



Bau- und Umweltschutzdirektion
Kanton Basel-Landschaft

Tiefbauamt

Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil
Synthesebericht, 1. Teilbericht

Mitwirkungsbericht

23. November 2012

Einleitung	3
Eingegangene Stellungnahmen.....	3
Zusammenfassung	4
Anzustrebende Stossrichtung, Alternative und Anpassungen	8
Gesamtkonzept «Kombi»	12
Gesamtkonzept «Tangente»	20
Gesamtkonzept «Bestand»	28
Beurteilung und Würdigung der Arbeiten	34
Stellungnahmen von Privaten	47

Einleitung

Die Mitwirkung zum «Synthesebericht: 1. Teilbericht, Provisorische Fassung für die Mitwirkung» dauerte vom 22. August bis Ende September 2012. Parallel zur Mitwirkung über den Synthesebericht des Begleitgremiums wurde an sieben Orten Ausstellungen (Allschwil, Dornach, Hofstetten-Flüh, Liestal, Reinach, Saint-Louis, Therwil) über die Resultate der Testplanung durchgeführt. Im Internet wurden umfassende Unterlagen (inkl. Auszug des Syntheseberichts, Kapitel 6 und 7) zur Verfügung gestellt und eine Online-Konsultation (E-Partizipation) über die Schlüsselfragen sowie die vorgeschlagenen Massnahmen durchgeführt. Die Rückmeldungen aus der Online-Konsultation werden in einem separaten Bericht ausgewertet und dokumentiert. Im Verlauf der Mitwirkung wurde diverse Informationsanlässe mit anschliessender Diskussion durchgeführt. Für die Öffentlichkeit wurden vier Führungen mit anschliessender Diskussion bei den Ausstellungen durchgeführt. Die organisierte Öffentlichkeit bzw. politische Gremien wurden an insgesamt neun separaten Anlässen über die Resultate der Testplanung orientiert.

Nachfolgend sind alle schriftlich eingegangenen Mitwirkungseingaben der Gemeinden, ComCom, TU und Verbände aufgeführt:

Eingegangene Stellungnahmen

Gemeinden

- Aesch	G-1
- Allschwil	G-2
- Binningen	G-3
- Münchenstein	G-4
- Oberwil	G-5
- Reinach	G-6
- Therwil	G-7
- Hégenheim	G-8

ComCom

- ComCom3F	C-1
------------	-----

Transportunternehmungen

- BLT	TU-1
- SBB Infrastruktur	TU-2

Institutionen / Verbände

- Grüne Baselland	IV-1
- Pro Natura Baselland	IV-2
- Natur- und Vogelschutzverein Oberwil	IV-3
- Verkehrskommission Leimental (VKL)	IV-4
- Verkehrsliga beider Basel	IV-5

Die Stellungnahmen von Privaten finden sich auf den Seiten 47–49.

Zusammenfassung

An der Mitwirkung beteiligten sich 8 Gemeinden, die ComCom3F, 2 Transportunternehmungen und 5 Institutionen bzw. Verbände. Am Schluss des vorliegenden Mitwirkungsberichts sind auch die Stellungnahmen von Privatpersonen aufgeführt.

Es kann festgehalten werden, dass die Gemeinden, welche mitgewirkt haben, grösstenteils das Konzept «**Kombi**» oder das Konzept «**Tangente**» bevorzugen.

Schlüsselthemen/-bemerkungen

Siedlung

- Die Siedlungsentwicklung im bestehenden Siedlungsgebiet («Kombi» und «Bestand») wird grundsätzlich befürwortet. Es wird jedoch bezweifelt, ob das prognostizierte Wachstum vollumfänglich in den bestehenden Baugebieten aufgefangen werden kann. Insbesondere in stadtnahen Gebieten sollen längerfristig allenfalls auch Arrondierungen vorgenommen werden können.
- Verdichtungen im bestehenden Siedlungsgebiet werden im Grundsatz begrüsst. Die Verdichtung beispielsweise von Kernzonen wird jedoch in Frage gestellt. Zudem wird die Trennung zwischen städtischen und ländlichen Verdichtungsformen hinterfragt.
- Es besteht die Meinung, dass publikumsintensive Einrichtungen im Gebiet Mühlematt aus verkehrstechnischen Gründen nicht mehr weiter gefördert werden sollten.
- Im Grundsatz soll die Massnahme «Transformationsgebiete» weiter verfolgt werden («Bestand»).
- Die Verdichtungsgebiete entlang von städtischen Hauptstrassen werden z.T. als richtig jedoch als schwierig bzw. als nicht umsetzbar beurteilt («Bestand»).

Bemerkungen / Empfehlungen

- Ziel ist es, dass die künftige Siedlungsentwicklung möglichst im bestehenden Siedlungsgebiet stattfindet. Diese Zielsetzung ist auch im Kantonalen Richtplan festgehalten. Es wird sich zeigen, inwieweit das Wachstum im bestehenden Baugebiet untergebracht werden kann. Sofern ein Bedarf nachgewiesen werden kann und eine gute ÖV-Erschliessung vorhanden ist, sind Siedlungserweiterungen gemäss kantonalem Richtplan weiterhin möglich.
- In den Kernzonen von ländlicheren Gemeinden ist ein grosses Innenentwicklungspotenzial (grosse Volumen, Ökonomiegebäude) vorhanden, das durch Ausbau besser genutzt werden kann. Die Verdichtung von Kernzonen durch Siedlungserneuerungsmassnahmen (Abbruch und dichter Wiederaufbau) hat aus Sicht Kanton keine Priorität. Diese liegt bei den ÖV-Haltestellen. Im Einzelfall kann es aber zu Zielkonflikten in Kernzonen (Ortsbilderhaltung - Verdichtung) kommen. Diese sind durch die Gemeinden zu bearbeiten.
- Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Das Gebiet Mühlematt ist nicht im kantonalen Richtplan und soll - aus fachlicher Sicht - dort auch nicht als verkehrsintensive Einrichtung bezeichnet werden.
- Das ist so vorgesehen.
- Verdichtungsgebiete entlang von städtischen Hauptstrassen wie im Konzept «Bestand» vorgeschlagen sind umsetzbar, wenn dies politisch gewünscht wird. Ist dies der Fall können entsprechende erforderliche Instrumente zur Umsetzung in Kraft gesetzt werden. Entlang einiger Strassenabschnitte im Planungssperimeter findet diese Entwicklung bereits heute statt. **Wie das Konzept «Bestand» bezüglich Verdichtungsgebiete entlang städtischer Hauptstrassen umgesetzt werden kann bzw. welche Anpassungen der rechtlichen Grundlagen dafür notwendig sind, soll im Rahmen der nächsten Phase näher aufgezeigt werden. Die Risiken in Bezug auf Machbarkeit sind zu reduzieren und eine ausgewogene, schrittweise Umsetzung ist aufzuzeigen.**

Verkehr

MIV

- Der Ausbau der H18 (Staumanagementmassnahmen) wird unterstützt («Kombi»).
- Der Vollanschluss Aesch und die neue Birsbrücke bzw. der Anschluss Dornach werden als sinnvoll und notwendig erachtet.
- Der Autobahnzubringer Allschwil wird begrüsst.
- Es besteht die Meinung, dass eine Umfahrung Allschwil wenig Sinn macht, wenn nicht gesagt werden kann, wie der Verkehr am anderen Ende abgenommen wird. Betreffend der Lage des Portals und der Verkehrsführung parallel zur Binningerstrasse bis zum Portal des Tunnels Binningen bestehen zudem grosse Bedenken.
- Tunnel Binningen: Bezüglich des Portals auf der Allschwiler Seite bestehen Bedenken: Der Endpunkt des Tunnels liegt am falschen Ort. Einerseits ist die Verkehrsabnahme nicht gewährleistet, andererseits wird der Möglichkeit, dass der Gundelitunnel realisiert wird, nicht Rechnung getragen.
Der Nutzen des Tunnels in der dargelegten Form ist fragwürdig. Der Tunnel bringt Mehrverkehr auf die heute schon stark befahrene Achse Bottmingen – Binningen. Bei einer direkten Anbindung an die Tunnelumfahrung Gundeldingen oder an den Autobahnzubringer in Münchenstein könnte der Tunnel aber durchaus zweckdienlich sein.
- Eine stadtnahe Tangente wird generell begrüsst. Vorgeschlagen wird u.a. ein zusätzlicher Zugangspunkt im Gebiet Wanderstrasse/Im Langen Loh.
- Eine Verbindung D105 (Frankreich) / Allschwil (Route des Carrières) soll weiterverfolgt werden («Tangente»). Dies wird u.a. auch von der ComCom3F gefordert.
- *Hinweis:* Der Titel der Massnahme kann falsch verstanden werden. Die Massnahme(n) sind genauer zu definieren. Es wird heute davon ausgegangen, dass es in einem ersten Schritt vor allem darum geht, die Kapazitäten der H18 an den Anschlüssen (Knoten) anzupassen.
- Diese beiden Projekte sind im Agglomerationsprogramm Basel (A- und B-Liste) enthalten und richtplanerisch bereits gesichert.
- Diese Massnahme wird auch wenn mit unterschiedlichen Ausprägungen in allen drei Gesamtkonzepten aus der Testplanung vorgeschlagen. **Diese Massnahme soll in der nächsten Phase weiterverfolgt werden.**
- **In der weiteren Bearbeitung wird die Lage von möglichen Anschlüssen im Raum Binningen / Dorenbach genauer zu untersuchen sein.** Hinweis: Im Konzept Portoferraio ist eine Erstellung eines Tunnels Binningen und einer Umfahrung Allschwil erst in späteren Entwicklungsetappen der Siedlung (Allschwil-Süd / Binningen-Bottmingen) angedacht. Zweck der Tunnels ist neben der Entlastung der heutigen Strassenachsen im Siedlungsgebiet insbesondere die Aufnahme des zusätzlichen Verkehrs, welcher durch die Siedlungsentwicklung entstehen könnte.
- vgl. Ausführungen von vorhin. Bei einer Weiterbearbeitung eines Tunnels Binningen ist die Anschlussnähe zu Bottmingen (Achse Bottmingen - Münchenstein) und mögliche unerwünschte Verlagerungseffekte zu beachten.
- Im Rahmen der Untersuchungen von verschiedenen Strassentangenten wurde ein Anschluss im Raum Wanderstrasse / Kirche (Baslerstrasse, Allschwil) geprüft, jedoch wegen diverser negativer Effekte (Städtebau, Anschluss in Wohngebiet, etc.) nicht weiter verfolgt.
- **In der Weiterbearbeitung wird für den Raum Frankreich mit einem zukünftigen Zustand gearbeitet, welcher eine Route des Carrières vorsieht.** Die Zielsetzungen, Randbedingungen und mögliche Auswirkungen einer Route des Carrières und deren Abstimmung mit den anderen Verkehrsträgern sind zu präzisieren.

- Es besteht die Meinung, dass FlaMa zu den neuen Netzelementen (zwingend) erforderlich sind. Verkehrsberuhigungsmassnahmen müssen jedoch mit dem ÖV abgestimmt werden.
- Tempo 30-Zonen werden grundsätzlich unterstützt. Es wird jedoch auf verschiedene Probleme hingewiesen (u.a. „Behinderung“ des ÖV, T30 auf Kantonsstrassen).
- Bei der Weiterentwicklung der Massnahmen wird dies entsprechend berücksichtigt.
- Bei den verschiedenen Planungen von Verkehrsberuhigungsmassnahmen ist immer eine Interessenabwägung vorzunehmen. Der Einsatz solcher Massnahmen muss in einer Gesamtbetrachtung eingebunden sein.

ÖV

- Eine innerstädtische S-Bahnlinie von Aesch bis nach Frankreich wird im Grundsatz unterstützt («Kombi»). Eine solche Massnahme bringt jedoch Konflikte auf der Elsässerbahn mit sich. Eine Koordination mit dem Projekt Herzstück ist notwendig.
- Die Stärkung S-Bahn im Birseck wird im Grundsatz unterstützt («Bestand»).
- Tramverlängerungen werden mehrheitlich als sinnvoll beurteilt. Insbesondere in Frage gestellt werden die Verlängerung der Tramlinie 2 («Kombi»), die Tramverlängerung nach Pfeffingen («Tangente»), die Verlängerung der Tramlinie 8 («Tangente») und z.T. diejenige zum Bahnhof Aesch («Kombi»).
- Mit Ausnahme von Oberwil begrüssen die Gemeinden, welche an der Mitwirkung teilgenommen haben, eine Tieferlegung des Regiotrams. Es wird jedoch auf die hohen Kosten hingewiesen. Zudem ist bei dieser Massnahme eine Abstimmung mit dem DS-Ausbau Spiesshöfli notwendig.
- Die Tramverbindung Reinach – Dornach wird als interessanter Ansatz beurteilt («Kombi»).
- Expresstrams werden vielfach begrüsst (v.a. im Leimental). Es wird jedoch auf die Probleme bei der konkreten Umsetzung hingewiesen. Zudem wird teilweise ein schlechtes K/N-Verhältnis befürchtet. Die Beschleunigung der Tramlinie 10 («Bestand») ist eher umstritten (u.a. Aufhebung / neue Haltestellen).
- Der Tramtunnel Brunderholz ist umstritten.
- Das tangentielle Buskonzept wird grundsätzlich befürwortet. Es wird jedoch bei mehreren Linien hingewiesen, dass sie noch detailliert u.a. auf ihre Wirkung zu untersuchen sind.
- Die Hochleistungsbuslinie 64 wird mehrfach begrüsst.
- Die **Konflikte** auf der Elsässerbahn wurden auch im Zusatzauftrag zur S-Bahn-Tangente aufgezeigt. Diese **müssen im Rahmen der weiteren Planungen berücksichtigt werden. Eine Koordination mit dem Projekt Herzstück muss ebenfalls stattfinden.**
- Eine **Stärkung der S-Bahn** wird im Rahmen der nächsten Phase geprüft.
- Die vorgeschlagenen Tramlinien sind noch einer Zweckmässigkeitsbeurteilung zu unterziehen.
- Die Tieferlegung des Regiotrams soll gemäss Testplanung («Kombi»), im Zusammenhang der verstärkten Entwicklung des Raums Bottmingen – Binningen mit dem Horizont 2050 erfolgen und ist auch eine städtebauliche Massnahme. Eine sinnvolle Etappierung und Zweckmässigkeit sind im weiteren Vorgehen noch zu untersuchen.
- **Eine solche Tramverbindung soll in einer nächsten Phase vertieft geprüft werden und in ein öV-Konzept Birseck-Süd einzubetten.**
- In einer nächsten Phase sind die Auswirkungen und die Machbarkeit dieser Massnahmen genauer zu prüfen.
- Die Massnahme hat einen ähnlichen Zweck, wie die Tieferlegung des Regiotrams. Diese beiden Massnahmen gilt es in einem nächsten Schritt zu vergleichen (ggf. an Hand einer Zweckmässigkeitsbeurteilung) und eine Prioritätensetzung vorzunehmen.
- Die Zweckmässigkeit der verschiedenen Buslinien ist im Rahmen der nächsten Phase genauer zu untersuchen.
- Der Ansatz ist genauer auf Machbarkeit und die notwendigen Schritte für eine erste Etappe untersucht werden müssen.

- Unter anderem der Ausbau der Langmattstrasse ist jedoch politisch sehr umstritten.

Landschaft

- Es wird beantragt, innerhalb von ELBA ein ökologisches Vernetzungskonzept zu erarbeiten und zu realisieren. Diesem sollen sowohl im Rahmen der Planung als auch der Realisierung 10% der Finanzen von ELBA zufließen.

Grundsatzfragen

- Wie soll auf die Gundeli-Umfahrung reagiert werden?
- Einsatz des GVM (Gesamtverkehrsmodell) beim weiteren Vorgehen

Koordinationsbedarf

- Es besteht Koordinationsbedarf u.a. mit dem Projekt Herzstück, mit dem Projekt C14, Tramnetzes 2020 und SCOT.

- **Unmittelbar in der nächsten Phase sind die Notwendigkeit der Massnahme für die Umsetzung der Stossrichtung sowie die Auswirkungen zu prüfen.**

- Im Rahmen des Aktionsprogramms wird geprüft, wie eine ökologische Vernetzung (Konzept, Umsetzung, Finanzierungsmodalitäten) auf regionaler Ebene weiterentwickelt werden kann. Grundsätzlich ist anzufügen, dass der Auftrag zur flächendeckenden Erarbeitung eines grossräumigen Vernetzungskonzepts bereits im kantonalen Richtplan enthalten ist (L 3.1, Planungsanweisung e).

- Der Grundsatzentscheid, ob die Gundeldinger-Umfahrung weiterverfolgt wird oder nicht, wird im Kanton Basel-Stadt gefällt. **Im Grundsatz müssen die Lösungen in ELBA aufzeigen, wie mit einem Zustand mit und ohne Gundeldinger-Umfahrung umgegangen wird.**
- Der Einsatz des GVMs für die Bewertung der gesamten Stossrichtungen wird auch aufgrund der aktuellen Bearbeitungsstufe (Konzept) kaum neue Erkenntnisse liefern. Ggf. ist bei punktuellen Fragestellungen (thematisch Vertiefungen), wie sie z. B. bereits für den Zusatzauftrag Strassen erfolgt sind, der Einsatz des GVMs zweckmässig.

- Basierend auf den Resultaten von ELBA, C14 und insbesondere der Vorgabe SCOT wird für den französischen Raum im Nordwesten des ELBA-Planungsperimeters ein Zukunftsszenario angenommen. Auch die Resultate aus der Tramnetzstudie 2020 werden in der nächsten Phase (Erstellung Aktionsprogramm) in die Planung ELBA einfließen müssen.

Anzustrebende Stossrichtung, Alternative und Anpassungen

Kernaussagen		Antwort
«Angestrebte Stossrichtung»		
<i>Stossrichtung und Alternative</i>		
G-1	<ul style="list-style-type: none"> - Der Gemeinderat empfiehlt die Varianten «Kombi und Tangente» zur Weiterbearbeitung. - Das Konzept «Kombi» legt mit der neuen innerstädtischen S-Bahnlinie und dem Ausbau der H18 entwicklungsfähige Schwerpunkte fest. Massnahmen wie der Tunnel Binningen und das Tieferlegen des Regiotrams sind sehr wünschenswert, in der Umsetzung jedoch relativ teuer. - Die investitionsstarken Projekte wie eine stadtnahe Strassentangente sind Reaktionen auf die zu erwartenden Verkehrsströme. Das Konzept berücksichtigt ein mögliches Wachstum. Clusterbildungen in den Gewerbe- und Industriezonen sind für die Gemeinde Aesch zu risikoreich. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen. Aufgrund der Beurteilung der drei Gesamtkonzepte sollen dem Landrat die Konzepte «Kombi+» (Ausbau) und «Bestand» (Umbau) vorgelegt werden. Die verschiedenen vorgeschlagenen Strassenelemente des Konzepts «Kombi» können als neue tangentielle Verbindung angesehen werden. Im Rahmen des Aktionsprogramms Ende 2012/anfangs 2013 ist zu prüfen, inwieweit die einzelnen lokalen Strassenelemente zu einer durchgehenden Strasse zusammengefügt werden können und sollen (→ Kombi+). - Einschätzung betreffend Kosten wird geteilt.
G-2	<ul style="list-style-type: none"> - Der Synthesebericht stellt eine gute Übersicht der drei verschiedenen Gesamtkonzepte dar und fasst die wesentlichsten Punkte aus den einzelnen Berichten der Projektteams vollständig und gut zusammen. - In Kenntnis der Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken der drei Lösungsansätze soll die Stossrichtung «Tangente» angestrebt werden. Als Alternative sehen wir dazu das Gesamtkonzept «Kombi». Das Gesamtkonzept "Tangente" stellt ein ausgewogenes Massnahmenbündel der drei verschiedenen Verkehrsträger ÖV, MIV und LV dar. Die vorgeschlagenen Massnahmen sind verhältnismässig und realistisch und damit auch umsetzbar. - Visionäre Gedanken, wie sie v.a. das Konzept «Bestand» enthalten, erscheinen zwar verlockend, sind aber in der Praxis nicht umsetzbar. Die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Massnahmen ist zudem umstritten. Das Konzept enthält keinen "Quantensprung" und wird daher kaum die künftigen Verkehrsaufkommen bewältigen können. Aus diesen Gründen ist dieses Gesamtkonzept aus der weiteren Bearbeitung auszuschliessen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen. - Wird zur Kenntnis genommen. Aufgrund der Beurteilung der drei Gesamtkonzepte sollen dem Landrat die Konzepte «Kombi+» (Ausbau) und «Bestand» (Umbau) vorgelegt werden. Die verschiedenen vorgeschlagenen Strassenelemente des Konzepts «Kombi» können als neue tangentielle Verbindung angesehen werden. Im Rahmen des Aktionsprogramms Ende 2012/anfangs 2013 ist zu prüfen, inwieweit die einzelnen lokalen Strassenelemente zu einer durchgehenden Strasse zusammengefügt werden können und sollen (→ Kombi+). - Das Gesamtkonzept «Bestand» soll weiterbearbeitet werden, weil dieses konzeptionell sehr konsistent ist und eine Alternative dahingehend darstellt, dass es für die regionale Verkehrsinfrastruktur keinen klaren verkehrlichen Quantensprung für notwendig erachtet. Der Quantensprung liegt eher im städtebaulichen Bereich sowie und in Bezug auf das Mobilitätsverhalten.
G-3	<ul style="list-style-type: none"> - Ganz grundsätzlich wird bei allen drei Stossrichtungen der besonderen Lage von Binningen als wichtiger Verkehrsknotenpunkt nach Basel und ins Leimental keine oder zu wenig Beachtung geschenkt. Für diesen «Flaschenhals» Binningen werden keine nachhaltigen Lösungen getroffen. Auch bringt die Situation, dass Binningen am Rande des Planungssperimeters liegt, v.a. mit dem geplanten Gundelitunnel, zusätzliche Nachteile mit sich. - Basierend auf dem Ist-Zustand und den angenommenen Entwicklungsszenarien soll die Stossrichtung «Tangente» modifiziert mit Teilen der Stossrichtung «Kombi» als langfristig anzustrebendes Konzept und Massnahmen an. Die Stossrichtung «Bestand» ist zu wenig vorausschauend, da die Massnahmen einen Planungshorizont nur bis 2030 aufweisen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Alle drei Konzepte schlagen beispielsweise eine Stärkung des ÖV im Vorderen Leimental vor. Das Konzept «Kombi» sieht u.a. im Bereich Binningen ein neues unterirdisches Strassennetzelement vor. Der Grundsatzentscheid, ob die Gundeldinger-Umfahrung weiterverfolgt wird oder nicht, wird im Kanton Basel-Stadt gefällt. Im Grundsatz müssen die Lösungen in ELBA aufzeigen, wie mit einem Zustand mit und ohne Gundeldinger-Umfahrung umgegangen wird. - Wird zur Kenntnis genommen. Aufgrund der Beurteilung der drei Gesamtkonzepte sollen dem Landrat die Konzepte «Kombi+» (Ausbau) und «Bestand» (Umbau) vorgelegt werden. Die verschiedenen vorgeschlagenen Strassenelemente des Konzepts «Kombi» können als neue tangentielle Verbindung angesehen werden. Im Rahmen des Aktionsprogramms Ende 2012/anfangs 2013 ist zu prüfen, inwieweit die einzelnen lokalen Strassenelemente zu einer durchgehenden Strasse zusammengefügt werden

Kernaussagen «Angestrebte Stossrichtung»	Antwort
<ul style="list-style-type: none"> - Zustimmung zur Kenntnis genommen wird, dass bei allen drei Stossrichtungen der Landschaft und der Aufwertung der Landschaft grosses Gewicht beigemessen wird. - Mit den Stossrichtungen «Tangente» und «Kombi», welche nachhaltige Lösungen für das vordere Leimental bedeuten würden, macht es keinen Sinn, die Südumfahrung wie auch die S-Bahn-Tangente weiterzuverfolgen. 	<p>können und sollen (→ Kombi+). Das Gesamtkonzept «Bestand» soll weiterbearbeitet werden, weil dieses konzeptionell sehr konsistent ist und eine Alternative dahingehend darstellt, dass es für die regionale Verkehrsinfrastruktur keinen klaren verkehrlichen Quantensprung für notwendig erachtet. Der Quantensprung liegt eher im städtebaulichen Bereich sowie und in Bezug auf das Mobilitätsverhalten.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen. - Einschätzung betr. Südumfahrung und S-Bahn-Tangente wird geteilt.
<p>G-5 - Keine Bemerkungen.</p>	<p>- Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>G-7 Wir empfehlen die beiden Stossrichtungen «Tangente» und «Bestand» weiter zu verfolgen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Therwil ist mit der Ortsdurchfahrt Bahnhofstrasse, der strassenquerenden BLT-Linie 10 und dem ÖV-Knotenpunkt beim Bahnhof von der Entwicklung im ELBA-Gebiet stark betroffen. - Wir begrüßen eine Begrenzung des Siedlungsgebietes und möchten den Grüngürtel im Osten, Süden und Westen von Therwil unbedingt erhalten. Ausser im Gebiet Känelrain, wo noch ein Gebiet als Bauland vorgesehen ist (Beschluss aus den 80er Jahren), soll in Therwil kein neues Bauland in den nächsten 20 bis 40 Jahren eingezont werden. - Im Bereich Verkehr ist Therwil mit der Tangentiallinie durchs Dorf und dem Knotenpunkt ÖV stark belastet. Um die Bahnhofstrasse vom Durchgangsverkehr zu entlasten, ist neben der Attraktivitätssteigerung im ÖV (Buslinie 64) eine Öffnung der Langmattstrasse für uns unabdingbar. P+R-Anlagen sind nicht in den Kernzonen sondern in die Peripherie zu legen. - Mit einem Naherholungsgebiet Birsigpark, würde die Gemeinde eine äusserst positive landschaftliche Aufwertung erhalten. - In Abwägung der Vor- und Nachteile kommt für uns die Südumfahrung auf dem herkömmlichen Trasse nicht in Frage. Der Eingriff in die Landschaft mit den beiden Anschlüssen und der damit verbundene Druck auf die Siedlungsentwicklung wären zu gross. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen. Aufgrund der Beurteilung der drei Gesamtkonzepte sollen dem Landrat die Konzepte «Kombi+» (Ausbau) und «Bestand» (Umbau) vorgelegt werden. Die verschiedenen vorgeschlagenen Strassenelemente des Konzepts «Kombi» können als neue tangentielle Verbindung angesehen werden. Im Rahmen des Aktionsprogramms Ende 2012/anfangs 2013 ist zu prüfen, inwieweit die einzelnen lokalen Strassenelemente zu einer durchgehenden Strasse zusammengefügt werden können und sollen (→ Kombi+). - Einschätzung wird geteilt. - Wird zur Kenntnis genommen. - Die Öffnung der Langmattstrasse ist im Konzept «Bestand» enthalten. P+R-Anlagen sollen bei ÖV-Haltestellen möglichst entfernt vom Stadtgebiet angeordnet werden (vgl. Ansatz Agglomerationsprogramm Basel). - Wird zur Kenntnis genommen. - Einschätzung wird geteilt.
<p>G-8 - Aus unserer Sicht weist das Konzept «Bestand» des Planungsteams «Metron Verkehrsplanung / HHF» die sachdienlichsten Entwicklungsachsen auf, insbesondere was den Verkehr betrifft.</p>	<p>- Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</p>
<p>IV-1, IV-2</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Art wie Interessensorganisationen und die Bevölkerung des Betrachtungsperimeters über das Begleitgremium, die ELBA-Foren und mittels E-Partizipation über den Projektverlauf informiert und in den Meinungsbildungsprozess einbezogen werden, erachten wir als vorbildlich. - Die Kapitel „Ist-Zustand“, „Stärken und Schwächen“ sowie „Konflikte und offenen Fragen“ stellen eine gute Beschreibung und Analyse des Ist-Zustands in Bezug auf Siedlung, Verkehr und Landschaft im Betrachtungsperimeter dar, in der durch den Auftrag gebotenen Tiefe. - Die von den Teams vorgeschlagenen Lösungsansätze, die damit verbundenen Entwicklungsszenarien und offenen Fragen führen uns zum Schluss, dass eine abgestimmte Entwicklung von Siedlung, Verkehr und Landschaft mit einer Bevölkerungsentwicklung bis 2030 beziehungsweise 2050 gemäss Szenario „hoch“ wohl kaum raumverträglich realisierbar ist; dieses Szenario für die Bevölkerungsentwicklung im Betrachtungsperimeter ist folglich nicht anzustreben. - Es wird festgehalten, dass keines der ursprünglich sechs Teams eine Südumfahrung als Lösungsansatz vorschlägt, was sehr begrüsst wird. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird dankend zur Kenntnis genommen. - Wird zur Kenntnis genommen. - Die Szenarien, welche den Teams vorgegeben wurden sind nicht Zielszenarien. Sie dienen u.a. dazu zu beurteilen, ob und wenn ja mit welchen Siedlungswachstum ein Quantensprung im Verkehrsangebot notwendig ist. - Wird zur Kenntnis genommen.

Kernaussagen		Antwort
«Angestrebte Stossrichtung»		
Anpassungen		
G-1, G-5, G-7	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2	<ul style="list-style-type: none"> - Das Konzept "Tangente" ist in der weiteren Bearbeitung bezüglich den folgenden Punkten anzupassen bzw. zu prüfen: <ul style="list-style-type: none"> - Verzicht auf die Verlängerung des Trams Nr. 8 zum Spitzwald und der Tramverlängerung nach Pfeffingen. Allenfalls Prüfen der Verlängerung des Trams Nr. 8 in die Binnigerstrasse. - Zusätzlicher Zugangspunkt an die Strassentangente im Bereich Wanderstrasse / Im langen Loh - Aufnahme der S-Bahn-Haltestelle Morgartenring - Aufzeigen einer Etappierung - Bei der weiteren Bearbeitung der verbleibenden zwei Konzepten empfehlen wir zudem, folgende Abklärungen und Untersuchungen durchzuführen: <ul style="list-style-type: none"> - Nachweis der Auswirkungen der Massnahmen auf das Verkehrsaufkommen bzw. dessen Bewältigung (z.B. mittels GVM). - Berücksichtigung der Auswirkungen des S-Bahn-Herzstücks, des Tramnetzes 2020 und der Ergebnisse aus dem Projekt C14 des Interreg-IV-Programms. - Unabhängige und einheitliche Berechnung der Gesamtkosten. 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Überprüfung dieser Anliegen erfolgt im Rahmen der Entwicklung des Aktionsprogramms Ende 2012/anfangs 2013. - Der Einsatz des GVMs für die Bewertung der gesamten Stossrichtungen wird auch aufgrund der aktuellen Bearbeitungsstufe (Konzept) kaum neue Erkenntnisse liefern. Ggf. ist bei punktuellen Fragestellungen (thematisch Vertiefungen), wie sie z. B. bereits für den Zusatzauftrag Strassen erfolgt sind, zweckmässig sein. - Basierend auf den Resultaten von ELBA, C14 und insbesondere der Vorgabe SCOT wird für den französischen Raum im Nordwesten des ELBA-Planungsperimeters ein Zukunftsszenario angenommen. Auch die Resultate aus der Tramnetzstudie 2020 werden in der nächsten Phase (Erstellung Aktionsprogramm) in die Planung ELBA einfließen. - Die Kosten werden im Rahmen des Aktionsprogramms plausibilisiert und vereinheitlicht.
G-3	<ul style="list-style-type: none"> - Der zentrale Punkt bezüglich Steuerungsmöglichkeit der Entwicklung liegt bei der Siedlung. Diesbezüglich stimmen wir der angestrebten Verdichtung in der Kernagglomeration zu, auf welche alle Varianten setzen. Um das Wachstum ausserhalb der Kernagglomeration und die damit einhergehende unerwünschte Verkehrsentwicklung geeignet zu bremsen, sind Anpassungen bei den kommunalen Zonenplänen unausweichlich. Dies zeigen die im Bericht aufgezeigten Schwachstellen mit zum Teil hohen Baulandreserven im Hinteren Leimental auf. Nur mittels entsprechender Korrekturen ist es möglich, die Verkehrsbelastungen in den Griff zu bekommen. - Die von uns bevorzugte Stossrichtung «Tangente» kann die bestehenden und künftigen MIV-Verkehrsströme Südost bis Südwest langfristig in geeigneter Weise auffangen. V.a. schätzen wir die Situation derart ein, dass die Umfahrung Gundeldingen früher oder später realisiert wird. Deshalb ist bei der Planung der stadtnahen, vorwiegend unterirdischen Strassentangente die entsprechende Anbindung einzuplanen. - Allerdings macht der bei der Stossrichtung «Tangente» vorgeschlagene Tramtunnel Bruderholz keinen Sinn. Demgegenüber halten wir die bei der Stossrichtung «Kombi» geplante Tieferlegung Regiotram für einen ganz wesentlichen Beitrag zur Entflechtung des ÖV und MIV im vorderen Leimental, auch mit grossem Nutzen für die mit dem Durchgangsverkehr stark belastete lokale Bevölkerung. 	<ul style="list-style-type: none"> - Eine Reduktion der rechtskräftigen Bauzonen ist aus verschiedenen Gründen (Bestandesgarantie u.a.) problematisch, muss jedoch geprüft werden. Im Lichte der aktuellen Raumplanungsrevision auf Bundesebene sind jedoch die Kriterien für Neueinzonungen präziser zu formulieren und auf die erwünschte räumliche Entwicklung auszurichten. - Der Grundsatzentscheid, ob die Gundeldinger-Umfahrung weiterverfolgt wird oder nicht, wird im Kanton Basel-Stadt gefällt. Im Grundsatz müssen die Lösungen in ELBA aufzeigen, wie mit einem Zustand mit und ohne Gundeldinger-Umfahrung umgegangen wird. - Grundsätzlich wird diese Einschätzung geteilt, sie muss jedoch vertieft überprüft werden. Diese beiden Massnahmen gilt es in einem nächsten Schritt zu vergleichen (ggf. an Hand einer Zweckmässigkeitsbeurteilung) und eine Prioritätensetzung vorzunehmen.
IV-2	- Antrag: Eine flächendeckende ökologische Vernetzung: Grundsätzlich halten wir fest, dass im Rahmen von ELBA bzw. den daraus entwickelten Projekten nicht nur in Verkehrsinfrastruktur und Siedlungsentwicklung investiert werden sollte, sondern in grossem Mass auch in Naturförderung und Landschaftsentwicklung. Dabei gilt es zu beachten, dass sich entsprechende Vorhaben nicht auf punktuelle Massnahmen beschränken dürfen sondern auch flächig im gesamten Betrachtungsperimeter zur Geltung kommen sollten.	- Im Rahmen des Aktionsprogramms wird geprüft, wie eine ökologische Vernetzung (Konzept, Umsetzung, Finanzierungsmodalitäten) auf regionaler Ebene weiterentwickelt werden kann. Grundsätzlich ist anzufügen, dass der Auftrag zur flächendeckenden Erarbeitung eines grossräumigen Vernetzungskonzepts bereits im kantonalen Richtplan enthalten ist (L 3.1, Planungsanweisung e).

Kernaussagen**Antwort**

«Angestrebte
Stossrichtung»

Es wird deshalb beantragt, innerhalb ELBA ein ökologisches Vernetzungskonzept zu erarbeiten und zu realisieren. Diesem sollen sowohl im Rahmen der Planung als auch der Realisierung 10% der Finanzen von ELBA zufließen.

Gesamtkonzept «Kombi»

Thema	Kernaussagen	Antwort
«Kombi»		
Siedlung		
<i>Siedlungsbegrenzung</i>		
G-1	- Die Siedlungsbegrenzungen dürften, zur Erreichung der zu Grunde gelegten Entwicklung, an den ÖV-Achsen nicht starr sein. Unterstützende Kenntnisnahme.	- Ziel ist es, dass die künftige Siedlungsentwicklung möglichst im bestehenden Siedlungsgebiet stattfindet. Diese Zielsetzung ist auch im Kantonalen Richtplan festgehalten. Es wird sich zeigen, inwieweit das Wachstum im bestehenden Baugebiet untergebracht werden kann. Sofern ein Bedarf nachgewiesen werden kann und eine gute ÖV-Erschliessung vorhanden ist, sind Siedlungserweiterungen gemäss kantonalem Richtplan weiterhin möglich.
G-2	- Es wird unterstützt, dass das Bevölkerungswachstum innerhalb der bestehenden Bauzonen durch Verdichtung aufgefangen werden soll. Es wird aber bezweifelt, ob das prognostizierte Wachstum vollumfänglich in den bestehenden Baugebieten aufgefangen werden kann. Daher darf eine allfällige Arrondierung von Bauzonen, v.a. in der stadtnahen Agglomeration, nicht durch Siedlungsbegrenzungslinien ausgeschlossen werden. Die im Konzeptplan Siedlung dargestellten Siedlungsbegrenzungen sind daher zu einschränkend.	
G-5	- Die Gemeinde begrüsst es, dass bei vorhandener Nachfrage nach neuen Wohn- und Arbeitsplätzen in erster Priorität mittels Nachverdichtung und Umnutzungen im bestehenden Baugebiet reagiert wird. Eine moderate Siedlungsentwicklung sollte im Vorderen Leimental langfristig (bis 2050) ermöglicht und nicht generell verunmöglicht werden.	
G-7	- Fixe Siedlungsbegrenzung und moderate Erweiterungen sollten möglich sein.	
G-3	- Erachten wir als sinnvoll.	
TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
<i>Verdichtungsgebiete im Umfeld von ÖV-Umsteigepunkten und in Entwicklungsschwerpunkten</i>		
G-1	- Unterstützende Kenntnisnahme.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2	- Es ist selbstredend, dass eine Verdichtung an den Orten stattfinden soll, die verkehrstechnisch gut erschlossen sind. Aus den Berichtsunterlagen geht jedoch nicht hervor, wo sich diese Umsteigepunkte genau befinden. Aus den Planunterlagen lässt sich erkennen, dass z.B. Allschwil Dorf ein solcher Umsteigepunkt sein soll. Diesbezüglich ist festzuhalten, dass um den Dorfplatz historische und geschützte Bauten vorhanden sind. Der Platz für ÖV-Haltestellen ist sehr begrenzt und eine Verdichtung mit Hochhäusern ist somit also gar nicht möglich und wird zudem der Aussage des Projektteams widersprechen, dass historische Ortszentren erhalten werden sollen. Die Realisierbarkeit dieser Massnahme ist deshalb in Frage zu stellen, zumindest ist der Nutzen begrenzt.	- Die verschiedenen Umsteigepunkte sind in den Karten des Konzepts «Kombi» dargestellt. Die Verdichtung von historischen Ortskernen durch Siedlungserneuerungsmassnahmen (Abbruch und dichter Wiederaufbau) hat aus Sicht Kanton keine Priorität. Diese liegt bei den ÖV-Haltestellen. Im Einzelfall kann es aber zu Zielkonflikten in Kernzonen (Ortsbilderhaltung - Verdichtung) kommen. Diese sind durch die Gemeinden zu bearbeiten.
G-3	- Erachten wir als sinnvoll.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Die Gemeinde befürwortet diese Stossrichtung im Grundsatz.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-7	- Verdichtungsgebiete im Umfeld von ÖV-Umsteigepunkten unterstützen wir. In den Kernzonen stossen sie jedoch an ihre Grenzen.	- Die Verdichtung von historischen Ortskernen durch Siedlungserneuerungsmassnahmen (Abbruch und dichter Wiederaufbau) hat aus Sicht Kanton keine Priorität. Diese liegt bei den ÖV-Haltestellen. Im Einzelfall kann es aber zu Zielkonflikten in Kernzonen (Ortsbilderhaltung - Verdichtung) kommen. Diese sind durch die Gemeinden zu bearbeiten.
TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
<i>Massgeschneiderte Verdichtung</i>		
G-1	- Unterstützende Kenntnisnahme.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2	- Portoferraio stellt verschiedene Toolboxen für die Verdichtung der Siedlung vor. Zudem sollen auf Gemeindeebene städtebauliche Leitbilder entwickelt werden, welche nicht grundeigentümerverbindlich sein sollen. Auch wenn diese Unterlagen vorliegen würden,	- Städtebauliche Leitbilder zeigen auf, wie eine qualitätsvolle Weiterentwicklung der Siedlung aussehen könnte. Dazu gehört eine situative Betrachtung der Gebiete, die einer höheren Nutzung zugeführt werden. Mit Quartierplanungen

Thema	Kernaussagen	Antwort
«Kombi»	entscheidet schlussendlich immer der Grundeigentümer, welche Art von Überbauung realisiert werden soll. Die Einflussnahme der öffentlichen Hand ist daher sehr begrenzt. Es genügt, dass die entsprechenden Zonenreglemente so verfasst sind, dass an den entsprechenden Stellen mit guter Verkehrserschliessung hohe AZ möglich sind bzw. generell im Bauzonengebiet eine Nachverdichtung zulässig ist. Diese Ziele werden jedoch schon heute bei Zonenplanrevisionen umgesetzt.	können massgeschneiderte Lösungen erarbeitet werden. Bei generellen Aufzonierungen bleibt die Aussenraumqualität meist auf der Strecke.
G-3	- Erachten wir als sinnvoll.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Die massgeschneiderte Verdichtung wird unterstützt. Die strikte Trennung ist hingegen zu hinterfragen. Wir sind der Auffassung, dass auch in stadtnahen Gemeinden Zonen für z.B. Punkthäuser und EFH ermöglicht werden sollen.	- Bei den Verdichtungsformen handelt es sich um grundsätzliche Stossrichtungen. Das heisst nicht, dass relativ lockere Bauformen (am richtigen Ort) im städtischen Gebiet nicht mehr möglich sein werden.
G-7, TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
Verkehr		
Ausbau H18		
G-1	- Der Ausbau der H18 wird unterstützt.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2	- Der Grundsatz, dass das Autobahnnetz das Rückgrat des MIV bilden soll, wobei der Verkehr mittels Zubringer auf die Autobahn gebracht werden soll, ist grundsätzlich ein guter Lösungsansatz. Allerdings sind die Autobahnen schon heute massiv überlastet. Ein wesentlicher Nachteil dieses Lösungsansatzes ist, dass auf den Autobahnen der Regionalverkehr durch internationalen Transitverkehr überlagert wird. Portoferraio sieht die Einführung von Staumanagementmassnahmen (Steuerung des Verkehrs) vor. Allerdings wird offengelassen, wie solche Massnahmen aussehen müssten. Es wird bezweifelt, dass solche Massnahmen eine Entlastung bringen würden. - Zur Umsetzung dieser Strategie ist also nicht nur die H18, sondern v.a. die A2/A3 (Osttangente) auszubauen. Entsprechende Projekte liegen bekanntlich bereits vor. Ob die zusätzlich bereitgestellten Kapazitäten ausreichen, um den durch die Zubringer auf die Autobahnen gelenkte Verkehr aufzunehmen und ob die freien Kapazitäten nicht wieder vom Transitverkehr „geschluckt“ werden, müsste noch nachgewiesen werden.	- Der Titel der Massnahme kann falsch verstanden werden. Die Massnahme(n) sind genauer zu definieren. Es wird heute davon ausgegangen, dass es in einem ersten Schritt vor allem darum geht, die Kapazitäten der H18 an den Anschlüssen (Knoten) auf die Kapazitäten der Strecken anzupassen - Die Osttangente liegt ausserhalb des ELBA-Perimeters. Eine entsprechende Koordination der Projekte ist jedoch notwendig.
G-3	- Erachten wir als sinnvoll.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Die Ausführungen sind korrekt und werden unterstützt. Dass bei stetigem Verkehrszuwachs Staumanagementmassnahmen bei den Anschlüssen ergriffen werden müssen, ist langfristig unumgänglich. Solche Massnahmen sind vor weiteren Ausbauten zu ergreifen.	- Einschätzung wird geteilt.
G-7	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
TU-1	- Einen gezielten Ausbau der H18 erachten wir als erforderlich. Parallel müssen Massnahmen umgesetzt werden, welche die Nutzung der Haupt- und Nebenstrassen für den MIV unattraktiver machen und den ÖV stärken. Die Haupt- und Nebenstrassen in den Siedlungsgebieten sollen für den ÖV und den LV priorisiert werden.	- Bei der Weiterentwicklung der Massnahmen wird dies berücksichtigt.
Vollanschluss Aesch und neue Birsbrücke		
G-1	- Für Aesch sind der Bau des Vollanschlusses an die H18 und die neue Birsbrücke sehr wichtig. Die Massnahmen decken sich mit dem kommunalen Richtplan der Gemeinde.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-3	- Erachten wir als sinnvoll.	- Die beiden Projekte Vollanschluss Aesch und neue Birsbrücke sind im Agglomerationsprogramm Basel (A- und B-Liste) enthalten und richtplanerisch bereits gesichert. Funktion und Zusammenspiel mit anderen Verkehrsträgern der neuen Strasse „Reinach Süd“ ist in der nächsten Phase zu prüfen.
G-5	- Wir erachten bei diesem Thema keine direkte Auswirkung für Oberwil.	
G-6	- Das Konzept «Kombi» schlägt weiter einen Vollanschluss H18/Aesch und eine neue Strasse "Reinach Süd" zur Entlastung der Bruggstrasse vor. Wir unterstützen diese Vorschläge, da nur mit beiden Massnahmen die Kapazitätsprobleme auf der West-Ost-Tangentialen verbessert werden. Dazu verweisen wir auf die Ihnen bekannte Studie "Ortsumfahrung Reinach,	

Thema	Kernaussagen	Antwort
«Kombi»		
G-7 TU-1	Zweckmässigkeit und Machbarkeit" vom 2. März 2005. - Wir begrüßen den Vollanschluss Aesch. - Der Vollanschluss Aesch ist erforderlich und trägt zur Entlastung des Gebietes Reinach Bruggstrasse bei.	
Autobahnzubringer und Tunnel Allschwil		
G-1, G-3, TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2	- Allschwil und v.a. das Gewerbegebiet Bachgraben ist weiterhin durch den MIV überregional zu wenig gut erschlossen, v.a. nach dem Umbau des Luzerner-/Wasgenring. Ein Autobahnzubringer ist daher eine zwingende Massnahme. - Der Tunnel vom Bachgraben zur Binningerstrasse nimmt die Idee der Umfahrung von Allschwil auf. Positiv bei diesem Lösungsansatz ist, dass der Zugang zum Autobahnzubringer nicht nur im Bachgraben vorhanden ist, sondern auch an der Binningerstrasse. Dadurch werden die Gemeindestrassen gleichmässiger be- bzw. entlastet. - Allerdings bestehen betreffend der Lage des Portals und der Verkehrsführung parallel zur Binningerstrasse bis zum Portal des Tunnels Binningen grosse Bedenken. Einerseits befindet sich das Portal im Grubenauffüllungsgebiet und andererseits müssten Gebäude abgerissen werden. Es müsste geprüft werden, ob das Portal nicht besser angeordnet werden könnte (z.B. beim Allschwiler Weiher?).	- Der Autobahnzubringer wird in allen drei Konzepten vorgeschlagen. Diese Massnahme soll im Rahmen der nächsten Phase näher geprüft werden. - Wird zur Kenntnis genommen. - Das Anliegen wird im Rahmen der Entwicklung des Aktionsprogramms geprüft.
G-5	- Diese Massnahme wird begrüsst.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-7	- Wir begrüßen den Autobahnzubringer Allschwil. - Eine Umfahrung Allschwil macht wenig Sinn, wenn nicht gesagt werden kann, wie der Verkehr am anderen Ende abgenommen wird. Im Zusammenhang mit einem Binniger- und Gundelitunnel wäre es sinnvoll. Andernfalls muss die Umfahrung Allschwil als Salamtaktik für eine Südumfahrung angesehen werden. Das gleiche gilt für die Umfahrung im Gebiet Reinach Süd. Die kleinen Umfahrungen werden nur zu einer Verlagerung der Verkehrsprobleme führen.	- Wird zur Kenntnis genommen. - Das Anliegen wird im Rahmen der Entwicklung des Aktionsprogramms geprüft. Der Grundsatzentscheid, ob die Gundeldinger-Umfahrung weiterverfolgt wird oder nicht, wird im Kanton Basel-Stadt gefällt. Im Grundsatz müssen die Lösungen in ELBA aufzeigen, wie mit einem Zustand mit und ohne Gundeldinger-Umfahrung umgegangen wird.
Tunnel Binningen		
G-1, G-7, TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2	- Bezüglich des Portals auf der Allschwiler Seite bestehen die beim Tunnel Allschwil erwähnten Bedenken. Ansonsten keine Bemerkungen.	- Das Anliegen wird im Rahmen der Entwicklung des Aktionsprogramms geprüft.
G-3	- Der Endpunkt des Tunnels liegt am falschen Ort. Einerseits ist die Verkehrsabnahme nicht gewährleistet, andererseits wird der Möglichkeit, dass der Gundelitunnel realisiert wird, nicht Rechnung getragen. Der Tunnel Binningen ist deshalb kein sinnvoller Lösungsansatz. Besser gelöst scheinen die Anschlüsse in der Variante Stossrichtung «Tangente».	- Das Anliegen wird im Rahmen der Entwicklung des Aktionsprogramms geprüft. Der Grundsatzentscheid, ob die Gundeldinger-Umfahrung weiterverfolgt wird oder nicht, wird im Kanton Basel-Stadt gefällt. Im Grundsatz müssen die Lösungen in ELBA aufzeigen, wie mit einem Zustand mit und ohne Gundeldinger-Umfahrung umgegangen wird.
G-5	- Der Nutzen des Tunnels in der dargelegten Form ist fragwürdig. Der Tunnel bringt Mehrverkehr auf die heute schon stark befahrene Achse Bottmingen – Binningen. Bei einer direkten Anbindung an die Tunnelumfahrung Gundeldingen oder an den Autobahnzubringer in Münchenstein könnte der Tunnel aber durchaus zweckdienlich sein.	
Anpassung Strassenerschliessung Arlesheim		
G-1, G-2, G-3, G-7, TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Keine Auswirkung für Oberwil.	- Wird zur Kenntnis genommen.
Strasse Reinach Süd		
G-1	- Unterstützende Kenntnisnahme.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2, G-3, G-7	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.

Thema	Kernaussagen	Antwort
«Kombi»		
G-5	- Keine direkte Auswirkung für Oberwil. Ein zusätzlicher Mehrverkehr ins Leimental ist aber nicht auszuschliessen. Ein Konflikt mit der Landschaft wird zudem befürchtet.	- Wird zur Kenntnis genommen. Die genauen Auswirkungen dieser Massnahme sind noch in Detail aufzuzeigen.
TU-1	- Ist im Zusammenhang mit dem Vollanschluss Aesch erforderlich.	- Wird zur Kenntnis genommen.
<i>FlaMa: Aufwertung der Strassenräume im bestehenden Siedlungsgebiet</i>		
G-1	- FlaMa sind jeweils parallel zu neuen Strassenbauprojekten umzusetzen. Die Strassenräume in den Dorfzentren sind aufzuwerten, Aufwertungsmaßnahmen sollen auch auf "Kantonsstrassen" möglich sein. Die Aufenthalts-, Arbeits- und Wohnqualität ist in den Dorfzentren zu erhöhen, Die Gemeinde erachtet diesen Punkt als Daueraufgabe, Kanton und Gemeinden sind gleichermaßen gefordert ihren Teil an die Umsetzung beizutragen.	- Einschätzung wird geteilt.
G-2, G-3, G-7	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Diese Aussage unterstützen wir.	- Wird zur Kenntnis genommen.
TU-1	- FlaMa sind zwingend erforderlich. Massnahmen für die Priorisierung des ÖV, v.a. die tangentialen Buslinien sind zwingend zu berücksichtigen.	- Einschätzung wird geteilt.
<i>Neue innerstädtische S-Bahnlinie</i>		
G-1	- Eine leistungsstarke S-Bahn mit einem 15'-Takt von Aesch bis nach Frankreich wird sehr unterstützt. Gute Nord/Süd ÖV-Verbindungen entlasten die Strassen vom Pendlerverkehr aus dem Elsass.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2	- Grundsätzlich ist es richtig, dass die S-Bahn ein starkes Rückgrat bilden soll. Es stellt sich aber die Frage, ob dies wirklich die S-Bahn Aesch-St. Louis sein wird. Die Realisierung des S-Bahn-Herzstücks wird grosse Auswirkungen bis in die Region hinaus haben. Es ist zu prüfen, ob der Lösungsansatz auch mit dem Herzstück noch richtig ist. - Positiv ist die Aufnahme der S-Bahn-Haltestelle Morgartenring.	- Eine Koordination mit dem Projekt Herzstück wird notwendig sein. - Wird zur Kenntnis genommen.
G-3, G-7	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Die Idee ist prüfenswert und soll weiterverfolgt werden. Wir möchten jedoch zu bedenken geben, dass auf der Elsässerbahn der Konflikt zwischen S-Bahn, Fernverkehr und Güterverkehr gegeben ist. Sofern hier keine Entflechtung erfolgt, sind eine Taktverdichtung sowie zusätzliche Haltestellen auf der Elsässerbahn kaum realisierbar. Die Elsässerbahn müsste mittels einer neuen Umfahrungslinie vom Güterverkehr entlastet werden.	- Die Konflikte auf der Elsässerbahn wurden auch im Zusatzauftrag zur S-Bahn-Tangente aufgezeigt. Diese müssen im Rahmen der weiteren Planungen berücksichtigt werden.
TU-1	- Eine neue innerstädtische S-Bahnlinie ist mit der Planung des Herzstücks zu koordinieren.	- Einschätzung wird geteilt.
TU-2	- Bekannterweise steht die neue Haltestelle Basel Morgartenring in Konkurrenz zu den Kapazitätsanforderungen der Elsässerlinie sowie einer Umfahrung via Y-Ast des Herzstückes. Die Sinnhaftigkeit und die Machbarkeit sind noch zu prüfen. Die Errichtung eines S-Bahn-Netzes auf zwei Niveaus scheint uns fraglich und kaum realisierbar.	- Die Konflikte auf der Elsässerbahn wurden auch im Zusatzauftrag zur S-Bahn-Tangente aufgezeigt. Diese müssen im Rahmen der weiteren Planungen berücksichtigt werden. Eine Koordination mit dem Projekt Herzstück wird notwendig sein.
<i>Tramverlängerungen</i>		
G-1	- Die Tramverlängerung zum Bahnhof Aesch wird sehr begrüsst. Diese Massnahme ist ein wichtiger Bestandteil an ÖV-Massnahmen im Raum Pfeffingen – Aesch – Reinach.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2	- Verlängerung Tramlinie 8: Wir teilen die Meinung, dass eine Verlängerung der Tramlinie 8 aufgrund des sehr hohen MIV problematisch ist. Daher ist der Ansatz richtig, dass die Binningerstrasse zuerst vom MIV entlastet werden soll und erst dann die Tramlinie 8 verlängert werden kann. Diese Entlastung sollen die Tunnel Allschwil und Binningen bewirken. Auf der anderen Seite wird dann aber wieder vorgeschlagen, die Binningerstrasse wieder für verkehrintensiv Einrichtungen auszubauen. Dies würde die Entlastungsmassnahmen wieder zunichte machen.	- Das Anliegen wird im Rahmen der Entwicklung des Aktionsprogramms geprüft.
G-3	- Eine Tramverlängerung der Linie 2 nach Bottmingen erachten wir nicht als sinnvoll. Die Strecke ist heute gut mit dem Bus bedient. Das Tramtrasse führt zu neuen gegenseitigen Behinderungen zwischen ÖV und MIV.	- Das Anliegen wird im Rahmen der Entwicklung des Aktionsprogramms geprüft.

Thema	Kernaussagen	Antwort
«Kombi»		
G-5	<ul style="list-style-type: none"> - Linie 2: Diese Verlängerung ist aus unserer Sicht unnötig. - Die Verlängerungen der Linien 3, 8 und 11 sind sinnvoll und prüfenswert. - Die Tramverlängerung bis Bahnhof Aesch ist nicht nachvollziehbar und auch topografisch nicht ganz einfach umsetzbar. Gegebenenfalls wäre hier eine Anbindung an eine Buslinie zielführender, sofern hier eine Angebotsnachfrage besteht. 	<ul style="list-style-type: none"> - Das Anliegen wird im Rahmen der Entwicklung des Aktionsprogramms geprüft. - Diese Tramverlängerungen sind bereits bestehende Projekte. - Das Anliegen wird im Rahmen der Entwicklung des Aktionsprogramms geprüft.
G-7	<ul style="list-style-type: none"> - Keine Bemerkungen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen.
TU-1	<ul style="list-style-type: none"> - Grundsätzlich unterstützen wir die Verlängerung von bestehenden Tramlinien. - Der Ausbau des Tramnetzes ist mit den Projekten der Tramnetzstudie zu koordinieren (Verlängerungen Tramlinien 3, 8, 11 sind bestehende Projekte). - Bei der Verlängerung der Tramlinie 2 ist der Belastung der Hauptstrasse in Binningen (MIV, Buslinie 34 und Tramlinie 2) grösste Beachtung zu schenken. Eine Mehrbelastung dieser Achse ist nicht realistisch. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen. - Ist so vorgesehen. - Einschätzung wird geteilt.
Tieferlegung Regiotram		
G-1	<ul style="list-style-type: none"> - Keine Bemerkungen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen.
G-2	<ul style="list-style-type: none"> - Da im Leimental keine S-Bahn vorhanden ist, kann die notwendige Reisezeitverkürzung mit dem Tram nur durch Beschleunigungsmassnahmen erreicht werden. Die Tieferlegung ist daher ein möglicher ressourcen-sparender aber technisch und finanziell sehr aufwändiger Lösungsansatz. 	<ul style="list-style-type: none"> - Im Rahmen des Aktionsprogramms wird definiert, ob für diese Massnahme eine Zweckmässigkeitsbeurteilung durchgeführt werden soll.
G-3	<ul style="list-style-type: none"> - Wir bevorzugen die Tieferlegung gegenüber dem bereits sich in der Planung befindlichen oberirdischen Restausbau auf Doppelspur. Zum DS-Ausbau Spiesshöfli wäre bald ein Entscheid zu fällen und das Projekt allenfalls zu sistieren. Die Tieferlegung des Regiotrams bevorzugen wir auch bei der Stossrichtung «Tangente» anstelle des Tramtunnels Bruderholz. 	<ul style="list-style-type: none"> - Bei der Tieferlegung Regiotram handelt es sich um eine Massnahme mit langfristigem Horizont (2050) und anderer Grössenordnung. Eine Sistierung des Doppelspurausbau Spiesshöfli lässt sich daraus fachlich nicht ableiten.
G-5	<ul style="list-style-type: none"> - Bei diesem Projekt erachten wir das K/N-Verhältnis als fragwürdig! Unterirdische Tramstationen sind zu vermeiden und fördern nicht die Attraktivität des ÖV. Das Argument der Reisezeitverkürzung mag richtig sein, hingegen ist der Zeitgewinn auf dieser Strecke nur marginal. 	
G-7	<ul style="list-style-type: none"> - Wir begrüssen die Beschleunigung der BLT-Linie 10. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen.
TU-1	<ul style="list-style-type: none"> - Die Beschleunigung der Tramachse aus dem Leimental ist ein wesentlicher Baustein in der Planung ELBA. Im Zusammenhang mit den Beschleunigungsmassnahmen ist die Tieferlegung genauer zu untersuchen. Die unterirdischen Haltestellen erfordern einen grossen Platzbedarf. - Die Ideen sind mit den bestehenden Projekten Margarethenstich und Ausbau Spiesshöfli abzustimmen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Im Rahmen des Aktionsprogramms wird definiert, ob für diese Massnahme eine Zweckmässigkeitsbeurteilung durchgeführt werden soll. - Einschätzung wird geteilt.
Tramverbindung Reinach – Dornach		
G-1	<ul style="list-style-type: none"> - Die Tramverbindung erhöht die ÖV-Erschliessungsqualität für Aesch, sofern attraktive Umsteigemöglichkeiten geschaffen werden und sofern die Anzahl der Tramverbindungen nach Aesch dadurch nicht reduziert werden (Stumpengleis nach Aesch?). 	<ul style="list-style-type: none"> - Für die genauere Einschätzung der Wirkung dieser Massnahme bedarf es ein öV-Angebotskonzept.
G-2, G-7	<ul style="list-style-type: none"> - Keine Bemerkungen 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen.
G-3	<ul style="list-style-type: none"> - Erachten wir als sinnvoll. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	<ul style="list-style-type: none"> - Die Verknüpfung Tram 10 und 11 ist ein interessanter Vorschlag und sollte weiter verfolgt werden. 	<ul style="list-style-type: none"> - Eine solche Verknüpfung wird in der nächsten Phase geprüft.
G-6	<ul style="list-style-type: none"> - Aus Reinacher Sicht begrüssen wir die vom Konzept «Kombi» vorgeschlagene Tramtangente Reinach–Dornach sehr, welche die Anbindung v.a. des Arbeitsplatzgebiets Kägen an den ÖV-Knoten Dornach/Arlesheim deutlich verbessern und die Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖV beeinflussen würde. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen.
TU-1	<ul style="list-style-type: none"> - Die Tangentialachse Reinach - Dornach würde mit einer Tramverbindung wesentlich gestärkt und das Industriegebiet Reinach Kägen würde direkt an die Tramlinien angeschlossen. Die Machbarkeit (v.a. in Dornach) ist detailliert zu untersuchen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Einschätzung wird geteilt. Die detaillierte Machbarkeit soll in einer nächsten Phase nachgewiesen werden.
TU-2	<ul style="list-style-type: none"> - Die Tramanbindung und der Ausbau der Knoten an den Stationen Dornach-Arlesheim und 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen.

Thema	Kernaussagen	Antwort
«Kombi»		
Aesch wären zu begrüssen.		
Starke Priorisierung der Buslinie 36		
G-1	- Keine Bemerkungen. - ÖV Priorisierungsmassnahmen: Unterstützende Kenntnisnahme.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2	- Die Überlegungen zur Thematik, wie der Tangentialverkehr vom ÖV abgedeckt werden kann, halten sich beim vorliegenden Konzept in Grenzen. Die Priorisierung der Buslinie 36 kann nur den Tangentialverkehr in der Stadt aufnehmen. Welche ÖV-Massnahmen für den stadtfürten Tangentialverkehr umgesetzt werden sollen, wird nicht konkret erläutert. Wir gehen nicht davon aus, dass angedacht ist, dass der Tangentialverkehr zuerst radial in die Stadt fahren muss um dann wieder radial aus der Stadt hinauszufahren. Dies würde aber die Radialachsen zusätzlich belasten.	- Hinweis: Das Konzept arbeitet aussserhalb der Kernstadt Basel mit tangentialen Busverbindungen und schlägt hierfür an diversen Stellen öV-Priorisierungen vor. Die ÖV-Priorisierung ist im Rahmen der nächsten Phasen zu konkretisieren.
G-3, G-7	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Diese Massnahme ist nicht nachvollziehbar. V.a. erkennen wir nicht, wieso die innerstädtische Buslinie 36 speziell betroffen sein soll. Für das Leimental zentral sind jedoch Busbeschleunigungen für die wichtigen Buslinien in der Region. Hier sind Massnahmen vorzusehen, damit die Busse nicht im Stau stecken bleiben.	- Diese Massnahmen ist im Rahmen des Aktionsprogramms zu überprüfen.
TU-1	- Die Priorisierung aller wichtigen tangentialen Buslinien gegenüber dem MIV ist zu prüfen. Im Konzept «Kombi» wird nur die Buslinie 36 erwähnt. Für die übrigen tangentialen Buslinien fehlen konkrete Vorschläge (Busspuren, Eigentrasseungen, etc).	- Die ÖV-Priorisierung ist im Rahmen der nächsten Phasen zu konkretisieren.
Umgestaltung und Neuorganisation der Umsteigepunkte		
G-1	- 7 neue P+R Anlagen: Unterstützende Kenntnisnahme.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2	- Eine Umgestaltung der Umsteigepunkte ist meist mit einem Eingriff in privates Eigentum verbunden, was die Realisierung erschwert. - Ein guter Lösungsansatz ist, dass Umsteigepunkte klar definiert werden und die Fahrpläne an diesen Punkten aufeinander abgestimmt werden. Allerdings liegen die Schwierigkeiten erfahrungsgemäss darin, die Fahrpläne überhaupt so genau aufeinander abstimmen zu können, da diverse Linien mehrere Umsteigepunkte aufweisen.	- In der Regel ist es so, dass in der Planung auch privates Eigentum tangiert wird. Mit Anreizsystemen soll sichergestellt werden, dass die Umgestaltung auch stattfinden wird. - Ziel ist es, eine möglichst gute Abstimmung zu erreichen. Da die Linien, wie richtig erkannt, mehrere Umsteigeknoten bedienen, wird es nicht immer möglich sein eine für alle optimale Abstimmung zu erreichen.
G-3, G-7	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Ja, wird begrüsst!	- Wird zur Kenntnis genommen.
TU-1	- Im Zusammenhang mit den Ausbaumassnahmen ist der Gestaltung der Umsteigepunkte hohe Beachtung zu schenken.	- Einschätzung wird geteilt.
Landschaft		
Parkanlagen		
G-1	- Unterstützende Kenntnisnahme.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2, G-3, G-7, TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Sofern die Platzverhältnisse gegeben sind, wird diese Stossrichtung unterstützt. - Schon heute sollte jede Gemeinde für sich, dieses Anliegen prüfen.	- Wird zur Kenntnis genommen. - Einschätzung wird geteilt.
Zugang zu den stadtnahen Erholungsräumen		
G-1	- Unterstützende Kenntnisnahme.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2, G-3, G-7, TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.

Thema	Kernaussagen	Antwort
«Kombi»		
G-5	- Diese Massnahme tönt gut. Die stadtnahen Erholungsräume sind jedoch schon heute mit Fusswegen aus der Agglomeration gut erschlossen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
<i>Erhaltung der Binninger Höhe, des Bruderholz und des Gempen</i>		
G-1, G-5, G-7	- Wird unterstützt.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2, G-3, TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
<i>Aufwertung der Birsgraus</i>		
G-1, G-2, G-3, G-7, TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Wird im Rahmen der Verhältnismässigkeit unterstützt.	- Wird zur Kenntnis genommen.
<i>Aufwertung der Birsraums</i>		
G-1	- Im Rahmen des Projektes Birsstadt sind entsprechende Massnahmen bereits angedacht. Die Gemeinde Aesch unterstützt die Aufwertung der Birsufer als Erholungs- und Grünraum sehr.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2, G-3, G-7, TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Wird im Rahmen der Verhältnismässigkeit unterstützt.	- Wird zur Kenntnis genommen.
<i>Bewirtschaftung der Landwirtschaftsflächen</i>		
G-1	- Unterstützende Kenntnisnahme.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2, G-3, G-7, TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Ja, mit dieser Aussage sind wir einverstanden.	- Wird zur Kenntnis genommen.
«Kombi»: Umgang mit der Südumfahrung im Rahmen der Testplanung		
G-1, TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2	- Die Aussagen zur Südumfahrung sind im Grundsatz richtig: Die Südumfahrung fördert die Zersiedelung und liegt an einem Ort, wo nicht so hohe Verkehrsaufkommen vorhanden sind und die Landschaft beeinträchtigt wird. - Es stellt sich allerdings die Frage, ob mit den ausgewiesenen Lösungsansätzen der vorhandene Tangentialverkehr genügend gut bewältigt werden kann.	- Einschätzung wird geteilt. - Die tangentialen Ströme dürfen nicht unter- aber auch nicht überbewertet werden. Sie sind nötig, aber von der Nachfrage her begrenzt. Dringend zu verbessern sind vor allem die Zubringer (Allschwil, Reinach).
G-3	- Nicht weiterverfolgen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Die Aussagen erachten wir im Grundsatz als richtig und die Problematik ist erkannt.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-7	- Mit der Südumfahrung werden heute peripher gelegene Gebiete, v.a. mit dem MIV gut erreichbar, zu einem starken Siedlungsdruck führen. Wegen den vorgesehenen Anschlüssen würde Therwil diesen Siedlungsdruck sehr stark zu spüren bekommen.	- Einschätzung wird geteilt.
Weitere Bemerkungen		
G-2	- Die Lösungsansätze im Bereich Siedlung enthalten keine wesentlich neuen Ideen oder lassen sich so in der Praxis nicht umsetzen. - Noch zu wenig ausgereift ist die Verkehrserschliessung des Elsass nach Basel und ins Leimental. Offen ist, ob mit den vorgeschlagenen Massnahmen der Tangentialverkehr bewältigt werden kann. Ein rechnerischer Nachweis muss noch durchgeführt werden.	- Die Umsetzung ist immer schwierig und muss konkret von allem von den Gemeinden her kommen. Verglichen zur Trendentwicklung stellen die vorgeschlagenen Lösungen eine grosse Herausforderung dar. Im kantonalen Richtplan kann nur der Handlungsrahmen definiert werden. - Die tangentialen Ströme dürfen nicht unter- aber auch nicht überbewertet werden (s. auch S. 16 und 18 des Syntheseberichts: Teil 1). Sie sind nötig, aber von der Nachfrage her eher begrenzt. Dringend zu verbessern sind vor

Thema	Kernaussagen	Antwort
«Kombi»	<ul style="list-style-type: none"> - Generell entsteht der Eindruck, dass es sich teilweise um „theoretischen“ Lösungsansätze handelt: Im Grossen und Ganzen überzeugt zwar das Konzept, in der Umsetzung werden jedoch viele Massnahmen schwierig realisierbar sein oder bringen nicht den erhofften Nutzen. 	<ul style="list-style-type: none"> - allem die Zubringer (Allschwil, Reinach). - Wird zur Kenntnis genommen.
TU-1	<ul style="list-style-type: none"> - Das Konzept «Kombi» unterstützt das Siedlungswachstum im Agglomerationsgürtel und entlang der Verkehrsachsen. Es setzt auf einen gezielten Ausbau des ÖV, was wir sehr unterstützen. Der Ansatz für die ÖV-Linien ist eher auf einen radialen Verkehrsfluss ausgerichtet. Diese Linien (S-Bahn und Tram) müssen gezielt ausgebaut und beschleunigt werden. Die radiale Ausrichtung der ÖV-Achsen muss aber mit tangentialen Verbindungen (Buslinien) verstärkt werden, welche gegenüber dem MIV priorisiert sind. Damit können die radialen Beziehungen entlastet werden. Die tangentialen ÖV-Verbindungen sind in der Variante «Kombi» als Ergänzungen vorgesehen, fokussieren sich aber auf eine Buslinie. Es sind alle tangentialen Buslinien und Verbindungen in der Studie zu berücksichtigen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Einschätzung wird geteilt. Das Anliegen betr. Buslinien wird im Rahmen der Entwicklung des Aktionsprogramms geprüft.

Gesamtkonzept «Tangente»

Thema	Kernaussagen	Antwort
«Tangente»		
Siedlung		
<i>Verdichtungsgebiete entlang gut erschlossener Achsen</i>		
G-1	- Unterstützende Kenntnisnahme.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2	- Ist als Massnahme der 1. Priorität sinnvoll. Die im Plan dargestellten Gebiete, wo eine Verdichtung stattfinden soll, müssen jedoch nochmals im Detail geprüft werden.	- Die detaillierte Prüfung wird im Rahmen der nachgelagerten Planungen vorgenommen.
G-3	- Erachten wir als sinnvoll.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Ja, diese Aussage unterstützen wir!	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-7	- Bestehende Bauzonenreserven und innere Verdichtungsgebiete zu nutzen, erachten wir als sinnvoll.	- Wird zur Kenntnis genommen.
TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
Bauzonen-Arrondierungen		
G-1	- Unterstützende Kenntnisnahme. Die Siedlungsbegrenzungen dürften, zur Erreichung der zu Grunde gelegten Entwicklung, an den ÖV-Achsen nicht starr sein.	- Ziel ist es, dass die künftige Siedlungsentwicklung möglichst im bestehenden Siedlungsgebiet stattfindet. Diese Zielsetzung ist auch im Kantonalen Richtplan festgehalten. Es wird sich zeigen, inwieweit das Wachstum im bestehenden Baugebiet untergebracht werden kann. Sofern ein Bedarf nachgewiesen werden kann und eine gute ÖV-Erschliessung vorhanden ist, sind Siedlungserweiterungen gemäss kantonalem Richtplan weiterhin möglich.
G-2	- Wird als im Sinne der 2. Priorität als sinnvoll erachtet, jedoch nur im engeren Agglomerationsteil. Die genaue Lage der Arrondierungen muss noch im Detail geprüft werden.	- Die detaillierte Prüfung wird im Rahmen der nachgelagerten Planungen vorgenommen.
G-3	- Erachten wir als sinnvoll.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Im Grundsatz können wir diese Stossrichtung unterstützen. Baulandarrondierungen in den kleineren Gemeinden sind aber fragwürdig. Dies würde zu einer weiteren Zersiedlung im hinteren Leimental führen und fördert die Mobilität, was nicht die Zielsetzung von ELBA sein kann.	- Allfällige nötige Arrondierungen sollen möglichst stadtnah und an Lagen, welche gut mit dem ÖV erschlossen sind stattfinden. Mit dem kantonalen Richtplan ist die Stossrichtung, wo Bauzonenerweiterungen im Grundsatz erfolgen dürfen, bereits vorgegeben.
G-7	- Einer moderaten Siedlungserweiterung können wir zustimmen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
Massvolle Siedlungsergänzungsflächen		
G-1, G-2, G-3, G-7, TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Moderate Erweiterung der Siedlungsflächen für Wohnen sind langfristig unumgänglich. Diese müssen jedoch gezielt und gemeindeübergreifend vorgenommen bzw. koordiniert werden. Die Erweiterung der Gewerbeflächen bzw. für Mischnutzungen in Oberwil betrachten wir hingegen als unnötig.	- Es wird sich zeigen, inwieweit das Wachstum im bestehenden Baugebiet untergebracht werden kann. Sofern ein Bedarf nachgewiesen werden kann und eine gute ÖV-Erschliessung vorhanden ist, sind Siedlungserweiterungen gemäss kantonalem Richtplan weiterhin möglich. Die gemeindeübergreifende Sicht ist wichtig und ein zentraler Punkt der Planung ELBA.
Sicherung der hochwertigen Hangwohnlagen		
G-1, G-2, G-7, TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.

Thema	Kernaussagen	Antwort
«Tangente»		
G-3	- Erachten wir als sinnvoll.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Ja, wird begrüsst.	- Wird zur Kenntnis genommen.
Aufwertung der Siedlungsråder		
G-1, G-2, G-3, G-7, TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Eine Aufwertung tönt immer gut, hingegen muss diese Massnahme für eine Beurteilung zuerst konkretisiert werden.	- Das Anliegen ist berechtigt.
Förderung der Clusterbildung und räumlichen Spezialisierung		
G-1	- Die Clusterbildung in Gewerbe-/Industriegebieten erachtet Aesch als nicht erstrebenswert. Eine gute Durchmischung verschiedener Branchen verringert das Risiko von Massenentlassungen, plötzlicher Steuerausfällen usw.	- Einschätzung wird geteilt, dass eine gute Durchmischung das Risiko einer Krise reduziert. Andererseits zeigt gerade die Region Basel sehr deutlich die Vorteile einer Clusterbildung: Hohe Attraktivität des Standortes, Firmenvielfalt innerhalb des Clusters und attraktiver Arbeitsmarkt.
G-2	- Es stellt sich die Frage, wie eine Clusterbildung von der öffentlichen Hand beeinflusst werden kann. Ob sich ein Cluster bildet oder nicht, entscheidet schlussendlich der Markt. Die öffentliche Hand kann lediglich gute Rahmenbedingungen schaffen, die aber nicht nur auf eine bestimmte Branche ausgerichtet werden sollten. Denn mit der Spezialisierung entsteht auch ein „Klumpenrisiko“.	- Die Frage ist durchaus berechtigt. Es sind, wie richtig erkannt, die Rahmenbedingungen die beeinflusst werden können. S. auch Antwort oben.
G-3	- Erachten wir als sinnvoll.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Was sich wo für Wirtschaftszweige im Projektperimeter niederlassen, kann nicht Flughöhe ELBA sein. Die Gemeinde Oberwil wünscht diesbezüglich keine spezielle Förderung im Gewerbegebiet Mühlematt, es soll dem Gewerbe vorbehalten werden.	- Wird im Grundsatz zur Kenntnis genommen. In Kenntnis der Wirtschaft kann aber abgeschätzt werden, welche Standorte sich für welche Nutzungen eignen. Das ist die Hauptaussage in ELBA.
G-7, TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
Publikumsintensive Einrichtungen		
G-1, G-3, TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2	- Es ist sinnvoll, dass im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit des lokalen Verkehrssystems Grenzwerte betr. der maximalen Anzahl PP definiert werden. Diese Grenzwerte festzulegen wird jedoch eine Herausforderung darstellen. Die Grössenangabe von 500 PP bzw. 4'000 Fahrten wird als sehr hoch eingestuft.	- Das Anliegen wird im Rahmen der laufenden Richtplananpassung geprüft.
G-5	- Ein weiterer Ausbau von publikumsintensiven Einrichtungen im Gewerbegebiet Mühlematt wird nicht begrüsst. Die Gemeinde hat bereits anfangs Jahr eine Planungszone über dieses Gebiet eingerichtet.	- Wird aus fachlicher Sicht zustimmend zur Kenntnis genommen. Das Gebiet Mühlematt ist nicht im kantonalen Richtplan und soll - aus fachlicher Sicht - dort auch nicht als verkehrsentensive Einrichtung bezeichnet werden.
G-7	- Im Mühlematt sollen die Standortfaktoren auf die Bedürfnisse des Dienstleistungssektors und des Detailhandels hin ausgerichtet werden. Publikumsintensive Einrichtungen sollten in diesem Gebiet aus verkehrstechnischen Gründen nicht mehr weiter gefördert werden.	
Verkehr		
Stadtnahe Strassentangente		
G-1	- Zur Aufrechterhaltung der Erschliessungsqualitäten ist der Bau der vorgeschlagenen Tangente eine sehr zentrale, zielführende aber eher teure Lösung. Sie würde den Verkehr dort abnehmen, wo er zentral anfällt. Parallel zum Projekt müssen FlaMa mitgeplant werden, um die Wohn- und Aufenthaltsqualität in den umliegenden Quartieren und Gemeinden zu sichern.	- Dem Landrat soll aufgrund der Beurteilung der drei Gesamtkonzepte u.a. das Konzept «Kombi+» vorgelegt werden. Die verschiedenen vorgeschlagenen Strassenelemente des Konzepts «Kombi» können als neue tangentielle Verbindung angesehen werden. Im Rahmen des Aktionsprogramms ist zu prüfen, inwieweit die einzelnen lokalen Strassenelemente zu einer durchgehenden Strasse zusammengefügt werden können und sollen.
G-2	- Diese Massnahme für den MIV erscheint sehr plausibel. V.a. ist deren Wirksamkeit durch Berechnungen mit dem GVM bereits nachgewiesen. Durch die Entlastung der Wohngebiete im Bereich der Strassentangente werden diese wieder attraktiv, was wiederum die Verdichtung	- Dem Landrat soll aufgrund der Beurteilung der drei Gesamtkonzepte u.a. das Konzept «Kombi+» vorgelegt werden. Die verschiedenen vorgeschlagenen Strassenelemente des Konzepts «Kombi» können als neue tangentielle

Thema	Kernaussagen	Antwort
«Tangente»	nach Innen fördert und den Wohndruck auf die Landschaft reduziert. - Um den Verkehrsdruck an den Zugangspunkten der Tangente zu reduzieren, sollte neben dem Zugangspunkt Bachgraben und Dorenbach im Gebiet Wanderstrasse/Im Langen Loh noch ein zusätzlicher Zugangspunkt geschaffen werden. Dies würde auch ein Vorteil betreffend der Etappierung darstellen.	Verbindung angesehen werden. Im Rahmen des Aktionsprogramms ist zu prüfen, inwieweit die einzelnen lokalen Strassenelemente zu einer durchgehenden Strasse zusammengefügt werden können und sollen. - Das Anliegen wird im Rahmen der Entwicklung des Aktionsprogramms geprüft. Im Rahmen der Untersuchungen von verschiedenen Strassentangenten wurde ein Anschluss im Raum Wanderstrasse / Kirche (Baslerstrasse, Allschwil) bereits geprüft, jedoch wegen diverser negativer Effekte (Städtebau, Anschluss in Wohngebiet, etc.) nicht weiter verfolgt.
G-3	- Ausgehend von einer hohen Realisierungswahrscheinlichkeit für die Umfahrung Gundeldingen, sehen wir die vorgeschlagene Linienführung als sinnvoll an (Verbindung der grossen Verkehrsströme Südost nach Südwest). FlaMa in den angrenzenden (Wohn-)Gebieten sind notwendig.	- Dem Landrat soll aufgrund der Beurteilung der drei Gesamtkonzepte u.a. das Konzept «Kombi+» vorgelegt werden. Die verschiedenen vorgeschlagenen Strassenelemente des Konzepts «Kombi» können als neue tangentielle Verbindung angesehen werden. Im Rahmen des Aktionsprogramms ist zu prüfen, inwieweit die einzelnen lokalen Strassenelemente zu einer durchgehenden Strasse zusammengefügt werden können und sollen.
G-5	- Eine stadtnahe Strassentangente kann nur dann weiterverfolgt werden, wenn eine Anbindung an die Umfahrung Gundeldingen oder einen direkten Anschluss an den Autobahnzubringer in Münchenstein ermöglicht wird.	- Der Grundsatzentscheid, ob die Gundeldinger-Umfahrung weiterverfolgt wird oder nicht, wird im Kanton Basel-Stadt gefällt. Im Grundsatz müssen die Lösungen in ELBA aufzeigen, wie mit einem Zustand mit und ohne Gundeldinger-Umfahrung umgegangen wird.
G-7	- Eine stadtnahe, vorwiegend unterirdische Strassentangente befürworten wir. Bedingung ist, dass sie wie vorgeschlagen auf beiden Seiten an ein HLS-Netz angeschlossen wird. Dann könnte sie mit den nötigen FlaMa für das vordere Leimental, Allschwil und Münchenstein positive Auswirkungen haben. Die vorgeschlagene Linienführung wird für das mittlere Leimental nur eine geringfügige Entlastung bringen.	- Dem Landrat soll aufgrund der Beurteilung der drei Gesamtkonzepte u.a. das Konzept «Kombi+» vorgelegt werden. Die verschiedenen vorgeschlagenen Strassenelemente des Konzepts «Kombi» können als neue tangentielle Verbindung angesehen werden. Im Rahmen des Aktionsprogramms ist zu prüfen, inwieweit die einzelnen lokalen Strassenelemente zu einer durchgehenden Strasse zusammengefügt werden können und sollen. Der Grundsatzentscheid, ob die Gundeldinger-Umfahrung weiterverfolgt wird oder nicht, wird im Kanton Basel-Stadt gefällt. Im Grundsatz müssen die Lösungen in ELBA aufzeigen, wie mit einem Zustand mit und ohne Gundeldinger-Umfahrung umgegangen wird.
TU-1	- Als zusätzliche Massnahmen zur stadtnahen Umfahrung werden z.B. die Binninger- und die Reinacherstrasse in 30-er oder sogar Begegnungszonen umgestaltet. Die wichtigen tangentialen Buslinien verkehren z.T. auf diesen Strassen. Die tangentialen Buslinien erfüllen im ganzen ÖV-Netz die wichtige Funktion der Zubringer auf S-Bahn und Tram und entlasten die radial orientierten Linien. Wo tangentielle Buslinien verkehren, steht die Errichtung von Tempo 30- oder gar Begegnungszonen im klaren Widerspruch zu einem attraktiven ÖV. Tangentielle Buslinien müssen prioritär verkehren können.	- Tempo 30 Zonen führen nicht zwingend zu Fahrzeitverlusten bei der Durchquerung von Ortszentren. Beispiele aus der Schweiz (u.a. Köniz) zeigen, dass die Durchfahrtszeit mit solchen Massnahmen verbessert werden konnten, da es zu weniger „stop and go“ kommt. Richtig ist, dass der Einsatz solcher Massnahmen wohl überlegt und in einer Gesamtbetrachtung eingebunden sein müssen.
Autobahnzubringer A35		
G-1, G-7, TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2	- Allschwil und v.a. das Gewerbegebiet Bachgraben ist nach wie vor durch den MIV überregional zu wenig gut erschlossen, v.a. nach dem Umbau der Luzernerring/Wasgenring. Ein Autobahnzubringer ist daher eine zwingende Massnahme.	- Diese Massnahme wird auch wenn mit unterschiedlichen Ausprägungen in allen drei Gesamtkonzepten aus der Testplanung vorgeschlagen. Diese Massnahme soll in der nächsten Phase weiterverfolgt werden.
G-3	- Erachten wir als sinnvoll.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Die vorgeschlagene Linienführung ist prüfenswert, wobei wir den Vorschlag gemäss Projekt «Kombi» favorisieren.	- Wird zur Kenntnis genommen. Die Festlegung der Linienführung ist Gegenstand einer nächsten Phase.
Verbindung D105 (Frankreich) / Allschwil (Route des Carrières)		
G-1, G-3, G-7, TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2	- Die Gemeinden Hésingue und Hégenheim müssen zwingend vom Durchgangsverkehr entlastet	- In der Weiterbearbeitung wird für den Raum Frankreich mit einem zukünftigen

Thema	Kernaussagen	Antwort
«Tangente»		
G-5	werden. Da dieser Verkehr nicht von Allschwil aufgenommen werden kann, ist die Anknüpfung der Route des Carrières an die Strassentangente zwingend. - Die Verbindungsstrasse soll weiter verfolgt werden. Dabei gilt es aber die Abnahme des Verkehrs Richtung Leimental zu prüfen.	Zustand gearbeitet, welcher eine Route des Carrières vorsieht. Die Zielsetzungen, Randbedingungen und mögliche Auswirkungen einer Route des Carrières und deren Abstimmung mit den anderen Verkehrsträgern sind zu präzisieren.
Expresstram Ettingen - Basel X10		
G-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2	- Da im Leimental keine S-Bahn vorhanden und wohl auch nicht einführbar ist, ist die Einführung von Expresstrams eine sehr wichtige Massnahme, um eine Reisezeitverkürzung mit dem ÖV zu realisieren.	- In einer nächsten Phase sind die Auswirkungen und die Machbarkeit dieser Massnahmen genauer zu prüfen.
G-3	- Erachten wir im Grundsatz als sinnvoll, sehen aber Probleme bei der konkreten Umsetzung.	
G-5	- Die Expresstrams von Ettingen bis Bahnhof SBB unterstützen wir. So könnte der ÖV Richtung Stadt, weiter an Attraktivität gewinnen.	
G-7	- Die Expresstrams von Ettingen bis Bahnhof SBB unterstützen wir. So könnte der ÖV Richtung Stadt, weiter an Attraktivität gewinnen.	
TU-1	- Mit der Einführung einer Expresstramlinie kann die Reisezeit Ettingen - Bahnhof SBB bzw. bis zur Innenstadt um ca. 4.5' verkürzt werden. Dies belegt die Studie „Eiltram Leimental“ aus dem Jahr 2009. Die Einführung einer Expresstramlinie trägt zur Attraktivitätssteigerung des ÖV bei. Zur Gewährleistung der Sicherheit an den Haltestellen sind bauliche Massnahmen erforderlich. Die Investitionen müssen berücksichtigt werden.	
Tramtunnel Bruderholz		
G-1, G-7	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2	- Die Begründung des Projektteams, dass mit dieser Massnahme eine bessere Verteilung des radialen Verkehrs im Stadtgebiet erreicht werden soll, erscheint plausibel.	- Für diese Massnahme ist eine Zweckmässigkeitsbeurteilung und eine Gegenüberstellung mit der Massnahme Tieferlegung Regiotram („Kombi“) notwendig.
G-3	- Wir bevorzugen eine schnelle Verbindung in die Stadt mit einer Tieferlegung des heutigen Trassees zwischen Bottmingen und dem Zentrum (gemäss Stossrichtung «Kombi»).	
G-5	- Auch hier ist das K/N-Verhältnis nicht gegeben. Das Projekt „Margarethenstich“ erachten wir als zweckmässiger und genügend.	
TU-1	- Der Tramtunnel Bruderholz wurde mit der Studie Verkehrsentslastung im Leimental im 2009 untersucht. Für die Lage des Tunnelportals Süd (Bottmingen) bestehen Vorschläge. Wo die Lage des Tunnelportals in Basel sein kann, ist noch offen.	
Expresstram Aesch - Basel X11		
G-1	- Grundsätzlich unterstützt die Gemeinde alle Massnahmen zur Verbesserung des ÖV-Angebotes. Für Aesch ist der 15'-Takt auf der S-Bahnlinie nach Basel sowie die Tramverlängerung zum Bahnhof prioritär.	- In einer nächsten Phase sind die Auswirkungen und die Machbarkeit dieser Massnahmen genauer zu prüfen.
G-2	- Berechnungen haben gezeigt, dass das neue Herzstück der S-Bahn bis weit in die Region hinaus eine enorme Attraktivitätssteigerung erhalten wird. Ob es daher im Bereich Aesch – Reinach – Basel noch ein Expresstram braucht, müsste im Detail noch durch Berechnungen erhärtet werden.	
G-3	- Erachten wir im Grundsatz als sinnvoll, sehen aber Probleme bei der konkreten Umsetzung.	
G-5	- <i>Siehe oben X10</i>	
TU-1	- Mit der Einführung einer Expresstramlinie kann die Reisezeit bis zum Bahnhof SBB verkürzt werden. Die Einführung einer Expresstramlinie trägt zur Attraktivitätssteigerung des ÖV bei. Zur Gewährleistung der Sicherheit an den Haltestellen sind bauliche Massnahmen erforderlich. Die Investitionen müssen berücksichtigt werden.	
G-7	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
Tramverlängerung Pfeffingen		
G-1	- Sofern mit der Tramverlängerung nach Pfeffingen der Takt der Tramverbindung Aesch - Basel	- Die Sinnhaftigkeit dieser Massnahme muss in der nächsten Phase

Thema	Kernaussagen	Antwort
«Tangente»		
	nicht verlängert wird und die bestehenden Busverbindungen in gleicher oder besserer Qualität erhalten bleiben, unterstützt die Gemeinde diese Massnahme.	(Aktionsprogramm) u.a. in Bezug auf die Nachfrage beurteilt werden.
G-2	- Aufgrund der grossen Steigung und des kleinen Einzugsgebiets wird diese Massnahme als unverhältnismässig beurteilt.	
G-5	- Dieser Vorschlag ist mehr als fragwürdig. Eine Tramlinie den Berg hoch mit den beengten Verhältnissen im Dorfkern ist wohl kaum in einem finanziell tragbaren Mass umsetzbar.	
TU-1	- Diese Tramverlängerung ist nicht realistisch. Pfeffingen hat heute ca. 2'200 Einwohner. Der Verkehr wird vorwiegend von Pendlern und Schülern generiert, welche morgens, teilweise mittags und abends von und nach Pfeffingen fahren. Das Potential für eine Tramverlängerung ist nicht vorhanden und muss mit der künftigen Entwicklung der Gemeinde geprüft werden.	
G-2	- Die Verlängerung der Tramlinie 8 via Herrenweg – Ofenstrasse wird aufgrund der topografischen Probleme als nicht realisierbar beurteilt.	- Das Anliegen wird in der nächsten Phase geprüft.
G-3, G-7	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
<i>Tangentialbuskonzept</i>		
G-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2	- Aufgrund der Topografie (Täler, Hügel) kommt für eine ÖV-Erschliessung in tangentialer Richtung nur der Einsatz von Bussen in Frage. Wie vom Projektteam dargestellt, sind Buslinien ohne grosse Infrastrukturbauten schnell und flexibel zu realisieren und zu verändern. Auf die Nachfrage lässt sich daher unkompliziert reagieren. - Bus 91: i.O. - Bus 92: neue Linienführung in Allschwil via Dorfplatz – Oberwilerstrasse wäre zwar schneller, auf der anderen Seite wird jedoch die Binningerstr. und Überbauung Ziegelei vom ÖV abgehängt. - Bus 93: i.O. - Bus 94: Berechnungen zeigen, dass die französischen Gemeinden eher eine Verbindung in die Innenstadt bzw. Novartis und Roche suchen als nach Reinach/Dornach. - Bus 96, 98: i.O.	- Die Zweckmässigkeit der verschiedenen Buslinien ist im Rahmen der nächsten Phase genauer zu untersuchen.
G-3	- Erachten wir als sinnvoll.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Bus 91: Hier muss die Angebotsnachfrage geprüft werden. - Bus 92: Ist aus unserer Sicht nicht nötig. Die Linie steht in direkter Konkurrenz mit dem Bus 64. - Bus 93: Prüfwert. - Bus 94: Diese Busverlängerung (Bus 64) begrüßen wir. - Bus 96: Dieser Vorschlag ist prüfwert. Die Nachfrage muss aber hinterfragt werden. - Bus 98: Diesen Vorschlag ist interessant. Es gilt jedoch zu beachten, dass die Linienführung durch sensibles Gebiet (Landwirtschaft / Wald) führt, so dass ein Ausbau hier problematisch wird.	- Die Zweckmässigkeit der verschiedenen Buslinien ist im Rahmen der nächsten Phase genauer zu untersuchen.
G-7	- Auch die Beschleunigung der Buslinie 64 wird befürwortet. Sie muss jedoch dringend auch im Raum Therwil und Birseck beschleunigt werden. Weitere Buslinien werden vorgeschlagen, die v.a. für das hintere Leimental interessant sein können.	- Die Ausgestaltung dieser Massnahme wird im Rahmen des Aktionsprogramms überprüft.
TU-1	- Die radialen ÖV-Achsen müssen mit tangentialen Verbindungen (Buslinien) verstärkt werden, welche gegenüber dem MIV priorisiert sind. Damit können die radialen Beziehungen entlastet werden. - Das Konzept Tangente sieht ein Tangentialbuskonzept vor. Die tangentialen Buslinien müssen die radialen S-Bahn- und Tramlinien ergänzen. Vor und an Knoten sind Busspuren oder gar Eigentrasse für Busse vorzusehen. - Die vorgeschlagenen Linien sind in der weiteren Konzeptphase noch detailliert auf ihre Wirkung zu untersuchen.	- Einschätzung wird geteilt.

Thema	Kernaussagen	Antwort
«Tangente»		
Entschärfung Kreuzungspunkte ÖV / MIV		
G-1, G-3	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2	- Damit die Buslinien attraktiv sind, muss die vorgeschlagene Entschärfung der niveaugleich Kreuzungsstellen Strasse/Tram zwingend umgesetzt werden.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Diese Massnahme tönt gut. Hier stellt sich aber die Frage, wie die Umsetzung in den Ortskernen erfolgen soll?	- Muss vor Ort individuell geprüft werden.
G-7	- Die vorgeschlagenen Entflechtungen von MIV-Tram-Bus finden wir gut. Gerade in den Ortszentren stossen wir häufig an die Grenzen.	- Einschätzung wird geteilt.
TU-1	- Die Entflechtung von MIV und Tram/Bus an Kreuzungspunkten ist aus unserer Sicht zwingend.	- Eine solche Entflechtung ist in einer nächsten Phase genauer zu definieren.
Ausbau Velonetz in Abstimmung Freiraumkonzepte		
G-1	- Unterstützende Kenntnisnahme.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2	- Beim Veloverkehr liegt noch ein grosses Potential. Ausbau Velonetz daher zwingend erforderlich.	- Einschätzung wird geteilt.
G-3	- Erachten wir als sinnvoll.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Solche Massnahmen sind stets begrüssenswert und werden unterstützt. Wichtig sind v.a. Veloschnellrouten für den Alltagsverkehr vom Leimental nach Basel, v.a. zum Bahnhof.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-7, TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
P+R-/Car-Sharing-Standorte		
G-1	- Unterstützende Kenntnisnahme.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2	- Die Wirkung von P+R-Anlagen ist begrenzt. Bei rund 8'000 Fahrten beim Grenzübergang Allschwil wird ein Parkhaus mit 100 Abstellplätzen keine sehr grosse Verkehrsentslastung bringen. Die Anlagen haben also nur geringe Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen, brauchen aber viel Platz und sind teuer im Bau und Betrieb. Damit P+R-Anlagen genutzt werden, brauchen sie zudem eine sehr gute ÖV-Anbindung (Tram, S-Bahn). Buslinien werden kaum genügend attraktiv sein. - Speziell bei der P+R-Anlage an der Oberwilerstrasse in Allschwil ist zu bedenken, dass der MIV durch Allschwil oder Oberwil fahren muss und daher keine Entlastung für Allschwil oder Oberwil resultiert. - Hingegen wird das Potential von B+R als sehr gross eingeschätzt. Diesbezüglich wären konkretere Aussagen wünschenswert.	- Einschätzung wird geteilt. - Die verschiedenen P+R-Standorte sind im Rahmen des Aktionsprogramms zu überprüfen. - Die B+R-Standorte sind in einer nächsten Phase genauer zu definieren.
G-3	- Erachten wir als sinnvoll.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Im Grundsatz sind diese Vorschläge gut und sind stets prüfenswert. Einzelne Standorte (Lage/Anzahl) müssen aber überprüft werden. Ein Standort auf dem Spitzwald ist wohl kaum realistisch.	- Das Anliegen wird im Rahmen der Entwicklung des Aktionsprogramms geprüft.
G-7	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
TU-1	- Das vorgesehene P+R-Konzept ist mit einem flächendeckenden Parkraumbewirtschaftungskonzept zu ergänzen (Stichwort Parkzeitbeschränkung und Parkgebühren in den Gemeinden).	- Einschätzung wird im Grundsatz geteilt.
Landschaft		
Landschaftspark Bruderholzrücken und Binningerhöhe		
G-1	- Unterstützende Kenntnisnahme.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2, G-3, TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Die Landschafts- und Erholungsqualität soll primär erhalten werden. Eine Erhöhung kann nur in Abstimmung mit den Bedürfnissen der Landwirtschaft erfolgen.	- Einschätzung wird geteilt.

Thema	Kernaussagen	Antwort
<i>«Tangente»</i>		
G-7	- Die Freihaltung der Grünflächen durch Naturparks ist zu fördern.	- Einschätzung wird geteilt.
<i>Landschaftspark Saint-Louis / Hégenheim</i>		
G-1	- Unterstützende Kenntnisnahme.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2, G-3, TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Der Landschaftspark wird begrüsst. Eine zweckmässige Erschliessung ist hingegen eine Grundvoraussetzung für die Realisierung!	- Einschätzung wird geteilt.
G-7	- Die Freihaltung der Grünflächen durch Naturparks ist zu fördern.	- Einschätzung wird geteilt.
<i>Landschaftspark Reinach/Aesch</i>		
G-1	- Aufwertungsmassnahmen, welche im Einklang mit der landwirtschaftlichen Produktion geplant und umgesetzt werden, werden unterstützt. Die Auflockerung der "harten Gewerbefronten" soll nicht in jedem Fall zu Lasten der landwirtschaftlichen Nutzflächen erfolgen, sondern kann auch innerhalb der Gewerbebezonen stattfinden.	- Einschätzung wird geteilt.
G-2, G-3, TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Der Schutz der Landschaft und eine ökologische Aufwertung werden begrüsst. Eine Weiterentwicklung der Erholungslandschaft muss aber stets mit den Bedürfnissen der Landwirtschaft abgestimmt werden.	- Einschätzung wird geteilt.
G-7	- Die Freihaltung der Grünflächen durch Naturparks ist zu fördern.	- Einschätzung wird geteilt.
<i>Landschaftspark Birstal / Reinacher Heide</i>		
G-1	- Unterstützende Kenntnisnahme.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2, G-3, TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Der Landschaftsraum und die Naturschutzgebiete sollen primär erhalten werden. Eine Öffnung der Naturschutzgebiete mit Integration in einen Landschaftspark erscheint uns aber aus ökologischer Sicht nicht ganz unproblematisch.	- Einschätzung wird geteilt.
G-7	- Die Freihaltung der Grünflächen durch Naturparks ist zu fördern.	- Einschätzung wird geteilt.
<i>Übergänge Wald / Landschaftspark gestalten</i>		
G-1	- Unterstützende Kenntnisnahme.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2, G-3, G-7, TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Diese Massnahme scheint uns sinnvoll.	- Wird zur Kenntnis genommen.
<i>Verbindung über urbane Freiräume / Stadtparks</i>		
G-1	- Unterstützende Kenntnisnahme.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2	- Die Gemeinde Allschwil wird im 2013 ein Freiraumkonzept ausarbeiten lassen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-3, G-7, TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Die Umsetzung der grünen Korridore im gewachsenen Siedlungsgebiet erachten wir als sehr anspruchsvoll.	- Einschätzung wird geteilt.
<i>Freizeitrouten / Aufwertung Freiraumachsen entlang Gewässer</i>		
G-1	- Im Rahmen des Projektes Birsstadt sind entsprechende Massnahmen bereits angedacht. Die Gemeinde unterstützt die Aufwertung der Birsufer als Erholungs- und Grünraum sehr.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2, G-3, G-7,	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.

Thema	Kernaussagen	Antwort
«Tangente»		
TU-1		
G-5	- Eine intensive Nutzung aller Uferbereiche durch Alltags- und Freizeittrouten muss hinterfragt werden. Hier wäre weniger mehr!	- Dies muss für jeden Standort differenziert beurteilt werden.
«Tangente»: Umgang mit der Südumfahrung im Rahmen der Testplanung		
G-1, G-2, TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-3	- Nicht weiterverfolgen.	- Einschätzung wird geteilt.
G-5	- Die Aussagen sind nachvollziehbar.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-7	- Das Strassenbauvorhaben der Südumfahrung würde ein 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 unweigerlich zunehmen. Wegen der geplanten Zu- und Ausfahrt in Therwil, würde diese Aussage für uns zutreffen.	- Einschätzung wird geteilt.
Weitere Bemerkungen		
G-1	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Verkehrsberuhigung Dornach und Aesch</u>: Die Strassenräume in den Dorfszentren sind aufzuwerten. Aufwertungsmassnahmen sollen auch auf "Kantonsstrassen" möglich sein. Die Aufenthalts-, Arbeits- und Wohnqualität ist in den Dorfszentren zu erhöhen. Die Gemeinde erachtet diesen Punkt als Daueraufgabe. Kanton und Gemeinden sind gleichermassen gefordert ihren Teil an die Umsetzung beizutragen. - <u>Verdichtung S3 (Basel-Aesch)</u>: Die Fahrplanverdichtung und die damit verbundenen baulichen Massnahmen werden sehr unterstützt. Diese Massnahme ist aus Sicht der Gemeinde Aesch ein zwingender Bestandteil der ÖV Massnahmen für den Raum Pfeffingen - Aesch - Reinach. - <u>Neue S-Bahnhaltestelle Dornach-Apfelsee</u>: Die Haltestelle verbessert auch die ÖV Erschliessung für das Gebiet Industrie- und Weidenstrasse in Aesch. Die Gemeinde unterstützt den Vorschlag. - <u>Wendegleis Aesch</u>: Der Ausbau des Taktfahrplanes und die damit verbundenen baulichen Massnahmen werden unterstützt. Diese Massnahme ist auch in Abhängigkeit von einer möglichen Doppelspur bis Delemont. 	<ul style="list-style-type: none"> - Einschätzung wird geteilt. - Wird zur Kenntnis genommen. Diese Massnahme wird im Rahmen der nächsten Phase näher geprüft. - Wird zur Kenntnis genommen. Die S-Bahnhaltestelle Apfelsee ist im Agglomerationsprogramm Basel bereits enthalten. - Wird zur Kenntnis genommen. Einschätzung betr. Abhängigkeit wird geteilt. Diese ist bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen.
G-2	<ul style="list-style-type: none"> - Die Stossrichtung „Tangente“ ist ein durchdachtes Gesamtkonzept, das Massnahmen sowohl im Bereich MIV als auch ÖV enthält und sich gegenseitig auf sinnvolle Weise ergänzen. Die angenommenen Auswirkungen auf den Verkehr wurden teilweise durch Berechnungen im GVM nachgewiesen. - Es fehlt die S-Bahnhaltestelle Morgartenring. Dafür sind Massnahmen für den Verkehr aus dem Elsass enthalten. - Was fehlt sind Aussagen zur Etappierung der verschiedenen Massnahmen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Dem Landrat soll aufgrund der Beurteilung der drei Gesamtkonzepte u.a. das Konzept «Kombi+» vorgelegt werden. Die verschiedenen vorgeschlagenen Strassenelemente des Konzepts «Kombi» können als neue tangentielle Verbindung angesehen werden. Im Rahmen des Aktionsprogramms ist zu prüfen, inwieweit die einzelnen lokalen Strassenelemente zu einer durchgehenden Strasse zusammengefügt werden können und sollen. - Die S-Bahnhaltestelle Morgartenring ist im Agglomerationsprogramm Basel bereits enthalten.. - Generell wird die Etappierung der Massnahmen im Rahmen des Aktionsprogramms genauer definiert.
G-3, G-5, G-7, TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.

Gesamtkonzept «Bestand»

Thema	Kernaussagen	Antwort
«Bestand»		
Siedlung		
<i>Siedlungsbegrenzung</i>		
G-1	- Die Siedlungsbegrenzungen dürften, zur Erreichung der zu Grunde gelegten Entwicklung, an den ÖV-Achsen nicht starr sein.	- Ziel ist es, dass die künftige Siedlungsentwicklung möglichst im bestehenden Siedlungsgebiet stattfindet. Diese Zielsetzung ist auch im Kantonalen Richtplan festgehalten. Es wird sich zeigen, inwieweit das Wachstum im bestehenden Baugebiet untergebracht werden kann. Sofern ein Bedarf nachgewiesen werden kann und eine gute ÖV-Erschliessung vorhanden ist, sind gemäss kantonalem Richtplan Siedlungserweiterungen weiterhin möglich.
G-2	- Das Projektteam möchte die gesamte Bevölkerungszunahme in der bestehenden Bauzone durch Verdichtung abdecken können. Das Potential der Verdichtung ist sicher gross, allerdings stellt sich die Frage, ob nicht an einzelnen ausgewählten Orten eine Ergänzung des Siedlungsgebietes notwendig wird.	
G-5	- Soweit möglich unterstützen wir diese Vorgabe. Eine moderate Siedlungserweiterung bis 2050 ist jedoch notwendig und unumgänglich.	
G-7	- Bei der klaren Siedlungsbegrenzung sollte ein moderater Ausbau möglich sein.	
G-3, TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
<i>Transformationsgebiete</i>		
G-1	- Der Umnutzung bestehender Wohn- und Arbeitsgebiete ist hohe Priorität einzuräumen; dies zur Sicherung der Wohn- und Arbeitsqualität, aber auch zur Erhöhung der Auslastung der bestehenden Infrastrukturbauten wie Strassen, Wasser- und Abwasserleitungen. Die öffentliche Hand erhöht somit die Effizienz der Anlagen und spart damit insgesamt Kosten.	- Einschätzung wird geteilt.
G-2	- Eine Transformation bedarf einer entsprechenden Zonenplanänderung. Gegen den Willen der Grundeigentümer wird diese schwierig sein. Das Potential solcher Transformationen wird überschätzt. Das Projektteam weist auf Transformationsgebiete in Allschwil hin. Uns sind solche Gebiete jedoch unbekannt bzw. wir wissen nicht, wo in Allschwil Industrie- und Gewerbebrachen umgenutzt werden könnten.	- Einschätzung wird geteilt. Diese Transformation ist eine Herausforderung. Der Druck auf die bestehenden Zonen wird zunehmen. Das Potenzial ist beträchtlich, es wird jedoch Jahre dauern, um es umzusetzen. Zum Thema der Innenentwicklungspotenziale: Es gibt diverse Gewerbe-Areale in Allschwil, die unternutzt, nicht mehr genutzt, oder falsch genutzt sind. Die Bauverwaltung hat diese Areale im Rahmen der Erhebung der Innenentwicklungspotenziale bereits bezeichnet.
G-3, G-7, TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Im Grundsatz sollte diese Massnahme weiter verfolgt werden. Attraktivität von Wohnzonen in Industriebrachen muss hingegen gegeben sein. Z.B. Loftwohnungen in Gewerbebauten können durchaus ihren Charme haben.	- Wird zur Kenntnis genommen.
<i>Verdichtungsgebiete entlang von städtischen Hauptstrassen</i>		
G-1	- Der "überlegten" Verdichtung ist hohe Priorität einzuräumen; dies zur Sicherung der Wohn- und Arbeitsqualität, aber auch zur Erhöhung der Auslastung der bestehenden Infrastrukturbauten (Strassen, Wasser- und Abwasserleitungen). Die öffentliche Hand erhöht somit die Effizienz der Anlagen und spart damit insgesamt Kosten.	- Einschätzung wird geteilt.
G-2	- Bei dieser Massnahme sollen die Strassenquerschnitte verbreitert werden. In Allschwil beispielsweise die Binnerstrasse auf 32 m bzw. 22 m und auch der Hegenheimerweg auf 32 m. Diese Verbreiterung würde v.a. in der Binnerstrasse den Abbruch zahlreicher Gebäude bedingen. Diese Massnahme ist unverhältnismässig und daher nicht umsetzbar.	- Diese Massnahme würde vor allem Vorgärten tangieren. Die Massnahme ist umsetzbar, bedingt jedoch u.a. weitere Umsetzungsinstrumente. Voraussetzung ist aber, es muss politisch gewollt sein. Wie das Konzept «Bestand» bezüglich Verdichtungsgebiete entlang städtischer Hauptstrassen umgesetzt werden kann bzw. welche Anpassungen der rechtlichen Grundlagen dafür notwendig sind, soll im Rahmen der nächsten Phase näher aufgezeigt werden.
G-5	- Diese Massnahme ist realitätsfremd und schlicht nicht umsetzbar. Die Akzeptanz für solche Massnahmen dürfte wohl kaum gegeben sein.	
G-7	- Eine Verdichtung entlang der Hauptstrassen ist wohl richtig, stösst aber gerade in den Kernzonen an seine Grenzen.	
G-3, TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.

Thema	Kernaussagen	Antwort
«Bestand»		
Aufwertung Kernzonen und Quartierzentren		
G-1	- Unterstützende Kenntnisnahme.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2	- Bei dieser Massnahme sollen die Kernzonen faktisch für den MIV gesperrt werden, um die Aufenthaltsqualität wieder zu steigern. Was z.B. bei der Innenstadt von Basel funktioniert, wird bei den vielen kleinen Kernzonen der umliegenden Gemeinden dazu führen, dass die Kernzone „aussterben“ wird. Damit eine Kernzone von flanierenden Fussgängern belebt wird, braucht es eine kritische Grösse: Zahlreiche grössere Einkaufsmöglichkeiten, diverse Restaurants, kulturelle Angebote. In den kleinen Dorfkernen hat es jedoch nur kleine Läden. Diese Leben hauptsächlich von Laufkundschaft, die v.a. aus gerade vorbeifahrenden Autos besteht. Es ist vielfach zu beobachten, dass ein für den Verkehr gesperrte kleinere Kernzone zu einem „Lädelerben“ führt.	- Die Kernzonen werden für den MIV nicht gesperrt. In den Ortszentren sollen verkehrsberuhigende Massnahmen umgesetzt werden. Die Aufenthaltsqualität von Kernzonen wird verbessert, was neue ortskernspezifische Nutzungen ermöglicht.
G-3, TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Sofern möglich unterstützen wir diese Massnahmen. Im kommunalen Richtplan von Oberwil sind analoge Massnahmen vorgesehen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-7	- Die Hauptstrassen werden verbreitert und mit Alleen ist die städtische Qualität zu erhalten. Dies ist im Bereich von Visionen anzusiedeln, da der Zeithorizont für solche Massnahmen sehr gross ist. Die Aufwertung der Kernzonen und Quartierzentren befürworten wir sehr.	- Der Umbau der Hauptstrassen stellt tatsächlich eine Herausforderung dar.
Verkehr		
Vollanschluss Aesch		
G-1	- Für Aesch sind der Bau des Vollanschlusses an die H18 und die neue Birsbrücke sehr wichtig. Die Massnahmen decken sich mit dem kommunalen Richtplan der Gemeinde.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2, G-3	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Ja, wird unterstützt.	- Dieses Projekt ist im Agglomerationsprogramm Basel enthalten und richtplanerisch bereits gesichert.
G-7	- Der Vollanschluss Aesch ist sinnvoll.	
TU-1	- Der Vollanschluss Aesch ist aus unserer Sicht erforderlich. Dadurch wird Aesch, Dornach und Reinach vom MIV entlastet.	
Anschluss Dornach		
G-1	- Für Aesch sind der Bau des Vollanschlusses an die H18 und die neue Birsbrücke sehr wichtig. Die Massnahmen decken sich mit dem kommunalen Richtplan der Gemeinde.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2, G-3	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Diese Massnahme ist prüfenswert, sofern der Eingriff ökologisch vertretbar ist.	- Dieses Projekt ist im Agglomerationsprogramm Basel enthalten und richtplanerisch bereits gesichert.
G-7	- Der Anschluss Dornach an die H18 ist sinnvoll.	
TU-1	- Der Anschluss Dornach ist erforderlich und entlastet die Strassen in Dornach / Reinach.	
Ausbau Talstrasse und Tramstrasse, Münchenstein sowie Widenhof-Dornachbrugg, Münchenstein-Arlesheim		
G-1, G-2, G-3	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Prüfenswert, für das Leimental hingegen ohne direkte Auswirkung.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-7	- Die LSA an Dorfeingängen (Pfortnerungen) haben wir selber schon postuliert. Das Öffnen der Langmattstrasse und die daraus resultierende Beruhigung der Bahnhofstrasse sind für Therwil äusserst wichtig. Diese Massnahme muss unbedingt weiter verfolgt werden.	- Bezüglich der Langmattstrasse müssen in der nächsten Phase diverse Punkte genauer geklärt werden. Dazu gehören: a) Notwendigkeit der Massnahme für die Umsetzung der Stossrichtung, b) die Auswirkungen insbesondere auch auf Oberwil und die Landschaft.
TU-1	- Der Ausbau der Talstrasse in Arlesheim wertet den vorhandenen H18-Anschluss Reinach Nord auf und erschliesst das heutige Gebiet Widen besser.	- Wird zur Kenntnis genommen.

Thema	Kernaussagen	Antwort
«Bestand»		
<i>Regionale Verkehrssteuerung</i>		
G-1, G-3, G-7	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2	- Die vorgeschlagene Massnahme baut darauf auf, dass der MIV durch LSA an Ortseingängen und Anschlussbauwerken zum HLS-Netz zurückgehalten wird. Der damit provozierte Stau soll den MIV unattraktiv machen und dem ÖV einen Wettbewerbsvorteil verschaffen. Die Umfahrungsstrassen und HLS wurden dazumal für viel Geld gebaut, um die bewohnten Gebiete vom Verkehr zu entlasten. Wenn nun diese Strassen sozusagen als Stauraum umfunktioniert werden sollen, wird das lediglich dazu führen, dass sich der MIV wieder einen Weg durch das besiedelte Gebiet suchen wird. Wer steht denn schon freiwillig in einen Stau? Dies führt wieder zu einer grösseren Verkehrsbelastung des Wohngebiets und durch das viele Stop-and-Go auch zu höherem Schadstoffausstoss. Die Verlagerung vom MIV auf den ÖV wird nicht mit Bestrafungsmassnahmen des MIV gelingen. Es wird auch in Zukunft immer Personen geben, die auf das Auto angewiesen sind. Eine Verlagerung zu Gunsten des ÖV lässt sich nur durch eine Attraktivitätssteigerung des ÖV erreichen.	- Die Alternative zu einer Dosierung am Ortsrand sind Staus im Ortszentrum. In urbanen Gebieten wird wegen der Attraktivität des ÖV und des LV weniger Auto gefahren. Damit kann das Verkehrswachstum gebremst werden. Mit den Massnahmen im Bestand wird die Kapazität für den MIV nicht gesenkt, jedoch soll der Verkehr verträglicher und sicherer ausgestaltet werden.
G-5	- Die Grundidee ist gut, hingegen dürfte die Umsetzung sehr schwierig sein. Eine separate Lösung für jedes Dorf alleine kann wohl kaum zielführend sein.	- Die Umsetzung stellt tatsächlich eine Herausforderung dar.
TU-1	- Mit regionalen Verkehrssteuerungen können die baulichen Massnahmen zur ÖV-Priorisierung ergänzt werden. Wir unterstützen den Einsatz von solchen Verkehrssteuerungsanlagen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
<i>Stärkung S-Bahn Birseck</i>		
G-1, G-3, G-7	- Keine Bemerkungen	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2	- Eine Taktverdichtung ist sicher richtig und notwendig.	- Einschätzung wird geteilt.
G-5	- Eine durchgehende Taktverdichtung auf 10' mit zusätzlichen Haltestellen wird schwierig realisierbar sein. Für Stosszeiten mit grossem Fahrgastaufkommen könnte eine solche Massnahme denkbar sein.	- Die Massnahme muss im Rahmen der nächsten Phase näher geprüft werden.
TU-1	- Die Stärkung der S-Bahn aus dem Birseck unterstützen wir. Die Projekte sind mit den Planungen des Herzstückes zu koordinieren.	- Einschätzung wird geteilt.
TU-2	- Bekannterweise steht die neue Haltestelle Basel Morgartenring in Konkurrenz zu den Kapazitätsanforderungen der Elsässerlinie sowie der Umfahrung via Y-Ast des Herzstückes. Die Sinnhaftigkeit und die Machbarkeit werden noch geprüft werden müssen. Bei den neuen Haltestellen Arlesheim-Widenhof und Dornach-Apfelsee wird noch sauber zu klären sein, wie das Verhältnis des Nutzens der Aus- und Zusteiger an diesen Stationen zu dem der verlangsamt transitierenden Reisenden aussieht. Die Errichtung einer Stadtbahn mit Haltestellenabschnitten von 1'500 m ist eine neue, noch nie diskutierte Idee, die noch geprüft werden müsste.	- Die Massnahme wird im Rahmen der nächsten Phase näher geprüft.
<i>Beschleunigung Tramlinie 10</i>		
G-1, G-3	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2	- Da im Leimental keine S-Bahn vorhanden ist, ist eine Beschleunigung des Trams 10 zumindest im Leimental eine wichtige Massnahme. Allerdings lässt das Projektteam offen, wie diese Massnahme konkret durch eine Anpassung der Infrastruktur realisiert werden kann.	- Die Massnahme muss im Rahmen der nächsten Phase näher geprüft werden.
G-5	- Oberwil erachtet ein Expresstram mit den heutigen Gegebenheiten als unrealistisch. Die Aufhebung der Haltestelle Hüslimatt und der Bau von zwei neuen Haltestellen wird seitens der Gemeinde Oberwil nicht unterstützt. Eine Verbesserung in der Erschliessung des Mühlemattquartiers ist für uns nicht erkennbar. Die Haltestelle Hüslimatt ist für die BLT und das dortige P+R absolut zwingend.	- Die Massnahme muss im Rahmen der nächsten Phase näher geprüft werden.
G-7	- Die Beschleunigung der Tramlinie 10 durch Expresszüge und den Margretenstich begrüssen wir sehr.	- Wird zur Kenntnis genommen.

Thema	Kernaussagen	Antwort
«Bestand»		
TU-1	<ul style="list-style-type: none"> - Die vorgesehenen Massnahmen zur Beschleunigung der Tramlinie 10 unterstützen wir sehr. Die Einführung einer Expressstramlinie trägt zur Attraktivitätssteigerung des ÖV bei. Für das „Eiltram Leimental“ existiert eine Studie aus dem Jahr 2009. Zur Gewährleistung der Sicherheit an den Haltestellen sind bauliche Massnahmen erforderlich. Die Investitionen müssen berücksichtigt werden. - Die vorgesehene Umgestaltung des heutigen Eigentrasses zwischen Bottmingen und Heuwaage in eine Stadtbahntrasse sehen wir eher als kontraproduktiv. Mit diesen Massnahmen wird die Ø Reisegeschwindigkeit erhöht statt reduziert. Den Ausbau der Ring- und Langmattstrasse in Hauptachsen entlasten die tangentialen Achsen wie z.B. die Bahnhofstrasse in Therwil. 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Massnahme muss im Rahmen der nächsten Phase näher geprüft werden.
Umsteigeplattform Flüh		
G-1, G-3, G-7	<ul style="list-style-type: none"> - Keine Bemerkungen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen.
G-2	<ul style="list-style-type: none"> - Es ist für uns nicht nachvollziehbar, warum ein so entlegener Punkt zu einer Umsteigeplattform aufgewertet werden soll. 	<ul style="list-style-type: none"> - In Flüh soll ein systematischer Anschlussknoten definiert werden. Damit sollen die Regionalbuslinien im hinteren Leimental optimale Anschlüsse erhalten.
G-5	<ul style="list-style-type: none"> - Diese Massnahme ist wenig verständlich und wohl kaum Flughöhe von ELBA. Fahrplanoptimierungen sind aber immer sinnvoll. 	<ul style="list-style-type: none"> - Eine Anlage für die kombinierte Mobilität soll ebenfalls eingerichtet werden.
TU-1	<ul style="list-style-type: none"> - Die Aufwertung der Umsteigeplattform in Flüh steigert die Attraktivität des hinteren Leimentals als Wohnregion, welches mit der Tramlinie 10 sehr gut an den ÖV angeschlossen ist. Der DS-Ausbau Ettingen–Flüh ermöglicht die Erschliessung im 7.5'-Takt. Ob Fahrplantechnisch der Knoten auf .00 oder .30 angeschlossen werden kann, ist im Verlauf der Studie detailliert zu prüfen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Die vertiefte Prüfung dieser Massnahme ist in der nächsten Phase vorgesehen.
Tangentiale Hochleistungsbuslinie 64		
G-1, G-3	<ul style="list-style-type: none"> - Keine Bemerkungen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen.
G-2	<ul style="list-style-type: none"> - Dies ist gemäss dem Projektteam eine der zentralsten Massnahme des Konzeptes. Allerdings sehen wir darin nicht den grossen Wurf. Die Buslinie 64 gibt es schon heute und verkehrt in den Spitzenzeiten im 15'-Takt. Das Potential dieser Massnahme ist folglich gering. - In Allschwil sieht diese Massnahme auf dem Hegenheimermattweg und Herrenweg separate Busspuren vor. Für diese Massnahmen hat es auf den genannten Strassen schlicht zu wenig Platz und ist daher nicht umsetzbar. 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Buslinie 64 soll als rasche tangentielle Verbindung ausgestaltet werden. - Für die Umsetzung dieser Massnahme ist eine Verbreiterung der Strassen notwendig.
G-5	<ul style="list-style-type: none"> - Im Grundsatz wird diese Massnahme unterstützt. Sie muss aber mit Augenmass geprüft werden. Der Ausbau der Langmattstrasse ist politisch sehr umstritten und die gewünschte Wirkung für eine Verkehrsentslastung zweifelhaft. 	<ul style="list-style-type: none"> - In der nächsten Phase soll geklärt werden, ob die Langmattstrasse für eine tangentielle Hochleistungsbuslinie 64 eine Notwendigkeit darstellt und somit für die Umsetzung dieser Massnahme vorgesehen werden muss.
G-7	<ul style="list-style-type: none"> - Mit einer Expressbuslinie 64 könnte diese Tangentiallinie gerade in den Stosszeiten noch attraktiver gestaltet werden, was wiederum die Ortsdurchfahrt in Therwil entlasten würde. 	<ul style="list-style-type: none"> - Einschätzung wird geteilt. Das ist im Konzept so vorgesehen.
TU-1	<ul style="list-style-type: none"> - Die Stärkung der Buslinie 64 als tangentielle Hochleistungsbuslinie unterstützen wir. Die vorgesehenen Massnahmen sind plausibel und für die Stärkung dieser tangentialen Achse erforderlich. Der Einsatz von Gelenkbussen ist eingeleitet und erfolgt bereits auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2012. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen.
Tempo 30 Zonen		
G-1, G-3, G-7	<ul style="list-style-type: none"> - Keine Bemerkungen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen.
G-2	<ul style="list-style-type: none"> - Es ist für uns nicht nachvollziehbar, warum die Einführung von Tempo 30 die „wichtigste Massnahme“ zur Förderung des LV sein soll. Relevant ist viel mehr die Schaffung von möglichst hindernisfreien Velowegen und Fussgängerflächen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Tempo 30 Zonen bringen u.a. eine Erhöhung der Sicherheit für den LV mit sich.
G-5	<ul style="list-style-type: none"> - Die Einführung von Tempo 30-Zonen in Kernzonen ist durchaus erstrebenswert und wurde bereits in einigen Orten flächendeckend umgesetzt. Problematischer ist die Umsetzung bei durchgehenden kantonalen Hauptstrassen, wobei heute schon bei grösseren Verkehrsaufkommen nicht viel mehr als 30 km/h gefahren werden kann. Heute werden für 	<ul style="list-style-type: none"> - Tempo 30 Zonen sollen v.a. in den Ortszentren eingeführt werden.

Thema	Kernaussagen	Antwort
«Bestand»		
	einzelne Dorfkerne bereits Begegnungszonen mit Tempo 20-Zonen gefordert.	
TU-1	- Die Einführung von Tempo 30 Zonen sind auf Strassen, wo regionale oder tangential Buslinien verkehren, zu vermeiden, respektive auf Strassen für den Ortsverkehr zu beschränken. Auf den Achsen mit ÖV-Buslinien ist den Linienbussen der Vortritt zu gewähren (Aufhebung des generellen Rechtsvortritts).	- Tempo 30 Zonen führen nicht zwingend zu Fahrzeitverlusten bei der Durchquerung von Ortszentren. Beispiele aus der Schweiz (u.a. Köniz) zeigen, dass die Durchfahrtszeit mit solchen Massnahmen verbessert werden konnten, da es zu weniger „stop and go“ kommt. Richtig ist, dass der Einsatz solcher Massnahmen wohl überlegt und in einer Gesamtbetrachtung eingebunden sein müssen.
Landschaft		
Alleenkonzep		
G-1	- Das Alleenkonzep sticht aus den "üblichen" Massnahmen zur Landschaft heraus. Die Gemeinde unterstützt diese Massnahme sehr. Alleen könnten fortlaufend in Projekten eingeplant werden. Ihre Wirkung auf die Siedlungs- und Landschaftsqualität wäre hoch und der Aufwand für die Umsetzung machbar.	- Einschätzung wird geteilt.
G-2, G-3, TU-1, G-7	- Keine Bemerkungen. vgl. «Weitere Bemerkungen»	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Das Alleenkonzep ist schön, aber realitätsfremd. Solche Ideen können die Gemeinden autonom beschliessen und sollten nicht Flughöhe von ELBA sein.	- Der Vorteil eines überörtlichen Alleenkonzeps ist der, dass der Siedlungsraum, der bei den stadtnahen Gemeinden an der Gemeindegrenze nicht haltmacht, als ganzes beurteilt wird. Es bedeutet zudem, dass die Alleen nicht nur aus Gemeinde-, sondern auch aus überörtlicher Sicht Sinn machen. Da die vorgeschlagenen Alleen vornehmlich entlang von Kantonsstrassen zu liegen kämen, ist eine zwischen Kanton und Gemeinde abgestimmte Umsetzung und Festlegung notwendig.
«Pionierpark»		
G-1	- Unterstützende Kenntnisnahme.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2, G-3, TU-1, G-7	- Keine Bemerkungen. vgl. «Weitere Bemerkungen»	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Der Landschaftspark wird begrüsst. Eine zweckmässige Erschliessung ist hingegen eine Grundvoraussetzung für die Realisierung!	- Einschätzung wird geteilt.
Landschaftspark Allschwil / Hégenheim / Hésingue		
G-1, G-2, G-3, G-5, TU-1, G-7	- Keine Bemerkungen. vgl. «Weitere Bemerkungen»	- Wird zur Kenntnis genommen.
Landschaftspark Rütihard		
G-1, G-2, G-3, TU-1, G-7	- Keine Bemerkungen. vgl. «Weitere Bemerkungen»	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Der Landschaftsraum soll primär erhalten werden. Eine Übernutzung soll verhindert werden.	- Einschätzung betr. Übernutzung wird geteilt.
«Das Erwachen des Birsigs»		
G-1, G-2, G-3, TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Grundsätzlich ist diese Idee begrüssenswert.	- Wird zur Kenntnis genommen.

Thema	Kernaussagen	Antwort
«Bestand»		
G-7	- Die Aufwertung des Naherholungsgebietes Birsig stösst bei uns auf grosses Interesse und sollte weiter verfolgt werden.	- Wird zur Kenntnis genommen.
«Berg und Fluss»		
G-1	- Unterstützende Kenntnisnahme.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2, G-3, TU-1, G-7	- Keine Bemerkungen. vgl. «Weitere Bemerkungen»	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Zusätzliche Massnahmen sind aus unserer Sicht hier nicht erforderlich. Die heutige Situation sollte erhalten werden.	- Wird zur Kenntnis genommen.
«Bestand»: Umgang mit der Südumfahrung im Rahmen der Testplanung		
G-1, G-3, G-5, TU-1	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2	- Die Bewertung der Variante Südumfahrung mittels Befindlichkeiten aus der Sicht von „Herr Müller“ und „Frau Meier“ mit ihren Zwillingen ist im besten Falle belustigend, lässt aber jeglichen wissenschaftlichen Ansatz vermissen.	- Wird zur Kenntnis genommen. Hinter der sprachlichen „Auslockerung“ steht eine fundierte Beurteilung, wobei die Schilderung sich auf spezifische Lebenssituationen bezieht.
G-7	- Wir empfinden dies als spielerische Beurteilung mit wenig seriösem Inhalt.	- Wird zur Kenntnis genommen.
Weitere Bemerkungen		
G-1	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Verdichtung S3 (Basel-Aesch)</i>: Die Fahrplanverdichtung und die damit verbundenen baulichen Massnahmen werden sehr unterstützt. Diese Massnahme ist aus Sicht der Gemeinde Aesch ein zwingender Bestandteil an ÖV Massnahmen für den Raum Pfeffingen - Aesch - Reinach. - <i>Neue S-Bahn-Haltestelle Dornach-Apfelsee</i>: Die Haltestelle verbessert auch die ÖV Erschliessung für das Gebiet Birsmatte. Die Gemeinde unterstützt den Vorschlag. - <i>Wendegleis Aesch</i>: Der Ausbau des Taktfahrplanes und die damit verbundenen baulichen Massnahmen werden unterstützt. Diese Massnahme ist auch in Abhängigkeit von einer möglichen Doppelspur bis Delemont. - <i>Neues Regionalbuskonzept</i>: Die vorgeschlagene Änderung der Buslinie Pfeffingen - Aesch Bahnhof ist für Pendler attraktiv. Die Busverbindung ist aber auch ein Schulbus. Die heute guten Verbindungen zu den Schulhäusern müssen aufrecht erhalten bleiben. - <i>ÖV Priorisierungsmassnahmen</i>: Unterstützende Kenntnisnahme - <i>Voies Vertes</i>: Der Ausbau der Fusswegverbindungen entlang der Birs wird unterstützt. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen. Diese Massnahme wird im Rahmen der nächsten Phase näher geprüft. - Die S-Bahnhaltestelle Apfelsee ist im Agglomerationsprogramm Basel bereits enthalten. - Wird zur Kenntnis genommen. Einschätzung betr. Abhängigkeit wird geteilt. Diese ist bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen. - Das vorgeschlagene Regionalbuskonzept ist in der nächsten Phase (Aktionsprogramm) näher zu prüfen. - Wird zur Kenntnis genommen. - Wird zur Kenntnis genommen.
G-2	<ul style="list-style-type: none"> - Der Lösungsansatz für die Behebung der Verkehrsprobleme kann nicht überzeugen. Das Konzept des Projektteams sieht sehr drastische Massnahmen vor: Häuserzeilen abreißen bzw. Vorgärten enteignen, Kernzonen für den Verkehr sperren, MIV mit Lichtsignalanlagen zurückhalten. Diese Massnahmen haben einen negativen Lösungsansatz: grössere Bevölkerungsgruppen müssen auf etwas verzichten oder sich einschränken. Schon nur aus diesem Grunde ist das Konzept nicht umsetzbar, da der Widerstand aus der Kumulationen aller Benachteiligten sehr gross wäre. - Im Konzept fehlt die verkehrstechnische Anbindung des nahen Elsass. - Generell wird bezweifelt, ob mit den aufgeführten Massnahmen der künftige Mehrverkehr bewältigt werden kann. Im Bericht des Teams ist nur der Wegnachweis für das Szenario 2030 mittel dargestellt. Es fehlt das Szenario 2050 hoch. 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Massnahme sieht vor allem einen „Quantensprung“ in Bezug auf das Mobilitätsverhalten vor (u.a. dank der Stärkung des ÖV und des LV). Diese Massnahme würde vor allem Vorgärten tangieren. Die Massnahme ist umsetzbar, bedingt jedoch u.a. eine Erweiterung des Enteignungstitels und eine rechtliche Verankerung der Mehrwertabschöpfung. - Eine neue Buslinie sowie P+R-Anlagen werden u.a. vorgeschlagen. - Das Konzept sieht einen „Quantensprung“ im Mobilitätsverhalten vor.
G-3, G-5	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-7	- Landschaft: Bei diesem Thema befinden sich viele interessante Ideen. Für uns ist auf dieser Flughöhe v.a. die Freihaltung der Grünflächen wichtig.	- Wird zur Kenntnis genommen.
TU-1	- Das Konzept «Bestand» unterstützt das Siedlungswachstum im Agglomerationsgürtel und entlang der Verkehrsachsen. Es setzt auf einen gezielten Ausbau des ÖV, was wir sehr unterstützen. Die unterschiedlichen Funktionen des ÖV (radiale und tangential ÖV-Achsen / ÖV-Knoten mit guten Umsteigebeziehungen) sind im Konzept nachvollziehbar beschrieben.	- Wird zur Kenntnis genommen.

Beurteilung und Würdigung der Arbeiten

Thema	Kernaussagen	Antwort
«Beurteilung und Würdigung der Arbeiten»		
Gesamthaft		
G-1	- Die definierten Kriterien erachten wir als zweckdienlich.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-2	- Die Beurteilung der drei Konzepte bezüglich der WK's ist schwer nachvollziehbar. Generell schneidet das Konzept «Bestand» viel zu gut ab und «Tangente» wird eher zu schlecht beurteilt. - Kritisch beurteilen wir die Bewertung der Kosten. Die Kosten für «Bestand» wurden deutlich zu tief geschätzt wurden. Damit die Kosten vergleichbar sind, müssen sie durch eine unabhängige Stelle auf eine einheitliche Weise berechnet werden.	- Wird zur Kenntnis genommen (vgl. auch einzelne WKs). - Die Kosten werden im Rahmen der nächsten Phase plausibilisiert.
G-3	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-4	- <i>Bestand</i> : Die Siedlungsentwicklung hat mit der bestehenden Verkehrsinfrastruktur auszukommen. Es werden lediglich betriebliche Optimierungen vorgenommen. <i>Kombi</i> : S-Bahn als Rückgrat für die weitere Siedlungsentwicklung. Punktuelle Massnahmen im Bereich Siedlung und Landschaft sowie ÖV, MIV und LV. <i>Tangente</i> : Suchen nach einer neuen Strassentangente südlich von Basel. Die Beplanung der Landschaft erscheint lediglich als "Restarbeit", um die Bedürfnisse aus Verkehr und Siedlung auch von dieser Seite legitimieren zu können. - In allen Zukunftsbildern wird der Druck auf Münchenstein aus der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zunehmen. Die Siedlungsentwicklung kann die Gemeinde mit eigenen raumplanerischen Massnahmen (Revision Zonenvorschriften, Quartierpläne) steuern. Die Verkehrsentwicklung auf dem übergeordneten Strassennetz wird zu einem grossen Teil von aussen respektive von der Gesamtregion bestimmt. Konkret wird der Verkehr auf dem Haupt- und HLS-Netz zunehmen, falls keine anderen Massnahmen getroffen werden. - In allen Stossrichtungen müssen der ÖV und LV gefördert werden. Neben umweltpolitischen Argumenten sind es auch Kapazitätsüberlegungen bei den heutigen und allenfalls zukünftigen Strassen, welche zu diesem Schluss führen. Im Aktionsprogramm sind Lösungen für folgende Problembereiche aufzuzeigen: - Wie kann der ÖV und der LV wirksam gefördert werden? - Welche Koordinationsmassnahmen gedenkt der Kanton zu ergreifen, damit die Siedlungsentwicklung sich in bereits entwickelten Gebieten abspielt? - H18: Welche Mehrbelastung entsteht bei welchem Zukunftsbild? Welche konkreten Massnahmen sollen getroffen werden (Verkehrsüberlastung, Lärmschutz, Landschaftsbeeinträchtigung, Anschlussbauwerk zur A2 etc.)? - Bruderholzstrasse/Zubringer H18: Wie soll die Verkehrsüberlastung behoben werden? Wie soll die Beeinträchtigung der benachbarten Quartiere minimiert werden? - Kreisel MFP: Wie soll die Verkehrsüberlastung behoben werden? Wie soll die Verkehrssicherheit gesteigert werden? - Hauptstrassennetz Reinacherstrasse, Emil Frey-Strasse, Baselstrasse, Hauptstrasse: Wie kann sichergestellt werden, dass die Strassen nicht durch Ausweichverkehr mehrbelastet werden? Welche FlaMa sind vorgesehen?	- Die Aufgabe der Teams war, ein Gesamtkonzept, in denen die Bereiche Siedlung, Verkehr und Landschaft aufeinander optimal abgestimmt sind, zu erarbeiten. Aus fachlicher Sicht wurde diese Anforderung erfüllt. - Hinweis: Die Konzepte schlagen für den Raum Münchenstein generell Massnahmen vor, welche zu einer Entlastung der Siedlungsräume und zu einer besseren Ausnutzung der regionalen Verkehrsinfrastruktur (Hochleistungsstrassen, Hauptverkehrsstrassen, S-Bahn und Tramnetz) führen. Die Szenarien zu Arbeitsplätzen und Einwohnern, welche der Testplanung zu Grunde gelegt wurden, sind so gewählt, dass für die zusätzlichen Einwohner innerhalb des Planungsperrimeters ELBA auch entsprechend Raum für Arbeitsplätze zur Verfügung steht. Damit soll das gleichzeitige Wohnen und Arbeiten innerhalb des ELBA-Raums ermöglicht werden (→ kurze Wege). Damit kann auch die Belastung von kritischen Strassenabschnitten gedämpft werden. - Soweit die Anliegen nicht bereits im Rahmen einer anderen Planung/Projektierung (z.B. Verkehrssicherheit Kreisel MFP) behandelt werden, sind die Anliegen im Rahmen des Aktionsprogramms zu prüfen.
<p><u>Beschluss des Gemeinderats:</u> 1. Vom Zwischenstand des ELBA-Projekts wird Kenntnis genommen.</p>		

Thema	Kernaussagen	Antwort
«Beurteilung und Würdigung der Arbeiten»		
	- Der Gemeinderat verlangt vom Aktionsprogramm konkrete Antworten für die in den Erwägungen aufgeworfenen Fragen.	
G-5	- Die im Kap. 6.4 dargelegten Würdigungen der Projekte unterstützen wir.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-6	<p><i>Siedlung</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Alle drei Konzepte sehen eine zukünftige Siedlungsentwicklung vorwiegend in den bestehenden Baugebieten der stadtnahen Agglomerationsgemeinden mit guter Anbindung an den ÖV. Durch die klare Siedlungsbegrenzung können zusammenhängende Grün- und Landschaftsräume für verschiedene Nutzungen (Natur, Landwirtschaft, Naherholung) erhalten werden, was wir sehr begrüßen. - Ein erhebliches Risiko besteht allerdings darin, dass die zur Sicherung des anvisierten Entwicklungsszenarios 2030^{mittel} (+13'000 Einwohnende und +15'000 Beschäftigte) nötige innere Siedlungsverdichtung und die damit verbundenen urbanen Gebäudetypologien in den betreffenden Agglomerationsgemeinden planungspolitisch kaum durchsetzbar sind und zudem die Grün- und Freiraumqualität innerhalb der Siedlungsgebiete bei der vorgeschlagenen massiven Verdichtung nicht genügend gesichert werden kann. - Zur quantitativen Illustration folgendes: Die Gemeinde Reinach hat sich mit dem kommunalen Richtplan 2005 zum Ziel gesetzt, die Einwohnerzahl langfristig mindestens zu halten. Eine Untersuchung zur Gemeinde- und Bevölkerungsentwicklung hat jedoch ergeben, dass dies mit Bezug auf die bestehende Gebäudestruktur allein durch eine Entwicklung und Nachverdichtung im bestehenden Siedlungsgebiet nicht erreicht werden kann. Gemeinde- und Einwohnerrat verfolgen deshalb u.a. mit der laufenden Zonenplanrevision mehrere Strategien: (1) Bestehende Baulandreserven über Quartierplanungen massvoll und mit Qualität verdichten; (2) Nachverdichtung im Ortskern und entlang der Talachse, Bewahren der Wohnqualität an den Hanglagen; (3) Anschieben einer allfälligen Einzonung und Entwicklung des Gebiets Brühl mit einem Potential von ca. 1'000 Einwohnenden. <p><i>Verkehr</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Wichtige Massnahmen zur Förderung des ÖV werden von mehreren/allen Konzepten vorgeschlagen (Massnahmen zur Entflechtung MIV/ÖV, Taktverdichtung S-Bahn und Tramlinien, verschiedene Tramverlängerungen, Buspriorisierung). - Das Konzept «Bestand» verzichtet vollständig auf einen Ausbau des Strassennetzes. Das Risiko besteht, dass der anvisierte Modal Split nicht erreicht werden kann und Massnahmen im Bereich des ÖV allein nicht zum Ziel führen, v.a. bei der vorgeschlagenen starken Verdichtung der Wohn- und Arbeitsgebiete. - Das Konzept «Tangente» konzentriert sich hingegen hauptsächlich auf das Grossprojekt "Strassentangente" zugunsten des MIV. Hier sehen wir das Risiko in der Finanzierbarkeit und politischen Durchsetzbarkeit sowie der ungenügenden Förderung des ÖV. - Mehr Chancen sehen wir hingegen beim Konzept «Kombi», welches diverse kleinräumigere und etappierbare Massnahmen sowohl für ÖV als auch MIV vorschlägt. - Weiter unterstützen wir ausdrücklich, dass die ursprüngliche Südumfahrung mit ihren zahlreichen Nachteilen (Förderung einer flächigen Siedlungsentwicklung mit geringer Dichte, Zerschneidung von Landschafts- und Naherholungsräumen etc.) in allen drei Konzepten nicht weiterverfolgt wird. <p><i>S-Bahn-Tangente</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Abklärungen im Anschluss zur Testplanung ELBA haben ergeben, dass eine S-Bahn-Tangente zwischen Dornach/Arlesheim und Basel/St. Johann rein technisch möglich wäre, hingegen keine ausreichende Nachfrage (ca. 4'000 Personen/Tag) absehbar ist und sie mit ca. CHF 0.8 Milliarden ähnlich teuer wie die diskutierte stadtnahe Strassentangente Dorenbach-Allschwil-A35 zu stehen käme. Es wird empfohlen, eine S-Bahn-Tangente nicht weiter zu verfolgen. Wie vorgängig ausgeführt, beurteilen wir die Umsetzung des Entwicklungsszenarios 2030^{mittel} mit der alleinigen Verdichtung der bestehenden Siedlungsgebiete als planungspolitisch nicht machbar. Somit stellt sich die Frage, wo zur Sicherstellung der Bevölkerungs- und 	<ul style="list-style-type: none"> - Einschätzung wird geteilt. - Die Einschätzung, dass die Umsetzung nicht einfach wird, wird geteilt. - Wird zur Kenntnis genommen. - Diese Massnahmen sollen im Rahmen der nächsten Phase näher geprüft werden. - Wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen der nächsten Phase näher geprüft. - Diese Hinweise sind in der Beurteilung des Konzepts enthalten. - Diese Hinweise sind in der Beurteilung des Konzepts enthalten. - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. - Die verschiedenen Konzepte haben aufgezeigt, dass mit den entsprechenden Massnahmen sogar beim Szenario 2050 hoch, die künftige Siedlungsentwicklung (Einwohner / Arbeitsplätze) im bestehenden Siedlungsgebiet stattfinden kann.

Thema	Kernaussagen	Antwort
«Beurteilung und Würdigung der Arbeiten»		
	<p>Wirtschaftsentwicklung geeignete zusätzliche Siedlungsgebiete entwickelt werden können. Nach unserer Einschätzung wäre das in den Gebieten zwischen Therwil und Oberwil sowie zwischen Oberwil und Allschwil mittel- bis längerfristig machbar und damit wäre die Verkehrsnachfrage grösser und das K/N-Verhältnis einer neuen öffentlichen Verkehrstangente (Tram reicht auch aus) deutlich besser.</p> <p><i>Landschaft</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Gegensatz zum differenzierten Konzept «Kombi» legen die beiden andern Konzepte den Fokus stark auf die Naherholung, eine Abwägung mit andern Interessen und Nutzungen in der Landschaft, z.B. ökologischer Ausgleich, Naturschutz und Landwirtschaft kommt hingegen zu kurz. Dass eine bauliche Verdichtung einhergehen muss mit der Schaffung und Aufwertung von Grün- und Freiräumen im Siedlungsgebiet, wird in allen drei Konzepten thematisiert. Offen ist jedoch, über welche Instrumente die zwingend nötige Durchgrünung der Wohn- und Gewerbegebiete insbesondere bei privaten Bauvorhaben effektiv gesichert werden kann. Es wäre wünschenswert, dass die Bemühungen der Gemeinden, z.B. im Rahmen der Zonenvorschriften entsprechende Instrumente bereitzustellen, von kantonaler Seite aktiv unterstützt würden (s. Vorprüfungsbericht ARP vom 29. August 2012 zum Zonenplanentwurf Siedlung Reinach). 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Frage der Instrumente wird in der nächsten Phase geklärt.
G-7	<p><i>Siedlung</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Bei allen drei Testplanungen sind ähnliche Ansätze zu erkennen. Bei der Tangente sehen wir eine flexiblere Begrenzung. <p><i>Verkehr</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die stadtnahe Tangente überzeugt, die kleinen Umfahrungen bei «Kombi» eher nicht. Bei «Bestand» ist der Ansatz für die Entlastung der Ortsdurchfahrt Therwil positiv zu werten. Beim ÖV sind alle ähnlich. Wichtig sind die Trennung von MIV und ÖV und die Beschleunigung gewisser Strecken. Ebenso bedeutend ist die Trennung von Langsamverkehr und MIV/ÖV. Der Ausbau des Velowegnetzes muss prioritär in die weiteren Planungsschritte einbezogen werden. Für Anlagen mit P+R am richtigen Ort, könnte ein Umsteigen der Pendler aus dem hinteren Leimental und aus dem Elsass auf den ÖV gefördert werden . <p><i>Landschaft</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Hauptaussage zur Landschaft muss die Freihaltung der noch zusammenhängenden Grünflächen im Bereich Bruderholz und Binningerhöhe sein. Alle anderen Vorschläge sind auf der heutigen Flughöhe als interessante Gedanken einzustufen, die man punktuell weiter verfolgen kann. <p><i>Bewertung Südumfahrung</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Wir teilen die Bewertung der drei Büros. Für Therwil wären der Nutzen und die Verkehrsentslastung mit einer Südumfahrung bedeutend, sicher bedeutender als für Böttmingen und Binningen. Wir wären aber auch von den landschaftlichen Auswirkungen am stärksten betroffen. Unseres Erachtens wären die Verkehrsvorteile mit einer Südumfahrung nicht so hoch. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen. - Die kleinen Umfahrungen im Konzept «Kombi» bringen eine lokale Entlastung von dicht besiedelten Gebieten mit sich. - Die verschiedenen Ideen sind im Rahmen der nächsten Phasen zu konkretisieren. - Einschätzung wird geteilt.
C-1	<ul style="list-style-type: none"> - Les bureaux d'étude ont réalisé des projections à l'horizon 2050 et par conséquent ne tiennent pas nécessairement compte des orientations des documents d'urbanisme supracommunaux et plus particulièrement de notre Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) élaboré pour l'horizon 2030. Cela me paraît néanmoins poser quelques interrogations. Ainsi, sans préjuger de l'avenir, il est probable que lors de l'une des prochaines révisions du SCOT, les communes de Hégingue et de Hégenheim intègrent avec Village-Neuf le pôle urbain composé aujourd'hui uniquement des Villes de Saint-Louis et de Huningue. Il me semble important de tenir compte de cette possibilité d'évolution. - De meme en ce qui concerne le contournement de Hégingue et de Hégenheim, bien qu'inscrit dans le SCOT il n'est pas retenu dans tous vos scénarios. Je reconnais volontiers que le raccordement de ce contournement sur le réseau routier suisse nécessite une réflexion approfondie, mais en tout état de cause, la suppression éventuelle de ce projet routier dans le document final ne pourra pas être acceptée par les élus français. Cette nouvelle voie est 	<ul style="list-style-type: none"> - Basierend auf den Resultaten von ELBA, C14 und insbesondere der Vorgabe SCOT wird in der nächsten Phase für den französischen Raum im Nordwesten des ELBA-Planungsperimeters ein Zukunftsszenario angenommen. - In der Weiterbearbeitung wird für den Raum Frankreich mit einem zukünftigen Zustand gearbeitet, welcher eine Route des Carrières vorsieht. Die Zielsetzungen, Randbedingungen und mögliche Auswirkungen einer Route des Carrières und deren Abstimmung mit den anderen Verkehrsträgern sind zu präzisieren.

Thema	Kernaussagen	Antwort
«Beurteilung und Würdigung der Arbeiten»		
	<p>indispensable pour la création de sites P+R efficaces et pour délester les communes de Hégenheim, Hésingue et Saint-Louis.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le délestage du trafic pendulaire provenant de l'arrière pays et transitant dans ces communes doit, selon nous, être un élément central de la réflexion des candidats en matière de mobilité dans la partie française du périmètre. - Dans le domaine des transports publics, les projets de développement des trams, bus urbains et interurbains me paraissent intéressants et cohérents avec les réflexions menées par ailleurs (ETB, SCOL.). - Toutefois, ces réflexions devront être affinées le moment venu avant de passer aux phases opérationnelles et, comme cela a été évoqué lors de la présentation du 24 septembre dernier, il faudra innover pour financer ces transports pour travailleurs frontaliers. - Enfin, je précise que le SCOT prévoit d'intégrer les espaces disponibles entre Hésingue-Hégenheim et Saint-Louis dans un site d'activités économiques d'importance métropolitaine destiné à consolider la dynamique économique transfrontalière. 	<ul style="list-style-type: none"> - Die drei Teams haben dazu Lösungsansätze vorgeschlagen. Das Anliegen wird im Rahmen der nächsten Phase noch geprüft. - Wird zur Kenntnis genommen. - Einschätzung wird geteilt. - Wird zur Kenntnis genommen und im teils räumlichen Zukunftsszenario berücksichtigt.
IV-1, IV-2	<p><i>Siedlung</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Fokus der Entwicklung und der Verdichtung auf die stadtnahen Gebiete ist sehr zu begrüssen; ebenso der Ansatz der beiden Varianten «Kombi» und «Bestand», die Kernzonen und Gebiete im Umfeld von ÖV Umsteigeknoten aufzuwerten und deren klare Siedlungsbegrenzungen ohne Erweiterung der Siedlungsfläche. <p><i>Verkehr</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Es wird gerne nochmals darauf hingewiesen, dass alle vorgeschlagenen Konzepte auf eine Südumfahrung verzichten. - Wir befürworten eine konsequente Ausrichtung bzw. Beschränkung der Erweiterung der Transportkapazität der Verkehrsinfrastruktur auf den ÖV und den LV (Konzept «Bestand»). Dementsprechend lehnen wir insbesondere die im Konzept «Tangente» vorgesehene stadtnahe Strassentangente ebenso ab wie die Umfahrung Allschwil gemäss Konzept «Kombi», Massnahmen zur Kapazitätserhöhung der H18 («Kombi») und den Autobahnzubringer A35. - Die in allen drei Konzepten vorgeschlagene Stärkung der ÖV Radialen hingegen (Taktverdichtung S3 im Birstal, Beschleunigung der Trams im Vorderen Leimental) erachten wir als vordringlich; bezüglich Trambeschleunigung im Vorderen Leimental haben wir jedoch wegen der engen räumlichen Verhältnisse gewisse Bedenken betreffend Machbarkeit (Überholspur). Eine Ergänzung der radialen ÖV-Achsen durch eine Stärkung der tangentialen ÖV-Verbindungen ist ebenfalls eine absolute Notwendigkeit; die Idee einer Tramtangente Reinach – Dornach erachten wir in diesem Zusammenhang als prüfenswert. - Die in allen drei Konzepten vorgesehene Entflechtung von MIV und ÖV bei wichtigen Verkehrsknoten ist zu begrüssen, ebenso die bei «Kombi» und «Bestand» vorgesehenen Buspriorisierungen und die in allen drei Konzepten vorgeschlagenen Verkehrsberuhigungsmassnahmen in Ortszentren. Wir unterstützen den Vorschlag des Konzepts «Bestand», auf allen Strassen in den Kernzonen Tempo 30 Zonen einzuführen. - Die Verbreiterung der Strassen zu Gunsten des ÖV und des LV entlang der Hauptverkehrsachsen gemäss Konzept «Bestand» (s. oben) und eine darauf abgestimmte Siedlungsentwicklung bzw. -verdichtung erachten wir als prüfenswert. In Bezug auf die im Konzept vorgesehene Konsequenz des Ansatzes hegen wir allerdings grössere Bedenken was die Realisierbarkeit betrifft; diese Bedenken kommen ja auch in der Risikobeurteilung gemäss Beurteilungsmatrix auf S. 62 / Kap. 6.4 zum Ausdruck. - Bei einem Teil der vorgeschlagenen Tramverlängerungen stellen wir die Notwendigkeit beziehungsweise die Zweckmässigkeit in Frage (Tram 11 bis Pfeffingen, Bottmingen → Buserschliessung, Allschwil Bim Chrüz). - Die weitere Prüfung der Opportunität und Machbarkeit einer S-Bahnlinie Saint-Louis – Aesch (Konzept „Kombi“) unterstützen wir ebenso wie die Erstellung einer neuen S-Bahn Haltestelle im Bereich Morgartenring. Gegenüber einer Tieflage des sogenannten Regiotrams sind wir nicht 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen. - Wird zur Kenntnis genommen. - Die Machbarkeit der verschiedenen Massnahme ist in den nächsten Phasen genauer zu untersuchen. - Wird zur Kenntnis genommen. - Verdichtungsgebiete entlang von städtischen Hauptstrassen wie im Konzept «Bestand» vorgeschlagen sind umsetzbar, bedingen jedoch u.a. eine Erweiterung des Enteignungstitels und eine rechtliche Verankerung der Mehrwertabschöpfung. Wie das Konzept «Bestand» bezüglich Verdichtungsgebiete entlang städtischer Hauptstrassen umgesetzt werden kann bzw. welche Anpassungen der rechtlichen Grundlagen dafür notwendig sind, soll im Rahmen der nächsten Phase näher aufgezeigt werden. - Die Zweckmässigkeit dieser Massnahme ist noch nachzuweisen. - Für das Regiotram und den Tramtunnel Bruderholz sind Zweckmässigkeitsbeurteilungen notwendig.

Thema	Kernaussagen	Antwort
«Beurteilung und Würdigung der Arbeiten»	<p>zuletzt wegen der hohen Investitionskosten skeptisch eingestellt; wir stellen die Verhältnismässigkeit dieser Massnahmen in Frage. Den in „Tangente“ vorgeschlagenen Tramtunnel Bruderholz lehnen wir aus den gleichen Gründen ab.</p> <p><i>Natur und Landschaft</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Aussagen zur Entwicklung von Natur und Landschaft beurteilen wir als noch zu wenig ausgegoren bzw. am wenigsten weit entwickelt. Der Fokus der vorgeschlagenen Entwicklungsmassnahmen liegt zudem primär auf einer Aufwertung der Landschaft bzw. der Grün- und Freiräume für die Bevölkerung. Diesen Aspekt gilt es in der Agglomeration einer Stadt wie Basel selbstverständlich gebührend zu berücksichtigen. Die Landschaftsentwicklungskonzepte dürfen sich aber nicht darin erschöpfen; sondern sie haben auch einen starken Fokus auf die Förderung der Biodiversität in ihren verschiedenen Dimensionen zu legen und die landwirtschaftliche Nutzung der offenen Landschaft einzubeziehen. - Durch die integrale Betrachtung und die Abstimmung zwischen Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsentwicklung muss es gelingen, den Landschaftsraum in seiner Vielfalt nicht nur zu bewahren sondern zu fördern und aufzuwerten – zur Steigerung der Lebensqualität (u.a. Erholungsnutzung) und zur Förderung der Biodiversität (s. oben). Dabei gilt es insbesondere der in der Situationsanalyse monierten Zerschneidung der Landschaft durch Infrastrukturbauten entgegen zu wirken, welche die Erreichbarkeit und Erlebbarkeit der (Teil-)räume für Mensch und Natur (ökologische Vernetzung) massiv einschränkt. - Die in «Kombi» und «Bestand» vorgeschlagene weitere Aufwertung der Flussräume, v.a. von Birsig und Birs begrüssen wir sehr. Hingegen lehnen wir die Forderung nach konsequent durchgehenden LV-Verbindungen entlang dieser beiden Flüsse ab. - Zwar ist es richtig, an bzw. entlang dafür geeigneten Orten / Abschnitten die Zugänglichkeit zu ermöglichen; durchgehende Verbindungen hingegen negieren die absolute Notwendigkeit der Existenz von (revitalisierten) Flussabschnitten, die primär der Natur vorbehalten bleiben. Die gemäss «Tangente» postulierte Öffnung der Naturschutzgebiete im sogenannten Landschaftspark Birstal / Reinacher Heide und deren Integration in den Landschaftspark lehnen wir in dieser Konsequenz ab. Die in diesem Konzept vorgeschlagene Aufwertung harter Übergänge vom Wald ins Offenland u.a. mittels Waldrandabstufung begrüssen wir, die vorgeschlagene Anlage neuer attraktiver Wege in diesen Bereichen darf aber nur mit grosser Zurückhaltung erfolgen. - In Bezug auf die Freiräume gilt es, ergänzend zu den Massnahmen ausserhalb des Siedlungsgebietes attraktive Grün- und Freiräume innerhalb des Siedlungsgebietes zu schaffen (Plätze und Parkanlagen) und das direkte Wohnumfeld entsprechend aufzuwerten. Eine Verbesserung der Erschliessung stadtnaher Erholungsräume durch ein attraktives Wegenetz «Kombi» und «Tangente») begrüssen wir vor diesem Hintergrund. - Grundsätzlich halten wir fest, dass unseres Erachtens im Rahmen von ELBA bzw. den daraus entwickelten Projekten nicht nur in Verkehrsinfrastruktur und Siedlungsentwicklung investiert werden sollte, sondern in grossem Mass auch in Naturförderung und Landschaftsentwicklung. Dabei gilt es zu beachten, dass sich entsprechende Vorhaben nicht auf punktuelle Massnahmen beschränken dürfen sondern auch flächig im gesamten Betrachtungsperimeter zur Geltung kommen sollten. 	<ul style="list-style-type: none"> - Die verschiedenen Ideen sind im Rahmen der nächsten Phasen zu konkretisieren. - Im Rahmen des Aktionsprogramms wird geprüft, wie eine ökologische Vernetzung (Konzept, Umsetzung, Finanzierungsmodalitäten) auf regionaler Ebene weiterentwickelt werden kann. - Dies muss für jeden Standort differenziert beurteilt werden. - Dies muss für jeden Standort differenziert beurteilt werden. - Wird zur Kenntnis genommen. - Einschätzung wird im Grundsatz geteilt.
IV-3	<p><i>Zusammenfassend zum Thema:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Keine Erhöhung des MIVs (Parkplatzmanagement, Bonus-Malus für Firmen und Märkte) - Prioritär Entlastung und langfristig Befreiung der alten Dorfkerns vom Durchgangsverkehr (Dorfleben) - Tempo 30 in den Dorfkernen - Konsequenter Ausbau des ÖVs (ev. Doppelstock-Trams und –Busse) - Verkehrsverminderung (Massnahmen: Heimarbeit, Warenmärkte verpflichten das Sortiment mit Preis und Details im Internet zu veröffentlichen, Versorgungsmöglichkeiten in den Dorfzentren und an den ÖV-Knoten fördern) 	<ul style="list-style-type: none"> - Einschätzungen werden mehrheitlich geteilt. Die Anliegen werden im Rahmen der nächsten Phase geprüft.

Thema	Kernaussagen	Antwort
«Beurteilung und Würdigung der Arbeiten»		
	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Neue Art von Wohnzonen: Autofreies Wohnen. Fördern und Regeln schaffen</i> - <i>LV fördern und ausdehnen</i> - <i>Siedlungen nicht mehr ausdehnen</i> - <i>Infrastrukturnutzung, Nutzung grenzüberschreitend optimieren (Sportanlagen, Säle, Hallen, Parkings, Gartenbäder)</i> - <i>Artenvielfalt und Biodiversität erhalten und fördern</i> - <i>Naturschutzgebiete ausdehnen und Einblicke in die gesperrten Kerngebiete für Besucher ermöglichen</i> - <i>Naturschutzgebiete vernetzen</i> - <i>Naturpark-Blauen und -Sundgau</i> - <i>Verbaute und eingedeckte Gewässer konsequent freilegen partiell zugänglich machen, aber auch vor Zugang schützen (im Siedlungsraum zugänglich und erlebbar machen)</i> - <i>Extensiv-Landwirtschaft fördern und unterstützen (Kleinstrukturen, Hochstammbäume)</i> - <i>Mithilfe der Bevölkerung bei der Pflege der Landschaft unterstützen und fördern</i> - <i>Direktvermarktung von Steuern befreien</i> - <i>Erholungs- und Freizeitfreiräume ausdehnen (wandern, reiten, radfahren, picknicken auch ausserhalb vom Wald)</i> - <i>Freizeitaktivitäten kanalisieren und ev. entflechten (Konfliktpotential vermindern)</i> - <i>Neue Freiräume schaffen (Kinder und Jugendliche)</i> - <i>Möglichst wenig voll geteerte Wege und Flächen</i> 	
IV-4	<p><i>Siedlung</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die von allen drei Teams vorgeschlagene Siedlungsbegrenzung ist sinnvoll und für die Erhaltung der Qualität des Landschaftsraumes im hinteren Leimental notwendig. Die Siedlungsentwicklung soll durch Verdichtung massvoll und differenziert in den stadtnahen Gebieten entlang den ÖV-Linien stattfinden («Kombi»). <ul style="list-style-type: none"> - Dörfer erhalten und Landschaftsraum schützen - Attraktive Wohnlagen erhalten - Sorgfältiger Umgang mit den grossen Baulandreserven - Kein Zentrum oder Ort mit Zentrumsfunktion vorhanden <p><i>Verkehr</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Eine stadtnahe Strassentangente wird als sinnvoll erachtet, v.a. auch zur Abnahme des Verkehrs aus dem eventuell neuen Gundelitunnel. Das Konzept muss aber noch genau auf seine Auswirkungen überprüft werden, insbesondere darf es nicht zu Mehrverkehr in den angrenzenden Strassenräumen führen («Tangente»). Das sekundäre Strassennetz (die Kantonsstrassen) muss zurückgebaut werden. - Der Ausbau der tangentialen Buslinien wird begrüsst. Einerseits sind effiziente Schnelllinien (Bus 64), andererseits neue Tangentiallinien im hinteren Leimental sinnvoll. - Eine Porta Bruderholz (Tramtunnel) wird nicht gewünscht. Das K/N-Verhältnis stimmt nicht. - Die Einführung von Expresstrams wird von einem Teil der Mitglieder der VKL als gute Massnahme zur weiteren Förderung des ÖV angesehen. Es stellen sich aber Fragen betreffend Realisierbarkeit (Schutzbarrieren an den Haltestellen, etc.). - Es wird festgehalten, dass mehr als die Hälfte des MIV sogenannt "hausgemacht" ist. Für diesen Verkehr lohnt es sich, das Umsteigen auf den LV zu fördern. Gute Velorouten und diebstahlsichere Abstellflächen für Velos bei Umsteigeknoten auf den ÖV sind dabei zentrale Anliegen. - P+R Anlagen werden begrüsst, sowohl für den LV als auch für den MIV an geeigneten Lagen. Betr. Realisierbarkeit der Variante «Bestand» bestehen einige Vorbehalte. <ul style="list-style-type: none"> - Der ÖV im hinteren Leimental ist nicht optimal - Die Reisezeiten im MIV stagnieren und erhöhen sich zusehends und besonders in den 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen. - Aufgrund der Beurteilung der drei Gesamtkonzepte sollen dem Landrat die Konzepte «Kombi+» (Ausbau) und «Bestand» (Umbau) vorgelegt werden. Die verschiedenen vorgeschlagenen Strassenelemente des Konzepts «Kombi» können als neue tangentiale Verbindung angesehen werden. Im Rahmen des Aktionsprogramms Ende 2012/anfangs 2013 ist zu prüfen, inwieweit die einzelnen lokalen Strassenelemente zu einer durchgehenden Strasse zusammengefügt werden können und sollen (→ Kombi+). - Wird zur Kenntnis genommen. - Ein Vergleich mit der Massnahme Tieferlegung Regiotram (ähnliche Zielsetzung) ist noch durchzuführen. - Die Massnahmen sind in der nächsten Phase näher zu prüfen. - Einschätzung wird geteilt. - Soweit die Anliegen nicht bereits im Rahmen einer anderen Planung/Projektierung (z.B. diverse Projekte zur Verbesserung der Fahrplanstabilität ÖV) behandelt werden, sind die Anliegen im Rahmen der nächsten Phase zu prüfen.

Thema	Kernaussagen	Antwort
«Beurteilung und Würdigung der Arbeiten»		
	<p>Stosszeiten</p> <p>Neuralgische Punkte:</p> <p>a) Bottmingen: Queren der BLT-Linie, Kreisel in Fahrtrichtung Bruderholz</p> <p>b) Oberwil: Kreisel, queren BLT-Linie, Lichtsignalanlage einfügen in den Verkehrsfluss für rechtsufrige Kantonsstrasse und umgekehrt</p> <p>c) Therwil: Kreisel, queren der BLT-Linie, Lichtsignalanlage einfügen in den Verkehrsfluss für rechtsufrige Kantonsstrasse und Richtung Reinach und umgekehrt</p> <p>d) a, b und c behindern auch den Busverkehr stark. Fahrpläne können nicht eingehalten werden</p> <p>e) Verkehrsabnahme vom hinteren Leimental in Ettingen Richtung Aesch und in Therwil alle Richtungen muss überdacht und verbessert werden</p> <p>f) Fehlende ÖV-Verbindung Laufen-Flüh, evt. weiter nach Rodersdorf und Biel-Benken</p> <p>g) Bahnhof Dornach für halt von Schnellzügen vorsehen</p> <p>h) Die Steuerung und Planung der Verkehrsentwicklung muss regional erfolgen</p> <p><i>Landschaft</i></p> <p>- Die Ideen zur Landschaft wurden nicht im Detail besprochen. Generell ist die Schonung des vorhandenen Erholungsraumes ein wichtiges Anliegen, welches bei allen drei Stossrichtungen hoch gewichtet wird.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Weitere Landschaftliche Aussiedlungen nicht mehr zulassen, das Erscheinungsbild und der Erholungswert der Landschaft wird gestört - Die Artenvielfalt in Wald und Landschaft im gesamten hinteren Leimental erhalten und schützen 	<p>- Wird zur Kenntnis genommen.</p>
IV-5	<p>- Eine vertiefte Auseinandersetzung und Würdigung der vorgeschlagenen Massnahmen, v.a. unter Berücksichtigung ihrer gegenseitigen Beeinflussung, war der Verkehrsliga beider Basel aufgrund der (zu) knapp bemessenen Zeit für das Verfassen einer Stellungnahme nicht möglich. Die Bemerkungen sind deshalb unter diesem Vorbehalt zu verstehen.</p>	<p>- Wird zur Kenntnis genommen.</p>
TU-2	<p>- Die Taktverdichtung der S-Bahn mit den entsprechenden infrastrukturseitigen Massnahmen gemäss der Angebotsplanung Nordwestschweiz dürfte auch losgelöst von ELBA realisiert werden.</p> <p>- S-Bahn-Tangente: Es ist eigentlich schade, dass eine normalspurige Eisenbahnerschliessung dieses grossen Gebietes nicht begründet werden kann. Die SBB war aber bei der Erarbeitung dieser Zusatzabklärung einbezogen. Das Resultat ist nachvollziehbar.</p>	<p>- Einschätzung wird geteilt.</p> <p>- Wird zur Kenntnis genommen.</p>
«Kombi»		
G-1	<p>Wir schlagen vor, die Beurteilung wie folgt zu überprüfen:</p> <p>- Das Konzept führt zu einer bedeutenden Verbesserung des Strassennetzes sowie zu einer ebensolchen Verbesserung des ÖV. Gleichzeitig soll das Konzept zu einer bedeutenden Verminderung der Flächenbeanspruchung beitragen. Nach unserer Beurteilung führt eine bessere Erschliessung zumindest zu einem starken Druck auf die Flächenbeanspruchung. Es sollte eine verstärkte Realisierung von Projekten auf der Zeitachse bis 2030 angestrebt werden.</p>	<p>- Das Anliegen betr. Zeitachse wird im Rahmen der Entwicklung des Aktionsprogramms geprüft.</p>
G-2	<p>- Die Strategie baut auf einer strengen Hierarchie auf mit der Grundidee, dass die S-Bahn und die Autobahn das Rückgrat bilden. Es bleibt nachzuweisen, welche Kapazitäten dafür notwendig sind und ob damit eine grossflächige Wirkung in der Region erreicht werden kann.</p>	<p>- Eine grobe Beurteilung der Nachfrage und der Kapazitäten wurde im Rahmen der Testplanung vorgenommen. Das Anliegen wird im Rahmen der nächsten Phase nochmals behandelt.</p>
G-3	<p>- Keine Bemerkungen.</p>	<p>- Wird zur Kenntnis genommen.</p>
G-4	<p>- S-Bahn als Rückgrat für die weitere Siedlungsentwicklung. Punktuelle Massnahmen im Bereich Siedlung und Landschaft sowie ÖV, MIV und LV.</p>	<p>- Wird zur Kenntnis genommen.</p>
G-5	<p>- Das Konzept überzeugt durch die Etappierbarkeit der einzelnen Massnahmen. Zudem berücksichtigt das Projekt auch die Verbesserung des ÖV, MIV und LV in gleichem Masse. Erfreulich ist auch der hohe Stellenwert bezüglich Natur-, Landschaft- und Ortsbildschutz.</p>	<p>- Einschätzung wird geteilt.</p>
G-7	<p>- «Kombi» schlägt viele kurze Umfahrungen für den MIV vor. Diese Lösungen sind untauglich, da sie die Verkehrsprobleme nicht lösen sondern verlagern. Eine Kombination der Stossrichtung «Tangente» mit der Stossrichtung «Bestand» würden wir als ideale Lösung begrüßen. So</p>	<p>- Die im Konzept Kombi vorgeschlagenen kleinen Umfahrungen können dichte Siedlungsgebiete lokal von Verkehr entlasten.</p>

Thema	Kernaussagen	Antwort
«Beurteilung und Würdigung der Arbeiten»		
	könnten die wesentlichen Verkehrsprobleme zukunftsgerichtet angegangen werden.	
IV-1, IV-2	- Die gemäss «Kombi» vorgeschlagene ungeschmälerter Erhaltung ausgedehnter, zusammenhängender Grünräume wie auf der Binninger Höhe, dem Bruderholz und dem Gempfen begrünnen wir ebenso wie den postulierten (aber nicht weiter ausgeführten) Strukturreichtum der offenen Kulturlandschaft, die Steigerung der Qualität artenreicher Wälder und die gestalterische Ausformulierung der Übergänge zwischen Siedlung und Landschaft.	- Wird zur Kenntnis genommen.
IV-3	- Der geforderte Verzicht auf eine durchgängige Tangente für den MIV, mit der Begründung ein unerwünschtes starkes Siedlungswachstum in den Randgebieten zu verhindern ist plausibel. Die Transitproblematik durch die Zentren wird zwar auch nicht gelöst. - In Therwil, Oberwil und Bottmingen wären verkehrsfreie Zentren erwünscht. Warum wird nicht wenigstens Tempo-30 vorgeschlagen? - Portoferrio nimmt Bezug auf die gewachsene Kulturlandschaft, Kleinstrukturen und artenreiche Wälder. In unserem Sinne, fordern sie bei Umnutzungen eine sorgfältige Güterabwägung, so wie umweltschonende und ökologische Bewirtschaftung. - Im Gegensatz zur Meinung der Planer fordern wir für den mäandrierenden Birsig Tabuzonen und lokal speziellen Schutz. Ansonsten sind wir im grossen Ganzen mit den Vorschlägen und Skizzen zur Landschaft einverstanden. Freizeitaktivitäten gezielt zu entflechten ist ein guter Ansatz und kann viel Konfliktpotential abbauen.	- Wird zur Kenntnis genommen. - Das Konzept sieht in den Ortszentren verkehrsberuhigte Zonen vor. Diese Massnahme wird jedoch nicht weiter ausgeführt. - Einschätzung wird geteilt. - Anliegen betr. Zonen mit speziellem Schutz wird geprüft.
IV-5	- Wohnen an Umsteigepunkten: Die Verkehrsdichte und Lärmimmissionen sind an diesen Stellen üblicherweise besonders hoch, weshalb sich solche Orte kaum grosser Beliebtheit als Wohnorte erfreuen. - - Siedlungswachstum beschränken: Wir erachten die Zielsetzung als unrealistisch und weltfremd. - Aufwertung HLS-Netz: Es geht hier nicht um die Bereitstellung zusätzlicher Kapazität, sondern um eine Rampenbewirtschaftung. Einer solchen Massnahme stehen wir äusserst skeptisch bis ablehnend gegenüber. - Umgang mit der Südumfahrung: Die Sichtweise, die Südumfahrung bringe weder dem ÖV noch dem LV einen Nutzen, greift zu kurz. Hier geht es nicht primär darum, Nutzen für den ÖV oder den LV zu stiften, sondern darum, für den MIV die für eine nachhaltige Abwicklung des Verkehrs nötige Infrastruktur bereitzustellen. Diese hätte durchaus Auswirkungen auf den strassengebundenen ÖV und das restliche Strassennetz. - Die Verkehrsliga steht dem Konzept und einzelnen vorgeschlagenen Massnahmen der Stossrichtung «Kombi» skeptisch gegenüber, begrüsst allerdings die Schlüsselprojekte «Autobahnzubringer und Tunnel Allschwil» sowie «Tunnel Binningen».	- Beispiele in Schweizer Agglomerationen zeigen, dass durchaus hochwertiger Wohnraum in belebten Gebieten geschaffen werden kann. Im ELBA-Raum können als Beispiele Dornach-Arlesheim oder Oberwil Bahnhof genannt werden. - Die Beschränkung des Siedlungswachstums in die Fläche ist u.a. eine Forderung sowie eine Grundvoraussetzung des Agglomerationsprogramms Basel, um überhaupt in den Genuss von Zuschüssen für Verkehrsinfrastrukturmassnahmen zu gelangen. - Wird zur Kenntnis genommen. - Einschätzung wird so nicht geteilt. Die Südumfahrung fördert eine Siedlungsstruktur, welche sich nicht für eine LV- und ÖV-Erschliessung eignet und welche kaum nachhaltig zu erschliessen ist (u.a. Kosten). - Wird zur Kenntnis genommen.
«Tangente»		
G-1	Wir schlagen vor, die Beurteilung wie folgt zu überprüfen: - Es ist geografisch gesehen eine sehr stadtnahe Variante. Der Kanton BS wäre direkt sehr stark betroffen, konnte aber im Rahmen des Projektes ELBA seine Sicht nicht einbringen. «Tangente» ist die kostenintensivste Variante.	- Der Kanton Basel-Stadt ist in der Gesamtprojektleitung und in der politischen Projektsteuerung ELBA vertreten und kann sich somit sowohl auf fachlicher als auch auf politischer Ebene im Rahmen des Projekts einbringen.
G-2	- Beurteilung: - WK 11 wird zu schlecht bewertet: Das Konzept sieht ein umfangreiches Tangentialbuskonzept vor (das weiter geht als «Bestand») und zeigt konkrete Massnahmen für die Expresstrams auf. Beschleunigungsmassnahmen des ÖV wird durch die vorgesehene Entschärfung der Kreuzungspunkte ÖV/MIV erreicht. - Es ist nicht nachvollziehbar, warum die WK 21 und 22 schlechter beurteilt werden als die beiden anderen Konzepte. - Generell ist festzuhalten, dass es sich um eine sehr ausgewogene Strategie mit plausiblen	- Das Konzept «Bestand» sieht rasche tangentielle Busverbindungen zwischen wichtigen Siedlungsgebieten vor. Gegenüber den Konzepten «Kombi» und «Bestand» weist das Konzept «Tangente» im ÖV-Bereich u.a. eine geringere Kohärenz auf. Einzelne ÖV-Ausbauten sind zudem fraglich (z.B. Tram nach Pffingen). - Das Konzept Tangente sieht längerfristig auch Arrondierungen und Siedlungserweiterungen, welche z.T. nicht eine optimale ÖV-Erschliessung aufweisen vor. Kleinere städtebauliche Impulse werden im Rahmen dieses

Thema	Kernaussagen	Antwort
«Beurteilung und Würdigung der Arbeiten»		
	und gegenseitig abgestimmten MIV-/ÖV-/LV-Massnahmen handelt. Es ist zudem die einzige Strategie, welche für den Verkehr aus dem Elsass Massnahmen definiert. Die Machbarkeit ist im Rahmen von GVM-Berechnungen z.T. nachgewiesen.	Konzepts grundsätzlich nur indirekt gegeben (z.B. durch FlaMa zur Strassentangente → Verkehrsberuhigung). - P+R-Anlagen oder Buslinien beispielsweise werden für das Elsass auch in den Konzepten «Kombi» und «Bestand» vorgeschlagen.
G-3	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-4	- Das Team sucht nach einer neuen Strassentangente südlich von Basel. Die Bepanung der Landschaft erscheint lediglich als "Restarbeit", um die Bedürfnisse aus S+V auch von dieser Seite legitimieren zu können.	- Aufgabe der Teams war es ein Gesamtkonzept zu erarbeiten in dem Siedlung, Verkehr und Landschaft optimal aufeinander abgestimmt sind.
G-5	- Das Konzept ist durch die stadtnahe Strassentangente geprägt. Die Vorzüge dieser Verbindung kommen aber bei der Bewertung erstaunlicherweise zu wenig zur Geltung. Ausschlaggebend sind dem gegenüber die hohen Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten, so dass das Projekt schwer zu realisieren ist.	- Das Kriterium «Verbesserung des Strassennetzes» wurde beim Konzept «Tangente» mit zwei von maximal drei Plus bewertet. Der Nutzen konzentriert sich im Raum Grossbasel West, Allschwil und Vorderes Leimental. Zur Verbesserung des Strassennetzes schlägt das Konzept «Kombi» neben den neuen Netzelementen im Bereich Allschwil-Binningen-Bottmingen beispielsweise auch Massnahmen im Bereich Reinach vor. FlaMa entlang der Tangente wurden zudem im Konzept «Tangente» nicht konkretisiert.
G-7	- Das Konzept kann mit der stadtnahen Tangente einige Verkehrsprobleme im Gebiet zwischen Allschwil und Münchenstein lösen und gibt eine Antwort auf die Problematik zum Gundelitunnel.	- Aufgrund der Beurteilung der drei Gesamtkonzepte sollen dem Landrat die Konzepte «Kombi+» (Ausbau) und «Bestand» (Umbau) vorgelegt werden. Die verschiedenen vorgeschlagenen Strassenelemente des Konzepts «Kombi» können als neue tangentielle Verbindung angesehen werden. Im Rahmen des Aktionsprogramms Ende 2012/anfangs 2013 ist zu prüfen, inwieweit die einzelnen lokalen Strassenelemente zu einer durchgehenden Strasse zusammengefügt werden können und sollen (→ Kombi+).
IV-3	- Die Erkenntnis der Verfasser über die negativen Auswirkungen der stadtfernen Tangente erfreut zwar, doch ist eine Zunahme des MIV um 20% nicht akzeptabel, da nicht schlüssig gezeigt werden kann wie zum Beispiel die Gemeinden Binningen, Bottmingen, Oberwil und Therwil in ihren angestammten Ortskernen vom Durchgangsverkehr entlastet oder gar befreit werden sollen. Die immensen Kosten für die favorisierte stadtnahe Tunnelvariante von über einer Milliarde bringen dem Leimental die erhoffte Entlastung nicht und fördern eher den MIV. Die genannten „Dörfer“ sind weiterhin zu Zubringern verdammt und können ihre eigenen Zentren nicht entwickeln. Es scheint mir, man habe die gewachsenen Zentren, als hoffnungslose Fälle, aufgegeben. Warum wurde die bestehende Rute nach Münchenstein nicht in die Tangentenlösung einbezogen. Man könnte vielleicht in Bottmingen auf diese Weise einen Teil vom Durchgangsverkehr befreien, ohne Mehrkosten! Der Ausbau des Velonetzes darf gerade Mal 240'000.- Fr. kosten. Ein Bruchteil der veranschlagten Milliarde für die Stadttangente! - Der Wert unserer grünen Lungen wird erkannt. Auch aus naturschützerischer Sicht macht es keinen Sinn die verbliebenen Landreserven einer hoch subventionierten Intensivlandwirtschaft zu überlassen. Können die geplanten Landschaftsparks wirklich vollumfänglich realisiert werden, wird der heute immense Nutzungsdruck auf die relativ kleinen Perlen des Naturschutzes sicherlich abnehmen. Eine Freigabe der Schutzgebiete wäre aber sicher nicht sinnvoll. Diese Gebiete sollen auch weiterhin, als Refugien und Hotspots für die Artenvielfalt, vor freiem Zugang, geschützt bleiben. Eine künstliche Parklandschaft lehnen wir aber ab. Es sollte eher die alte kleinstrukturierte Kulturlandschaft wieder belebt werden. Für die Flussläufe von Birs und Birsig müssen ausgewogene Regeln gefunden werden. Möglichst viel der noch kanalisierten Flussstrecken sollen renaturiert und für den freien Zugang geöffnet werden, um den Druck auf die ökologisch wertvollen Strecken abzuleiten. Zu einzigartig und fragile für eine Freigabe sind auch die Gebiete der Reinacherheide, der Petite Camargue Alsacienne Wir teilen die Ansicht, dass die geplanten Parks auf dem gesamten Gebiet zu einer grösseren Artenvielfalt und somit auch zu grösser Attraktivität für alle führen werden. Wir hoffen, dass bald möglichst Lösungen zur Finanzierung der Abgeltungen an die Landwirte gefunden werden und das	- Das Anliegen wird im Rahmen der nächsten Phase geprüft. - Wird zur Kenntnis genommen.

Thema	Kernaussagen	Antwort
«Beurteilung und Würdigung der Arbeiten»		
	Vorhaben möglichst ganzflächig umgesetzt werden kann. Der Naturschutz wird sicherlich Hand bieten für optimale Lösungen zur Zufriedenheit von allen. Wir hoffen dass dieses Projekt vorangetrieben wird, unabhängig von den technokratischen Lösungsansätzen zu den Problemen von Verkehr und Siedlung. Dies wird die gesamte Region aufwerten.	
IV-5	<ul style="list-style-type: none"> - Verdichtetes Wohnen: Siehe Bemerkung «Kombi». - Expresstrams und Tangentialbusse: Beide Stossrichtungen erscheinen uns äusserst sinnvoll: In der Tangentialen können leistungsfähige und schnelle Tramlinien ihre grösste Wirkung entfalten und sie bieten auch für Busse erhebliche Vorteile. - Stadtnahe Strassentangente: Wir finden es fraglich, ob diese Massnahme die erwünschte Entlastungswirkung für das lokale Strassennetz der weiter aussen liegenden Gemeinden bringen kann. Zusammen mit «Allschwiler Zubringer» und «Gundeli-Umfahrung» würde die stadtnahe Tangente allerdings die Schliessung des Autobahnring um Basel ermöglichen, was aus städtischer Sicht mit Gewissheit eine attraktive Option darstellt. In unseren Augen vermögen die konzeptionellen Überlegungen der Stossrichtung «Tangente» am meisten zu überzeugen – sowohl beim ÖV als auch beim MIV. 	<ul style="list-style-type: none"> - S. oben. - Wird zur Kenntnis genommen. - Dem Landrat soll aufgrund der Beurteilung der drei Gesamtkonzepte u.a. das Konzept «Kombi+» vorgelegt werden. Die verschiedenen vorgeschlagenen Strassenelemente des Konzepts «Kombi» können als neue tangentiale Verbindung angesehen werden. Im Rahmen des Aktionsprogramms ist zu prüfen, inwieweit die einzelnen lokalen Strassenelemente zu einer durchgehenden Strasse zusammengefügt werden können und sollen.
«Bestand»		
G-1	<p>Wir schlagen vor, die Beurteilung wie folgt zu überprüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mit dem Massnahmenblock "Voies vertes" setzt das Konzept gezielt auf die Verbesserung des LV. - Als bedeutendes Risiko wird die Flächenbeanspruchung generell und speziell jener der Alleen aufgeführt. Wir erachten es auch als schwierig, solche Vorhaben auf privatem Grund zu realisieren. Strassenbereiche von bis zu 25 m Breite sind in Ortszentren nicht sinnvoll. 	<ul style="list-style-type: none"> - Dieser Punkt ist unter 17 «Verbesserung des Freizeitverkehrs» aufgeführt. - Die historischen Ortszentren sind von breiten Strassen im Konzept ausgenommen.
G-2	<p>Beurteilung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK 11 ist im Vergleich zu den anderen Konzepten viel zu gut bewertet: Die Verbesserung des ÖV besteht lediglich durch Expresstrams, S-Bahn-Takt und Takt Bus 64. - WK 12: Hier sollte mind. ein 2 Minus gegeben werden. Das Konzept sagt ja aus, dass keine Massnahmen beim MIV getroffen werden, im Gegenteil: Der MIV wird durch LSA gestaut, die Ortszentren werden für den MIV gesperrt. - WK 13: Zu gut bewertet: Es sind z.B. keine Velorouten nach Frankreich eingezeichnet. - WK 16: Im Vergleich zu «Kombi» oder «Tangente» eher schlechter, denn im ÖV keine speziellen Massnahmen, dafür aber soll der MIV statt nachfrageorientiert nur noch angebotsorientiert sein: Bei diesem WK ist folglich maximal eine „0“ zu geben. - WK 42: Da «Bestand» als einziges Konzept grössere Staus des MIV in Kauf nimmt und damit Ausweichverkehr generiert, ist dieses Konzept sicher schlechter zu bewerten als die anderen beiden Konzepte. - WK 43: Das Konzept sieht vor, dass die Strassen verbreitert werden müssen und dadurch die Anwohner ihre Vorgärten aufgeben müssen. Es werden also zusätzliche Verkehrsflächen generiert. Dieses Konzept muss somit eher mit einem „Minus“ bewertet werden, ganz sicher aber nicht mit „+++“. 	<ul style="list-style-type: none"> - Einschätzung wird so nicht geteilt. Bei der S-Bahn wird beispielsweise eine «S-Bahn Birseck» mit zusätzlichen Haltestellen vorgeschlagen. Beim Tram sind auch verschiedene Tramverlängerungen vorgesehen. Bei der Buslinie 64 z.B. wird nicht nur der Takt verdichtet: Diese Linie wird als Hochleistungsbuslinie ausgestaltet. Das vorgeschlagene ÖV-Netzkonzept im Konzept «Bestand» ist zudem sehr klar (S-Bahn / Feinverteiler). - Die Situation für den MIV wird gegenüber heute nicht verschlechtert. Zudem ist keine Sperrung der Ortszentren für den MIV vorgesehen. In diesen Gebieten ist v.a. eine verträgliche Ausgestaltung für ÖV, LV und MIV geplant. - Neue und direkte LV-Wege werden erstellt. In den Zentren werden lokale Massnahmen zur Verbesserung des Fussverkehrs ergriffen. Die geplanten verkehrsberuhigten Zonen (u.a. Tempo 30) u.a. in den verschiedenen Kernzonen verbessern die Sicherheit für den LV. Es entsteht zusätzlicher Platz für LV (und den ÖV) an neuralgischen Stellen durch die Verlegung von Hauptstrassen in dynamischen Gebieten. Eine einfache Routenführung wird dank der Führung der Velofahrer primär auf den Hauptverkehrsachsen ermöglicht. Insbesondere für den Freizeitverkehr werden «Voies vertes» erstellt. - Der MIV wird durch LSA an Ortseingängen und bei Anschlüssen zum HLS-Netz gesteuert und gelenkt. Zudem werden die Parkplätze bewirtschaftet. - Die MIV-Fahrleistungen werden dank der starken Förderung des ÖV und des LV verringert. Zudem werden Staus möglichst ausserhalb der Siedlungsgebiete gehalten. - Eine „Umnutzung“ findet statt. Für diese Massnahme wird keine neue Fläche ausserhalb der Bauzone benötigt.

Thema	Kernaussagen	Antwort
«Beurteilung und Würdigung der Arbeiten»		
	- Fazit: Wie es der Name schon sagt: Es soll nichts Wesentliches verändert werden. Wir sind der Meinung, dass dieser Lösungsansatz nicht unsere Verkehrsprobleme lösen wird.	- Bei diesem Konzept bleibt nicht alles wie es ist. Der Quantensprung liegt v.a. im städtebaulichen Bereich sowie und in Bezug auf das Mobilitätsverhalten.
G-3	- Keine Bemerkungen.	- Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	- Im Grundsatz sind die vorgeschlagenen Massnahmen allesamt interessant und visionär. Wir erachten jedoch v.a. die Realisierbarkeit des Strassenausbaus mit Verbreiterungen und Baumalleen als realitätsfremd. Dies schlägt sich auch bei dem Kriterium „Risiko“ nieder, was zu Recht entsprechend bewertet wird.	- Die Massnahmen sind umsetzbar, bedingen jedoch u.a. eine Erweiterung des Enteignungstitels und eine rechtliche Verankerung der Mehrwertabschöpfung.
G-7	- Das Konzept schlägt interessante Lösungen im ÖV aber auch beim MIV vor. Es ist die einzige Stossrichtung, welche spezifisch auch auf die Problematik Ortsdurchfahrt Therwil eingeht. Die Öffnung der Langmattstrasse ist deshalb enorm wichtig.	- Wird zur Kenntnis genommen.
IV-1, IV-2	- Die im Zuge der Förderung des ÖV bei «Bestand» vorgesehene Verbreiterung der Hauptstrassen bedingt Eingriffe, die es bzgl. Auswirkungen auf die historisch gewachsene Siedlungsstruktur bzw. -typologie und Ortsbilder kritisch zu betrachten gilt (Risiken betreffend Realisierbarkeit s. unten); zu begrüssen ist aber der Ansatz, die Hauptstrassen in Agglomerationen nicht lediglich als Transitraum sondern als Lebensraum auszugestalten. - Ebenso begrüssen wir die Absicht von «Bestand», Industrie- und Gewerbebrachen oder wenig genutzte Areale umzunutzen, neue Wohnungen zu erstellen und neue Arbeitsplätze anzusiedeln sowie diese Gebiete mit dem ÖV effizient zu erschliessen. Die Wiederherstellung der Kernzonen als zentrale Orte mit einer vermehrten Ansiedlung zentralörtlicher Nutzungen unterstützen wir ebenfalls (u.a. Verkehrsberuhigung der Ortsdurchfahrt in Münchenstein bei gleichzeitigem Ausbau von Tal- und Tramstrasse zu Hauptverkehrsstrassen).	- Wird zur Kenntnis genommen. - Wird zur Kenntnis genommen.
IV-3	- Die Ziele im Vorspann sind sehr vernünftig. Dann machen sich aber Widersprüche breit, und schlussendlich werden die selbst formulierten Ziele nicht erreicht. Da wird angebotsorientierte Planung gefordert, dann wird aber mit einer nachfrageorientierten Planung das Verkehrsaufkommen gebremst. Es wird nicht gezeigt wie die selbst geforderte Aufwertung der gewachsenen Kernzonen (Zentren) erreicht wird. Tempo 30 kann Linderung verschaffen. Trotz dem bleiben die grossen Verkehrsströme. Diffus wird die erlösende Wirkung von breiten Boulevards beschworen. Ob der Wohnwert, dem Aufwand entsprechend, an solchen Verkehrsachsen gesteigert wird ist zu bezweifeln. Zudem scheint die Realisierung innert nützlicher Frist eher unrealistisch. Natürlich benötigt der ÖV mehr Platz als heute um die zu erwartende Nutzungszunahme aufzunehmen. - Die Landschaft soll inszeniert werden und ihren Nutzen hergeben. Man fordert z.B. volle Zugänglichkeit vom Birsig als Erholungs- und Freizeitachse. Der Naturschutz muss dies vehement in Frage stellen. Gibt es doch für die ganze Region einzigartige Fluss-Partien, die durch Freizeitnutzung völlig entwertet würden. Es gibt intensive Landwirtschaft kombiniert mit Freizeitnutzung, was wir als eher unrealistisch erachten und vor allem nicht wünschenswert. Die Idee eines binationalen Parks finden wir im Prinzip gut. Es fehlt aber jegliches Verständnis von der tieferen Schönheit der Natur. Sie soll nur inszeniert und vermarktet werden. Dass die Planer keine Velofahrer sind, zeigt das Ansinnen die Verbindung Oberwil-Binningen auf die Hauptstrasse (Berg und Talfahrt) zu verlegen und die jetzige Rute zu streichen. Zudem fehlt die wichtige Tangentialverbindung Binningen – Allschwil und Oberwil – Allschwil besteht nicht wirklich. Auch Oberwil – Biel-Benken ist noch nicht durchgängig.	- Die Kernzonen werden neben den Verkehrsberuhigungsmassnahmen, durch mehr Platz für Fussgänger und Velofahrer und durch die Ansiedlung neuer Nutzungen attraktiver gemacht. - Wird zur Kenntnis genommen.
IV-5	- Unsere Gesellschaft zeichnet sich seit Jahrzehnten durch Wachstum in allen Bereichen aus. Gemäss heutigen Prognosen wird sich dieses Wachstum, teils verstärkt, fortsetzen. Planer, die in einem solchen Umfeld auf «Bestand» setzen, verkennen die Realität. - Strassen als Lebensraum: Strassen wurden und werden mit dem primären Zweck der Verkehrsabwicklung realisiert. Im Strassengesetz des Kanton BL ist festgeschrieben, dass der MIV vom LV zu entflechten, und nicht zu verflechten sei, wie dies die Planer offenbar angedacht haben.	- Das Gesamtkonzept «Bestand» ist konzeptionell sehr konsistent und stellt eine Alternative dahingehend dar, dass es für die regionale Verkehrsinfrastruktur keinen klaren verkehrlichen Quantensprung für notwendig erachtet. Der Quantensprung liegt eher im städtebaulichen Bereich sowie und in Bezug auf das Mobilitätsverhalten. - Wird zur Kenntnis genommen. Je nach Abschnitt (Ortszentrum, dichte Siedlung, offene Bebauung, ausserorts, etc.) ist eine andere Form des Nebeneinanders der verschiedenen Verkehrsmittel gefordert. Insbesondere in den Ortszentren lässt es die räumliche Situation eine systematische Trennung

Thema	Kernaussagen	Antwort
«Beurteilung und Würdigung der Arbeiten»		
	<ul style="list-style-type: none"> - Generell Tempo 30: Diese Massnahme lehnen wir entschieden ab. - Wir lehnen sowohl die konzeptionellen Überlegungen als auch das Gros der vorgeschlagenen Massnahmen, welche der Stossrichtung «Bestand» zu Grunde liegen, ab. Wir erachten eine solche Grundhaltung als realitätsfern und nicht zukunftsorientiert. 	<ul style="list-style-type: none"> - des MIV und des LV nicht zu. Eine Koexistenz ist nötig. - Wird zur Kenntnis genommen. - Das Gesamtkonzept «Bestand» soll weiterbearbeitet werden, weil dieses konzeptionell sehr konsistent ist und eine Alternative dahingehend darstellt, dass es für die regionale Verkehrsinfrastruktur keinen klaren verkehrlichen Quantensprung für notwendig erachtet. Der Quantensprung liegt eher im städtebaulichen Bereich sowie und in Bezug auf das Mobilitätsverhalten.
Erkenntnisse aus der Testplanungsphase		
Gesamthaft		
G-1	<ul style="list-style-type: none"> - Eine zentrale Bedeutung für die Erreichbarkeit des Birstals bildet die H18 mit seinem Anschluss Hagnau an die A2. Der Anschluss Hagnau ist bereits heute Werktags überlastet. Verkehrslösungen für den Perimeter des Projektes ELBA haben direkte Auswirkungen auf den Anschluss Hagnau. Mit diesem direkten Zusammenhang sollten visionäre Alternativen aufgezeigt werden. Etwa einen zweiten Anschluss an die H18 im Raum Pratteln an die A2. - <u>Variantenwahl:</u> In der Gesamtbetrachtung fokussieren die Massnahmen aller drei Arbeiten sehr stark auf die Entwicklung des Leimentals und des Birsecks. Die Anbindung an oder die Verbindungen zu Frankreich sind wenig spürbar. Der Projektperimeter wurde bewusst ohne die Stadt Basel festgelegt. Das Fehlen der Stadt Basel ist in allen drei Varianten "spürbar" und es stellt sich die Frage, ob dies zielführend war. - Das Konzept «Bestand» ist nicht weiter zu verfolgen. Es scheint unrealistisch. Die aufgezeigten breiten Strassenräume wirken für uns fremd. Unser Lebensstil ist nicht ablesbar. Es widerspricht den Bemühungen, Orte begegnungsfreundlich zu gestalten. Es zeigt zwar eine Variante mit einem kleinen Budget auf, ist aber nicht vollständig. Eine Entwicklung der Region ist mit der Variante «Bestand» nicht möglich. Der Verzicht auf Massnahmen im Bereich des MIV ist der Entwicklung der Region nicht dienlich. Zudem ist die Abhängigkeit vom Arealbedarf entlang von Strassen gross. Die Realisierbarkeit ist damit verstärkt Risiko behaftet. Die Zielerreichung mit dem Projekt «Bestand» ist insgesamt nicht möglich. - Als Mitglied der BG empfehlen wir Ihnen deshalb die bei den Konzepten «Kombi» und «Tangente» weiter zu bearbeiten und den politischen Behörden zur Auswahl vorzulegen. Wir begründen dies wie folgt: <ul style="list-style-type: none"> - Die beiden Konzepte haben eine klare Stossrichtung. Das Konzept «Kombi» ist realitätsnah, machbar und hat doch innovative Ideen. Es hat eine breite Ausrichtung und bietet Verbesserungen im Bereich des ÖV und des MIV. Die meisten (verkehrlichen) Massnahmen des Konzeptes «Kombi» und somit auch die Investitionen sind im Zeitraum 2030 - 2050 geplant. Der Planungshorizont erscheint der Gemeinde Aesch als zu langfristig. Die Vorlaufzeit von rund 20 Jahren bis zur Umsetzung der wichtigen Massnahmen ist zu gross. Wir schlagen deshalb vor, mögliche Projekte auf der Zeitachse von nach 2030 in die Zeit vor 2030 zu verschieben. Eine möglichst baldige Umsetzung von Projekten sollte angestrebt werden. Die Siedlungsbegrenzungen dürften, zur Erreichung der zu Grunde gelegten Entwicklung, an den ÖV-Achsen nicht starr sein. - Das Konzept «Tangente» plant mit grossen Bauprojekten und auch mit einer moderaten Siedlungsentwicklung die Herausforderungen der Zukunft zu bewältigen. Hohe Investitionen sind dafür zu tätigen, welche nach dem Konzept umgehend geplant und budgetiert werden müssen, damit die Realisation bis 2030 erfolgen könnte. Die Umsetzung des Konzeptes «Tangente» setzt relativ schnelle und klare Entscheide der 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Verzweigung Hagnau liegt ausserhalb des ELBA-Perimeters. Die Verbesserung der verkehrlichen Situation in der Hagnau wird im Rahmen des Projekts STOT (Osttangente) überprüft. Die Szenarien zu Arbeitsplätzen und Einwohnern, welche der Testplanung zu Grunde gelegt wurden, sind so gewählt, dass für die zusätzlichen Einwohner innerhalb des Planungsperrimeters ELBA auch entsprechend Raum für Arbeitsplätze zur Verfügung steht. Damit soll das gleichzeitige Wohnen und Arbeiten innerhalb des ELBA-Raums ermöglicht werden (→ kurze Wege). Damit kann auch die Belastung von kritischen Strassenabschnitten gedämpft werden. - Der Fokus der Entwicklungsplanung liegt im Bereich Leimental – Birseck – Allschwil. Die Schnittstellen u.a. mit der Stadt Basel werden in diesem Projekt berücksichtigt. - Das Gesamtkonzept «Bestand» soll weiterbearbeitet werden, weil dieses konzeptionell sehr konsistent ist und eine Alternative dahingehend darstellt, dass es für die regionale Verkehrsinfrastruktur keinen klaren verkehrlichen Quantensprung für notwendig erachtet. Der Quantensprung liegt eher im städtebaulichen Bereich sowie und in Bezug auf das Mobilitätsverhalten. - Aufgrund der Beurteilung der drei Gesamtkonzepte sollen dem Landrat die Konzepte «Kombi+» (Ausbau) und «Bestand» (Umbau) vorgelegt werden. Die verschiedenen vorgeschlagenen Strassenelemente des Konzeptes «Kombi» können als neue tangentielle Verbindung angesehen werden. Im Rahmen des Aktionsprogramms Ende 2012/anfangs 2013 ist zu prüfen, inwieweit die einzelnen lokalen Strassenelemente zu einer durchgehenden Strasse zusammengefügt werden können und sollen (→ Kombi+).

	<p>Verantwortlichen voraus. Der Kanton BS ist möglichst bald in die Planung mit ein zu beziehen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Konzept "Aesch"</u>: Aesch hat die eigenen Entwicklungsstrategien abgestützt auf den kantonalen Richtplan im kommunalen Richtplan festgelegt. Die beiden Planungen sind für die Behörden verbindlich. Unter Berücksichtigung dieser Vorgaben erachten wir folgende Massnahmen aus den drei beschriebenen Konzepten wichtig für die zukünftige Entwicklung der Gemeinde (Konzept "Aesch"): <i>Siedlung</i> <ul style="list-style-type: none"> - Festhalten an den Siedlungsbegrenzungen gemäss kommunalem und kantonalem Richtplan. - Investitionen in städtebauliche Projekte im Bereich von ÖV-Umsteigepunkten und entlang von städtischen Hauptstrassen zur Erhöhung der Wohn- und Arbeitsqualität und zur qualitätsvollen Verdichtung. - Schaffung der (gesetzlichen) Rahmenbedingungen, damit Transformationen in Industrie- und Gewerbegebieten sowie in unternutzten Arealen möglich sind. <i>Verkehr</i> <ul style="list-style-type: none"> - Realisierung Zubringer Pfeffingerring - Ausbau und Vollanschluss H18 mit der Verbindungsbrücke über die Birs nach Dornach. - Tramverlängerung von Aesch, Dorfzentrum bis zum Bahnhof Aesch. - Ausbau der S-Bahnlinie Aesch - Basel- Saint Louis mit einem 15'-Takt und dem Bau eines Wendegleises. Diese Massnahme ist auch in Abhängigkeit von einer möglichen Doppelspur bis Delemont. - Tramverbindung Reinach - Dornach. - Schaffung der (gesetzlichen) Rahmenbedingungen damit Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Dorfszentren umgesetzt werden können. . <i>Landschaft</i> <ul style="list-style-type: none"> - Umsetzung von Aufwertungsmassnahmen entlang der Birs (Ausbau LV-Netz, Aufenthaltsorte usw.). - Sicherung der vorhandenen Kulturlandschaftsräume. - Umsetzung von Aufwertungsmassnahmen unter Berücksichtigung der landwirtschaftlichen Produktion. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen.
G-2	<ul style="list-style-type: none"> - Der Vergleich der drei Konzepte betr. Siedlung ist zu differenziert. Nur weil beispielsweise «Kombi» die Verdichtungsgebiete sehr detailliert dargestellt hat, heisst es noch lange nicht, dass dies auch richtig ist. Alle drei Konzepte haben gemeinsam, dass sie eine Verdichtung nach Innen fördern wollen. Lediglich «Tangente» sieht noch vor, bei grossem Bevölkerungswachstum einzelne Flächen zu arrondieren, was nicht falsch ist. Wo genau die Siedlungsgebiete zu verdichten sind, hängt nicht nur von verkehrstechnischen Aspekten ab! - Die Testplanung hat gezeigt, dass durchaus gute Alternativen zu einer Südumfahrung bestehen. Es war daher richtig und wertvoll, eine Testplanung durchzuführen. In einem nächsten Schritt müssen jedoch die verbleibenden beiden Strategien mittels Berechnungen auf ihre Wirkungsweise überprüft und auch in einen grösseren Gesamtzusammenhang gestellt werden (Herzstück, Traminienetz 2020, Interreg-IV). 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen. - Der Einsatz des GVMs für die Bewertung der gesamten Stossrichtungen wird auch aufgrund der aktuellen Bearbeitungsstufe (Konzept) kaum neue Erkenntnisse liefern. Ggf. ist bei punktuellen Fragestellungen (thematisch Vertiefungen), wie sie z. B. bereits für den Zusatzauftrag Strassen erfolgt sind, zweckmässig sein. Eine Koordination mit verschiedenen Projekten (u.a. Tramnetzstudie 2020, Herzstück, C14) findet in der nächsten Phase statt.
G-3	<ul style="list-style-type: none"> - Keine Bemerkungen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen.
G-5	<ul style="list-style-type: none"> - Das Projekt ELBA soll als Basis für die Weiterentwicklung der Region Birseck, Leimental und Allschwil dienen. Die Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen ist ein Marathonlauf über Jahrzehnte. Ein wichtiger Faktor für die Realisierbarkeit ist dabei die Etappierbarkeit der einzelnen Massnahmen. Hier überzeugt das Projekt «Kombi» am ehesten. Viele Massnahmen fallen heute in die Zuständigkeit der Gemeinden. Für Planungen in zusammenhängenden Räumen sind erst noch gesetzliche Grundlagen zu schaffen. - Generell fehlen uns Aussagen über den Erhalt der Landwirtschaft sowie der Umgang mit den Fruchtfolgeflächen. Wir gehen davon aus, dass diesbezüglich der Kantonale Richtplan (KRIP) weiterhin wegweisend ist. 	<ul style="list-style-type: none"> - Einschätzung betr. Etappierbarkeit wird geteilt. Für Planungen in zusammenhängenden Räumen sind die kantonalen Richtpläne bereits gesetzlich verankert. - Annahme ist richtig.

Stellungnahmen von Privaten

Thema	Kernaussagen	Antwort
«Allgemeine Bemerkungen»		
P-1	<ul style="list-style-type: none"> - Das wichtigste bei allen Varianten sind nicht die tollen Baumalleen, sondern die klare Beschränkung der Siedlungsgebiete. - Ein wenig schade war, dass gerade das heisseste Eisen, die Südumfahrung, in der Zeitung das einzige Bild war. Natürlich ist es wichtig. Und natürlich ist es schwierig. Für mich wäre Allschwil, Oberwil, Münchenstein das Logischste. Das war ja ursprünglich auch für den Bruderholzübergang geplant. <p><i>Kombi</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Scheint mir einen recht guten Mix zu bieten. <p><i>Tangente</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Wachstum der Siedlungsfläche in Allschwil und Schönenbuch und ein wenig auch bei mir oben zwischen Bottmingen und Oberwil. Das scheint mir vernünftig. (Obwohl ich natürlich lieber an der Siedlungsgrenze wohne...). - Sowohl «Kombi» als auch «Bestand» möchten die grosse Fläche auf dem Bruderholz oberhalb der Sternwarte intensiver Nutzen. Das halte ich für einen untolerierbaren Fehler. Der Blick über diese leere Wiese auf die Stadt ist absolut unersetzlich. Auch in 100 Jahren. Wenn ich lese "infrastrukturbezogener Freiraum", dann stelle ich mir Tennisplätze, Sporteinrichtungen aller Art und eventuell Freibäder vor. Dies sollte unbedingt nicht passieren. Diese grüne Zunge muss bis ins Gundeli reichen. Sogar einen Park mit hohen Bäumen finde ich dort Problematisch. Warum nicht einmal ein leeres, der Landwirtschaft reserviertes Feld wagen. <p><i>Bestand</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Ist ein wenig Mutlos. Alles soll ein wenig bleiben wie es ist. Verdichtung in den Ortszentren ist natürlich gut. Wie diese urbane Umwandlung im Ortszentrum – ohne die wenigen Dorffeste zu zerstören – vor sich gehen soll, bleibt für mich aber ein wenig kryptisch. Wenn wir wollen, dass der Verkehr z.B. in Oberwil, Bottmingen, Binningen das wohlige Sichaufhalten nicht verunmöglicht, müssten wir ja wie grosse Innenhöfe schaffen (z.B. wie, sehr schön, der grosse Platz in Lörrach). Ich habe ein wenig Mühe mir vorzustellen, wie das bei unseren Besitzverhältnissen möglich sein soll. Aber richtig ist es. - Mutig finde ich, dass die Siedlungsausweitung einfach rasch nach Frankreich verlegt wird, wo wir gar keine Planungshoheit haben. Wir lagern so das Problem des Bevölkerungswachstums einfach aus. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen. - Wird zur Kenntnis genommen. - Wird zur Kenntnis genommen. Das Konzept soll dem Landrat vorgelegt werden. - Wird zur Kenntnis genommen. - Die Massnahmen werden im Rahmen der nächsten Phase noch überprüft. - Bei diesem Konzept bleibt nicht alles wie es ist. Der Quantensprung liegt v.a. im städtebaulichen Bereich sowie und in Bezug auf das Mobilitätsverhalten. - In diesem Konzept ist keine Ausweitung der Wohnzone in Frankreich vorgesehen.
P-2	<ul style="list-style-type: none"> - Wenn es wieder mal um die mögliche Autobahn geht, oder die Südumfahrung, wie schon öfter genannt wurde in den Medien: Nein, ausser sie verläuft total unterirdisch von Allschwil bis Aesch. 	<ul style="list-style-type: none"> - Alle Studienauftrag- und Testplanung-Teams haben Konzepte aufgezeigt, welche keine Südumfahrung enthalten.
P-3	<ul style="list-style-type: none"> - Eine Mitwirkung der Öffentlichkeit, für die nur der Zeitraum vom 22.08 bis zum 16.09.2012 zur Verfügung steht, ist einfach zu kurz. Es verbleibt das Gefühl, dass man möglichst wenige Mitwirker generieren wollte. 	<ul style="list-style-type: none"> - Unter anderen mit der E-Partizipation, welche vom 22.08. bis am 23.09.2012 dauerte, hat man versucht, möglichst viele Rückmeldungen insbesondere von der Bevölkerung zu erhalten. Öffentliche Führungen der ELBA-Ausstellung Allschwil, Hofstetten, Reinach und Therwil wurden beispielsweise auch organisiert. Im Rahmen dieser Veranstaltungen konnten sich Interessierte auch zur Planung ELBA äussern.
P-4	<p>Von Sonn und Welten (und über den Gesamtperimeter von ELBA) weiss ich nichts zu sagen, ich sehe nur wie sich die Planer auch mit Detailfragen plagen. Ich erlaube mir deshalb, Ihnen einige partielle Verbesserungsvorschläge zu Unterbreiten und hoffe, dass genügend Ausdauer vorhanden ist, um das Projekt weiter zu verfolgen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Anschluss der Gewerbegebiete von Dornach und Aesch an die H18</i> Der Gewerbeverkehr ist für beide Orte eine starke Belastung. Abhilfe könnte geschaffen werden, indem der Verkehr an der Gemeindegrenze zusammengefasst und über eine Birsbrücke zur H18 geführt wird. Keinerlei Beeinträchtigung von Landschaft und Wohnungen. Mit dem geplanten, höchst aufwendigen Zubringer ab SBB-Überführung Dornach, z.T. in Hochlage mit maximaler Lärmausbreitung und mit der Zerstörung des allerletzten Restes 	<ul style="list-style-type: none"> - Die verschiedenen Anliegen werden in einer nächsten Phase geprüft.

Auwald, möchte man noch den Verkehr von Oberdornach, Gempen und Hochwald über diese Strasse leiten. Es ist schwer vorstellbar, dass die Autofahrer (der Zielverkehr ist fast ausschliesslich Basel), die Dank der Kreisel problemlos den Anschluss Reinach Süd erreichen, erst einmal den Umweg über Aesch nehmen werden. Das Problem ist der LW-Verkehr, nicht der PW-Verkehr. Dornachbrugg ist kein bevorzugtes Wohngebiet und wird es zukünftig noch weniger sein (vgl. Skizze).

- *Birsbogen*

Mit der letzten Zonenplanrevision wurde das Gebiet von der Industriezone in die Wald-Freihalte- und Uferschutzzone versetzt. Damit konnte der allerletzte Rest Auwald gerettet werden. Anstatt jedoch das Areal von den Zivilisationsresten zu befreien und es zonenkonform herzurichten, wird es heute teilweise als Gewerbegebiet genutzt. Das ist nicht im Sinne der Umzonung und schon gar nicht im Sinne der heutigen Zone. Durch die in letzter Zeit geäusserten Überlegungen zu einer eventuellen zukünftigen Umnutzung der Industriezone (BAZ 24.1.12) erhält das Gebiet eine zusätzliche Bedeutung als landschaftliches Gestaltungselement (vgl. Skizze).

- *Lolibach zwischen Neue Heimat und Apfelseestrasse, Gebiet zwischen Apfelseestrasse und SBB, Baumalle Apfelseestrasse.*

Der Bachverlauf an dieser Stelle bietet einen etwas trostlosen Anblick. Eine bachgemässe Bepflanzung, begleitet von einem Fussweg (S-Bahn Aesch) und ergänzt mit Alleebäumen entlang der Apfelseestrasse würde die Landschaft erheblich aufwerten. Der Baumbestand an der Gemeindegrenze sollte als Abstand zwischen den Gemeinden erweitert werden. Das Areal zwischen Strasse und SBB (z.T. Reservezone) als Wohnzone mit einer optimalen AZ nutzen. (S-Bahn Aesch) (vgl. Skizze).

- *Schwinebachquelle*

Das Quellgebiet bedarf unbedingt einer Verbesserung des heutigen Zustandes. Das kann mit einfachen Mitteln erreicht werden durch eine Bepflanzung der Quellfläche als Ergänzung zur Waldzone. Ev. könnte damit auch die Wassermenge etwas vergrössert werden.

- *Goetheanum und Umgebung*

Das Goetheanum ist zweifellos eine der markantesten Sehenswürdigkeiten in der Region. Aber nicht nur das Gebäude, sondern auch der dazugehörige Park. Der Zonenplan enthält folgende Mängel: Es sind dies die Bauzonen am westlichen Rand des Areals und die unterirdische Einstellhalle. Damit wird der Parkcharakter empfindlich gestört und geschmälert. Bereits eingereichte Baugesuche wurden zum Vorteil der Situation nicht realisiert. Die östlich ausgewiesene Bauzone ist auf unabsehbare Zeit reichlich bemessen. Die Ausweisung von Parkplätzen kann im Baugesuchsverfahren geregelt werden (vgl. Skizze).

- *Baumallee*

Wenn die beidseitig der Weidenstrasse gelegenen Gleise nicht mehr benötigt werden (augenscheinlich ist dies der Fall), könnte das Gebiet mit einer Allee aufgewertet werden (vgl. Skizze).

P-5

- Bestand: Es kann ja wohl nicht sein, dass auf der Talseite, wo die grösste Siedlungserweiterung Oberwils stattfand (Bertschenacker/Ziegeleigebiet) Millionen verschwendet werden, die Binningerstrasse (Basel-)Bottmingen-Oberwil zu verschmälern und dann zu planen, dass die bereits überlastete Therwilerstrasse als „städtische Hauptstrasse“ zwecks Verbindung zum hinteren Leimental und zum Birstal (!) verbreitert werden soll (wo übrigens? Mit Nadelöhren?). Sicher kommen nur Lösungen in Frage mit neuen Verkehrswegen. V.a. müssen neue Verbindungen Basel-Agglomeration geschaffen werden, solange dafür noch Platz und nicht alles schon mit Häusern überbaut ist.

- Wird zur Kenntnis genommen.

P-6

- Persönlich möchte ich der Variante «Kombi» den Vorzug geben. Das Prinzip des Etappierens, das diese Variante enthält, überzeugt mich. Sinnvoll finde ich auch, dass die P+R-Punkte hier am entferntesten von der Stadt liegen, und die vorgesehenen Stadtparks würden mich auch freuen.

- Die Variante «Tangente» lehne ich entschieden ab. Begründung: Stadtnahe Schnellstrassen erfüllen ihren Zweck bloss in den ersten Jahren nach ihrer Eröffnung, danach sind sie schnell einmal überlastet und staugefährdet. So geschehen mit Nordtangente und Osttangente in Basel. Dieses Phänomen kann nicht allein durch die jährliche Zunahme des privaten Motorfahrzeugverkehrs erklärt werden. Es ist eben doch so, wie der VC5 und andere

- Wird zur Kenntnis genommen.

- Dem Landrat soll aufgrund der Beurteilung der drei Gesamtkonzepte u.a. das Konzept «Kombi+» vorgelegt werden. Die verschiedenen vorgeschlagenen Strassenelemente des Konzepts «Kombi» können als neue tangentielle Verbindung angesehen werden. Im Rahmen des Aktionsprogramms ist zu prüfen, inwieweit die einzelnen lokalen Strassenelemente zu einer

	<p>behaupten, dass solche Schnellstrassen im Verlauf der Jahre mehr und mehr Verkehr anlocken: Leute, die früher umständlichere Wege gefahren sind, merken eines Tages, dass sie via Schnellstrasse bzw. Tangente schneller am Ziel sind. Das sind sie auch in den ersten Zeiten, aber nicht allzu lange.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bei der Variante «Bestand» überzeugen mich die vorgeschlagenen Pionier-Parks eher wenig. Sonst kein Kommentar meinerseits zu dieser Variante. 	<p>durchgehenden Strasse zusammengefügt werden können und sollen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Massnahme wird im Rahmen der nächsten Phase überprüft.
P-7	<ul style="list-style-type: none"> - Sie sollten eine Umfahrung schleunigst in die Wege leiten. Die Ausfahrt Aesch sollte ausgebaut werden und durch einen Tunnel von Ettingen, Witterswil, Biel-Benken nach Allschwil verbunden werden. So haben keine Gemeindebewohner oder die Landwirtschaft Einbussen zu beklagen (Lärm- und Abgasemissionen). 	<ul style="list-style-type: none"> - Alle Studienauftrag- und Testplanung-Teams haben Konzepte aufgezeigt, welche keine Südumfahrung enthalten und begründet weshalb keine solche Umfahrung notwendig ist.
P-8	<ul style="list-style-type: none"> - Die Flyer in den Trams finde ich eine gute Idee. Ohne diese wäre ich nicht auf ELBA aufmerksam geworden. - Die Poster sind erfreulich aussagekräftig. - Verkehr: Am überzeugendsten finde ich die Idee der Verlängerung der Tramlinie 10 von Dornach nach Reinach. - Beeindruckt hat mich die Durchgangsstrassenführung in Baden-Baden: Die Unterführung der Ortschaft mit Zu- und Abgängen vor, in der Ortsmitte und nach dem Ort. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen. - Wird zur Kenntnis genommen. - Diese Massnahme wird im Rahmen der nächsten Phase (Aktionsprogramm) näher geprüft. - Eine solche Lösung stellt u.a. städtebaulich eine Herausforderung dar.
P-9	<p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Den private Motorfahrzeugverkehr stark reduzieren - Den ÖV ausbauen mit lärm-dämmenden Massnahmen - Direkte und schnelle Veloverbindungen - Schöne, erlebnisreiche Fusswege <p>In Zukunft ist für das ELBA-Gebiet besonders wichtig:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gute Raumplanung - Genügend Freiflächen zwischen den Dörfern - Ortszentren mit dem gesamten Dienstleistungsangebot 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Anliegen werden im Rahmen der nächsten Phasen geprüft.
P-10	<p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wichtig wäre „Flüsterbelag“ auf den Hauptstrassen - Um die Anwohner mit weniger Lärm zu belasten, würde Innerorts Tempo 30 genügen! - Das Tramtrasse sollte mit Grünpflanzen (wie in Riehen) bepflanzt werden um den Lärm zu dämmen <p>In Zukunft ist für das ELBA-Gebiet besonders wichtig:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reduktion des Ein-Personen-Verkehrs (Auto) - Förderung des ÖV und v.a. mehr Schutz für die Fussgänger! 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Anliegen werden im Rahmen der nächsten Phasen geprüft.
P-11	<p>Der Aufwand, welcher geleistet wurde um eine Mitbeteiligung der Bevölkerung möglich zu machen ist bemerkenswert. Danke dafür!</p> <p>Zwei Punkte sind mir aufgefallen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Einem Vorschlag kann man nur zustimmen, es sei denn, man schreibt einen Kommentar dazu. Dann ist Ablehnung möglich. 2. Bei der Altersangabe hätte ich es als sinnvoll erachtet, wenn zwischen noch berufstätigen und nicht mehr berufstätigen Personen unterschieden worden wäre, d.h. Altersangabe 60-65, 66-69. Ich selber gehöre zur 1. Kategorie und habe bei der Angabe gespürt, dass ich hier gerne eine Unterscheidung gehabt hätte. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen. - Damit kennt man die Gründe für eine Zustimmung oder Ablehnung einer Massnahme. - Besten Dank für den Hinweis.
P-12	<ul style="list-style-type: none"> - Die Stadttangente gab und gibt immer wieder viel zu reden. Als ehemaliger Gemeinderat in Oberwil möchte ich Ihnen mitteilen, dass wir seinerzeit voll der Überzeugung waren, dass die beiden überlasteten Verkehrsachsen durch Oberwil nicht mit punktuellen kleinen Verbesserungen bewältigt werden können. Es braucht einen dritten Ast, der Verkehr aufnehmen kann. Hierbei ist die Diskussion müssig, was genau von wo nach wo verlagert werden kann. Das ist von zu vielen Details abhängig. Aber man wird nie darum herum kommen, eben einen dritten Ast zu legen, der zusätzlich Verkehr aufnehmen kann. - Bei Kapazitätssteigerungen der Tramlinie 10 hat die Transportleistung der Bahn zwar zugenommen, gleichzeitig hat aber auch der Strassenverkehr, immerhin nur mit der halben Menge zugenommen. Die Leistungserhöhung der Bahn verlief somit im Gleichschritt mit einem Mehrverkehr auf der Strasse. Die ÖV-Massnahmen haben klar nicht wie erhofft den Strassenverkehr entlastet! 	<ul style="list-style-type: none"> - Alle Studienauftrag- und Testplanung-Teams haben Konzepte aufgezeigt, welche auch beim Szenario 2050 hoch keine Südumfahrung enthalten. - Die ÖV-Massnahmen haben zumindest teilweise die generelle Zunahme der Mobilität auffangen können.