.~~

~~21. Juni 1971 und 28. April 1980: Landratsbeschlüsse zum Generellen Projekt "Strassen im Birstal"; die Sundgauerstrasse ist verbindlicher Bestandteil des Generellen Projekts "Strassen im Birstal" mit rechtskräftigen Bau- und Strassenlinien.~~

~~8. Juni 2006: Eine Planungsstudie von Netzvarianten zeigt auf, dass eine Realisierung der Sundgauerstrasse in der heutigen Situation gegenwärtig nicht weiterverfolgt werden soll. Als Option soll aber das Trassees gesichert werden. Zur Schliessung des Kantonsstrassennetzes wird die Talstrasse ins Kantonsstrassennetz übernommen.~~

~~Siedlung: Der Dorfkern von Münchenstein wird durch die Sundgauerstrasse spürbar entlastet. Trotz möglicher Lärmschutzmassnahmen sind im Bereich der neu zu bauenden Strasse Beeinträchtigungen (Zerschneidung, Immissionen) zu erwarten.~~

~~Wirtschaft: Lücke des Kantonsstrassennetzes (Spange) ist geschlossen und die Erreichbarkeit der H18 sowie des Gewerbegebietes im Tal von der Baslerstrasse aus wird deutlich verbessert.~~

~~Umwelt: Die Auswirkungen der Sundgauerstrasse sind in einem Umweltverträglichkeitsbericht nachzuweisen.~~

~~Kosten: grobe Projektkostenschätzung ca. 17 Mio CHF (Preisbasis 1970); mit den heutigen Umweltauflagen dürften die Investitionskosten aber höher ausfallen.~~

~~Termine: langfristig (> 15 Jahre)~~

Umfahrung Waldenburg

1960: Planungsstudie

27. Februar 1992: Landratsbeschluss zum Regionalen Strassennetzplan Ergolzthal-West

Siedlung: noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele"

Wirtschaft: noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele"

Umwelt: noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele", möglicher Konflikt mit BLN-Objekt 1012

Kosten: noch keine Angaben

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Umfahrung Rickenbach

1984: Anordnung einer Felderregulierung in Rickenbach durch den Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft.

1997: Abschluss der Felderregulierung mit Ausscheidung und Erwerb des erforderlichen Landes für eine Ortsumfahrung; es liegen zudem ein Entwurf einer Planungsstudie sowie rechtskräftige Bau- und Strassenlinien vor.

Siedlung: Der Dorfkern ist vom Verkehr zu entlasten und die verkehrstechnischen Probleme (Engnisse) der Ortsdurchfahrt sind zu beheben. Im Detail liegen noch keine, den heutigen Erfordernissen entsprechende Untersuchungen vor.

Wirtschaft: Für die Umfahrungsstrasse ist der Landerwerb zu Gunsten des Kantons vollumfänglich über die Neuzuteilung des Grundeigentums erfolgt.

Umwelt: Durch eine optimale Einpassung des Bauprojekts in die Landschaft, sind der Schutz der einheimischen Tier- und Pflanzenwelt sowie deren Lebensräume als auch die Infrastruktur für Wege, Bachöffnungen und dergleichen zu gewährleisten. Dies wurde in einer ersten Stufe bei der Arealausscheidung für die Umfahrungsstrasse soweit heute bekannt berücksichtigt. Möglicher Konflikt mit BLN-Objekt 1104.

Kosten: Es liegen noch keine Kostenschätzungen vor.

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Brislach-Zwingen, Birsbrücke

2003: Beschluss von Kantons- und Gemeindevertretern eine Planungsstudie auszuarbeiten.
2007: Überweisung der entsprechenden Kreditvorlage an den Landrat.

Siedlung: Die Brücke ist zu ersetzen. Damit wird die Linienführung verbessert und die Nutzungsplanung optimiert. Es bestehen Aufwertungsmöglichkeiten insbesondere im Ortskern.

Wirtschaft: Stark verbesserter und optimierter Verkehrsfluss, insbesondere auch für den Güterverkehr.

Umwelt: Die Umweltsituation wird gegenüber heute nicht verändert.

Kosten: Die Kostenschätzung liegt gemäss Landratsvorlage bei 16 Mio. CHF.

Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Netzenunterführung Sissach

Zwischen Hauptstrasse (Bereich Knoten Netzenstrasse/Hauptstrasse / Parallelweg) und der Ittingenstrasse soll eine Verbindungsstrasse mit einer Unterführung der SBB-Linie geschaffen werden mit dem Ziel, den Dorfkern in Sissach sowie Wohngebiete in Sissach und Ittingen von Durchgangsverkehr zu entlasten.

Siedlung: noch nicht untersucht

Wirtschaft: noch nicht untersucht

Umwelt: noch nicht untersucht

Kosten: noch nicht untersucht

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Grellingen, Sanierung der SBB-Niveauübergänge

1985: Ein erstes Projekt des Kantons Bern wurde ausgearbeitet; Kosten ca. 21 Mio. CHF.

1994: Übernahme des Projekts durch den Kanton Basel-Landschaft im Rahmen des Kantonswechsels; danach wurde es zum Auflageprojekt ausgearbeitet und im Herbst im Rahmen eines eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens von der SBB AG öffentlich aufgelegt.

11. September 1995: Landratsbeschluss zum Regionalen Strassennetzplan Laufental.

November 1995: Regierungsrätliche Rückweisung - vorwiegend aus Kostengründen - an die Bau- und Umweltschutzdirektion des Entwurfs einer Landratsvorlage für einen Baukredit sowie Abschreibung des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens.

4. Dezember 1997: Landratsbeschluss betreffend die Ausarbeitung einer deutlich weniger kostenintensiven Variante; auch eine Nulllösung sei diskutabel.

Siedlung: Ursprünglich galt es, die beiden Niveauübergänge der Nunninger- und Seewenstrasse zu ersetzen. Dabei sind Rückstaus vor dem geschlossenen Bahnübergang Nunningerstrasse zu entschärfen. Zudem werden empfindliche Siedlungsgebiete vom Durchgangsverkehr entlastet. Auch werden die Fussgänger- und Veloverbindungen verbessert.

Wirtschaft: Die Erschliessungsqualität wird verbessert, wobei insbesondere lange Wartezeiten an den Bahnübergängen vermieden werden.

Umwelt: Aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes wird angestrebt, dass Schutzgüter nicht beeinträchtigt werden und der Flächenverbrauch auf ein Minimum reduziert wird. Diesem Anliegen vermag allerdings nur die Variante "Erweiterte Nulllösung" zu entsprechen.

Kosten: Die Gesamtkosten für das ursprüngliche Projekt betragen 21 Mio. CHF. An diese Gesamtkosten waren Beiträge des Bundes, der SBB und der Gemeinde im Betrage von ca. 14 Mio. CHF zu erwarten. Eine einvernehmliche, allseitig anerkannte Lösung konnte bis Ende 2003 noch nicht gefunden werden.

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Abtretungen an die Gemeinden

In folgenden Gemeinden sind Strassen und Strassenabschnitte zur Abtretung - zum Teil in Zusammenhang mit Übernahmen von neuen Strassenabschnitten - an die Gemeinden vorgesehen:

- Aesch
- Muttenz

- | | |
|-----------------------|----------------------------------|
| ▪ Allschwil | ▪ Maisprach |
| ▪ Arisdorf | ▪ Münchenstein |
| ▪ Augst-Giebenach | ▪ Oltingen |
| ▪ Biel-Benken | ▪ Pratteln |
| ▪ Blauen | ▪ Seltisberg |
| ▪ Bottmingen | ▪ Seltisberg-Bubendorf |
| ▪ Buckten-Häfelfingen | ▪ Rickenbach |
| ▪ Dittingen | ▪ Thürnen-Böckten |
| ▪ Duggingen | ▪ Wahlen |
| ▪ Füllinsdorf-Liestal | ▪ Wenslingen-Kilchberg-Zeglingen |
| ▪ Grellingen | ▪ Ziefen-Arboldswil |
| ▪ Känerkinden-Buckten | ▪ Waldenburg |
| ▪ Langenbruck | ▪ Zwingen |
| ▪ Liesberg | |

Projektbezogene Abtretungen

Die Abtretungen in den Gemeinden Zwingen, Grellingen, Langenbruck, Waldenburg, Rickenbach und Füllinsdorf/Liestal können frühestens nach Fertigstellung der parallel dazu verlaufenden Verkehrsinfrastruktur in Kraft treten. In Zwingen ist dies die Erstellung der neuen Birsbrücke und in Grellingen die Erstellung eines neuen Bahnübergangs. In Langenbruck ist eine neue Querverbindung zwischen Hauptstrasse und Bärenwilerstrasse beim südlichen Dorfeingang und in Waldenburg sowie Rickenbach ist die Realisierung der Umfahrungsstrassen erforderlich. In Füllinsdorf und Liestal wird die Abtretung mit der Eröffnung der H2 Pratteln-Liestal erfolgen. Die Abtretung der Kantonsstrasse nach Egerkingen in Langenbruck erfolgt in Abstimmung mit dem Kanton Solothurn.

Abtretungen zur Netzbereinigung

Alle Abtretungen werden im Sinne des Kantonalen Richtplanes mit den betreffenden Gemeinden im Rahmen von separaten Landratsvorlagen bereinigt. Die Abtretungen haben nach den formal erforderlichen Abläufen und Beschlüssen zu erfolgen.

Übernahmen durch den Kanton

In folgenden Gemeinden ist eine Übernahme von Gemeindestrassen und Gemeindestrassenabschnitten - zum Teil im Zusammenhang mit Abtretungen von anderen Strassenabschnitten - durch den Kanton vorzusehen:

- | | |
|-------------|---------------|
| ▪ Aesch | ▪ Liestal |
| ▪ Allschwil | ▪ Langenbruck |
| ▪ Arlesheim | |

Projektbezogene Übernahmen

Die Übernahmen in Langenbruck und teilweise in Liestal (Gasstrasse ab Weierweg bis Erzenbergerstrasse) können frühestens nach Fertigstellung der parallel dazu verlaufenden Verkehrsinfrastrukturen in Kraft treten (vgl. Projektbezogene Abtretungen).

Übernahmen zur Netzbereinigung

Alle Übernahmen werden im Sinne des Kantonalen Richtplanes mit den betreffenden Gemeinden im Rahmen von separaten Landratsvorlagen bereinigt und festgesetzt. Die Übernahmen haben nach den formal erforderlichen Abläufen und Beschlüssen zu erfolgen.

Siedlung: I.d.R. keine Änderungen

Wirtschaft: I.d.R. keine Änderungen

Umwelt: I.d.R. keine Verschlechterung der Situation

Kosten: Die Abtretungen umfassen rund 33 km, die Übernahmen etwa 5 km. Kurz- und mittelfristig entstehen für den Kanton keine Einsparungen. Langfristig liegen die geschätzten jährlichen Einsparungen des Kantons bei rund 200'000 Fr.

Termine: Definitive Abtretungen und Übernahmen: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Geplante Abtretungen und Übernahmen: i.d.R. mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Oberwil Langmattstrasse

Die Langmattstrasse in Oberwil soll als Kantonsstrasse ausgebaut werden.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten: ca. 15 Mio. CHF
Termine: langfristig (ab 15 Jahre)

Regionales Verkehrsmanagement

Der motorisierte Individualverkehr soll optimal gesteuert werden. Aufgrund der erhöhten Auslastung des Strassennetzes und teilweise auch der zunehmenden Dichte an kritischen Knoten nimmt die Abhängigkeit zwischen den Knoten auf den Kantonsstrassen zu. In der Folge können an sich kleinste Störungen zu einem grösseren Problem werden, obwohl das Strassennetz als ganzes noch Kapazitäten hätte. Bisher wird die Mehrheit der Knoten einzeln gesteuert. Aufgrund der zunehmenden Abhängigkeiten zwischen den Knoten ist die Steuerung zwischen den verschiedenen Knoten abzustimmen. Insbesondere bei Anschlussbauwerken zum Hochleistungsstrassennetz soll der MIV verstetigt werden, damit die Kapazität der Strasse ausgenutzt, in den Kernzonen keine Rückstaus auftreten und Busse und Trams den Fahrplan einhalten können. Fokus liegt dabei auf den optimalen Verkehrsfluss für den motorisierten Individualverkehr.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten: ca. 30 Mio. CHF
Termine: langfristig (ab 15 Jahre)

Allschwil, Ausbau Herrenweg und Rückstufung Oberwilerstrasse

In Allschwil soll die Ortsdurchfahrt (Oberwilerstrasse) für den Durchgangsverkehr gesperrt und kann teilweise rückgebaut werden. Begegnungszonen oder Tempo 30 Zonen können geschaffen werden. Ersetzt wird diese Hauptverkehrsverbindung neu durch den zusätzlich ausgebauten Herrenweg mit einer möglichst direkten Anbindung an die Binningerstrasse. Mit dieser direkten Anbindung sollen sensible Wohngebiete minimal tangiert werden.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten: ca. 7 Mio. CHF
Termine: langfristig (ab 15 Jahre)

Attraktiver Strassenraum in Ortskernen

Darunter wird eine Ausgestaltung von Strassen verstanden, welche es zu Fuss Gehenden und dem Veloverkehr vereinfacht, die Strasse zu queren. Die Ausgestaltung soll nicht zu einer Reduktion der Kapazität und der durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeit führen. Für verschiedene Ortsdurchfahrten im Leimental, Birseck und Allschwil soll untersucht werden, wo entsprechender Handlungsbedarf und Massnahmen machbar und zweckmässig sind. Basierend darauf werden die Prioritäten gesetzt.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Termine: langfristig (ab 15 Jahre)

Stadtnahe Tangente, Abschnitt Tunnel Allschwil

Eine unterirdische Umfahrung der Gemeinde Allschwil soll als Abschnitt der stadtnahen Tangente umgesetzt werden. Diese Umfahrung ermöglicht langfristig zusammen mit dem Abschnitt Tunnel Bottmingen/Binningen eine Entlastung eines grossen Teils von Allschwil (Grabenring, Baslerstrasse, Dorfkern und Binningerstrasse), womit das gesamte Gebiet aufgewertet und verdichtet und die Tramlinie 8 gut verlängert werden kann.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten: ca. 250 Mio. CHF
Termine: langfristig (ab 15 Jahre)

Stadtnahe Tangente,
Abschnitt Tunnel Bott-
mingen / Binningen

Ein Tunnel Bottmingen / Binningen soll als Abschnitt der stadtnahen Tangente realisiert werden. Dieser Tunnel ermöglicht langfristig zusammen mit einer unterirdischen Umfahrung Allschwil eine Entlastung der Binningerstrasse in Allschwil, womit das gesamte Gebiet aufgewertet und verdichtet und die Tramlinie 8 gut verlängert werden kann.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten: ca. 250 Mio. CHF
Termine: langfristig (ab 15 Jahre)

Stadtnahe Tangente,
Abschnitt Dorenbach –
H18 (MuttENZ Süd)

Dieser Abschnitt der stadtnahen Tangente wird für den Fall notwendig, wenn der Anschluss Basel-City (Gundeldinger-Umfahrung) nicht realisiert wird.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten: ca. 380 Mio. CHF
Termine: langfristig (ab 15 Jahre)

Teilumfahrung Reinach
Süd

Die Verkehre aus dem Leimental in Richtung der H18 sollen von der Birsigtalstrasse auf eine neue Strasse im Bereich Reinach-Süd verlegt und in Richtung HLS-Anschluss Aesch geführt werden. Letzterer wird somit besser ins Verkehrsnetz integriert. Dank dieser Massnahme kann zudem die Bruggstrasse stark entlastet werden. Die Hauptfunktion dieser Massnahme ist die Aufnahme des Verkehrs aus dem Leimental in Richtung H18 und somit eine Verbesserung der strassenseitigen Erreichbarkeit des Arbeitsplatzgebietes Kägen.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten: ca. 20 Mio. CHF
Termine: langfristig (ab 15 Jahre)

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Der motorisierte Strassenverkehr ist soweit als möglich auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren, um die Wohngebiete bestmöglich von Immissionen dieses Verkehrs zu entlasten.
- b) Für die geplanten Vorhaben sind durch den Kanton die entsprechenden Trassen mittels geeigneter Massnahmen zu sichern sowie allenfalls notwendige flankierende Massnahmen fest-

Planungsanweisungen

- zulegen.
- c) Auf staugefährdeten Strassenabschnitten und Knoten sind nach Möglichkeit Entflechtungsmassnahmen vorzusehen.
 - d) Die öffentlichen Strassen sind nach wirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten derart zu unterhalten, dass ein sicherer und flüssiger Verkehr gewährleistet wird.
 - e) Die Kantonsstrassen bilden zusammen ein funktionales Strassennetz mit der Aufgabe, regionalen und überregionalen Verkehr durchzuleiten, Verkehrsträger zu verbinden und die Gemeinden untereinander zu verbinden. Die Dichte des Kantonsstrassennetzes ist im ganzen Kanton konsistent auszugestalten.
- a) Der Kanton überprüft im Raum Angenstein das Anschlusskonzept für die H18 mit dem Ziel, die Verkehrsströme von und aus dem Laufental optimal mit dem lokalen Verkehr der Gemeinden Aesch, Duggingen, Grellingen und Dornach zu verknüpfen.
- b) Der Kanton legt dem Landrat innert fünf Jahren nach Beschluss über den kantonalen Richtplan separate Landratsbeschlüsse über die Abtretungen und Übernahmen zur Bereinigung des Kantonsstrassennetzes vor. Vorgängig führt er mit den Gemeinden eine Anhörung über Inhalt und Abtretungs- bzw. Übernahmemodalitäten durch.
- c) 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 der Verlängerung bis zu Bielstrasse zu erreichen ist.
- d) Regionales Verkehrsmanagement: Der Kanton erarbeitet innert 5 Jahren eine Konzeptstudie in Absprache mit den Nachbarkantonen/-regionen.
- e) 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.
- f) Der Kanton erarbeitet innert 5 Jahren eine Studie über attraktiven Strassenraum in den Ortskernen. In einem ersten Schritt wird der Handlungsbedarf eruiert und dann die Machbarkeit und Zweckmässigkeit allfälliger Anpassungen des Strassenraums geprüft. Die Ausgestaltung soll nicht zu einer Reduktion der Kapazität und der durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeit führen. Basierend auf dieser Planungsstudie wird eine Prioritätensetzung vorgeschlagen.
- g) 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 daraufhinzuwirken, dass Allschwil von Strassenverkehr entlastet wird und das Vorhaben auch unabhängig von ABAC realisiert werden kann.
- h) Stadtnahe Tangente, Abschnitt Tunnel Bottmingen / Binningen: Das Vorhaben ist mit ABAC (Gundeldinger-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 in Richtung West möglich ist. Der Kanton erarbeitet innert 5 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.
- i) Stadtnahe Tangente, Abschnitt Dorenbach – H 18 (Muttentz Süd) (unter Voraussetzung, dass ABAC nicht realisiert wird): Das Vorhaben ist mit ABAC (Gundeldinger-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.

j) Teilumfahrung Reinach Süd: Der Kanton erarbeitet eine Vorstudie und ein Vorprojekt.

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

Folgende Vorhaben werden festgesetzt:

- Umfahrung Waldenburg, Neubau
- Umfahrung Rickenbach, Neubau
- Brislach-Zwingen, Birsbrücke, Neubau

Zwischenergebnis

Folgende Vorhaben werden als Zwischenergebnis eingestuft:

- Geplante Abtretungen an die Gemeinden, gemäss Richtplankarte und gemäss lit. C "Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts.
- Abtretungen an die Gemeinden gemäss Richtplankarte und gemäss lit. C "Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts.
- Übernahmen von Gemeindestrassen durch den Kanton gemäss Richtplankarte und gemäss lit. C "Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts.
- Verkehrsberuhigung

Vororientierung

Folgende Vorhaben werden als Vororientierung eingestuft:

- ~~Sundgauerstrasse, Trasseesicherung~~
- Grellingen, Sanierung der SBB-Niveauübergänge, Neubau
- Sissach, Netzenunterführung, Neubau
- Oberwil Langmattstrasse, Trasseesicherung
- Allschwil, Ausbau Herrenweg (Trasseesicherung) und Rückstufung Oberwilerstrasse
- Attraktiver Strassenraum in Ortskernen
- Stadtnahe Tangente, Abschnitt Tunnel Allschwil, Trasseesicherung
- Stadtnahe Tangente, Abschnitt Tunnel Bottmingen / Binningen, Trasseesicherung
- Stadtnahe Tangente, Abschnitt Dorenbach – H18, Trasseesicherung
- Teilumfahrung Reinach Süd, Trasseesicherung

A. Ausgangslage

Der Kanton Basel-Landschaft wird durch vier SBB-Linien erschlossen. Neben der Juralinie Basel - Laufen (-Delémont-Biel-Lausanne/Genf) sind vor allem die beiden internationalen Strecken durch den Hauenstein resp. den Bözberg von Bedeutung. Die beiden Linien durch den Hauenstein und den Bözberg sind ausserordentlich stark ausgelastet. Massgebliche Angebotsverbesserungen bedürfen deshalb eines umfassenden Ausbaus der Infrastruktur. Für den Kanton Basel-Landschaft ist auch der Ausbau des internationalen Bahnknotens Basel mit seiner Drehscheibenfunktion für die ganze Region wichtig.

Zur Behebung der Kapazitätsengpässe im Knoten Basel haben die drei Bahnen SBB, DB und SNCF sowie die französische Bahninfrastrukturgesellschaft RFF Lösungsideen (Umfahrung des Knotens Basel mittels Bypass) entwickelt, welche aber noch weiterentwickelt und in der Region einer politischen Akzeptanz zugeführt werden müssen.

Auf dem Schiennetz der Schweizerischen Bundesbahnen der Nordwestschweiz und im Raum der Trinationalen Agglomeration Basel wird die Regio-S-Bahn in den nächsten Jahren mit grenzüberschreitenden Durchmesserlinien weiter ausgebaut, denn die S-Bahn bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in unserem Kanton. Vorgesehen sind neue Bahnstationen (z.B. Pratteln Salina-Raurica und Rheinfelden Augarten) und der Ausbau der Bahnhöfe für einen raschen, komfortablen Fahrgastwechsel und behindertengerechten Bahnzugang. Bis 2008 wurden sukzessiv neue Fahrzeuge (Flirt) eingesetzt. Für eine später notwendige Verdichtung des heutigen 1/2-Std.-Takts des nordwestschweizerischen S-Bahn-Angebotes sind Kapazitätserweiterungen (Wisenbergtunnel, Entflechtung im Zufahrtbereich des Bahnhofs Basel SBB) unumgänglich.

Als Mittel- und Feinverteilsystem besteht im Kanton Basel-Landschaft zudem ein gut ausgebautes Tramnetz, welches mit dem Netz des Kantons Basel-Stadt verbunden ist. Die Tramlinien der Baselland Transport AG umfassen heute rund 65 km. Praktisch alle Strecken im Vorortsbereich wurden in den vergangenen Jahrzehnten auf Doppelspur ausgebaut. Im Jahre 2001 wurden die Linien 10 und 11 direkt mit der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Basel SBB verbunden. Die stetig steigende Nachfrageentwicklung auf den Vorortslinien führt zu Kapazitätsengpässen und entsprechend zu Attraktivitätseinbussen. Deshalb ist es wichtig, dass die Infrastruktur stetig ergänzt und verbessert wird. Zum einen findet auch im Norden Basels ein grenzüberschreitender Tramlinienausbau statt. Zum anderen sollen Industrie- und Gewerbegebiete in den Gemeinden Muttens, Pratteln und Reinach besser erschlossen werden.

Mit einer Länge von ca. 13 km gilt die Waldenburgerbahn als schienengebundener Mittelverteiler im Kanton.

Generell gilt, dass der öffentliche Verkehr als Teil des Gesamtverkehrssystems mit dem Langsamverkehr einerseits und dem motorisierten Individualverkehr andererseits durch verbesserte Umsteigemöglichkeiten optimal verknüpft und für die Kunden attraktiver wird.

B. Ziele

- a) Für den trinationalen Regionalverkehr wird die Regio-S-Bahn zum attraktiven und leistungsfähigen Systemangebot weiterentwickelt. Verkehrsintensive Zentren sind nach Möglichkeit direkt anzubinden, eine gute Vernetzung mit den übrigen ÖV-Angeboten, dem Langsamverkehr sowie dem privaten Motorfahrzeugverkehr ist von nachhaltiger Bedeutung. (KORE)
- b) Innerhalb der Agglomeration ist das ÖV-Angebot mit attraktiven Mittel- und Feinverteilerlinien als konkurrenzfähige Alternative zum Individualverkehr zu gestalten. Im übrigen Gebiet des Kantons ist ein ÖV-Grundangebot sicherzustellen. Angebotsverbesserungen sind - unter Berücksichtigung der Tragbarkeit der Kosten - dort vorzunehmen, wo ein Nachfragepotenzial vorhanden oder zu erwarten ist. Angebote ohne entsprechende Nachfrage sind nach einer Versuchsphase zu reduzieren oder ganz aufzuheben. Nach Möglichkeit sind alle Gemeinden direkt mit einem Regionalzentrum zu verbinden. (KORE)
- c) Eine grenzüberschreitende Tarifierung der ÖV-Angebote ist nach kundenorientierten und wirtschaftlichen Gesichtspunkten weiterzuentwickeln. Bei der Angebotsentwicklung ist auf eine weitgehende Integration mobilitätsbehinderter Fahrgäste zu achten. Dem Aspekt der subjektiven Sicherheit ist die notwendige Beachtung zu schenken. (KORE)

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Beschrieb und Projektauswirkungen

S-Bahn-Haltestelle
Pratteln Buholz

Es liegen noch keine verbindlichen Beschlüsse und Studien vor. Das Projekt ist im Zusammenhang mit der Verlängerung des Trams Nr. 14 bis Buholz zu sehen.

Siedlung: noch nicht untersucht
Wirtschaft: noch nicht untersucht
Umwelt: noch nicht untersucht
Kosten: Kostenschätzung 5-7 Mio CHF. ($\pm 30\%$, Basis Januar 2000)
Termine: Mittelfristig (5-15 Jahre)

Anbindung Kopfgleis
Bahnhof Liestal
(15'-Takt Basel-Liestal)

Für den Personenfern- und den Güterverkehr sieht SBB AG in ihrer momentanen Planung eine Entflechtung des Bahnhofes Liestal mittels Überwerfungsbauten auf Seite Adlertunnel vor. Eine Anbindung des Kopfgleises für den Regionalverkehr ist darin nicht berücksichtigt. Gemäss Planungsauftrag der SBB ist für einen Viertelstundentakt zwischen Basel und Liestal neben den übergeordneten Infrastrukturmassnahmen im Ergolzthal (Entflechtung Ostkopf Basel und Überwerfung Pratteln) ein Ausbau des Bahnhofes Liestal mit der Anbindung des bestehenden Kopfgleises an die Strecke Basel-Pratteln-Liestal mit Gleisanpassungen (zusätzliche Weichen) notwendig.

Siedlung: noch nicht untersucht
Wirtschaft: noch nicht untersucht
Erhöhung der Standortattraktivität der Kantonshauptstadt Liestal mit sehr vielen Arbeitsplätzen in der Privatwirtschaft und der kantonalen Verwaltung.
Umwelt: noch nicht untersucht
Es sind voraussichtlich keine grösseren Probleme zu erwarten. Ein 15'-Takt auf der Strecke Basel-Liestal bildet ein weiterer Schritt, zu einer nachhaltigen Mobilität und ist ein wesentlicher Bestandteil des Regio S-Bahn Konzeptes.

Kosten: ca. 50 Mio. CHF.
Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Neues Perrongleis Aesch

~~Im Planungsauftrag der SBB wurden die konkreten Infrastrukturmassnahmen für einen Viertelstundentakt Basel-Aesch aufgezeigt und mit Kostenangaben versehen. Diese umfassen ein zusätzliches Perrongleis in Aesch sowie neue Weichenverbindungen im Bahnhof Basel SBB.~~

~~Siedlung: noch nicht untersucht
Wirtschaft: noch nicht untersucht
Umwelt: noch nicht untersucht
Kosten: ca. 20 Mio. CHF.
Termine: kurzfristig (0-5 Jahre)~~

S-Bahn-Birseck (15'-Takt
Verbindung Aesch-Basel
SBB) inkl. Anpassung
Signaltechnik und Wen-
degleis Aesch

Der Takt auf der S3 zwischen Aesch und Basel soll auf einen durchgehenden 15'-Takt verdichtet werden. Damit die Zugfolgezeiten verkürzt werden können, soll auf der S3 zwischen Basel und Aesch die Signaltechnik angepasst werden. Für die Umsetzung der Taktverdichtung zwischen Basel und Aesch zum 15'-Takt wird zudem in Aesch in der Verlängerung von Gleis 3 ein separates Wendegleis erstellt.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten: ca. 60 Mio. CHF.
Termine: langfristig (ab 15 Jahre)

Ausbau Hafentbahn/
Ringerschliessung (Gü-
terverkehr)

Der Hafentbahnhof Auhafen ist lediglich über eine einspurige Gleisverbindung mit dem SBB-Netz verbunden (Kopfbahnhof). Bei einer Störung in der Zufahrt ist die Hafentbahn blockiert. Zudem steht auf den Anlagen der Hafentbahn Birsfelden zur Abdeckung von Bedarfsspitzen zu wenig

Abstellkapazität zur Verfügung. Weitere Ausbauten im Bereich der Anlagen der Hafenbahn sind aus Platzgründen nicht möglich.

Eine Planungsstudie für eine Ringerschliessung mit zusätzlichen Abstellmöglichkeiten hat ergeben, dass Kosten und Nutzen nicht im Einklang stehen. Bevor weitere Planungsschritte eingeleitet werden ist deshalb zu klären, ob eine Ringerschliessung aus Gründen der Versorgungssicherheit überhaupt erforderlich ist.

Siedlung: noch nicht untersucht

Wirtschaft: noch nicht untersucht

Besserer und versorgungssicherer Anschluss - heute Zugang nur von einer Seite - sowie Schaffung einer grösseren Flexibilität im Bereich Rangierung.

Umwelt: noch nicht untersucht

Problem: Durchquerung des Industriegebietes Schweizerhalle mit erhöhtem Gefahrenpotential mit Zügen, welche ebenfalls Gefahrgüter transportieren.

Kosten: Es liegt noch keine Kostenschätzung bzw. Planungs-/Vorprojektstudie vor.

Termine: kurzfristig (0-5 Jahre)

Verbesserung des regionalen S-Bahn-Netzes durch Ringschluss im Zentrum (Herzstück Regio-S-Bahn)

Mit dem Herzstück soll die Regio-S-Bahn attraktiver werden, indem sie die Innenstadt direkt erschliesst und die Linien aus der Region ohne Wenden miteinander verknüpft werden. Aus regionaler Sicht steht dabei eine Linienführung via Bahnhof St. Johann-Badischer Bahnhof im Vordergrund, damit die heute bahenseitig schlecht erschlossenen Teile des Agglomerationszentrums (Basel-West/Allschwil, St. Johann, Klybeck/Kleinhüningen, Badischer Bahnhof, Roche/Breite) künftig direkt angefahren werden können.

Siedlung: Das Projekt fördert die Vernetzung der Siedlungsschwerpunkte in der Region Basel in einzigartiger Weise.

Wirtschaft: Das gesamte S-Bahn-System wird massiv aufgewertet und dadurch ein dauerhaftes und nachhaltiges Wachstum der Gesamtregion ermöglicht. Durch die wendefreie Linienverknüpfung und das direkte Ansteuern verschiedener Teile des Agglomerationszentrums werden Wohn- und Arbeitsplatz-Schwerpunkte attraktiv verbunden und damit die Standortqualität stark verbessert.

Umwelt: Die markanten Reisezeitverkürzungen von und zu allen Teilen des Agglomerationszentrums - insbesondere auch den grossen Arbeitsplatzgebieten - bewirken eine starke Verbesserung der Qualität des ÖV-Angebots respektive des Modal-Splits und tragen damit auch zur Strassenentlastung und Stauvermeidung bei.

Kosten: Die Kosten der Realisierung der Verbindung Bahnhof St. Johann-Badischer Bahnhof liegen deutlich unter jenen der bisher diskutierten Herzstück-Varianten.

Termine: Eine Realisierung in der Agglomerationsprogramm-Tranche 2014-2017 wird angestrebt, allenfalls in der Folgenden (ab 2017).

Bahnhof Dornach-Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain

Der Bahnhof Dornach-Arlesheim ist der wichtigste Umsteigeknoten des regionalen öffentlichen Verkehrsnetzes im Raum Leimental-Birseck. Die Situation auf dem Bahnhofplatz, wo eine Tramlinie und vier Buslinien als Zubringer zur S-Bahn zusammenkommen, ist unübersichtlich und gefährlich. Die ungeordneten Umsteigewege werden dank dem Projekt verkürzt, sicherer und übersichtlicher gemacht. Das Projekt schafft mit einem neuen Busterminal Platz für dringend benötigte, zusätzliche Bushaltestellen. Die Tramhaltestelle kommt direkt an das Bahnperon zu liegen. Eine neue, zentrale Unterführung ermöglicht kurze Umsteigewege auf die Bahn.

Auf der Tramlinie 10 bestehen grosse Kapazitätsengpässe. Damit die notwendige Taktverdichtung vorgenommen werden kann, ist der Doppelspurausbau des Abschnitts von der Endhaltestelle bis zur Haltestelle Stollenrain zwingend.

Eng mit dem Verkehrsprojekt verknüpft ist eine neue Überbauung unmittelbar neben dem Bahnhof. Die neuen Gebäude mit Wohn- und Dienstleistungsnutzung unterstützen die Entwicklung am wichtigen Verkehrsknotenpunkt.

Siedlung: Mit diesem Projekt wird gleichzeitig mit einer neuen Überbauung das Bahnhofgebiet aufgewertet und die Siedlungsentwicklung nach innen an idealer Lage gefördert.

Wirtschaft: Durch seine Funktion als zentraler Umsteigeknoten mit einem Einzugsgebiet von über 50'000 Einwohnern haben Verbesserungen am Bahnhof Dornach-Arlesheim einen überaus grossen Nutzen.
Auf der Tramlinie 10 bestehen grosse Kapazitätsengpässe. Der Doppelspurausbau des Abschnitts bis zur Haltestelle Stollenrain ist für notwendige Taktverdichtung zwingend.

Umwelt: Der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturvorhaben bildet ein weiterer Schritt zu einer nachhaltigen Mobilität und ist teilweise auch Bestandteil des Regio-S-Bahn Konzeptes.

Kosten: rund 30 Mio Fr.
Das Bauprojekt liegt vor.

Termine: kurzfristig (0-5 Jahre)

Doppelspurausbau Etingen-Flüh

Im Jahr 2012 ist vorgesehen, den Fahrplan der Tramlinie 10 vom 10-Minutentakt zum 7.5-Minutentakt zu verdichten. Damit die solothurnischen Gemeinden Witterswil, Bättwil und Flüh ebenfalls von dieser Verdichtung profitieren können und keine Angebotsausdünnung zum 15-Minutentakt hinnehmen müssen, ist die Infrastruktur zwischen Etingen und Flüh teilweise auf Doppelspur auszubauen. Vorgesehen sind zwei Doppelspurabschnitte: Etingen bis Sonnenrain, sowie Witterswil bis Bättwil.

Siedlung:

Wirtschaft:

Umwelt:

Kosten: rund 20 Mio. CHF (exkl. MwSt)

Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Direktverbindung Leimental - Bahnhof Basel SBB
(Tramverbindung "Margarethenstich")

Alternativ zur Tramverlängerung Binningen ist gemäss RRB Nr. 1753 vom 4. Dez. 2007 ist eine Direktverbindung vom Leimental zum Bahnhof Basel SBB mit einer neuen Verbindung über den Margarethenstich in Basel zu schaffen. Sie hat aber gegenüber der Tramverlängerung Binningen Nachteile bei der Liniennetzgestaltung. Gleichzeitig ist ein Ausbau des Einspurabschnitts beim Spiesshöfli auf Doppelspur zwingend und demzufolge als fester Bestandteil der Tramverbindung Margarethenstich zu behandeln.

Eine NIBA-Untersuchung (Bewertungsmethodik "Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte" des Bundesamts für Verkehr) ergab für dieses Projekt ein positives volkswirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis.

Siedlung: Verbesserte und neue direkte ÖV-Erschliessung des Leimentales mit der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Basel SBB.

Wirtschaft: Direkte ÖV-Anbindung des Leimentales an die Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Basel SBB verbunden mit entsprechenden Reisezeitverkürzungen.

Umwelt: Förderung einer nachhaltigen und umweltschonenden Mobilität in einem dafür prädestinierten, dichtbesiedelten Arbeits- und Wohngebiet.

Kosten: rund 17 Mio Fr.

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Direktverbindung Leimental - Bahnhof Basel SBB

(Tramtunnel Bruderholz)

~~Als langfristige Option der Verbesserung der Anbindung des Leimentales an die Stadt Basel wird ein Tramtunnel zwischen Bottmingen und dem Gundolding-Quartier in Betracht gezogen. Dabei würde das Kantonsspital Bruderholz durch eine unterirdische Haltestelle bedient. Durch diese beschleunigte Linienführung würde ein Fahrzeitgewinn von rund 10 Minuten erzielt. Das Projekt weist ein positives volkswirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis auf (NIBA-Untersuchung).~~

~~Die genaue Linienführung ist noch nicht evaluiert. Nach ersten Einschätzungen könnten das Südportal in Bottmingen bei der Margarethenstrasse, und das Nordportal im Gundolding-Quartier ausgangs der Wolfsschlucht zu liegen kommen.~~

~~Siedlung: Die Verbesserung der Anbindung an die Stadt Basel könnte im mittleren und hinteren Leimental einen deutlichen Siedlungsdruck zur Folge haben.~~

~~Wirtschaft: Die Verbesserung der Anbindung des mittleren und hinteren Leimentals an die Stadt Basel bewirkt eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.~~

~~Umwelt: Die Verbesserung der Schienenkapazität und die Verkürzung der Fahrzeit bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf das Tram mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.~~

~~Kosten: ca. 150 - 220 Mio. Fr~~

~~Termine: langfristig (> 15 Jahre)~~

Tramverlängerung Bin-
ningen - Oberwil

(Tramtunnel Bruderholz)

~~Im Zuge der Arbeiten zur Optimierung der ÖV-Erschliessung des Leimentals entstand die Idee einer Verlängerung der Tramlinie 2 nach Oberwil und eventuell nach Biel-Benken. Dadurch könnte die Tramlinie 2 gestärkt und die westliche Seite des Leimentals besser an Basel angebunden werden.~~

~~Siedlung: noch nicht untersucht~~

~~Wirtschaft: noch nicht untersucht~~

~~Umwelt: noch nicht untersucht~~

~~Kosten: noch nicht untersucht~~

~~Termine: langfristig (> 15 Jahre)~~

Tramverlängerung Linie 2
Bottmingen

Die Tramlinie 2 soll bis nach Bottmingen verlängert werden.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht

Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht

Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht

Kosten: ca. 80 Mio. CHF.

Termine: langfristig (ab 15 Jahre)

Tramverlängerung
Pratteln - Buholz

Eine Verlängerung der Tramlinie 14 Richtung Buholz bringt einem grossen Teil der Gemeinde Pratteln ein stark verbessertes, vom motorisierten Individualverkehr unabhängiges ÖV-Angebot. Am 11. April 1991 hat der Landrat auf eine Verlängerung der Linie 14 um ca. 600 m bis zur Zweiengasse verzichtet.

Für den Abschnitt Bahnhof Pratteln bis Zweiengasse liegt ein rechtskräftiges Generelles Projekt vor mit entsprechender Genehmigung des BAV. Das Trassees ist seit dem Bau der Tramlinie nach Pratteln im Besitz der BLT (bzw. Vorgängergesellschaft). Die Tramverlängerung ab Zweiengasse bis Buholz ist nur bei gleichzeitiger Realisierung der S-Bahn-Haltestelle Pratteln, Buholz sinnvoll. Das Areal ab Zweiengasse ist auf einem ersten Abschnitt im Besitz der BLT.

Siedlung: noch nicht untersucht

Wirtschaft: noch nicht untersucht

Umwelt: noch nicht untersucht

Kosten: keine aktuellen Angaben

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Tramverlängerung
Pratteln - Augst

Die Gesamtplanung Salina Raurica soll eine umweltverträgliche wirtschaftliche Nutzung der Rheinebene ermöglichen und die bestehenden Konflikte lösen. Durch Steuerung der Verkehrsentwicklung und Förderung des öffentlichen Verkehrs wird der Modal-Split optimiert.

Eine wesentliche Massnahme im Bereich des Öffentlichen Verkehrs ist die Verlängerung des bestehenden Tramtrassees vom heutigen Endpunkt Pratteln bis zur Gemeindegrenze Augst. Durch die Führung durch das Gebiet Grüssen sowie in zentraler Lage durch das Entwicklungsgebiet Sali-

na Raurica in der Rheinebene wird eine optimale Attraktivität erzielt.

Die Schaffung einer neuen Infrastruktur wird ergänzt durch Massnahmen des Mobilitätsmanagements.

Siedlung: Die Erreichbarkeit der Gebiete Grüssen, Salina Raurica und Längi Nord wird durch die neue ÖV-Erschliessung verbessert.

Wirtschaft: Die verkehrliche Erschliessung ist eine wichtige Voraussetzung für die Bereitstellung attraktiver Wirtschaftsstandorte im Perimeter Salina Raurica.

Umwelt: Noch nicht abschliessend untersucht. Durch die Schaffung eines attraktiven ÖV-Angebotes können die Umweltauswirkungen des zusätzlichen Verkehrsaufkommens gemindert werden.

Kosten: keine aktuellen Angaben

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Beschleunigung Tramlinie 10 bis Mittleres Leimental

Das Leimen-/ Birsigtal ist stadtnah und dicht besiedelt, verfügt aber weder über eine Hochleistungsstrasse noch über eine S-Bahn. Mittelfristig stellt eine Beschleunigung der radialen Tramlinien im Leimental die massgebende Handlungsoption dar. Zur Verbesserung der verkehrlichen Anbindung ist es naheliegend, die Leistungsfähigkeit der bestehenden Tramlinien (Linien 10 und 17) mittels einer Funktionstrennung zu verbessern. Dies durch Beschleunigung einer der beiden Linien mit selektiver Haltestellenbedienung. Dazu sind an Haltestellen mit Durchfahrt umfangreiche Sicherungsmassnahmen vorzunehmen.

Siedlung: Das bereits dicht besiedelte Gebiet wird aufgewertet und durch einen schnellen ÖV vernetzt.

Die Massnahme kann einen Beitrag für die weitere Erhöhung der Siedlungsdichte leisten.

Wirtschaft: Deutliche Fahrzeitreduktion zwischen Ettingen – Basel SBB (inkl. Margarethenstich) bringt deutlich positiven Effekt.

Das dicht besiedelte Gebiet wird deutlich besser erreichbar und besser vernetzt. Die P+R Anlage in Oberwil wird besser angebunden. Weitere P+R Anlagen können sinnvoll eingebunden werden.

Umwelt: Mittlerer Modal Split-Effekt. Der ÖV wird deutlich attraktiver und besser auf das überregionale Netz (Basel SBB) angebunden.

Es werden keine zusätzlichen Flächen ausserhalb des Siedlungsgebiets beansprucht.

Kosten: ca. 6 Mio. CHF

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Tangentialverbindung
Tramverbindung Reinach–Dornach

Mai 2003: Aufgrund der Untersuchungen zur Optimierung des ÖV-Angebotes im Leimental im Rahmen der Studie "Südfahrt Basel" wurde die technische Machbarkeit einer Verknüpfung der Tramlinien 11 und 10 bzw. die Verbindung von Reinach mit dem Bahnhof Dornach-Arlesheim über das Gewerbegebiet Kägen in Reinach geprüft und die Machbarkeit nachgewiesen. Die gemachten Abklärungen genügen jedoch nicht, um bereits definitive Entscheide zu treffen.

Zur Realisierung des Vorhabens wären im Wesentlichen eine neue Brücke über die A18 sowie eine neue Tramunterquerung unter der Fluhstrasse notwendig. Zudem sind wohl grössere Anpassungen im Bereich der heutigen Birsbrücke bzw. bei den Kreiseln Dornacherstrasse - Bruggstrasse nötig. Es ist davon auszugehen, dass die bestehende Brücke ersetzt werden muss. Eine eigene Verkehrsfläche für den öffentlichen Verkehr ist auf dieser stark staugefährdeten Achse äusserst wichtig.

~~Als Zwischenlösung wurde ein Probetrieb (Bus) bis Ende 2009 eingeführt.~~

Siedlung: Die Erreichbarkeit des Gewerbegebietes "Kägen" mit vielen Arbeitsplätzen wird mittels eines neuen und attraktiven ÖV-Angebotes für eine grosse Anzahl von Personen/Pendler neu erschlossen.

Wirtschaft: Verbesserte wie auch neue, attraktive ÖV-Erschliessung mit direktem Zugang zu

	den SBB-Bahnhöfen Dornach-Arlesheim und Basel SBB. Zusätzliche Steigerung der Standortattraktivität des wichtigen Gewerbegebietes "Kägen".
Umwelt:	Förderung einer nachhaltigen und umweltschonenden Mobilität in einem dafür prädestinierten, mit vielen Arbeitsplätzen ausgestatteten Arbeits- und Einkaufsgebiet.
Kosten:	Kostenschätzung 30 ca. 100 Mio Fr. (+/- 30%, Basis August 2003, Traminfrastruktur)
Termine:	mittelfristig (5 - 15 Jahre)
Ausbau öV-Knoten Bottmingen	Die Tramhaltestelle Bottmingen soll als ÖV-Knoten ausgestaltet werden.
Siedlung:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten:	ca. 7 Mio. CHF.
Termine:	langfristig (ab 15 Jahre)
ÖV-Korridor Hegenheim-Bachgraben-St. Johann (Verkehrskorridor Allschwil Nord – St. Johann)	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.
Siedlung:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten:	ca. 7 Mio. CHF.
Termine:	mittelfristig (5 - 15 Jahre)
Dornach, S-Bahn-Haltestelle Apfelsee	Eine neue S-Bahnhaltestelle soll im Gebiet Dornach-Apfelsee erstellt werden.
Siedlung:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten:	ca. 10 Mio. CHF.
Termine:	langfristig (ab 15 Jahre)
Tramverlängerung Linie 8 Allschwil	Die Tramlinie 8 soll zwischen Basel Neuweilerstrasse und dem Gebiet Allschwil-Letten verlängert werden.
Siedlung:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten:	ca. 70 Mio. CHF.
Termine:	langfristig (ab 15 Jahre)
Tieferlegung Regiotram	Das Tram zwischen Bottmingen und Basel soll unter die Erde verlegt werden. Das ist eine verkehrsplanerische Massnahme, wodurch insbesondere die dichteren Siedlungsgebiete Therwil – Oberwil besser an Basel (Zentrum, Bahnhof) angebunden werden. Die Verbindung wird 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, der 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 evt. Parkplätze im Strassenraum stärken das lokale Gewerbe. Ein abschliessender Variantenvergleich zwischen der Tieferlegung Regiotramm und dem Tramtunnel Bruderholz muss noch durchgeführt werden, weshalb bis auf Weiteres beide Vorhaben im Richtplan geführt werden.

Siedlung:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten:	ca. 340 Mio. CHF.
Termine:	langfristig (ab 15 Jahre)

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- Innerhalb der Agglomeration ist das OeV-Angebot mit attraktiven Mittel- und Feinverteilerlinien als konkurrenzfähige Alternative zum Individualverkehr zu gestalten. Angebotsverbesserungen sind - unter Berücksichtigung der Tragbarkeit der Kosten - dort vorzunehmen, wo ein Nachfragepotenzial vorhanden oder zu erwarten ist. Angebote ohne entsprechende Nachfrage sind nach einer Versuchsphase zu reduzieren oder ganz aufzuheben. Nach Möglichkeit sind alle Gemeinden direkt mit einem Regionalzentrum zu verbinden.
- Für die Regio S-Bahn Linien S1 und S 3 wird mittelfristig ein Viertelstundentakt angestrebt.
- Für die ländlichen Gebiete soll ein ÖV-Angebot für den Pendler- und Schülerverkehr sowie für die Mobilitätsvorsorge (Grundangebot) sichergestellt werden.
- Der Ausbau der Vorortslinien ist weiterzuführen.
- Wo es die Nachfrage rechtfertigt, sind Massnahmen zur Kapazitätserhöhung zu ergreifen.
- Wo die Netzwirkung verbessert wird und/oder es die Nachfrage rechtfertigt, soll die Schieneninfrastruktur erweitert werden. Die Bahninfrastrukturen der Region müssen den Erfordernissen des zukünftigen Personenfernverkehrs, regionalen Personenverkehrs und Güterverkehrs angepasst werden.
- Die Verknüpfungspunkte zwischen den zubringenden Bussen und den Bahnen sind zu optimieren. Ebenso diejenigen zwischen den individuellen, den öffentlichen Verkehrsmitteln sowie dem Langsamverkehr. Für den trinationalen Regionalverkehr wird die Regio-S-Bahn zum attraktiven und leistungsfähigen Systemangebot weiterentwickelt. Verkehrsintensive Zentren sind nach Möglichkeit direkt anzubinden.
- Eine grenzüberschreitende Tarifierung der OeV-Angebote ist nach kundenorientierten und wirtschaftlichen Gesichtspunkten weiterzuentwickeln. Bei der Angebotsentwicklung ist auf eine weitgehende Integration mobilitätsbehinderter Fahrgäste zu achten. Dem Aspekt der subjektiven Sicherheit ist die notwendige Beachtung zu schenken.
- Bei nationalen und internationalen Schienenprojekten setzt sich der Kanton für die Interessen und Bedürfnisse der Bevölkerung, der Wirtschaft und der Umwelt ein.

Planungsanweisungen

~~Der Regierungsrat wird beauftragt, bezüglich der Linienführung der S-Bahn (Herzstück Regio-S-Bahn) mit dem Kanton Basel-Stadt das Gespräch aufzunehmen.~~

- S-Bahn-Birseck: 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.
- 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.
- c) Ausbau öV-Knoten Bottmingen: Der Kanton erarbeitet innert 5 Jahren eine Vorstudie und ein Vorprojekt. Die Anpassungen sind mit dem umliegenden Strassennetz (Buszubringer-Strecken, Verkehrsfluss) abzustimmen und eine siedlungsverträgliche Ausgestaltung der Hauptverkehrsstrasse zu prüfen.
 - d) ÖV-Korridor Hegenheim–Bachgraben–St. Johann (Verkehrskorridor Allschwil Nord – St. Johann): Der Kanton erarbeitet innert 3 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.
 - e) Dornach, S-Bahn-Haltestelle Apfelsee: Die Entwicklung der Haltestelle Apfelsee ist mit dem Zubringer Dornach und der Siedlungsentwicklung kantonsübergreifend zu koordinieren. Deren Zweckmässigkeit gilt es vertieft zu prüfen.
 - f) Tramverbindung Reinach-Dornach: Der Kanton erarbeitet in Zusammenarbeit mit dem Kanton Solothurn innert 3 Jahren eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (inkl. Variantenvergleich) bezüglich ÖV-Verbindung zwischen Reinach und Dornach.
 - g) Tramverlängerung Linie 2 Bottmingen: Der Kanton erarbeitet eine Vorstudie mit dem Ziel den notwendigen Platzbedarf planerisch zu sichern.
 - h) Tramverlängerung Linie 8 Allschwil: Der Kanton erarbeitet eine umfassende Vorstudie (inkl. Zweckmässigkeitsbeurteilung (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.
 - i) 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.

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

Folgende Vorhaben werden als Festsetzung in den Richtplan aufgenommen:

- Bahnhof Dornach-Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain
- Tramverbindung "Margarethenstich", Neubau
- Doppelspurausbau Ettingen-Flüh (bis Kantonsgrenze)

Zwischenergebnis

Folgende Vorhaben werden als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen:

- Anbindung Kopfgleis Bahnhof Liestal (Trasseesicherung)
- Tramverlängerung Pratteln-Augst (Trasseesicherung)
- [Dornach, S-Bahn-Haltestelle Apfelsee \(orientierend\)](#)

Vororientierung

Folgende Vorhaben werden als Vororientierung in den Richtplan aufgenommen:

- S-Bahn-Haltestelle Pratteln Buholz, Neubau
- ~~Neues Perrongleis Aesch~~
- Ausbau Hafentunnel/Ringerschliessung (Güterverkehr)
- ~~Tramverlängerung Pratteln-Buholz (Trasseesicherung)~~
- Tramtunnel Bruderholz
- ~~Tramverbindung Binningen-Oberwil~~
- Beschleunigung Tramlinie 10 bis Mittleres Leimental (ÖV-Korridor)
- Ausbau öV-Knoten Bottmingen
- ÖV-Korridor Hegenheim–Bachgraben–St. Johann (Verkehrskorridor Allschwil Nord – St. Johann) (ÖV-Korridor)
- ~~Tangentialverbindung~~ Tramverbindung Reinach-Dornach (Trasseesicherung)
- Tramverlängerung Linie 2 Bottmingen (Trasseesicherung)

- Tramverlängerung Linie 8 Allschwil (Trasseesicherung)
- Tieferlegung Regiotram (Trasseesicherung)

A. Ausgangslage

Am 7. Mai 1987 beschloss der Landrat den Regionalplan "Radrouten im Kanton Basel-Landschaft". Am 29. Oktober 1998 hat der Landrat den revidierten und ergänzten Regionalplan Radrouten unter Miteinbezug des Bezirkes Laufen beschlossen. Gleichzeitig wurde der dritte Rahmenkredit bewilligt, um die letzte Etappe des Radroutennetzes zu realisieren. Vom gesamten Netz von 297 km sind bisher rund 200 km ausgebaut und mit Wegweisern ausgeschildert.

Die kantonalen Radrouten dienen primär dem täglichen Veloverkehr. Die Linienführung muss deshalb möglichst direkt und hindernisfrei für eine zügige Fahrweise bei guter Verkehrssicherheit gewählt werden. Das Radroutennetz umfasst die wichtigen Längsachsen in den Tälern des Kantons sowie die Querverbindungen dazu. Sämtliche Routen werden bis zu den Kantons- bzw. Landesgrenzen geführt und finden ihre Fortsetzung in den Nachbarkantonen, sei dies in Basel-Stadt, im hinteren Leimental, bei den Juraübergängen oder in Richtung Fricktal.

Das kantonale Radroutennetz wird von nationalen und regionalen touristischen Routen ergänzt. Diese Routen basieren auf den Angaben der Stiftung "Veloland Schweiz" für die Schweizer Radwanderwege sowie der Radwanderkarte der Region Nordwestschweiz, Oberelsass und Südlicher Schwarzwald mit dem Dreiland-Radweg. Andererseits wird das Kantonsnetz aber auch in diversen Gemeinden durch lokale, feingliedrige kommunale Radrouten ergänzt und verfeinert.

Gemäss § 6 Abs. 2 des kantonalen Strassengesetzes sind die Radrouten nach der Fertigstellung Bestandteil des Gemeindestrassennetzes. Die bauliche und betriebliche Gestaltung wird vielmals aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und Anforderungen sowie gestützt auf die Projektierungsrichtlinien für die Radrouten im Kanton Basel-Landschaft im Rahmen der Projektierung definiert. Dabei gilt für Konfliktstellen der Grundsatz, Massnahmen nach Möglichkeit sowohl für routinierte als auch für weniger verkehrsgewohnte Radfahrer zu treffen.

B. Ziele

- Der Langsamverkehr ist zu fördern. Er benötigt dazu sichere, direkte und attraktive Netze. (KORE)
- Für eine ökologisch sinnvolle Mobilität sind die räumlichen Voraussetzungen weiterzuentwickeln. (KORE)
- Mit dem Veloverkehr soll eine nachhaltige und gesunde Mobilität im Kanton Basel-Landschaft gezielt gefördert werden.
- Die Verkehrssicherheit ist gezielt zu verbessern.
- Das kantonale Radroutennetz ist möglichst rasch zu realisieren.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

- | | |
|-------------------------|--|
| Verkehr | <ul style="list-style-type: none">Förderung einer nachhaltigen und gesunden MobilitätFörderung des Veloverkehrs |
| Siedlung | <ul style="list-style-type: none">Schutz der Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und ErschütterungenSchaffung und Erhalt von sicheren Radrouten insbesondere für den Bereich zwischen 3 - 5 km |
| Erholung/Wohlfahrt | <ul style="list-style-type: none">Gesundheitsförderung |
| Soziale Aspekte | <ul style="list-style-type: none">Verbesserung der Erreichbarkeit der öffentlichen Bauten und AnlagenFörderung der sozialen Kontakte unter den BewohnerInnen |
| Wirtschaftliche Aspekte | <ul style="list-style-type: none">Primär: Erschliessung von Räumen des täglichen VerkehrsSekundär: Tourismusförderung |

Voraussichtliche Kosten für den Kanton

- Okt. 1998: Rahmenkredit 3. Etappe 25 Mio CHF (inkl. Einbezug des Laufentals)

Umwelt

Natur/Landschaft

Grundwasser/Boden

Lärm/Luft

- kein Gefährdungspotenzial
- kein Gefährdungspotenzial
- Entlastung anderer Verkehre/Verminderung der Emissionen
- lautlose Fortbewegungsart/Mobilität

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

Der Langsamverkehr ist zu fördern. Er benötigt dazu sichere, direkte und attraktive Netze.

Planungsanweisungen

- a) Der Kanton stellt das Radroutennetz (auf der Basis des Radroutenplans von 1998) bis 2020 fertig und optimiert es weiter.
- b) Verkehrsintensive Einrichtungen sind soweit möglich über kantonale Radrouten zu erschliessen.
- c) Der Kanton signalisiert das Netz der kantonalen Radrouten und sorgt für den Unterhalt der Signalisation.
- d) Der Kanton erarbeitet innert 5 Jahren eine Strategie zur Weiterentwicklung des Velonetzes. Als neue Netzelemente werden Veloschnellrouten geprüft. In einer Vorstudienphase werden zwei Pilotstrecken (im Fokus stehen die Korridore Basel–Therwil, Therwil–Dornach und Korridore im Raum Birseck und 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.

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

Das Radroutennetz gemäss der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur wird festgesetzt.

Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft



Richtplan-Gesamtkarte, Anpassung 2013, Entwurf Variante "Ausbau"

Massstab 1:50'000

Beschlussinhalt

- V 2.2 Kantonsstrassennetz**
Trasseesicherung
Aufhebung Trasseesicherung

- V 2.3 Schienennetz, ÖV**
ÖV-Korridor
Trasseesicherung Schmalspur

Informativer Inhalt

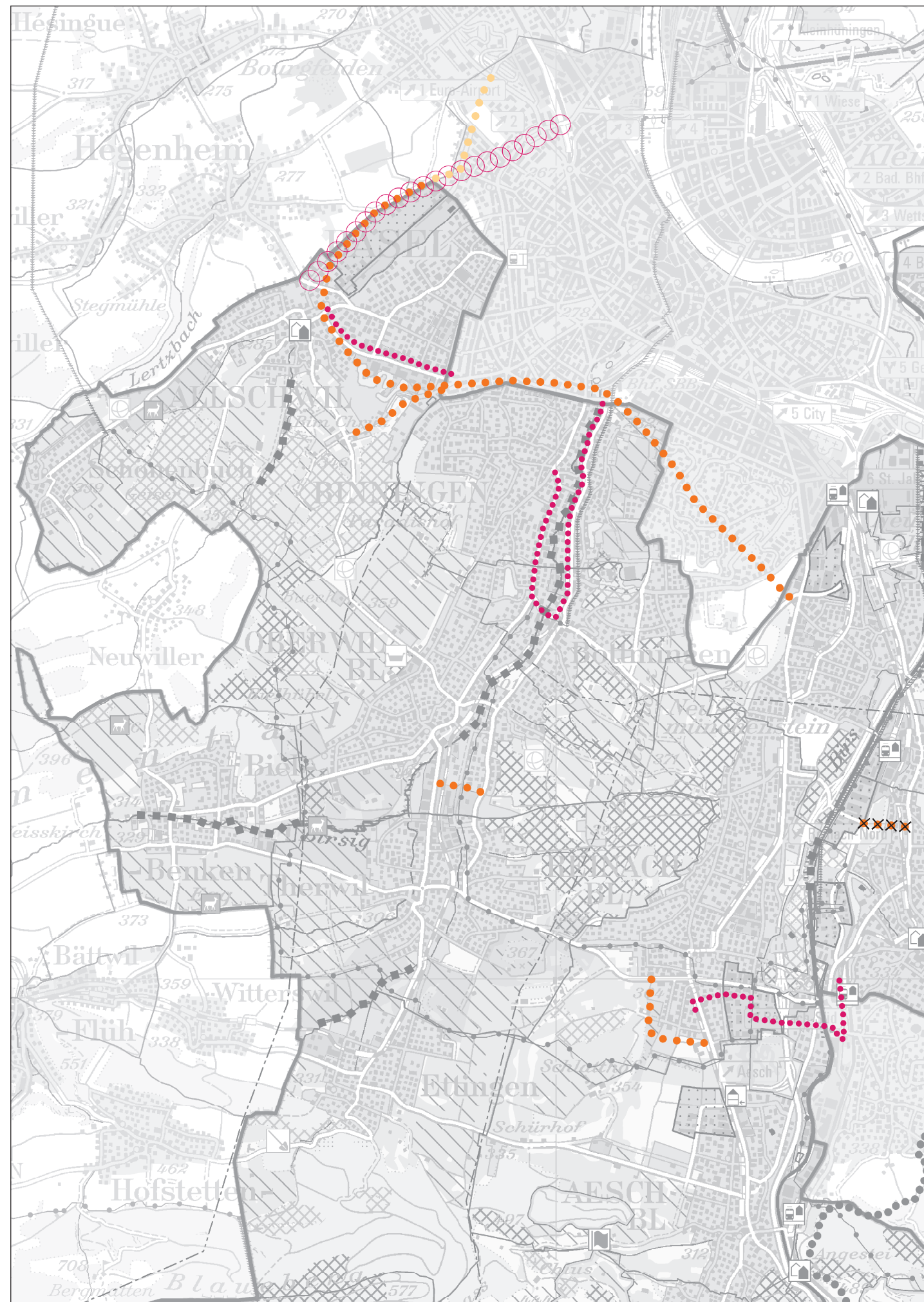
Trasseesicherung, ausserkantonale

Richtplan- aussage (neu)



Beschlüsse:

Regierungsratsbeschluss	Nr.	vom
Landratsbeschluss	Nr.	vom
Bundesratsbeschluss	Nr.	vom



Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft



Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur Anpassung 2013, Entwurf - Variante "Ausbau"

Massstab 1:50'000

Beschlussinhalt

V 2.2

Kantonsstrassennetz

Trasseesicherung

an Gemeinde abzutretende Kantonsstrasse

Aufhebung Trasseesicherung

Richtplan-
aussage (neu)



V 2.3

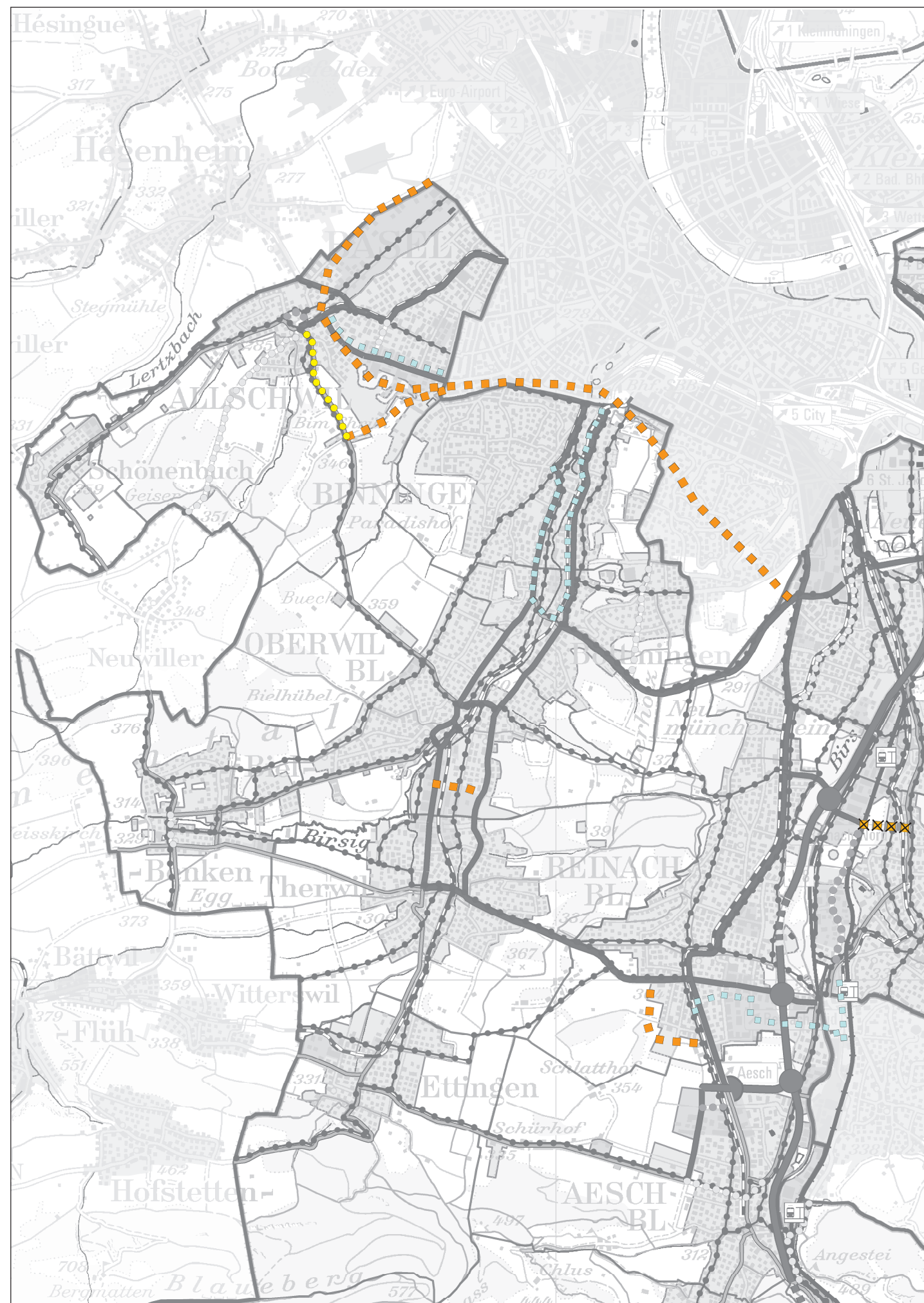
Schienennetz, ÖV

Trasseesicherung Schmalspur



Beschlüsse:

Regierungsratsbeschluss	Nr.	vom
Landratsbeschluss	Nr.	vom
Bundesratsbeschluss	Nr.	vom





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:

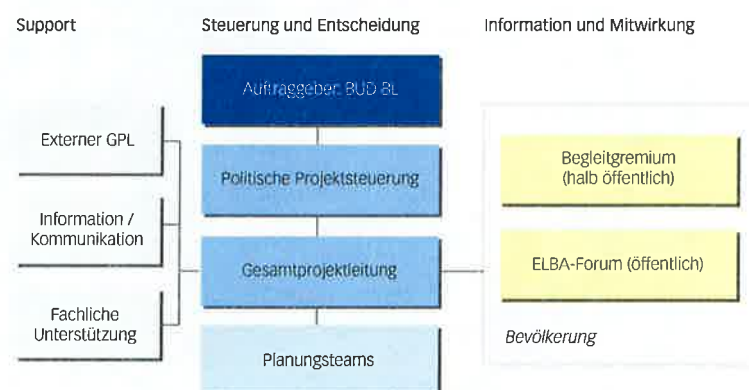


Abb. 1: Projektorganisation

Politische Projektsteuerung (PST)

Die PST war für die politische Führung des Projekts verantwortlich. Dies beinhaltete 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:

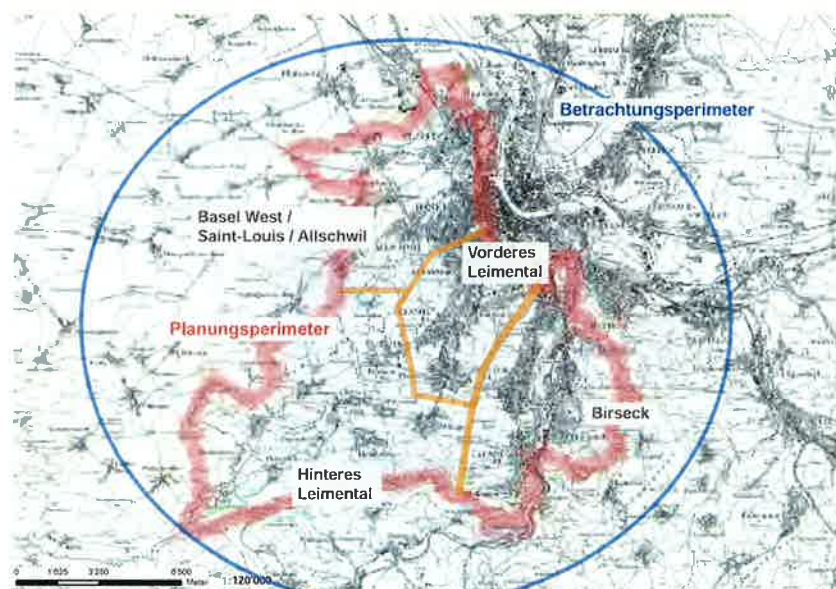


Abb. 2: Planungs- und Betrachtungsperimeter sowie Abgrenzung der Teilräume

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 zwei-stufiges 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 Händen 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 Vorderes Leimental gut 40'000 und das Hinteres 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%
Total	216'744	223'290	6'546	3.0%

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%
Total	82'637	90'116	7'479	9.1%

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	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.

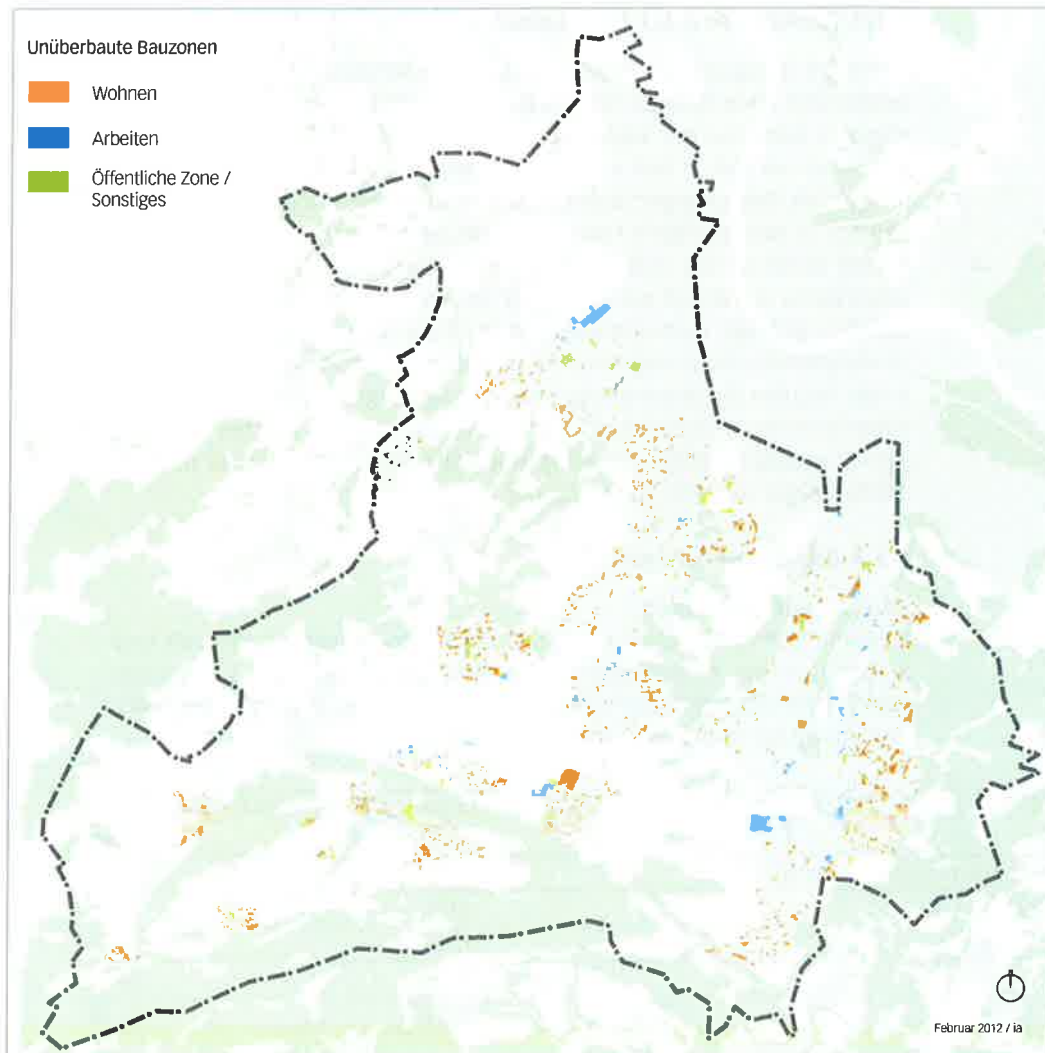


Abb. 3: Unüberbaute Bauzonen (ohne Frankreich und Basel-Stadt) (Quellen: ARP BL, ARP SO)

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 (Rodgersdorf) – 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 Schiffflände – Basel Bruderholz 7.5'
Leimental	– Tramlinie 2 (Riehen –) Basel Bahnhof SBB – Binningen 7.5'
	– Tramlinie 10 (Dornach Bahnhof –) Basel Bahnhof SBB – Rodgersdorf 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 Rodgersdorf; 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 Binningerstrasse) 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.

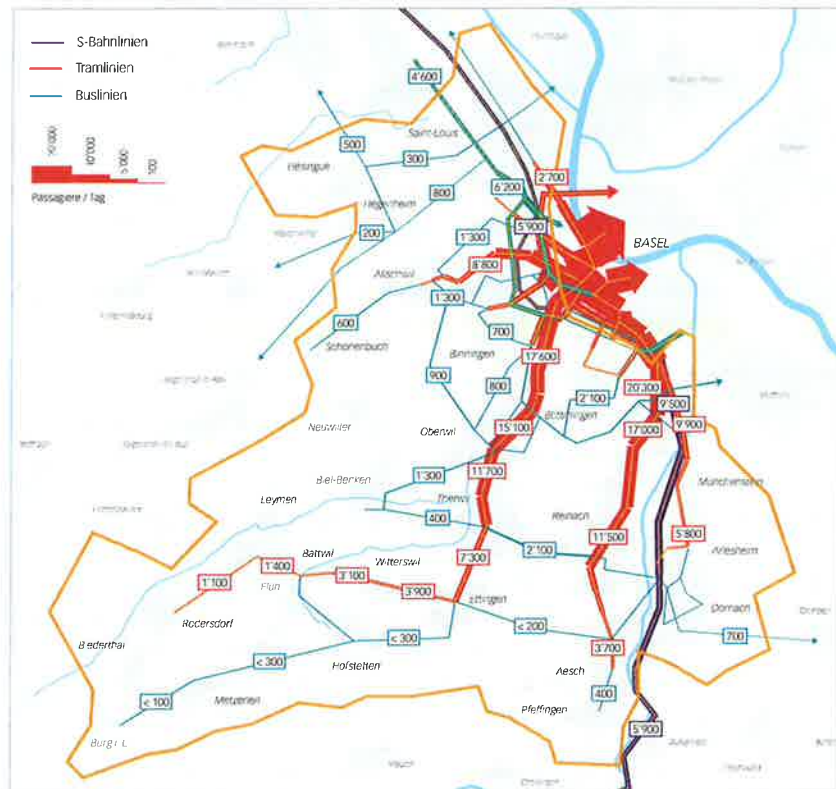


Abb. 4: ÖV-Netz und Nachfrage (Passagiere pro Tag) (Quelle: Tram/Bus: Zählung BVB, BLT und Postauto 2010/11; Bahn und Teilgebiet Frankreich: GVM Basel 2008)

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 Halbanschluss 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 Halbanschluss 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 Kapazitätseingässe 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. stadtauswärts Stau auf. Die Stautrecken 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 (Birsigalstrasse 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 – Metzerlen – (Kleinfölz)
- Dreiland Radweg Basel (Dornach) – Mulhouse – Rheinfelden – Basel (Dornach) (regional): (Muttentz) – Münchenstein – Dornach – Aesch – Bättwil – Rodersdorf – (Frankreich)
- Basel – Franches-Montagnes Nr. 23 (regional): Basel – Münchenstein – Dornach – (Laufen)

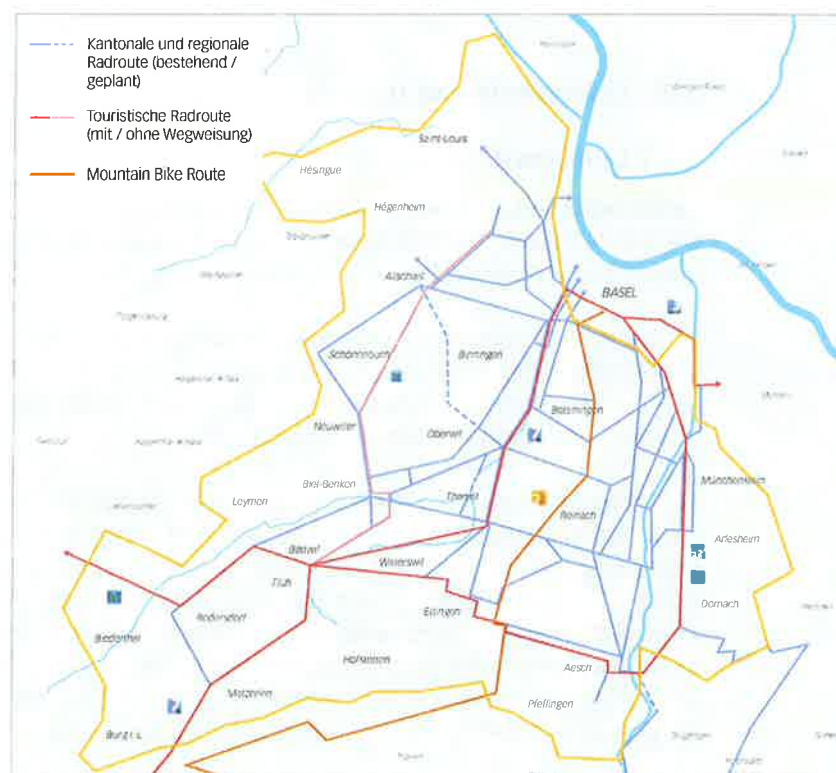


Abb. 6: Radrouten im Raum ELBA (ohne Frankreich)

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 Siedlungsfingern 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.

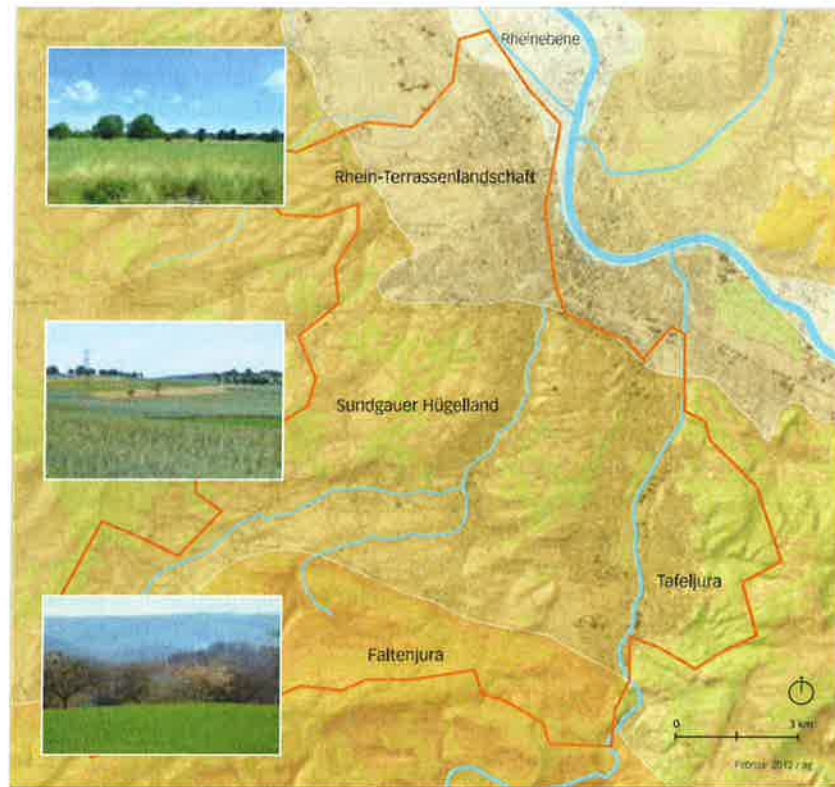


Abb. 7: Landschafts- und Freiraumstruktur im Raum ELBA (basierend auf ILLVA Gruner, Studienauftrag ELBA)

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 Metzleren, 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-Neuwiler 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 / Vorranggebiete für Landschaft

Grössere Landschaftsschutzzonen bzw. Vorranggebiete für Landschaft befinden sich in den Bereichen Allschwilerwald und Bruderholz sowie im Hinteren Leimental zwischen Therwil, Ettingen und Biel-Benken und Metzlerlen / 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), Metzlerlen (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 verkehrsentensive 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 Metzleren, 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 (Stadtparks, 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:

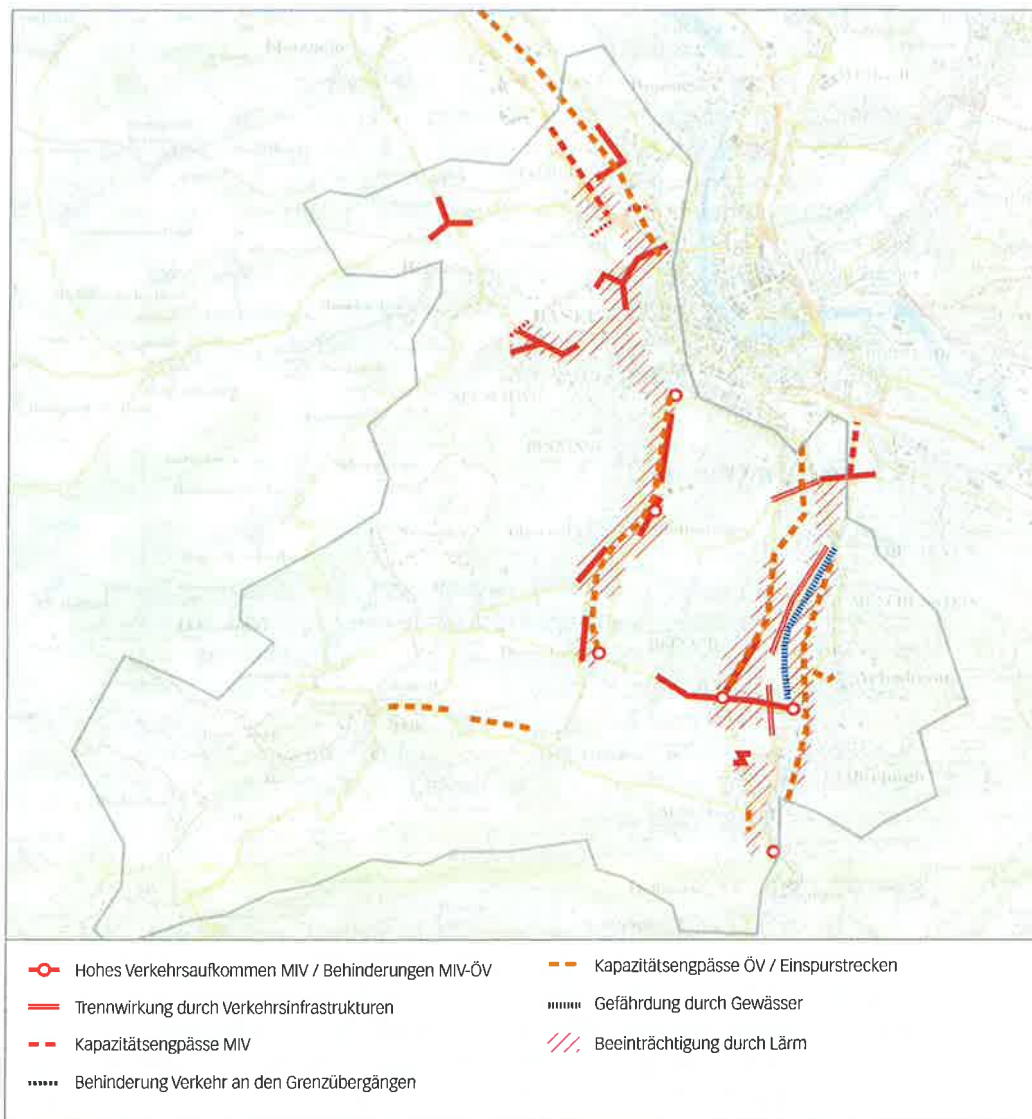


Abb. 8: Grössere Konflikte im Raum ELBA (soweit kartographisch vernünftig darstellbar)

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 Hegenheimstrasse 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 Strassennetz
- Engpässe / Sicherheitsprobleme bei Knoten (Reinach Dorf, Aesch Ettlingerstrasse/Pfeffingerring)

- 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 Gesamtraum

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 diene 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.

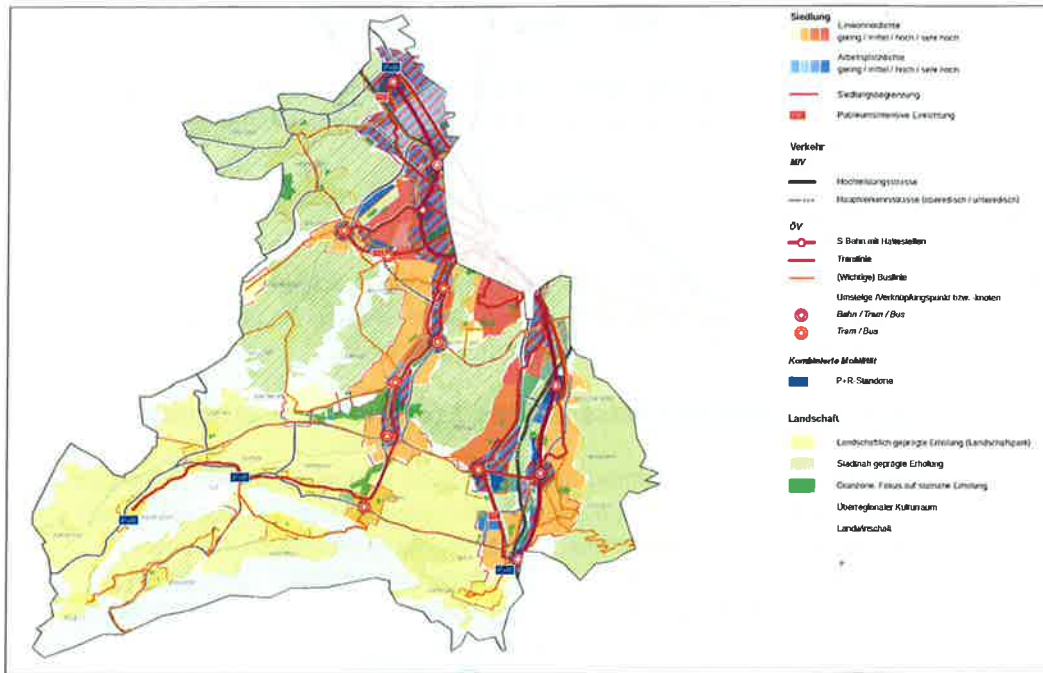


Abb. 9: Zukunftsbild «Kombi»

Massnahmen Siedlung

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

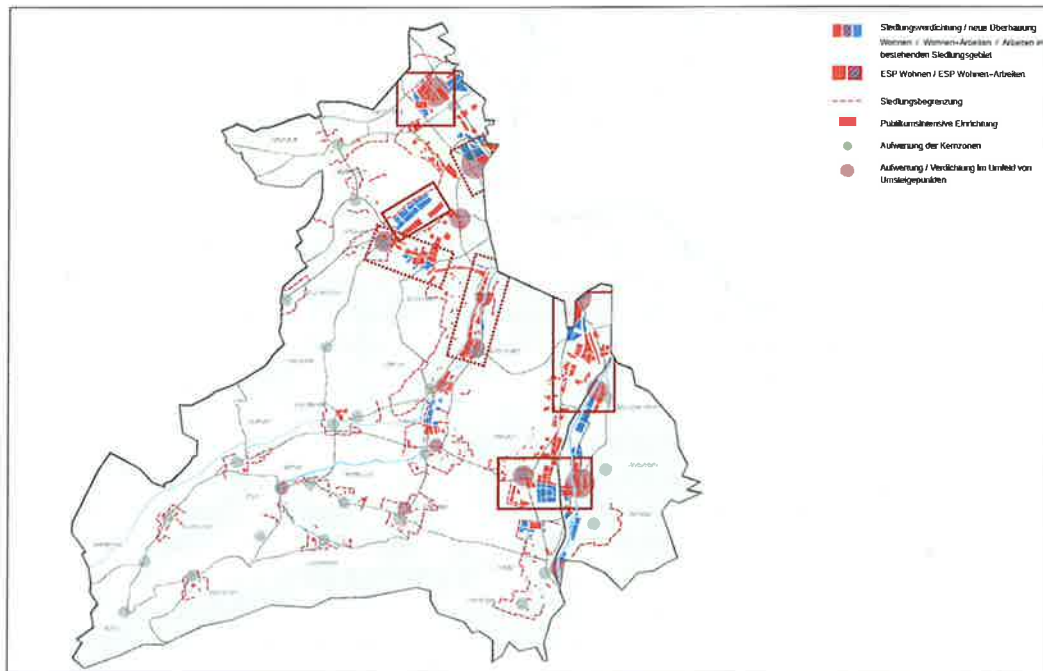


Abb. 10: Massnahmen Siedlung, Stossrichtung «Kombi»

- 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 Einfamilienhäuser)

Massnahmen Verkehr

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

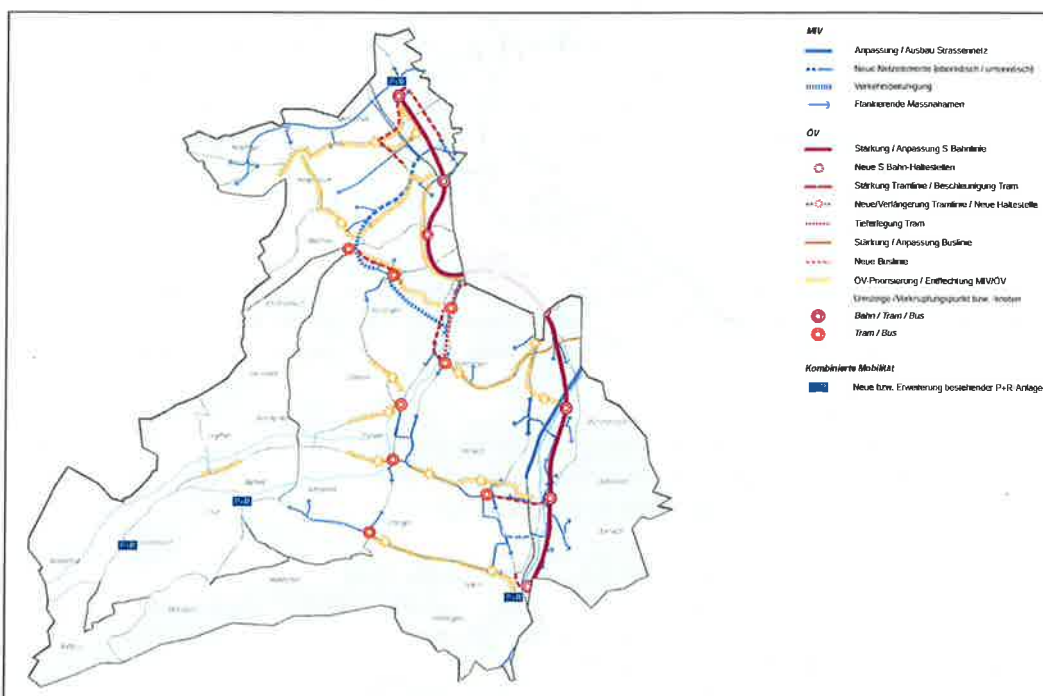


Abb. 11: Massnahmen Verkehr, Stossrichtung «Kombi»

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 erforderlichlich.	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:

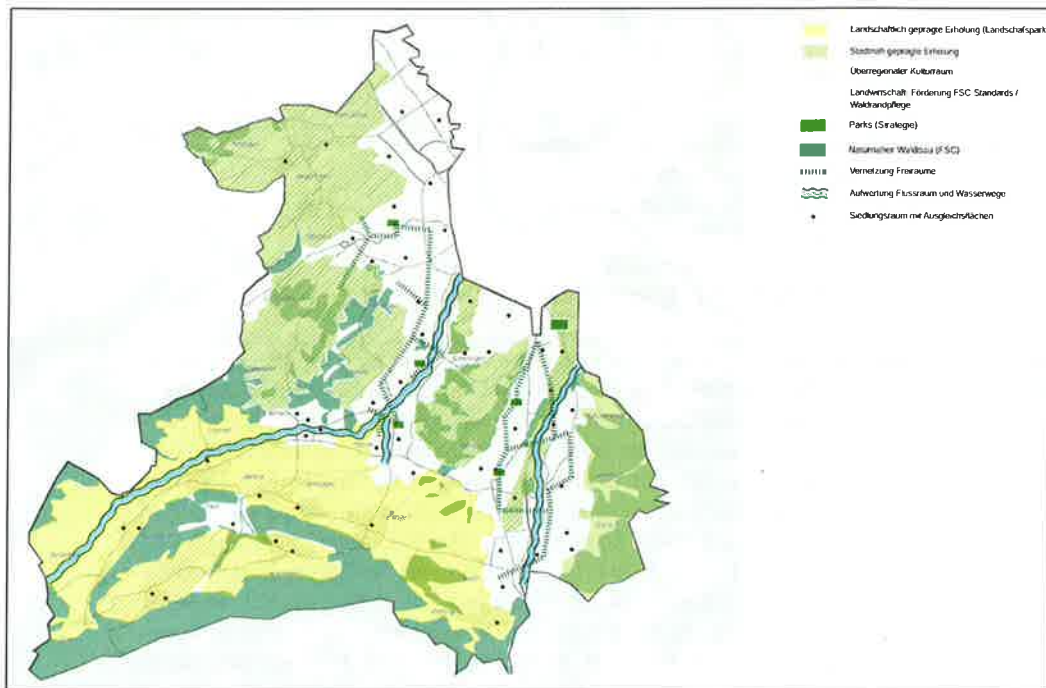


Abb. 12: Massnahmen Landschaft, Stossrichtung «Kombi»

- | | |
|--|---|
| <i>Parkanlagen</i> | Neue Parkanlagen werden in dichten und bevölkerungsreichen Quartieren der Agglomeration geschaffen. |
| <i>Zugang zu den stadtnahen Erholungsräumen</i> | Stadtnahe Erholungsräume werden durch ein attraktives und feinmaschiges Wegnetz für Fussgänger und Velofahrer mit den Wohngebieten verbunden. |
| <i>Erhaltung der Binninger Höhe, des Bruderholz und des Gempen</i> | Die ausgedehnten, zusammenhängenden Grünräume auf der Binninger Höhe, dem Bruderholz und dem Gempen werden ungeschmälert erhalten. Die offene Kulturlandschaft zeichnet sich durch Strukturreichtum 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 Verkehrsentlastung 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. Vorgeschlagen 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.

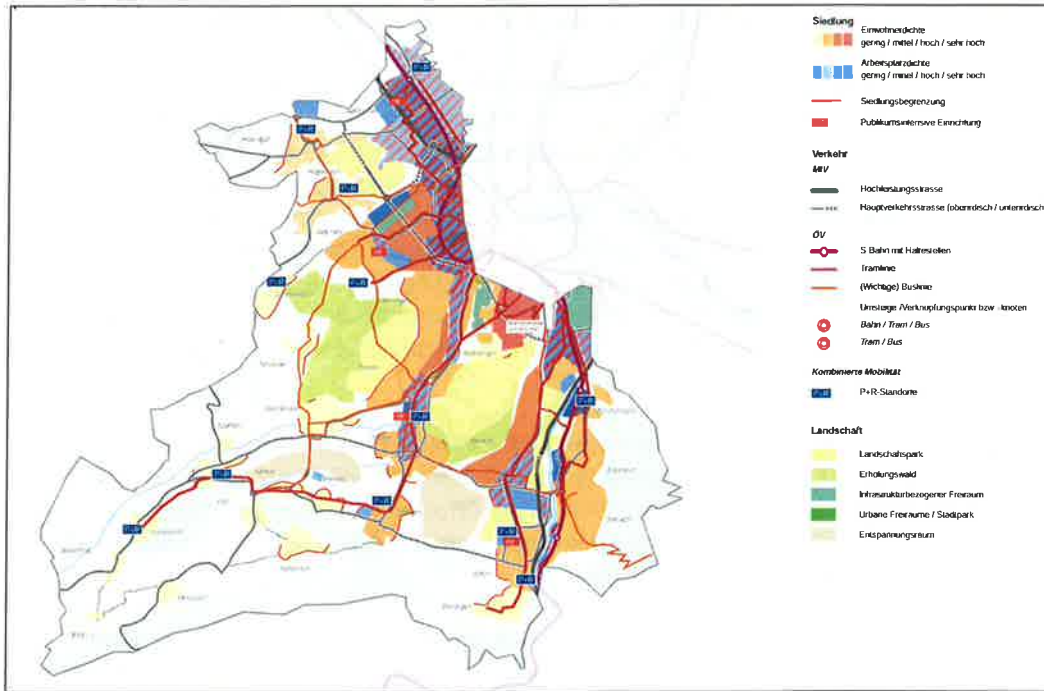


Abb. 13: Zukunftsbild «Tangente»

Massnahmen Siedlung

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

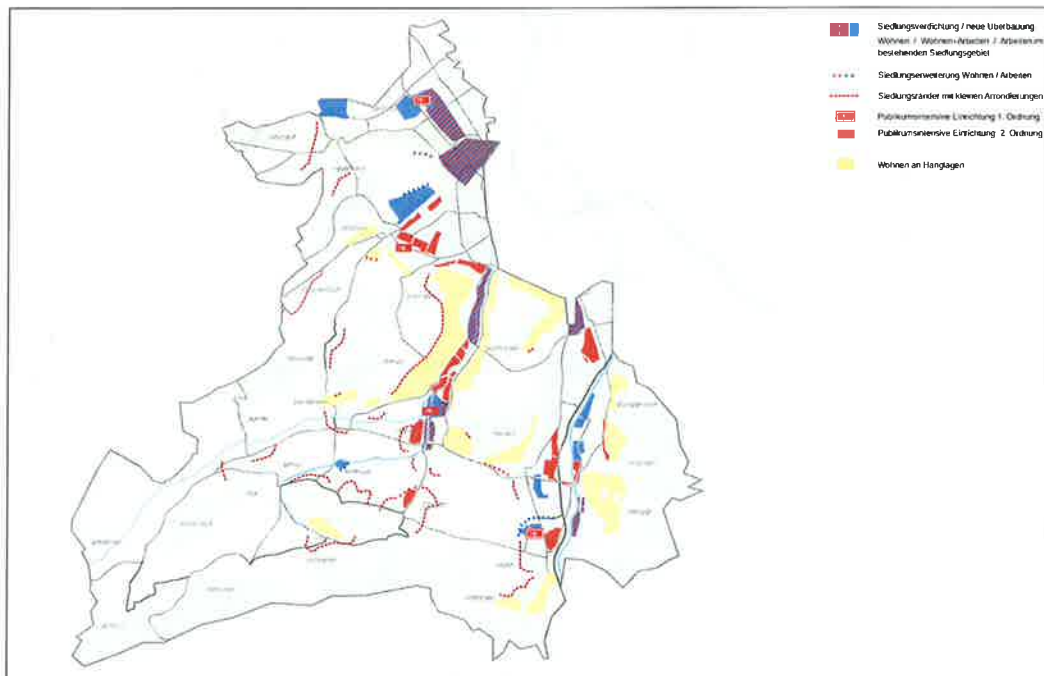


Abb. 14: Massnahmen Siedlung, Stossrichtung «Tangente»

<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:

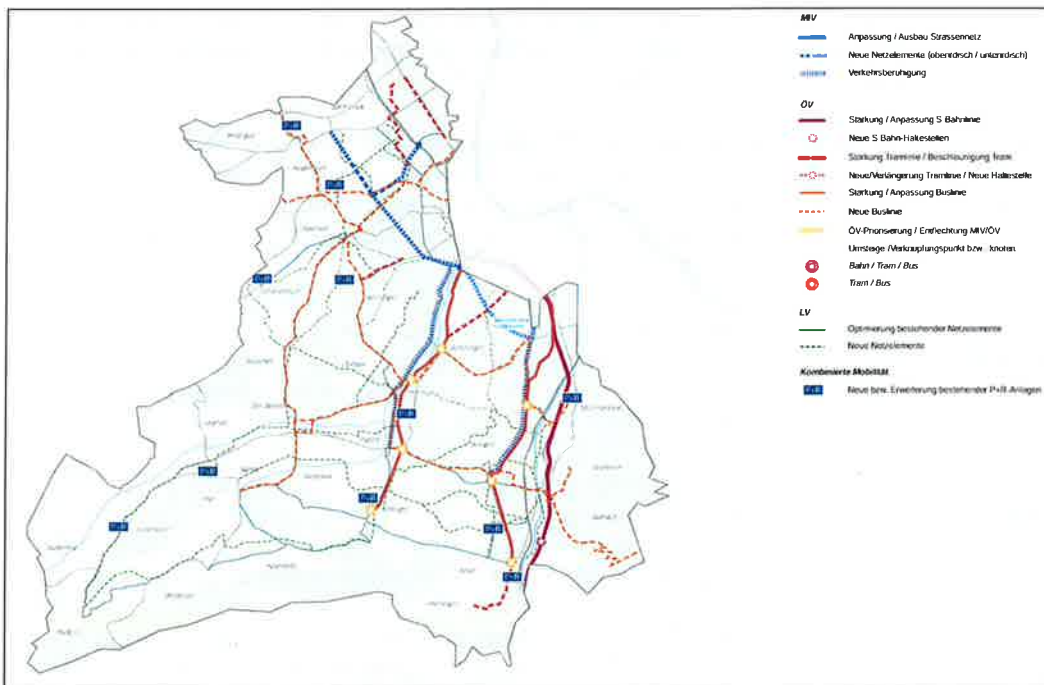


Abb. 15: Massnahmen Verkehr, Stossrichtung «Tangente»

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 Binnergerstrasse 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: Das 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 (Schifflande) 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 (Rodersdorf, 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-Sha- ring)

Strategien / Massnahmen Landschaft

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

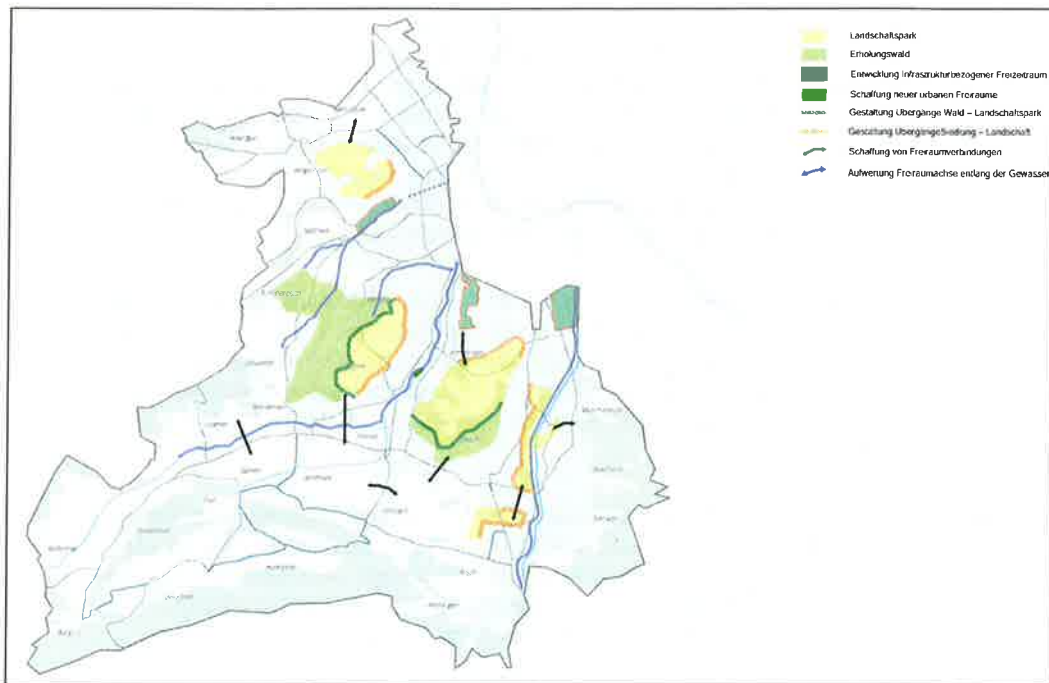


Abb. 16: Massnahmen Landschaft, Stossrichtung «Tangente»

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/Hégenheim 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:

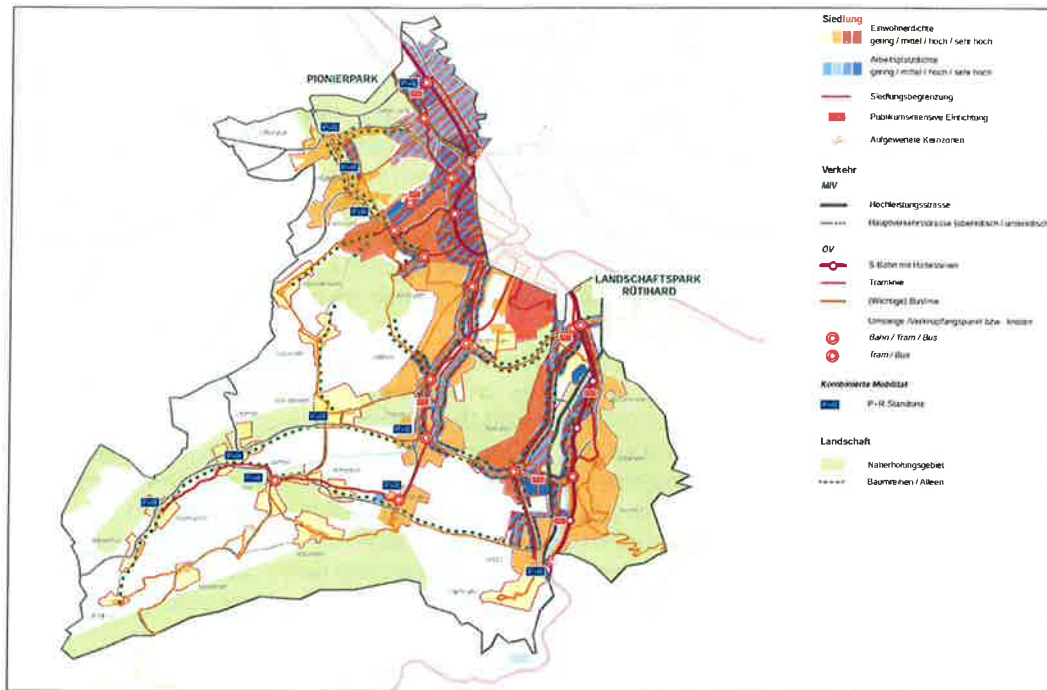


Abb. 17: Zukunftsbild «Bestand»

Massnahmen Siedlung

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

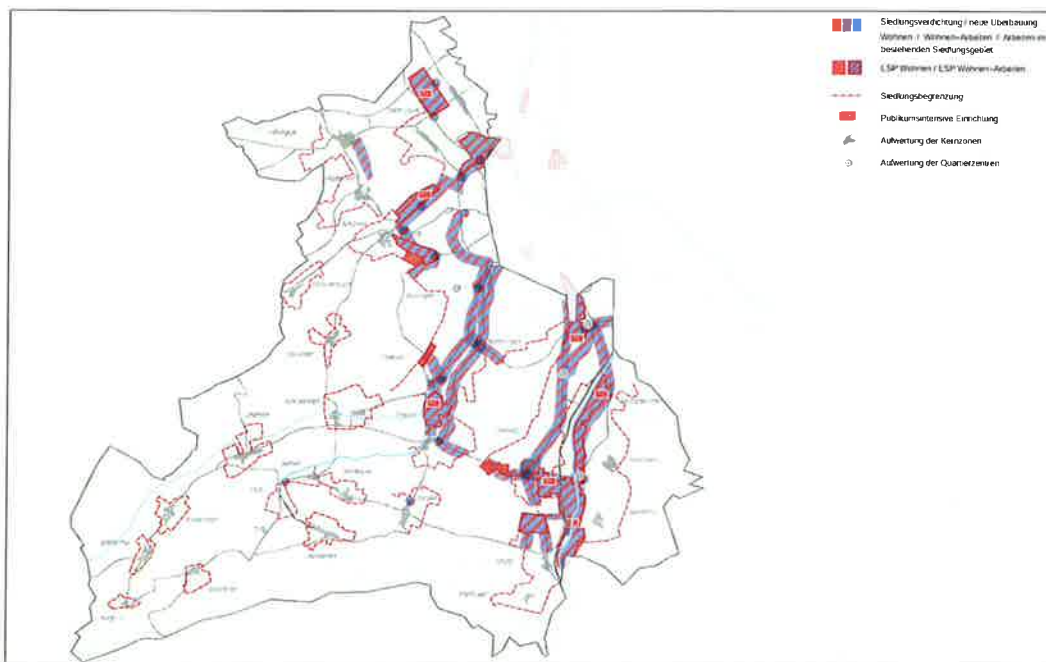


Abb. 18: Massnahmen Siedlung, Stossrichtung «Bestand»

<i>Siedlungsbegrenzung</i>	Die künftige Siedlungsentwicklung soll im bestehenden Siedlungsgebiet durch Verdichtung stattfinden. Klare Siedlungsbegrenzungslinien werden festgelegt.
<i>Transformationsgebiete</i>	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.
<i>Verdichtungsgebiete entlang von städtischen Hauptstrassen</i>	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 verbreiteten 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.
<i>Aufwertung Kernzonen und Quartierzentren</i>	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:

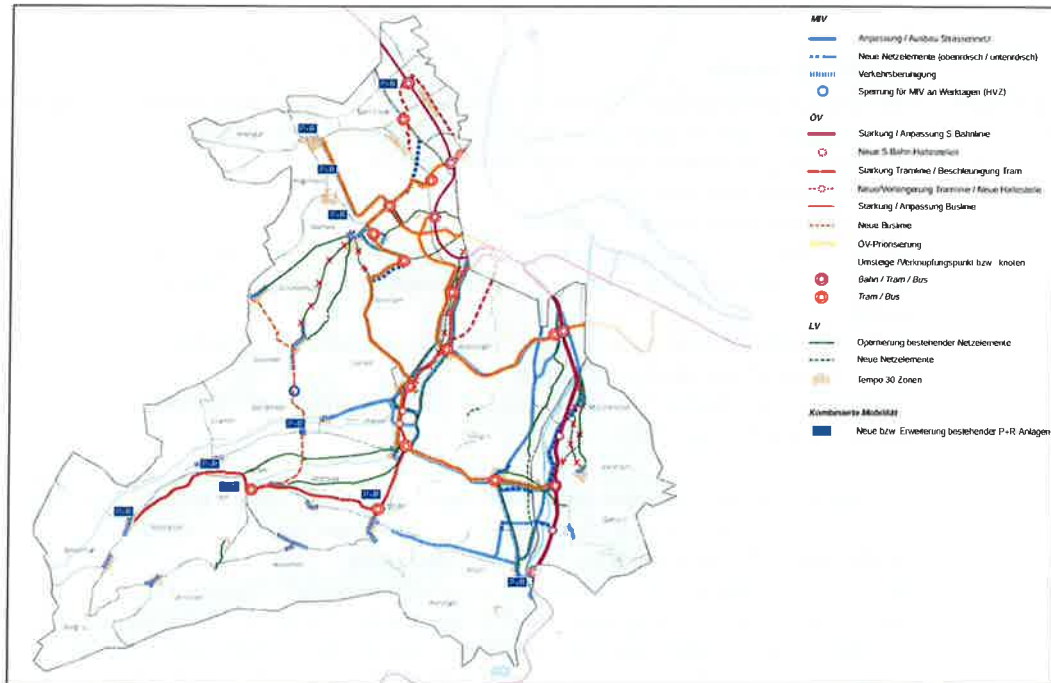


Abb. 19: Massnahmen Verkehr, Stossrichtung «Bestand»

Die Schlüsselmassnahmen sind nachfolgend aufgeführt:

		Zeit- horizont	Kosten (Mio. Fr)
Motorisierter Individualverkehr			
<i>Vollanschluss Aesch</i>	Der bestehende Halbanchluss 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- Arllesheim</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-Arllesheim 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 Morgenring 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 Eigentrassesees 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
Langsamverkehr			
<i>Tempo 30 Zonen</i>	<p>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.</p>	bis 2030	12

Strategien / Massnahmen Landschaft

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

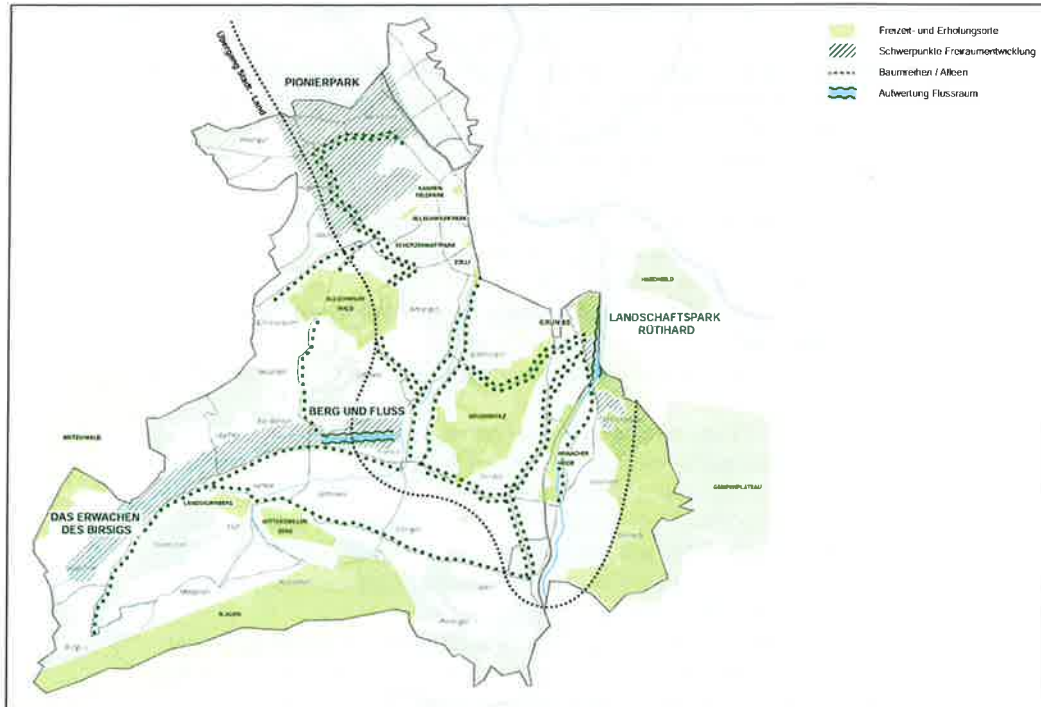


Abb. 20: Massnahmen Landschaft, Stossrichtung «Bestand»

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» 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 Binningerstrasse 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.

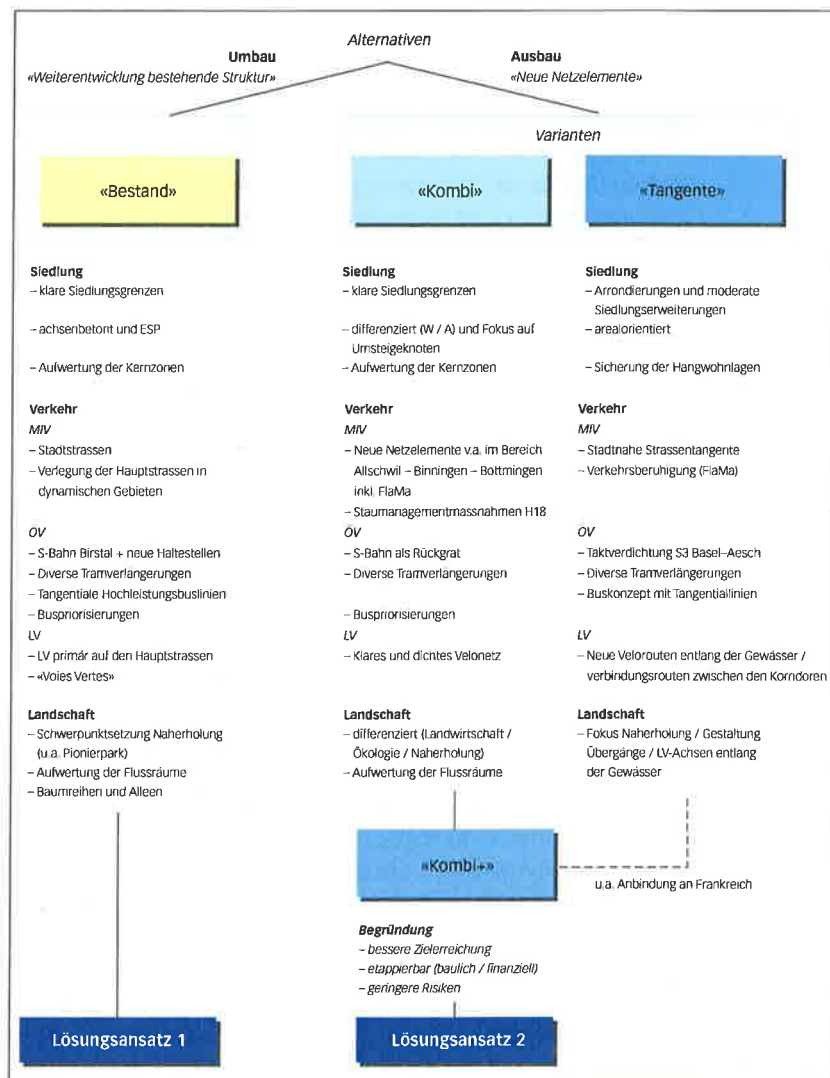
«Ausbau: Neue Netzelemente»

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

	«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>OV</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, Metzlerien-Burg, Aitkirch) 	<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 <ul style="list-style-type: none"> – 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
<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
<i>ÖV – Bus</i>	U-ÖV-5	Dorenbach–Bottmingen: Neue städtische Hauptstrasse						
	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, Metzlerlen-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 Bottmingen				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 gesamthaft 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-Bottmingen 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 Bottmingen / 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-Planungsperimeters 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 Planungssperimeters ELBA

In den Schnittstellenräumen zu ELBA – ausserhalb des Planungssperimeters – 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	Bruttogeschossfläche
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 Metzleren-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 Binninger-/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	–	–	→ Separater Prozess im Zusammenhang mit nächsten GLA ÖV (Angebotsplanung)	–
	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.	–

Gesamtverkehr	G-GV-1	Einrichten einer Mobilitätsfachstelle	–	–	Klärung für einen möglichen Pilotbetrieb in separaten Planungsprozess	–
Siedlung	G-S-1	Siedlungsbegrenzung	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 Ausrichtung der zukünftigen Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung – Festsetzung des Siedlungsgebiets – Vorgaben für die Erweiterung/Redimensionierung des Siedlungsgebiets – Vorgaben zur baulichen Dichte oder Bevölkerungsdichte	–	→ separater Planungsprozess vorgesehen	–
	G-S-2	Transformationsgebiete / Verdichtungsgebiete	Die Gemeinden der Siedlungsentwicklungsachsen bezeichnen in Abstimmungen 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 - minimale und maximale Nutzungsmasse fest. Gleichzeitig bezeichnen sie diejenigen Gebiete, die nicht verdichtet werden sollen.	–	→ separater Planungsprozess vorgesehen	–
	G-S-3	Aufwertung Kernzonen und Quartierzentren	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 landschaftsgebundener Naherholung in Landschaftsplanung	Der Regierungsrat unterbreitet dem Landrat innert 2 Jahren nach Inkrafttreten der RPG-Revision vom 3. März 2013 eine Richtplananpassung zur langfristigen Sicherung und Aufwertung der landschaftsgebundenen Naherholung im agglomerationsnahen Landschaftsraum.	–	→ separater Planungsprozess vorgesehen	–
«Umbau»						
MIV	U-MIV-1	Münchenstein / Arlesheim, Verlegung städtische Hauptverkehrsstrasse (Kantonsstrasse) ins Tal	Der Kanton erarbeitet in Zusammenarbeit mit den Gemeinden Münchenstein und Arlesheim eine Vorstudie zum Ausbau der Talstrasse und Tramstrasse und zum Abschnitt Widenhof–Dornachbrugg. Die Gemeinden Münchenstein und Arlesheim entwickeln in Abstimmung mit der städtischen Hauptverkehrsstrasse ein städtebauliches Entwicklungskonzept.	VO (MIV-Korridor)	–	Kredit für Vorstudie (Machbarkeitsstudie, BGK, städtebauliches Leitbild, Konzept Verkehrsberuhigung 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 Böttingen) 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	Arlenheim, 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–Böttingen: Neue städtische Hauptstrasse	Der Kanton erarbeitet für den Abschnitt Dorenbach - Böttingen 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 Regionalsystem (Buslinie Neuwiller, Schönenbuch, Pfeffingen, Hofstetten, Metzerlen-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 Netzwerkelemente 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	-	-	-

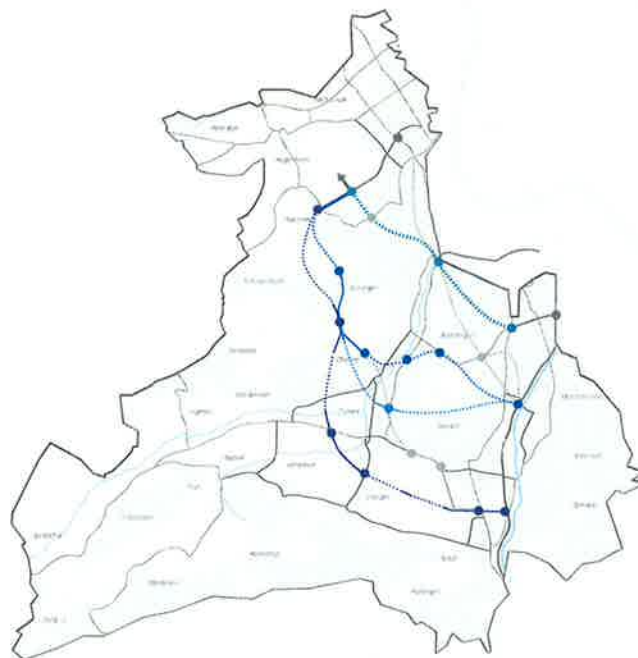
RP: Kantonaler Richtplan; VO: Vororientierung; ZE: Zwischenergebnis; FS: Festsetzung

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.

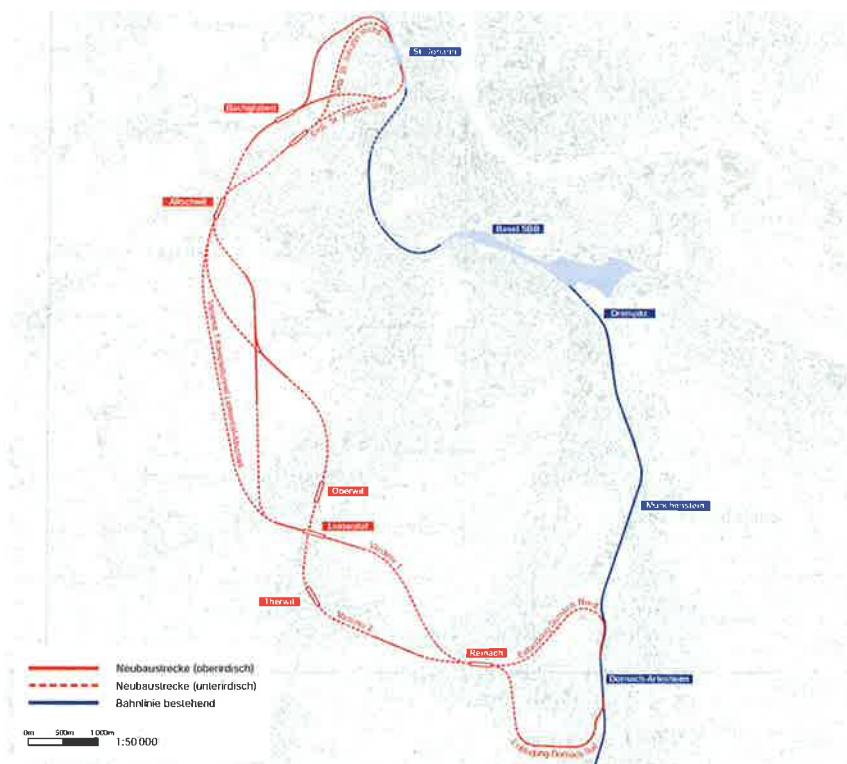
GRUNDOVARIANTEN			
Shuttle	Ring	Integration	Rückgrat
			
<ul style="list-style-type: none"> › unverknüpfte Schienenverbindung zwischen Dornach-Arllesheim und St. Johann › keine Nutzung bestehender Infrastrukturen › neue Strecke im ELBA-Raum via Reinach und Allschwil 	<ul style="list-style-type: none"> › 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:

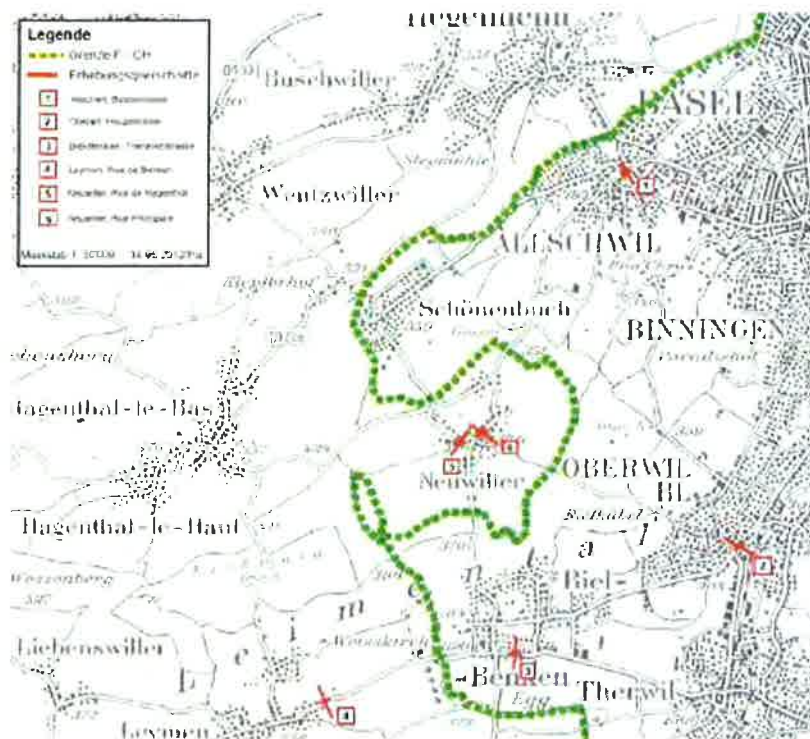
- Es besteht keine ausreichende Nachfrage zur Begründung einer tangentialen ÖV-Verbindung über den Gesamtperimeter.
- Eine Radialentlastung (möglicher Hauptzweck) ist weder aus der Sicht der Nachfrage noch aus der Sicht der Reisezeitersparnisse absehbar.
- Bezüglich Netzgedanken ergeben sich keine Vorteile 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 Neuwiler schlägt das Team ein Fahrverbot in den Hauptverkehrszeiten vor und für die Ortsdurchfahrt Neuwiler 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.

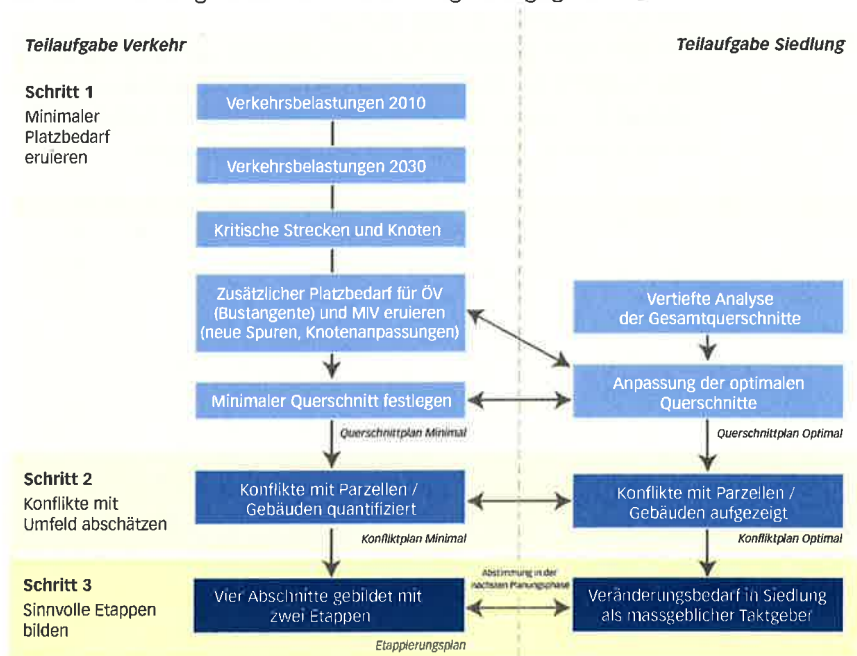
Von verschiedener Seite wird bezweifelt, dass diese Strategie umsetzbar ist. Aus diesem Grund hat die politische Projektsteuerung ELBA am 15. November 2012 der Projektleitung den Auftrag erteilt, die Machbarkeit dieses Konzepts zu prüfen.

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 Eigentrassée (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 Binneringerstrasse 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 Baukonzept 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 Gebietseentwicklungen, 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:

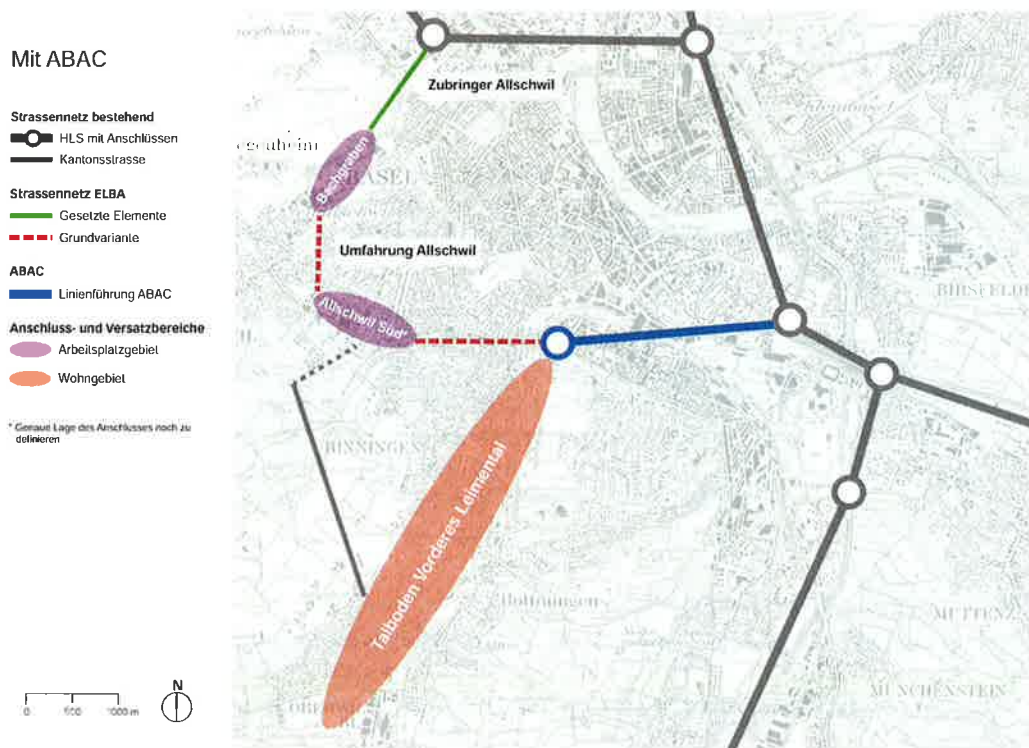
- Anpassung des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG)
- Definition von Strategien über die Siedlungsentwicklung (Innenentwicklung, Schwerpunkte, Handlungsräume, Grenzen)
- frühzeitige Gestaltung des Wandels (agieren statt reagieren)
- bessere Abstimmung zwischen Raumentwicklung und Verkehr
-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

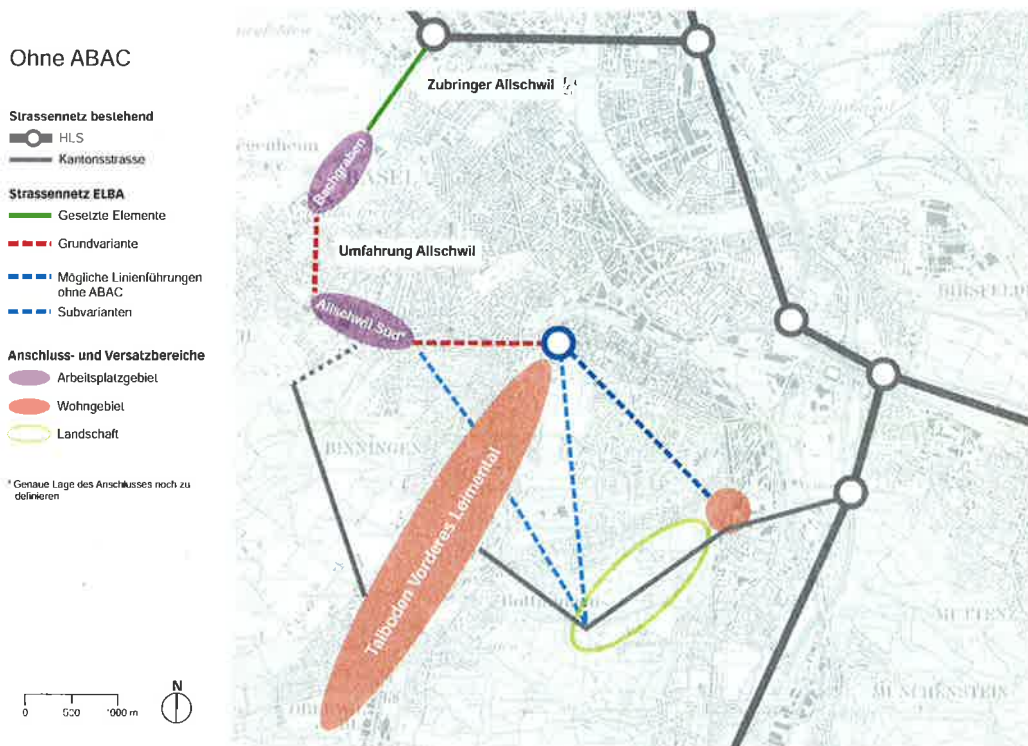


Lösung ohne ABAC

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

<i>Ausgangslage / Auftrag</i>	<p>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.</p>
<i>Zielsetzung</i>	<p>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.</p>
<i>Vorgehen</i>	<p>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.</p>
<i>Ergebnisse</i>	<p>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.</p> <p>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.</p>

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.

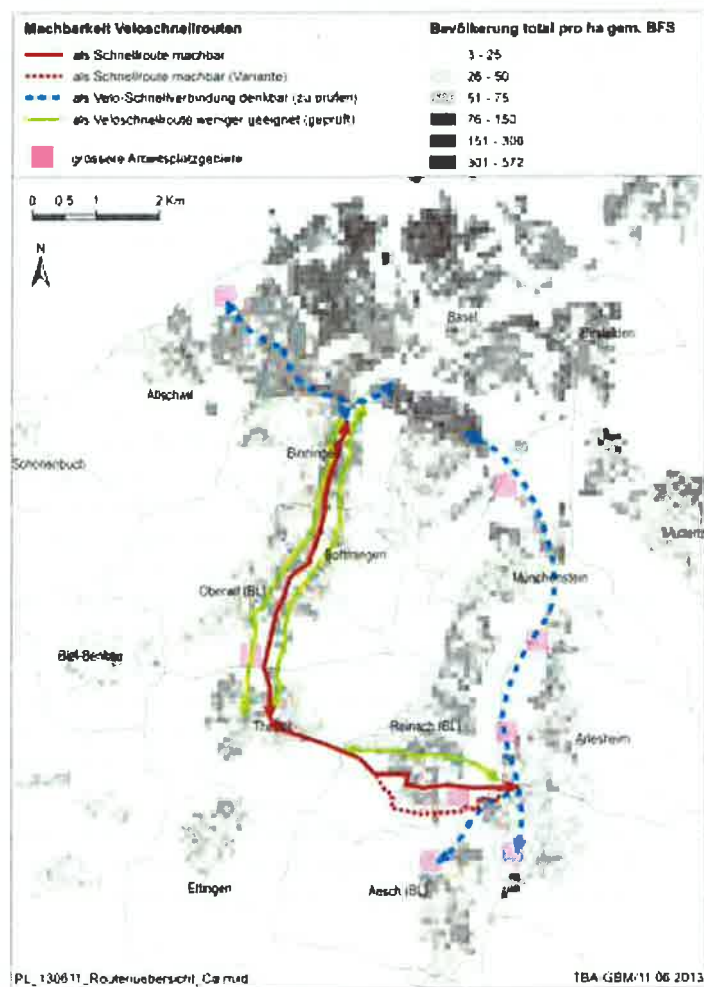
Korridor Therwil – Dornach

- 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 (Entwicklungssachse 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.

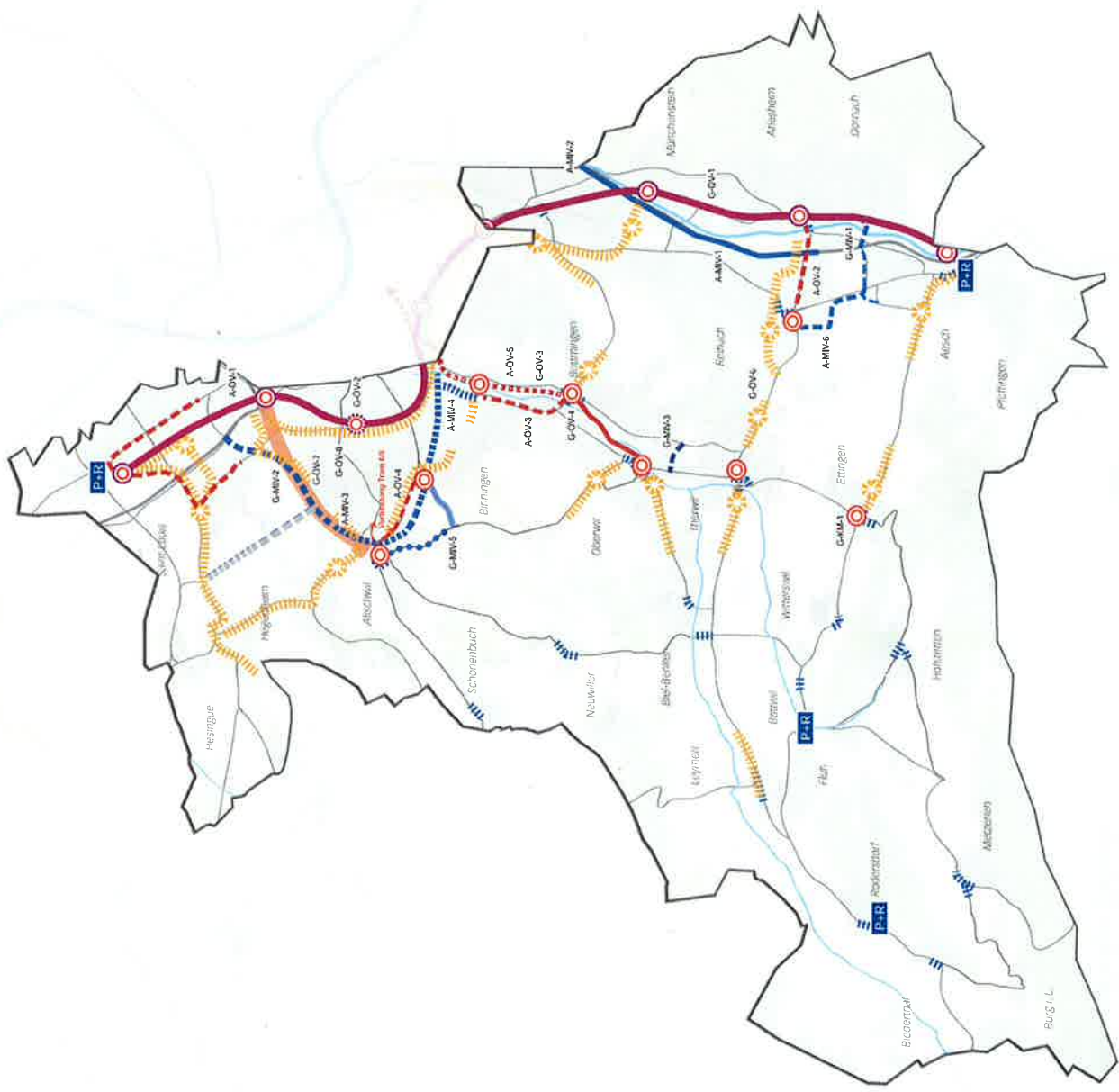
Netzkonzept Veloschnellrouten ELBA



Ausbau: Massnahmen Verkehr

KRIP

MIV	
X	Anpassung / Ausbau Strassennetz
X	Neue Netzelemente (oberirdisch / unterirdisch)
X	Verkehrsberuhigung (G-FVZ)
	Rückstufung Strasse
ÖV	
X	Stärkung / Anpassung S-Bahnlinie
	Neue S-Bahn-Haltestellen
X	Stärkung Tramlinie / Beschleunigung Tram
X	Neue/Verlängerung Tramlinie / Neue Haltestelle
X	Tiefenerlegung Tram
(X)	Stärkung / Anpassung Buslinie
	Neue Buslinie
	ÖV-Priorisierung / Entflechtung MV/ÖV (G-ÖV-6)
Kombinierte Mobilität	
(X)	Neue bzw. Erweiterung bestehender P+R-Anlagen
(X)	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.