



**Kanton Basel-Landschaft**

**Regierungsrat**

---

**Vorlage an den Landrat**

**Entwicklungsplanung Leimental - Birseck - Allschwil  
Stossrichtungsentscheid und Planungs- und Projektierungskredit**

vom

**Entwurf**

## 1. Zusammenfassung

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

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

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

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

Im Rahmen der Planung ELBA wurde auch eine äussere Tangente als mögliche Lösung vertieft untersucht, jedoch nach Abschluss der Testplanung nicht mehr weiterverfolgt. Auch die Idee einer S-Bahn-Tangente – das öV-Pendant zur äusseren Strassentangente – wurde vertieft untersucht, jedoch als nicht sinnhaft beurteilt und als Lösung nicht weiterverfolgt.

Die Option einer äusseren Tangente soll für die Verbindung wichtiger Wirtschaftsräume in der Zukunft erhalten bleiben. Aus diesem Grund wird dem Landrat eine zusätzliche Stossrichtung „Ausbau inkl. Trasseesicherung äussere Tangente“ unterbreitet. Der Regierungsrat empfiehlt dem Landrat diese Stossrichtung weiter zu verfolgen.

## 1.1. Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
1.1.	Inhaltsverzeichnis	4
2.	Ausgangslage und Vorgehen	6
2.1.	Vorgeschichte und Auftrag des Landrats	6
2.2.	Randbedingungen und Vorgaben	6
2.3.	Planungsprozess und Vorgehen	7
3.	Inhalte, Annahmen und Resultate des Planungsprozesses ELBA	11
3.1.	Funktionaler Zusammenhang Siedlung – Verkehr – Landschaft	11
3.2.	Ist-Zustand, zukünftige Entwicklung und offene Fragen	12
3.3.	Mögliche Stossrichtungen	15
3.4.	Umgang mit einer äusseren Tangente	16
3.5.	Weitere zentrale Erkenntnisse und Resultate	17
4.	Erläuterungen zu den gewählten Stossrichtungen	19
4.1.	Stossrichtung Umbau	19
4.2.	Stossrichtung Ausbau	20
4.3.	Stossrichtung Ausbau inkl. Trasseesicherung äussere Tangente	22
4.4.	Ein Unterschied der beiden Stossrichtungen herausgegriffen	22
4.5.	Gemeinsame Linien der beiden Stossrichtungen	23
5.	Erläuterung zu den Anpassungen im kantonalen Richtplan	25
5.1.	Einführung / Generelle Anpassung	25
5.2.	Stossrichtung Umbau	26
5.3.	Stossrichtung Ausbau	27
5.4.	Stossrichtung Ausbau inkl. Trasseesicherung äussere Tangente	29
5.5.	Gemeinsame Elemente	29
6.	Schnittstellen	32
6.1.	Schnittstellen	32
6.2.	Weitere laufende Planungsprozesse	35
6.3.	Aktuelle Weiterbearbeitungen	36
6.4.	Laufende Projektierungen (Ausgangslage)	37
7.	Termine / Weiteres Vorgehen	38
7.1.	Termine gemäss Aktionsprogramm	38

7.2.	Weiteres Vorgehen	40
8.	Kosten und Finanzierung	41
8.1.	Gesamtkosten der Umsetzung der Stossrichtungen	41
8.2.	Investitionskosten für die Planung- und Projektierung	42
8.3.	Folgekosten	45
9.	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	46
10.	Parlamentarische Vorstösse	46
11.	Antrag	51

## 2. Ausgangslage und Vorgehen

### 2.1. Vorgeschichte und Auftrag des Landrats

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

### 2.2. Randbedingungen und Vorgaben

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

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

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

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

- Partizipation: *Im Rahmen der Mitwirkung sind die betroffenen Gemeinden, Basel-Stadt und Frankreich in den Planungsprozess miteinzubeziehen.*

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

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

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

## **2.3. Planungsprozess und Vorgehen**

### **2.3.1 Vorgehensvereinbarung und Projektorganisation**

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

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

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

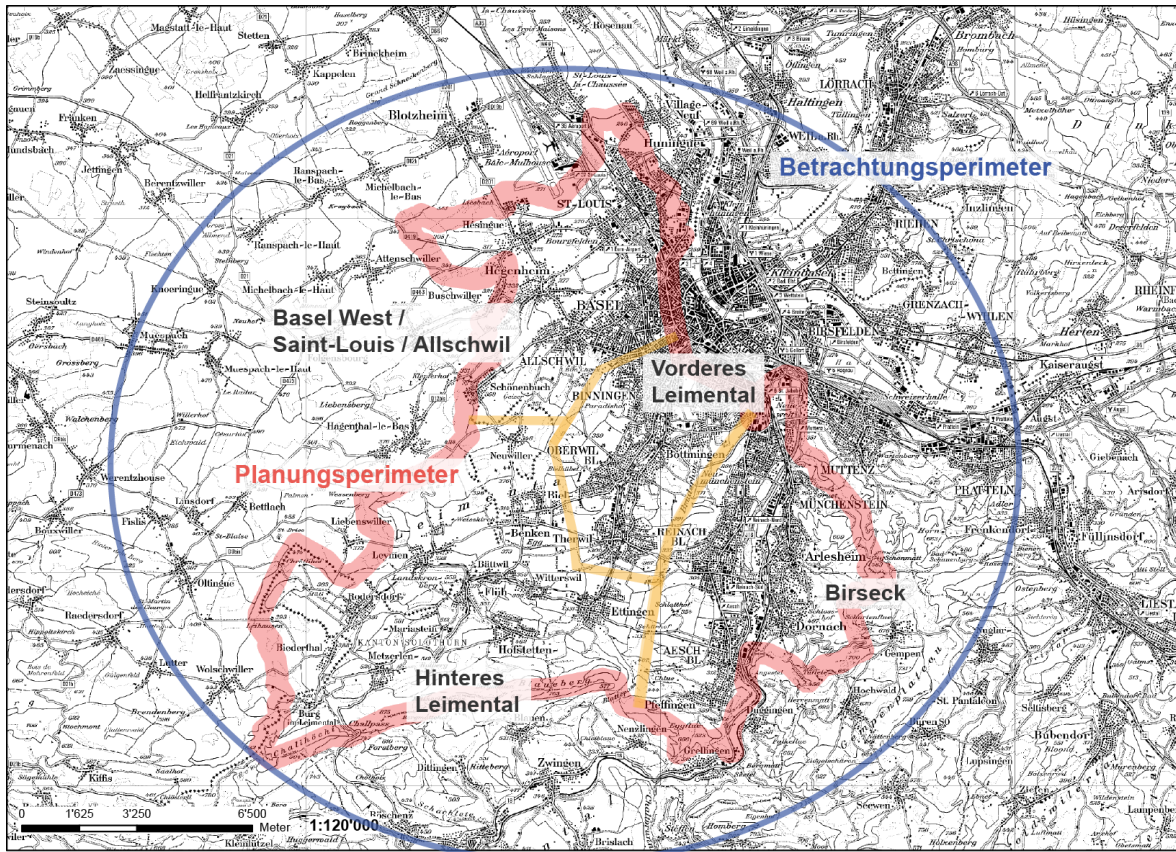


Abb. 1 Planungs- und Betrachtungssperimeter sowie Abgrenzung der Teilräume

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

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

### 2.3.2 Mitwirkung

Ergänzend zur Startvereinbarung wurde am Anfang des Prozesses ein Kommunikations- und Mitwirkungskonzept erarbeitet. Darin wurden die verschiedenen Mitwirkungs- und Informationsangebote definiert. Als Mitwirkungsorgane wurden das Begleitgremium (BG) und das ELBA-Forum eingesetzt. Das BG besteht aus VertreterInnen aller betroffenen Gemeinden im Planungsperimeter und der Interessenorganisationen und diente dem gegenseitigen Input und Austausch von Informationen, der Spiegelung der Ergebnisse sowie der Sicherung eines Multiplikatoren-Effekts in der breiten Öffentlichkeit. Das ELBA-Forum ist ein Mitwirkungsgefäss für



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

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

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

### 2.3.3 Entwicklung der Lösung

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

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

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

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

---

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

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

Der Ablauf des gesamten Verfahrens ist nachfolgend zusammengefasst dargestellt:

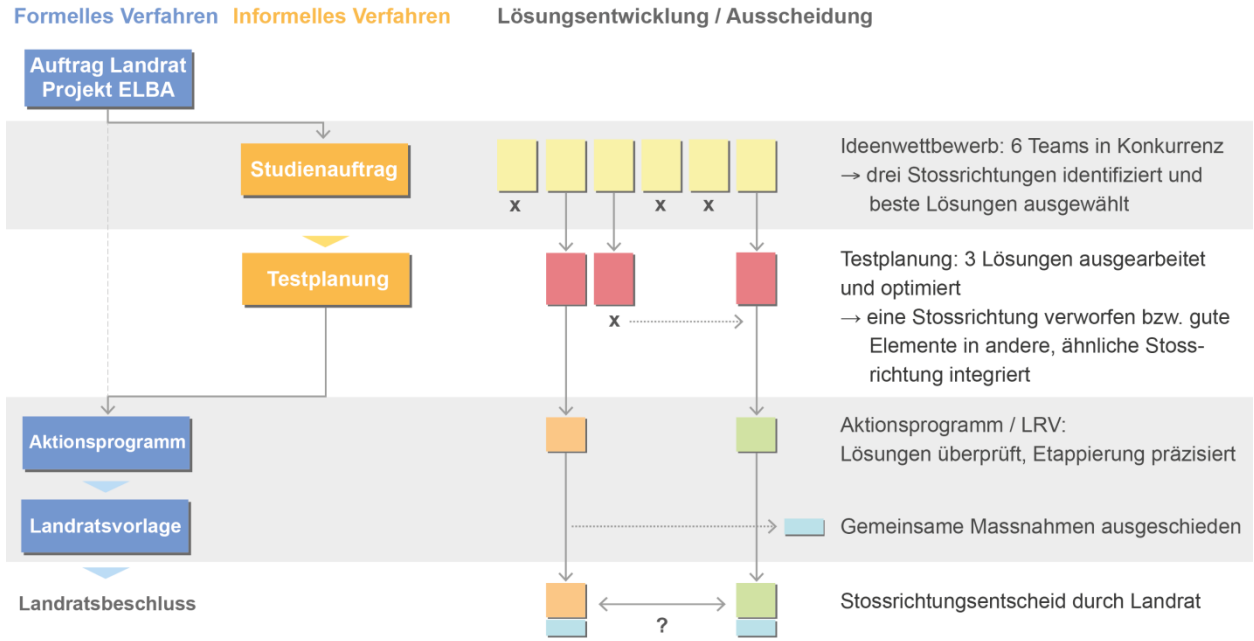


Abb. 2 Ablauf des ELBA-Verfahrens

### **3. Inhalte, Annahmen und Resultate des Planungsprozesses ELBA**

In diesem Kapitel werden nach einer Präambel zum Zusammenhang zwischen Siedlung, Verkehr und Landschaft die Inhalte, Annahmen und Resultate/Erkenntnisse des Planungsprozesses ELBA erläutert.

#### **3.1. Funktionaler Zusammenhang Siedlung – Verkehr – Landschaft**

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

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

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

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

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

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

### **3.2. Ist-Zustand, zukünftige Entwicklung und offene Fragen**

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

#### 3.2.1 Ist-Zustand

##### *Einwohner und Arbeitsplätze*

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

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

##### *Siedlungsfläche und Bauzonen*

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

Im Raum ELBA sind heute auf Gebiet der Kantone Basel-Landschaft und Solothurn in den bestehenden Bauzonen grössere Reserven für weitere Wohn- und Arbeitsflächen vorhanden (ca. 200 ha bzw. gut 50 ha). Das Hintere Leimental weist die grössten unüberbauten Wohnbauzonenreserven auf. In der Stadt Basel sind hingegen kaum noch Reserven vorhanden. Die grössten unüberbauten Arbeitszonenreserven sind im Birseck vorhanden (v. a. in Aesch). Grössere

unüberbaute Gewerbe-/Industrieflächen sind zudem im Raum Allschwil festzustellen. Innerhalb der bestehenden Siedlungsgebiete existieren zudem im basellandschaftlichen Teil des ELBA-Gebiets in Wohn- und Mischzonen noch grosse innere Nutzungsreserven. Ähnliches gilt auch für die Arbeitsgebiete, insbesondere im Birseck.

### *Landschaft*

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

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

### *Verkehr*

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

### *Öffentlicher Verkehr*

Die S-Bahn zwischen Basel Dreispitz und Aesch (S3) weist pro Tag zwischen rund 6'000 und 10'000 Fahrgäste auf. Die Nachfrage auf dem RER (S1) Richtung Saint-Louis ist deutlich tiefer. Die stärksten Belastungen auf dem Tramnetz im ELBA-Perimeter sind auf den Tramlinien 10/17 und 11 mit ca. 17'500-20'000 Fahrgästen pro Tag in Binningen bzw. in Münchenstein zu verzeichnen. Der stärkste tangentielle Streckenabschnitt im Busverkehr zwischen Leimen- und Birstal ist mit gut 2'000 Fahrgästen pro Tag zwischen Reinach und Therwil festzustellen.

### *Motorisierter Individualverkehr*

Die H18 weist im ELBA-Perimeter zwischen Muttenz Süd und der Verzweigung Hagnau regelmässige Überlastungen auf. Zudem bestehen Kapazitätsengpässe in Anschlussbereichen (Reinach-Süd, Muttenz-Süd), wo die Abflusskapazität nicht gewährleistet ist. An den Verknüpfungspunkten zum Strassennetz der Kernstadt kann während Spitzenbelastungen ein Ausweichen auf das Hauptstrassennetz beobachtet werden. Dieses ist jedoch ein begrenztes Phänomen, denn das Verkehrsaufkommen auf den Hauptverkehrsstrassen, welche parallel zur H18 verlaufen, war in den vergangenen 20 Jahren stabil bzw. teilweise sogar rückläufig. Die Netzhierarchie entlang der H18 funktioniert gut.

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

In den letzten 20 Jahren hat der Verkehr auf der H18 stark zugenommen, teilweise um über 60%. Das Verkehrsaufkommen auf den tangentialen Verbindungen zwischen Leimen- und Birstal hat in den letzten 20 Jahren zwischen rund 20% und 35% zugenommen. An der Grenze zwischen dem Vorderen Leimental und der Stadt Basel sowie in Allschwil ist hingegen seit mehreren Jahren insbesondere mangels Kapazität praktisch keine Zunahme mehr festzustellen.

### 3.2.2 Szenarien der Siedlungsentwicklung

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

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

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

### 3.2.3 Zu klärende Fragen

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

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

### 3.3. Mögliche Stossrichtungen

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

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

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

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

#### *Zusatzabklärungen S-Bahn-Tangente*

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

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

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

### 3.4. Umgang mit einer äusseren Tangente

#### 3.4.1 Umgang im Studienauftrag und der Testplanung

Gemäss dem Auftrag des Landrats muss im Konkurrenzverfahren ELBA die Südumfahrung Basel Bestandteil des Variantenfächers sein. Im Rahmen des Studienauftrags ELBA wurden von den sechs Teams Lösungsansätze mit einer äusseren Tangente untersucht, jedoch von keinem Team weiterverfolgt. Um dem Auftrag des Landrats jedoch gerecht zu werden, wird die Aufnahme einer äusseren Tangente vorgelegt. Für die Aufnahme einer äusseren Tangente als Lösung sprechen folgende Gründe:

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

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

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



- Den Siedlungsändern kommt als Naherholungsraum eine grosse Bedeutung zu. Eine weiträumige Umfahrungstrasse kann diese Siedlungsänder beeinträchtigen.

### 3.4.2 Vertiefte Untersuchung der Lage einer neuen Strassentangente

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

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

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

## 3.5. Weitere zentrale Erkenntnisse und Resultate

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 4. Erläuterungen zu den gewählten Stossrichtungen

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

### 4.1. Stossrichtung Umbau

#### 4.1.1 Philosophie

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

#### 4.1.2 Kurzbeschreibung und zentrale Elemente

Die Stossrichtung Umbau sieht eine Verdichtung insbesondere entlang von Hauptverkehrsachsen sowie ÖV-Umsteigepunkten in der Agglomeration vor. Die historischen Ortszentren werden von dieser Verdichtung ausgenommen. Die Kernzonen der Siedlungen werden mittels Entlastung vom MIV sowie der Ansiedlung kernzonenspezifischer Nutzungen als Zentren wiederhergestellt bzw. gestärkt. Bestehende Industriebrachen (Transformationsgebiete) werden umgenutzt, mit hoher städtebaulicher Qualität neu bebaut sowie besser erschlossen. Klare Siedlungsgrenzen werden festgelegt.

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

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

Das Konzept sieht vor, den Veloverkehr (Alltagsverkehr) wieder verstärkt auf den Hauptverkehrsachsen zu führen. Für den Freizeitverkehr werden hingegen verschiedene «Voies vertes»

definiert - das sind landschaftlich attraktive Achsen für den Fuss- und Veloverkehr für die Naherholung. Auf allen Strassen in den Kernzonen wird durch Verkehrsberuhigung die Sicherheit für zu Fuss gehende und Velofahrende erhöht.

#### 4.1.3 Wirkung

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

#### 4.1.4 Herausforderungen

Nach der Testplanung wurde von verschiedener Seite bezweifelt, dass die Strategie der städtischen Hauptstrassen umsetzbar ist. Aus diesem Grund hat die politische Projektsteuerung ELBA im November 2012 der Projektleitung den Auftrag erteilt, die Machbarkeit dieser Stossrichtung genauer zu prüfen. Gemäss den vorgenommenen Zusatzabklärungen würde im Untersuchungsraum der für den Verkehr notwendige Raumbedarf (Minimalquerschnitt) mit maximal vier Gebäuden (Gewerbegebiete) im Konflikt stehen und zwischen 50 und 100 private Parzellen tangiert. Die grosse Bandbreite rührt daher, dass die Erweiterungen des Strassenraums ein- oder beidseitig erfolgen und dabei die betroffenen Parzellen um den Faktor 2 variieren können. Die Gesamtlänge der vorgesehenen städtischen Hauptstrassen beträgt rund 60 km, womit sich die Konflikte quantitativ in einem Rahmen bewegen, welcher bei Strassenbauprojekten für gewöhnlich anzutreffen ist. Da die Umsetzung der Querschnitte etappiert erfolgen kann, ist die Frage der Umsetzbarkeit zusätzlich entschärft.

Für das Realisieren des Wunschquerschnitts des Strassenraums ist die angrenzende Siedlung der Auslöser und nicht primär die Strasse. Entscheidend sind dabei die Siedlungstypologie und deren Sanierungszyklus. Die Umsetzung des Wunschquerschnitts hat neben dem Schaffen von einem urbaneren, attraktiven Strassenraum auch das Ziel, die Verdichtung entlang der städtischen Hauptverkehrsstrassen zu ermöglichen (Anreiz für die Grundeigentümer) und die Siedlung hinter der ersten Häuserzeile entlang den Hauptverkehrsstrassen vor Lärmimmissionen zu schützen.

## 4.2. Stossrichtung Ausbau

### 4.2.1 Philosophie

Die Stossrichtung Ausbau sieht eine etappierte Siedlungsentwicklung (primär nach innen) vor, zu der darauf abgestimmt verschiedene neue Strassen- und ÖV-Netzelemente realisiert werden. Die neuen Strassen dienen zur Entlastung des dicht besiedelten Siedlungsgebiets. Die

Stossrichtung sieht eine „ausgewogene“ Bewältigung des Verkehrs durch alle Verkehrsträger (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr) ohne grosse Modalsplit-Veränderungen vor.

#### 4.2.2 Kurzbeschreibung und zentrale Elemente

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

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

Das bestehende Hochleistungsstrassennetz wird für den motorisierten Individualverkehr aufgewertet und besser zugänglich gemacht. Mit gezielten MIV-Massnahmen werden dichte Stadtgebiete vom motorisierten Verkehr entlastet und aufgewertet: Die Stossrichtung schlägt verschiedene Netzergänzungen in Kombination mit einer Verkehrsberuhigung auf dem entlasteten Netz vor. In Kombination mit der Umfahrung Gundeldingen (ABAC) ist langfristig der Aufbau einer durchgehenden, stadtnahen Tangente möglich, welche als eine in Tunneln geführte Hauptverkehrsstrasse mit niveaugleichen Anschlüssen dimensioniert wird.

#### 4.2.3 Wirkung

Die Stossrichtung Ausbau bringt deutliche Verbesserungen insbesondere im Strassennetz sowie in Bezug auf die Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten und der Hochleistungsstrassen mit sich. Die Siedlungsentwicklung nach innen und die Verminderung der Flächenbeanspruchung werden dank der vorgeschlagenen Verdichtungen und der klaren Siedlungsbegrenzungen sehr stark gefördert. Städtebauliche Impulse werden insbesondere im Umfeld von ÖV-Umsteigepunkten und in Entwicklungsschwerpunkte gegeben. Der Landschaftsraum wird in seiner Vielfalt (Flussräume, Wälder, Landwirtschaftsgebiete) stark aufgewertet. Das Konzept ist dank der Vielzahl eher kleinräumiger Massnahmen gut etappierbar. Der Fuss- und Veloverkehr wird durch die flächenhaften Verkehrsberuhigungen im Zusammenhang mit Strassennetzausbauten und der Stärkung der ÖV-Umsteigepunkten gefördert.

#### 4.2.4 Herausforderungen

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

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

#### **4.3. Stossrichtung Ausbau inkl. Trasseesicherung äussere Tangente**

Zur allfälligen Direktverbindung von wichtigen Wirtschafts- und Wohngebieten und somit zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Baselland soll die Option einer äusseren Tangente für die Zukunft erhalten bleiben. Daher wird dem Landrat eine zusätzliche Stossrichtung Ausbau inkl. einer Trasseesicherung der äusseren Tangente unterbreitet. Diese dritte Stossrichtung unterscheidet sich gegenüber der Stossrichtung Ausbau einzig darin, dass sie zusätzlich eine Trasseesicherung für eine äussere Tangente enthält.

Für die Sicherung der Option äussere Tangente ist gegenwärtig nur eine Trasseesicherung notwendig. Damit wird sichergestellt, dass auch zu einem späteren Zeitpunkt noch über eine Weiterbearbeitung bzw. Realisierung entschieden werden kann. Eine Realisierung einer äusseren Tangente würde zeitlich nach der Fertigstellung der stadtnahen Tangente erfolgen.

#### **4.4. Ein Unterschied der beiden Stossrichtungen herausgegriffen**

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

Bei der Stossrichtung Ausbau fällt auf, dass sich die Entwicklung von Einwohnern und Arbeitsplätzen massgeblich auf drei Gemeinden konzentriert: Allschwil, Münchenstein und Reinach. Als Konsequenz daraus werden in diesen Räumen massgebliche Neuinvestitionen in Verkehrsinfrastrukturen notwendig, sofern nicht bestehende benutzt bzw. optimiert werden können. Entsprechend bedarf es für Allschwil und Reinach neuere grösserer Verkehrsinfrastrukturen.

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

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

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

	Zusätzliche Arbeitsplätze bis 2030	Zusätzliche Einwohner bis 2035
Stossrichtung Umbau	5'500	7'700
Stossrichtung Ausbau	2'000	2'900

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

#### 4.5. Gemeinsame Linien der beiden Stossrichtungen

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

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

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

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

Diese gemeinsamen Elemente sollen vom Stossrichtungsentscheid «Umbau» vs. «Ausbau» entkoppelt werden (s. dazu auch Kap. 5.4).



## 5. Erläuterung zu den Anpassungen im kantonalen Richtplan

Im Folgenden wird erläutert, welche konkreten Anpassungen sich im Kantonalen Richtplan aufgrund der Stossrichtungen ergeben. Im Kap. 5.4 ist zudem aufgeführt, welche Anpassungen aufgrund des ELBA-Prozesses unabhängig vom Stossrichtungsentscheid vorgenommen werden sollen. Diese ergeben sich aus den gemeinsamen Elementen der Stossrichtungen.

### 5.1. Einführung / Generelle Anpassung

Im Rahmen des Aktionsprogramms ELBA wurden aus den Stossrichtungen diejenigen Elemente herausgeschält, welche richtplanrelevant sind. Für einzelne Themen (z. B. ÖV-Umsteigepunkte, P+R) wären im kantonalen Richtplan aufgrund von ELBA neue Kategorien und Planungsgrundsätze zu definieren. Planungsgrundsätze und neue Kategorien finden jedoch gesamtkantonal Anwendung, weshalb deren Einführung überprüft werden und ggf. in einem zweiten Schritt erfolgen soll. Dies betrifft insbesondere die Sachbereiche Siedlung und Landschaft.

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

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

Stadt- und agglomerationsnahe Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten können einen beachtlichen Teil des reinen Freizeitverkehrs abschöpfen, sofern das landschaftliche Potenzial hierfür genutzt werden kann und in seiner Qualität gesichert bleibt. So kann die Landschaft sich synergetisch in die regionale Mobilitätsstrategie ELBA einfügen. Für die agglomerationsnahen Landschafts-Teilräume wird dazu ein Freiraumkonzept Landschaft erstellt. Dieses orientiert sich am Naherholungsbedarf der Agglomerationsbevölkerung, setzt dabei aber einen deutlichen Schwerpunkt auf die Erhaltung und Förderung der landschaftlichen und ökologischen Qualität im Sinne deren 'sanften' Erlebbarkeit. Die Verknüpfung mit bestehenden kommunalen und überkommunalen Freiraumkonzepten und -planungen wird angestrebt.

Das Freiraumkonzept definiert eine landschaftliche Funktionstypologie im Sinne eines Zukunftsbildes 'Landschaft ELBA'. Es entwickelt aufgrund einer Bedarfsanalyse eine verortete Bedarfs-Mängelliste und leitet daraus ein konkretes, plausibles Massnahmenbündel ab. Es zeigt die thematischen und zeitlichen Schnittstellen zu den Fachbereichen Siedlung und Verkehr/Mobilität.

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

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

## 5.2. Stossrichtung Umbau

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

Objektblatt S2.1 Siedlungsentwicklung nach innen

Massnahme	Koordinationsstand	Bemerkungen
Restliche Verdichtungsgebiete / Schwerpunkte der Verdichtung gemäss Zukunftsbild Umbau	–	Separater Planungsprozess in Kontext mit Umsetzung RPG-Revision vorgesehen

Objektblatt V 2.2 Kantonsstrassennetz

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

## Objektblatt V 2.3 Schienennetz

Massnahme	Koordinationsstand	Bemerkungen
Arllesheim, S-Bahn-Haltestelle Widenhof	Vororientierung	–
Dornach, S-Bahn-Haltestelle Apfelsee	Zwischenergebnis	Die Weiterbearbeitung erfolgt durch die Angebotsplanung NWCH. Die Federführung für die Haltestelle liegt beim Kanton Solothurn.
Bruderholztunnel	Vororientierung	Massnahme bereits im KRIP enthalten (V2.3 C/D) (ohne Planungsanweisung)
Tram-Haltestellen Oberwil Langmattstrasse und Therwil Ringstrasse	Vororientierung	–
Dorenbach–Bottmingen: Neue städtische Hauptstrasse	–	s. auch Beschleunigung Tramlinie 10 unter «Gemeinsame Elemente»

Folgende Massnahmen aus der Stossrichtung Umbau sind nicht richtplanrelevant:

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

### 5.3. Stossrichtung Ausbau

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

#### Objektblatt S2.1 Siedlungsentwicklung nach innen

Massnahme	Koordinationsstand	Bemerkungen
"Restliche" Transformationsgebiete / Verdichtungsgebiete (2. Etappe) gemäss Zukunftsbild Ausbau	–	Separater Planungsprozess in Kontext mit Umsetzung RPG-Revision vorgesehen

## Objektblatt V2.1 Übergeordnete Projekte

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

## Objektblatt V2.2 Kantonsstrassennetz

Massnahme	Koordinationsstand	Bemerkungen
Stadtnahe Tangente, Abschnitt Tunnel Allschwil	Vororientierung (Trasseesicherung)	Für die Klärung der offenen Fragen bezüglich Linienführung und Netzelemente bedarf es einer eigenen Projektorganisation der zuständigen Fachstellen für die strategische Planung (BL, BS, ASTRA).
Stadtnahe Tangente, Abschnitt Tunnel Bottmingen / Binningen	Vororientierung (Trasseesicherung)	
Stadtnahe Tangente, Abschnitt Abschnitt Dorenbach – H18	Vororientierung (Trasseesicherung)	
Teilumfahrung Reinach Süd	Vororientierung	–

## Objektblatt V2.3 Schienennetz

Massnahme	Koordinationsstand	Bemerkungen
Tramverbindung Reinach–Dornach	Vororientierung (Trasseesicherung)	Massnahme bereits im KRIP enthalten (V2.3 C/D) (ohne Planungsanweisung). Ein öV-Angebotskonzept für das südliche Birseck ist eine zwingende Grundlage hierfür und muss ohnehin erarbeitet werden.
Tramverlängerung Linie 2 Bottmingen	Vororientierung (Trasseesicherung)	Ähnliche Massnahme bereits im KRIP enthalten (V2.3 C/D, Tramverlängerung Binningen–Oberwil)
Tramverlängerung Linie 8 Allschwil	Vororientierung (Trasseesicherung)	–
Tieferlegung Regiotram	Vororientierung (Trasseesicherung)	–

Folgende Massnahmen aus der Stossrichtung Ausbau sind nicht richtplanrelevant:

- Neue innerstädtische S-Bahnlinie (15'-Takt Basel SBB–Saint Louis in Ergänzung zur gemeinsamen Massnahme 15'-Takt Aesch–Basel SBB (vgl. Kap. 5.4))

#### 5.4. Stossrichtung Ausbau inkl. Trasseesicherung äussere Tangente

Gegenüber der Stossrichtung Ausbau wird einzig im Objektblatt "Übergeordnete Projekte, V2.1" die Massnahme äussere Tangente als Trasseesicherung ergänzt. Die anderen Massnahmen sind mit der Stossrichtung Ausbau identisch. Über den Zeitpunkt der Realisierung einer äusseren Tangente entscheidet der Landrat.

Objektblatt V2.1 Übergeordnete Projekte

Massnahme	Koordinationsstand	Bemerkungen
Äussere Tangente im Raum Leimental – Birseck - Allschwil	Vororientierung (Trasseesicherung)	–

#### 5.5. Gemeinsame Elemente

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

Objektblatt S2.1 Siedlungsentwicklung nach innen

Massnahme	Koordinationsstand	Bemerkungen
Siedlungsbegrenzung	–	Separater Planungsprozess in Kontext mit Umsetzung RPG-Revision vorgesehen
Transformationsgebiete / Verdichtungsgebiete	–	Separater Planungsprozess in Kontext mit Umsetzung RPG-Revision vorgesehen
Aufwertung Kernzonen und Quartierzentren	–	Separater Planungsprozess in Kontext mit Umsetzung RPG-Revision vorgesehen

## Objektblatt V2.1 Übergeordnete Projekte

Massnahme	Koordinationsstand	Bemerkungen
Zubringer Allschwil bzw. Bachgraben (Verkehrskorridor Allschwil Nord – St. Johann)	Vororientierung (Trasseesicherung)	–

## Objektblatt V2.2 Kantonsstrassennetz

Massnahme	Koordinationsstand	Bemerkungen
Oberwil Langmattstrasse	Vororientierung	–
Allschwil, Ausbau Herrenweg und Rückstufung Oberwilerstrasse	Vororientierung (Trasseesicherung)	–
Regionale Verkehrssteuerung	–	–
Siedlungsorientierte Strassenabschnitte in Ortskernen	Vororientierung	–

## Objektblatt V 2.3 Schienennetz

Massnahme	Koordinationsstand	Bemerkungen
S-Bahn-Birseck (15'-Takt Verbindung Aesch–Basel SBB) inkl. Anpassung Signaltechnik, Wendegleis Aesch und zusätzliche Fahrzeuge	–	Die Weiterbearbeitung erfolgt durch die Angebotsplanung NWCH.
Beschleunigung Tramlinie 10 bis Mittleres Leimental	Vororientierung (ÖV-Korridor)	U. a. in Zusammenhang mit Vorstoss Expressstrams; mit P+R-Konzept koordinieren.
Ausbau Knoten/Bahnhof Bottmingen	Vororientierung	Koordination mit Beschleunigung Tramlinie 10
ÖV-Korridor Hégenheim–Bachgraben–St. Johann (Verkehrskorridor Allschwil Nord – St. Johann)	Vororientierung (ÖV-Korridor)	–

## Objektblatt V3.1 Kantonale Radrouten

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

Folgende gemeinsame Massnahmen sind nicht richtplanrelevant:

- Haltestelle Morgartenring: Die Weiterbearbeitung erfolgt durch die Angebotsplanung NWCH. Der Kanton BL sorgt für eine zügige Klärung der grundsätzlichen Fragen, welche für eine mittelfristige Realisierung zu beantworten sind. Im Rahmen der Vorlage EAP wird über die Finanzierung der Infrastruktur zu beschliessen sein.
- Optimierung Busnetz generell: Diese erfolgt im Rahmen des 8. Generellen Leistungsauftrages (GLA) ÖV.
- Einrichten einer Mobilitätsfachstelle
- Buspriorisierung / Fahrplanstabilität: Hier handelt es sich um eine Standardaufgabe, welche bereits im Agglomerationsprogramm Basel verankert wurde.
- Starke Priorisierung der tangentialen städtischen Busverbindung (heutige Linie 36 / in der Stossrichtung Umbau der Abschnitt Dorenbach – St. Johann der inneren Tangential-Hochleistungsbuslinie): Diese Massnahme soll im Rahmen der Folgeplanung der Tramnetzplanung 2020 weiterverfolgt werden.
- Park+Ride-Konzept: Es soll ein gesamtkantonales Konzept erarbeitet werden, welches den kombinierten Verkehr generell beinhaltet. Aufgrund von aktuellen, dringlichen Standortfragen, u.a. durch die Einführung des Pendlerfonds in Basel-Stadt, werden die ersten Arbeiten unabhängig vom Landratsbeschluss ELBA erfolgen.

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

## 6. Schnittstellen

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

### 6.1. Schnittstellen

#### 6.1.1 Im Planungssperimeter ELBA

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

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



cantons de Huningue et de Sierentz» enthalten. In der Folge ist der Umgang mit dieser Massnahme für die zwei Stossrichtungen «Ausbau» und «Umbau» aufgeführt:

- «Ausbau»: Die Route des Carrières wird beim Konzept «Ausbau» durch den Zubringer Allschwil ergänzend abgenommen. Dieser stellt unabhängig von einer Realisierung von ABAC (Gundeldinger-Umfahrung) die erste Umsetzungs-Etappe der stadtnahen Tangente dar. In einer ersten Phase darf deshalb der Route des Carrières einzig die Entlastungsfunktion der Dörfer Hégenheim und Hésingue zukommen. Kapazitäten für zusätzlichen Verkehr können auf der schweizerischen Seite erst mit einem Vollausbau des Strassenetzes abgenommen werden. Ein Umlenken des Verkehrs von der A35 auf die Route de Carrières ist jedoch nicht erwünscht. Der ÖV soll auch in diesem Verkehrskorridor geführt werden können und ein entsprechendes Netz ist mit dem Conseil General zu entwerfen.
  - «Umbau»: Die im Konzept «Umbau» vorgeschlagene Busachse Richtung Hégenheim wird bis zur Grenze gezogen. Die Route des Carrières wird in diesem Konzept nur durch den Zubringer Allschwil ergänzend abgenommen. Beim Konzept «Umbau» kann deshalb der Route des Carrières einzig die Entlastungsfunktion der Dörfer Hégenheim und Hésingue zukommen. Kapazitäten für zusätzlichen Verkehr können auf der schweizerischen Seite nicht abgenommen werden.
- Umsteigeplattform Flüh (Teilgebiet Kanton Solothurn): Die Realisierung einer Umsteigeplattform Tram–Bus in Flüh soll aus der Sicht des Kantons Basel-Landschaft zusammen mit einer Verbesserung des Angebots gemäss dem ÖV-Konzept Hinteres Leimental (Planung BL–SO aus dem Jahr 2009) erfolgen. Durch die beschleunigten Tramzüge in Kombination mit der direkteren Anbindung in Richtung Basel SBB (durch Margarethenstich) kann die Reisezeit so verringert werden, dass Basel SBB und Flüh als systematische Anschlussknoten definiert werden können. Die Buslinien im hinteren Leimental können somit getaktete Anschlüsse bei der Umsteigeplattform in Flüh sowie in Basel SBB erhalten.

#### 6.1.2 Ausserhalb des Planungssperimeters ELBA

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

- ABAC (Gundeldinger-Umfahrung): ABAC wurde im Rahmen von ELBA wie eine Randbedingung behandelt. Weil das Vorhaben jedoch politisch noch nicht beschlossen ist, musste in ELBA mit zwei Szenarien (mit/ohne ABAC) gearbeitet werden. Wird ABAC realisiert, muss bei beiden Stossrichtungen die linksufrige Kantonsstrasse zwischen Basel und Bottmingen, entgegen dem bisherigen Netzkonzept zumindest auf Teilabschnitten verkehrsberuhigt oder ggf. abklassiert werden. Bei der Stossrichtung Ausbau ist die Linienführung und das Anschlusskonzept der stadtnahen Tangente von der Lösung ABAC abhängig (vgl. Abbildungen): Die Etappierung der stadtnahen Tangente ist von Nordwesten, beginnend mit einem Zubringer Allschwil, in Richtung Südosten vorgesehen, wo ABAC den Abschluss bilden würde. Die Etappierung der stadtnahen Tangente ist folglich mit ABAC abzustimmen. Im Abschnitt von Dorenbach in Richtung Osten entspricht die Lösung ABAC der Richtung der nachgefragten Verkehre besser als ein Netzelement vom Dorenbach zum MFP-Knoten in Münchenstein. Aus diesem Grund hat ein Beschluss über die Weiterbearbeitung des Netzelements Dorenbach – Knoten MFP sinnvollerweise im Gleichschritt mit einem Entscheid über ABAC zu erfolgen.

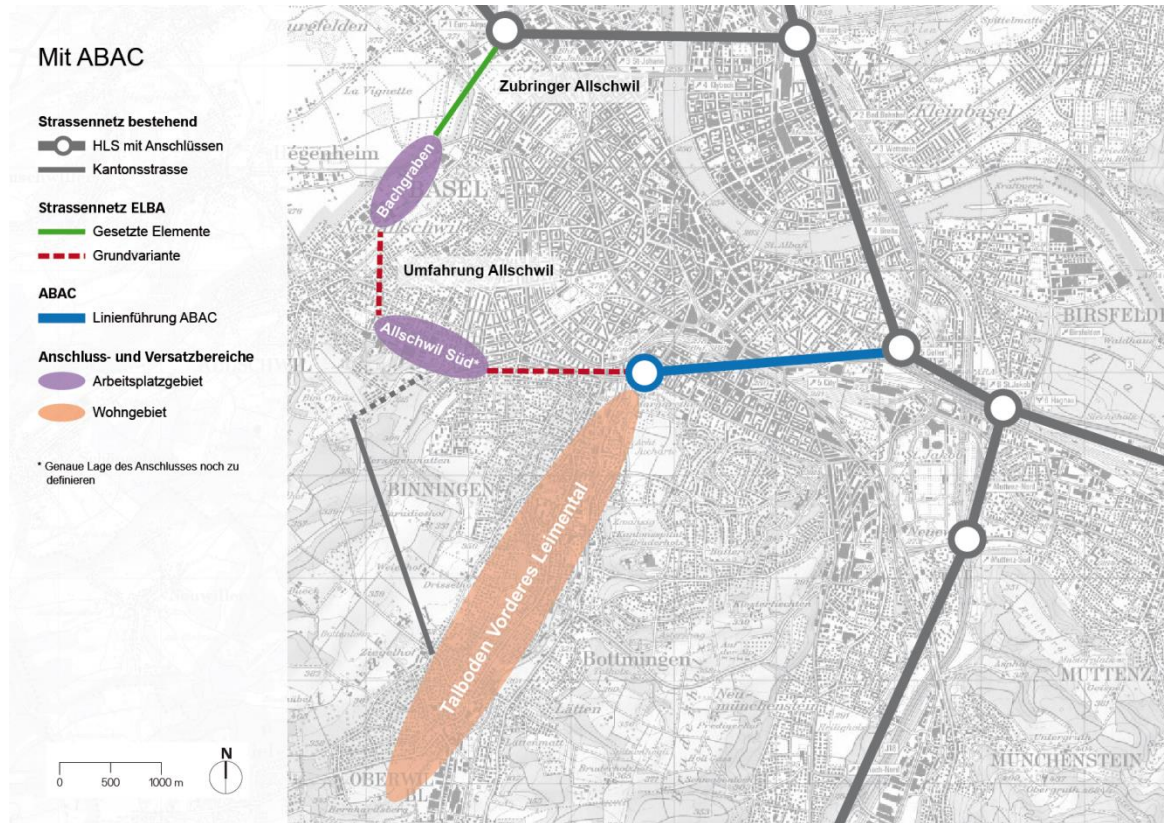


Abb. 4: Anschlusskonzeption der stadtnahen Tangente mit ABAC

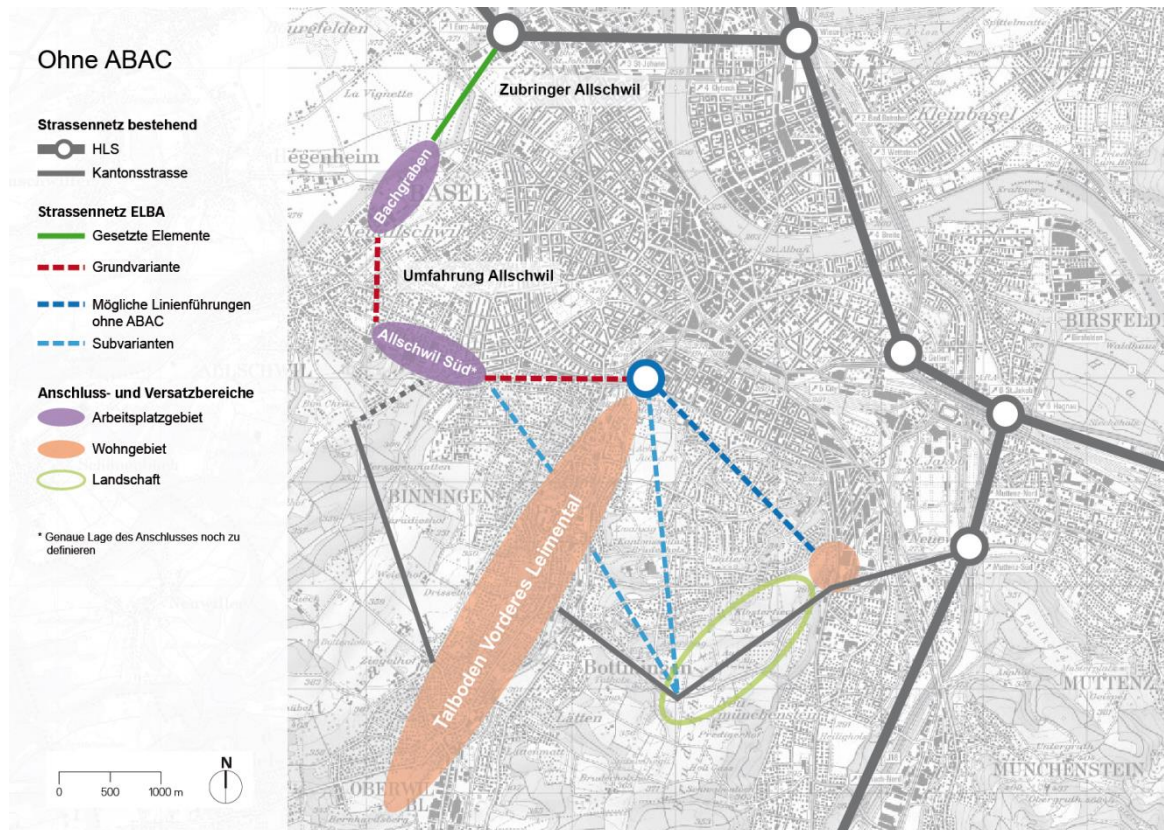


Abb. 5: Anschlusskonzeption der stadtnahen Tangente ohne ABAC

- STOT (Engpassbeseitigung Osttangente): Im Rahmen von STOT wird für den Abschnitt Hagnau – Schwarzwaldtunnel der A2 eine Lösung entwickelt, welche den Kapazitätsengpass Osttangente inkl. Hagnau langfristig entschärfen soll. Für ELBA ist diese Engpassbeseitigung auch deshalb von Bedeutung, weil Erhöhungen von Kapazitäten auf der H18 nur dann über den ELBA-Perimeter hinaus Wirkung entfalten, wenn das nachgelagerte Netz in Basel-Stadt / Richtung Hagnau den Verkehr auch übernehmen kann. Im Hinblick auf eine stadtnahe Tangente besteht ein Zusammenhang dahingehend, dass eine durchgehende und attraktive stadtnahe Tangente bei Kapazitätsengpässen auf der Osttangente zu einer Ausweichroute für den Transitverkehr werden kann. Aus diesem Grund wird die stadtnahe Tangente nicht als Hochleistungsstrasse sondern als Hauptverkehrsstrasse im Tunnel mit niveaugleichen Knoten als Anschlüsse ausgebildet. Des Weiteren orientiert sich die Linienführung der stadtnahen Tangenten an den Entwicklungsschwerpunkten (Allschwil Süd und Bachgraben), damit eine optimale Entlastung der Siedlung möglich ist.
- H18 und Nationalstrassen: Die H18 wird bis auf weiteres im Besitz vom Kanton verbleiben, wobei eine Übernahme durch den Bund zu einem späteren Zeitpunkt nicht auszuschliessen ist. Bei der Weiterentwicklung der Massnahmenvorschläge zur H18 ist dies zu berücksichtigen. Im Hinblick auf einen allfälligen Ausbau der H18 (3. Etappe, Muttenz Süd bis und mit Verzweigung Hagnau) muss eine übergeordnete Analyse mit Einbezug der H18, A2, A3 und Osttangente vorgenommen werden. Darin ist u. a. zu untersuchen, ob der Ausbau der H18 zwischen Muttenz Süd und der Verzweigung Hagnau wirksam und tauglich ist. Die verkehrlichen Abhängigkeiten mit der H18 als Achse Delémont - Basel sind verhältnismässig gering: Auch mit den vorgesehenen Ausbauten auf der H18 im Laufental (Umfahrung Laufen-Zwingen und Muggenbergtunnel) würde die Kapazität nicht substantiell erhöht und somit nicht zu deutlichem Mehrverkehr aus dem Laufental führen.
- Angebotsplanung NWCH / Regio-S-Bahn Herzstück: Die Massnahmen auf dem S-Bahn-Netz müssen mit dem Herzstück der Regio-S-Bahn aufwärtskompatibel sein. Die Planungsarbeiten zum S-Bahn-Netz werden in der Arbeitsgruppe «Angebotsplanung NWCH» abgestimmt.
- Schienenanschluss EAP: Der Schienenanschluss EAP wird – unabhängig vom Regio-S-Bahn Herzstück – zu einer erhöhten Bedienung der S-Bahn-Haltestelle St. Johann führen und diesen Knoten im öV-Netz stärken.
- Agglomerationsprogramm Basel: Die Massnahmen aus ELBA sollen in der Regel ins Agglomerationsprogramm Basel überführt und beim Bund Mittel für die Mitfinanzierung beantragt werden. Bei der Wirkungsbeurteilung wurden die entsprechenden Kriterien der Agglomerationsprogramme jeweils angewandt, weshalb die Kompatibilität gegeben ist.

## **6.2. Weitere laufende Planungsprozesse**

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

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

### **6.3. Aktuelle Weiterbearbeitungen**

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

- Beschleunigung Tramlinie 10/17 bis ins Mittlere Leimental: Diese Massnahme wird aktuell auch politisch gefordert, jedoch fehlen im Moment die notwendigen Grundlagen für eine fundierte fachliche Beurteilung dieser Forderung.
- Verkehrskorridor Allschwil Nord – Basel St. Johann: Im Korridor zwischen dem Arbeitsplatzgebiet Bachgraben und St. Johann in Basel besteht in Bezug auf verschiedene Verkehrsträger (MIV und ÖV) die Anforderung einer verbesserten Verknüpfung. Aufgrund des komplexen Umfelds und der voraussichtlich langen Vorlaufzeiten für Projekte in diesem Korridor wird die Thematik weiter bearbeitet und vertieft.
- Entwicklungsstrategie Birseck: Das Birseck ist für den Kanton Basel-Landschaft innerhalb des ELBA-Perimeters ein wichtiger Wirtschaftsraum (fünf Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung). Da sich aus den ELBA-Resultaten nur relativ wenige gemeinsame Massnahmen direkt herleiten liessen, wird gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden der mögliche Handlungsspielraum genauer untersucht. Ziel ist es für den kurz- und mittelfristigen Zeithorizont Massnahmen zu definieren, welche in beide Stossrichtungen passen.
- Park+Ride-Konzept BL: Im Kanton Basel-Landschaft besteht noch kein Park+Ride-Konzept, welches die Rahmenbedingungen für die entsprechende Standorte und die Definition des Angebots liefert. Im Rahmen des Planungsprozesses ELBA hat sich die Notwendigkeit für ein Konzept deutlich gezeigt. Dieses soll jedoch nicht nur für den ELBA-Raum sondern für den ganzen Kanton entwickelt werden und den kombinierten Verkehr generell (auch Bike+Ride, etc.) beinhalten. Da im Zuge der Einführung des Pendlerfonds in Basel-Stadt Standortfragen auch an den Kanton Basel-Landschaft herangetragen werden, muss das Park+Ride-Konzept BL in einer ersten generellen Stufe bis 2014 entwickelt werden. Andernfalls drohen falsche Standortentscheide, welche nur schwer zu korrigieren sind. Für den ELBA-Raum ist dabei eine enge Zusammenarbeit mit dem Kanton Solothurn und Basel-Stadt vorgesehen.

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

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

#### **6.4. Laufende Projektierungen (Ausgangslage)**

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

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

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



## 7. Termine / Weiteres Vorgehen




### 7.1. Termine gemäss Aktionsprogramm

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





			Planung	Umsetzung				KRIP
«Gemeinsames»				2016–2025	2026–2035	2036–2045	nach 2045	
<i>MIV</i>	G-MIV-1	Zubringer Dornach						FS
	G-MIV-2	Zubringer Allschwil bzw. Bachgraben						VO
	G-MIV-3	Oberwil Langmattstrasse						VO
	G-MIV-4	Regionale Verkehrssteuerung						
	G-MIV-5	Allschwil, Ausbau Herrenweg und Rückstufung Oberwilerstrasse						VO
<i>ÖV – S-Bahn</i>	G-ÖV-1	S-Bahn-Birseck (15'-Takt Verbindung Aesch–Basel SBB) inkl. Anpassung Signaltechnik, Wendegleis Aesch und zusätzliche Fahrzeuge						
	G-ÖV-2	Haltestelle Morgartenring						
<i>ÖV – Tram</i>	G-ÖV-3	Beschleunigung Tramlinie 10 bis Mittleres Leimental						VO
	G-ÖV-4	Ausbau Knoten/Bahnhof Bottmingen						VO
<i>ÖV – Bus</i>	G-ÖV-5	Optimierung Busnetz generell						
	G-ÖV-6	Buspriorisierung / Fahrplanstabilität						
	G-ÖV-7	ÖV-Korridor Hégenheim–Bachgraben–St. Johann						VO
	G-ÖV-8	Starke Priorisierung der tangentialen städtischen Busverbindung (heutige Linie 36) bzw. Tangentiale Hochleistungsbuslinie 60, Abschnitt Dorenbach–St. Johann						
<i>Fuss-/Veloverkehr</i>	G-FV-1	Etablierung Hierarchie Velonetz (Realisierung von zwei Pilotstrecken als Veloschnellrouten)						
	G-FV-2	Siedlungsorientierte Strassenabschnitte in Ortskernen						VO
<i>Komb. Mobilität</i>	G-KM-1	Umgestaltung und Neuorganisation der Umsteigepunkte						
	G-KM-2	P+R-Konzept (P+R-Innengrenze)						
<i>Gesamtverkehr</i>	G-GV-1	Einrichten einer Mobilitätsfachstelle (Pilotbetrieb)						
<i>Siedlung</i>	G-S-1	Siedlungsbegrenzung						
	G-S-2	Transformationsgebiete / Verdichtungsgebiete						
	G-S-3	Aufwertung Kernzonen und Quartierzentren						
<i>Landschaft</i>	G-L-1	Integration landschaftsgebundener Naherholung in Landschaftsplanung						
<b>«Umbau»</b>								
<i>MIV</i>	U-MIV-1a	Münchenstein, Talstrasse und Tramstrasse						VO
	U-MIV-1b	Münchenstein–Arlesheim, Widenhof–Dornachbrugg						VO
	U-MIV-2	Oberwil, neue Verbindungsstrasse Mühlemattstrasse–Bielstrasse						VO
	U-MIV-3	Münchenstein, Verkehrsberuhigung Ortsdurchfahrt						
	U-MIV-4	Biel-Benken, Neuweilerstrasse (temporäre Sperrung für den MIV)						VO
	U-MIV-5	Anpassung Hauptverkehrsnetz mittleres Leimental						
<i>ÖV – S-Bahn</i>	U-ÖV-1	Arlesheim, S-Bahn-Haltestelle Widenhof						VO
	U-ÖV-2	Dornach, S-Bahn-Haltestelle Apfelsee						ZE

<b>ÖV – Tram</b>	U-ÖV-3	Bruderholztunnel							VO
	U-ÖV-4	Tram-Haltestellen Oberwil Langmattstrasse und Therwil Ringstrasse							VO
	U-ÖV-5	Dorenbach–Bottmingen: Neue städtische Hauptstrasse							
<b>ÖV – Bus</b>	U-ÖV-6	Tangentiale Hochleistungsbuslinie 64 1. Etappe: Zubringerstrecken zu S-Bahnhaltestellen (St. Johann, Beschleunigungsmassnahmen; Basel, Hegenheimerstrasse; Busspuren Hegenheimermattweg, Reinach, Bruggstrasse und Sternenhofstrasse, Dornachbrugg–Bahnhof Dornach) inkl. weitere Massnahmen an Haltestellen und zusätzliche neue Gelenkbusse 2. Etappe (Allschwil, Binnigerstrasse, Oberwil; Beschleunigungsmassnahmen; Therwil, Bahnhofstrasse; Reinach, Birsigtalstrasse; Therwil, Reinacherstrasse)							
	U-ÖV-7	Tangentiale Hochleistungsbuslinie 60, Abschnitt Dorenbach-Muttenz: Diverse Beschleunigungsmassnahmen und zusätzliche neue Gelenkbusse							
	U-ÖV-8	Hochleistungsbuslinie 48 (Allschwil, neue Busstrasse Parkallee; Allschwil Kirchplatz, Umbau Bus-/Tramhaltestellen; Allschwil Grenze, Buswendeplatz, diverse Beschleunigungsmassnahmen und zusätzliche neue Gelenkbusse)							
	U-ÖV-9	Neues Regionalbussystem (Buslinie Neuwiller, Schönenbuch, Pfeffingen, Hofstetten, Metzleren-Burg, Altkirch)							
<b>Fuss-/Veloverkehr</b>	U-FV-1	Voies Vertes							
	U-FV-2	Ausdehnung der siedlungsorientierten Strassenabschnitte							VO
	U-FV-3	Tempo-30-Zonen							
<b>Siedlung «Ausbau»</b>	U-S-1	«Restliche» Verdichtungsgebiete entlang von Stadtstrassen /							
<b>MIV</b>	A-MIV-1	Kapazitätserhöhung Anschlüsse H18 (1./2. Stufe)							
	A-MIV-2a	Ausbau H18 (3. Stufe) / Reinach Süd bis Muttenz							
	A-MIV-2b	Ausbau H18 (3. Stufe) / Muttenz Süd bis u. mit Verzweigung Hagnau							
	A-MIV-3	Stadtnahe Tangente, Abschnitt Tunnel Allschwil							VO
	A-MIV-4	Stadtnahe Tangente, Abschnitt Tunnel Bottmingen / Binningen							VO
	A-MIV-5	Stadtnahe Tangente, Abschnitt Dorenbach – H18 (Muttenz Süd) (unter der Voraussetzung, dass ABAC nicht realisiert wird)							VO
	A-MIV-6	Teilumfahrung Reinach Süd							VO
<b>ÖV – S-Bahn</b>	A-ÖV-1	Neue innerstädtische S-Bahnlinie (15'-Takt Basel SBB–Saint Louis)							
<b>ÖV – Tram</b>	A-ÖV-2	Tramverbindung Reinach–Dornach							VO
	A-ÖV-3	Tramverlängerung Linie 2 Bottmingen							VO
	A-ÖV-4	Tramverlängerung Linie 8 Allschwil (ggf. inkl. Weiterführung zur Baslerstrasse)							VO
	A-ÖV-5	Tieferlegung Regiotram							VO
<b>Siedlung</b>	A-S-1	«Restliche» Transformationsgebiete / Verdichtungsgebiete (2. Etappe) gemäss Zukunftsbild Ausbau							


**Legende Planung**

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

**Legende Umsetzung**

	2016–2025
	2026–2035
	2036–2045
	nach 2045

**Legende KRIP**

	Planungsanweisung ist im Richtplan aufzunehmen
VO	Vororientierung
ZE	Zwischenergebnis
FS	Festsetzung

**7.2. Weiteres Vorgehen**

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

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



## 8. Kosten und Finanzierung

### 8.1. Gesamtkosten der Umsetzung der Stossrichtungen

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

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

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

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

Relevant ist in einem ersten Schritt vor allem das relative Verhältnis der Kosten der Stossrichtungen. Das Gesamtkonzept Umbau ist im Verhältnis zur Stossrichtung Ausbau rund 2.5 mal günstiger. Werden in diesem Vergleich noch die Finanzierungsträger berücksichtigt und Finanzierungen durch den Bund (z. B.: Nationalstrasse, Schieneninfrastrukturen, etc.) gemäss aktuell gültigen Rahmenbedingungen hinterlegt, verschiebt sich das Bild ein wenig: Die Stossrichtung Umbau wird für den Kanton um rund einen Viertel und die Stossrichtung Ausbau um rund einen Drittel billiger. Damit wäre das Kostenverhältnis zwischen den beiden Stossrichtungen immer noch 1:2 und die relevanten Kostenunterschiede somit nicht grundsätzlich verändert.

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

Bei einer Stossrichtung Ausbau inkl. Trasseesicherung äussere Tangente sind mit zusätzlichen Investitionskosten im Rahmen von CHF 1.2 Mia. (Preisbasis 2003) zu erwarten. Dabei wurde von der Linienführung ausgegangen, welche einer Zweckmässigkeitsbeurteilung 2003 zu Grunde gelegt wurde. Wird der Anteil der ober- bzw. unterirdischen Linienführung verändert, führt dies zu entsprechenden Änderungen der Investitionskosten.

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

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

## **8.2. Investitionskosten für die Planung- und Projektierung**

Basierend auf den Baukosten und den in der Richtplananpassung vorgesehenen Aufträgen (Planungsanweisungen) wurden die notwendigen finanziellen Mittel für Planungs- und Projektierungsarbeiten, welche in den nächsten rund sechs Jahren für die Weiterentwicklung der Stossrichtungen benötigt werden zusammengestellt. Arbeiten, welche nicht vor 2020 in Angriff genommen werden müssen, sind darin nicht enthalten. In den Kosten wurden mögliche Abzüge durch Mitfinanzierungen durch andere Gebietskörperschaften bereits berücksichtigt. Bei der Stossrichtung Umbau sind dies CHF 0.4 Mio. und bei der Stossrichtung Ausbau CHF 0.3 Mio.

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

(in Mio. CHF für 6 Jahre)	<b>Kosten total</b>	Projektbezogene Stellen	Mitfinanzierungen Dritter (Annahme)	Planungs- und Projektierungskosten total
Stossrichtung Umbau	<b>10.75</b>	2.25	-0.4	8.9
Stossrichtung Ausbau	<b>10.80</b>	2.7	-0.3	8.4

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

(in Mio. CHF für 6 Jahre)	<b>total</b>	Motorisierter Individualverkehr	Öffentlicher Verkehr	Kombinierter Verkehr	Veloverkehr und Landschaft
Gemeinsames	<b>4.8</b>	1.9	1.1	0.5	1.3
Zusätzliche Arbeiten für Stossrichtung Umbau	<b>4.1</b>	2.0	1.5	0	0.6
Zusätzliche Arbeiten für Stossrichtung Ausbau	<b>3.6</b>	2.7	0.9	0	0

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

(in Mio. CHF für 6 Jahre)	Planungs- und Projektierungskosten total	Planungskosten	Projekte mit Vorstudien und Vorprojekten (Projektierung)
Stossrichtung Umbau	8.9	6.8	2.1
Stossrichtung Ausbau	8.4	5.5	2.9

Fazit: Für die Planung und Projektierung der Stossrichtung Ausbau resp. Umbau wird ein Verpflichtungskredit über **CHF 10'800'000** resp. **CHF 10'750'000 (inkl. MwSt.)** beantragt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2012 bewilligt. Die Höhe des Verpflichtungskredits unterscheidet sich in Abhängigkeit vom Stossrichtungsentscheid. Der Abschluss der Hauptarbeiten ist bis 2022 zu erwarten.

Kontierung		
IM Position	Innenauftrag	Kostenart
2301.xxx	7000xx	50xx00xx

Im Investitionsprogramm 2015-2024 werden die entsprechenden Jahresbeträge eingestellt.

### 8.3. Folgekosten

Anlageklasse	ND	Summe	IBN Monat	IBN Jahr
Baunebenkosten / Honorare, Ausstattung	1	10'800'000		
-	-		1	2022
-	-			
-	-			
<b>Total</b>		<b>10'800'000</b>		

(ND= Nutzungsdauer in Jahren / IBN = Inbetriebnahme)

	Bezeichnung der wesentlichsten Positionen (in CHF) / Jahr	1/2022	2023	2024	2025	2026
1	<b>TOTAL jährlicher Folgeertrag</b>	<b>0</b>			<b>0</b>	
2	Kalkulatorische Zinskosten 3¼% auf 0.5 des Investitionsvolumens	160'875			175'500	
3	Unterhaltskosten	0			0	
4	(Anlagen-/Gebäude-) Nebenkosten	0			0	
5	Betriebskosten (Manpower, Energie, Betriebsmittel etc.)	0			0	
6	Abschreibungen / Jahr	1/2022	2023	2024	2025	2026
	Baunebenkosten / Honorare, Ausstattung	9'900'000	900'000	0	0	0
	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-
	Total Abschreibungen	9'900'000	900'000	0	0	0
7= 2+...+6	<b>TOTAL jährliche Folgekosten</b>	<b>10'060'875</b>	<b>1'075'500</b>	<b>175'500</b>	<b>175'500</b>	<b>175'500</b>
8 = 1 - 7	<b>SALDO pro Jahr</b> (Folgeertrag - Folgekosten) (*+ = Minderkosten, *- = Mehrkosten)	<b>-10'060'875</b>	<b>-1'075'500</b>	<b>-175'500</b>	<b>-175'500</b>	<b>-175'500</b>

## 9. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Folgt nach Vernehmlassung.

## 10. Parlamentarische Vorstösse

### Motion 2007/194 von Elisabeth Schneider, CVP/EVP-Fraktion: Für rasche lokale Verkehrslösungen statt Planungsleichen

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

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

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

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

*finanziell überblickbar sind und in absehbarem Rahmen die Verkehrssituation deutlich verbessern helfen.*

Hinweis: Vom Landrat wurde am 15. November 2007 mit LRB Nr. 203 eine Fassung beschlossen, in welcher der folgende Punkt 3 von der Motionärin zurückgezogen worden ist:

*3. Die "Südfahrt Basel" (zwischen Allschwil und Aesch) wird nicht in den kantonalen Richtplan aufgenommen und auch nicht als Anmerkung aufgeführt.*

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung.

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

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

öV im Leimental – Anbindung an Bahnhof Basel SBB / Kapazitätsausbau: Das Projekt Margarethenstich wurde massgeblich vorangetrieben und soll bis Ende 2017 realisiert werden. Die Mitfinanzierung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel ist gesichert. Mit diesem Vorhaben werden markante Fahrzeiterparnisse von 5 Minuten auf der Relation Leimental – Bahnhof Basel SBB möglich. Mit der Einführung des 7,5'-Takts per Ende 2011 wurden die Kapazitäten bereits erhöht und mit dem flächendeckenden Einsatz von Tango-Trams wird nochmals mehr Kapazität angeboten. Ein nächster Schritt der öV-Angebotsverbesserung im Leimental wird aktuell bereits angegangen: Die Einführung von Expresstrams im Vorderen Leimental.

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

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

Die Motion kann abgeschrieben werden.

**Postulat 2008/331 von Hanspeter Frey, FDP-Fraktion: Rückbau Wasgenring / Luzerner-  
ring Basel-Stadt**

*Antrag*

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

*Begründung*

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

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung.

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

Das Postulat kann abgeschrieben werden.

**Postulat 2009/279 von Felix Keller, CVP/EVP-Fraktion: Realisierung "Zubringer Allschwil" an die Nordtangente**

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



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

Antrag:

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

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

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

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

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung.

Vgl. Stellungnahme des Regierungsrats zum Postulat 2008/331.

Das Postulat kann abgeschrieben werden.

**Als Postulat überwiesene Motion 2012/112 von Urs Leugger-Eggimann, Grüne: Optimierung der Erschliessung von Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung in Arlesheim und Münchenstein**

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

*Die angestrebte Klärung der Erschliessungssituation für das Industrie- und Gewerbegebiet bringt für zukünftige Investoren Klarheit in einem für sie zentralen Punkt und ist ganz im Sinne einer Hauptstossrichtung des Regierungsprogramms 2012 - 2015: Schaffung von strategischen Entwicklungsgebieten für die Wirtschaft, u. a. durch Forcierung der Erschliessungsplanung. Sie bedingt eine Übernahme der bisher als Gemeindestrasse klassierten Erschliessungsstrasse im Tal durch den Kanton, was gemäss KRIP vorgesehen ist (Objektblatt V2.2). Der gleichzeitigen Abtretung der mehr oder weniger parallel zur vorgesehenen Erschliessung führenden Kantonsstrasse an die Gemeinden verschliesst sich der Kanton hingegen. Diese Abtretung wird seit*

*Längerem durch die beiden Gemeinden angestrebt; sie würde ihren Gestaltungsspielraum für die betroffenen Strassenräume hin zu einer qualitativen Weiterentwicklung stark erhöhen und wäre im Sinne eines Abtausches auch aus Kantonssicht sehr sinnvoll.*

*Der Regierungsrat wird deshalb beauftragt, zügig auf eine direkte Erschliessung der Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung "Im Tal" der Gemeinde Arlesheim und "Unter Gstad" in Münchenstein ab dem übergeordneten Strassennetz hinzuwirken und im Gegenzug die Birseck- und die Baselstrasse in Arlesheim und die Hauptstrasse in Münchenstein an die jeweilige Gemeinde abzutreten.*

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung.

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

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

Das Postulat kann abgeschrieben werden.

## 11. Antrag

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

Liestal,

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

der Landschreiber:

### Beilagen

- Entwurf eines Landratsbeschlusses (gemäss den Angaben der Landeskanzlei und des Finanzhaushaltgesetzes)
- Anpassung Kantonalen Richtplan für Stossrichtung Umbau (Objektblätter, Richtplan-Gesamtkarte, Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur)
- Anpassung Kantonalen Richtplan für Stossrichtung Ausbau (Objektblätter, Richtplan-Gesamtkarte, Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur)
- Anpassung Kantonalen Richtplan für Stossrichtung Ausbau inkl. Trasseesicherung äussere Tangente (Objektblätter, Richtplan-Gesamtkarte, Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur)
- ELBA Synthesebericht

## Landratsbeschluss

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

#### Stossrichtung Umbau

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

- ://:
1. Es wird festgestellt, dass der Auftrag aus der Planungsanweisung b des Objektblatts V2.1 des Kantonalen Richtplans erfüllt worden ist.
  2. Für den Raum Leimental, Birseck und Allschwil-Schönenbuch wird die Stossrichtung Umbau gemäss Landratsvorlage weiterbearbeitet.
  3. Die Anpassung des Kantonalen Richtplans Basel-Landschaft, bestehend aus den Anpassungen der Objektblätter S 2.1, V 2.1, V 2.2, V 2.3 und V 3.1 und den Anpassungen in der Richtplan-Gesamtkarte und der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur, wird beschlossen.
  4. Die Anpassung des Kantonalen Richtplans tritt mit rechtskräftigem Beschluss des Landrates in Kraft.
  5. Der Beschluss der Anpassung des Kantonalen Richtplans bedarf der Genehmigung durch den Bundesrat (Art. 11 Abs. 1 RPG). Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Bundesrat zu gegebener Zeit die Genehmigung zu beantragen.
  6. Für die Weiterentwicklung der Stossrichtung Umbau wird der erforderliche Planungs- und Projektierungskredit für strategische Planungen, Vorstudien und Vorprojekte von CHF 10'750'000.-- (inkl. MwSt. von 8%) bewilligt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden die allfälligen Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2012 bewilligt.
  7. Abschreibung überwiesener parlamentarische Vorstösse
    - 7.1 Motion 2007/194 von Elisabeth Schneider "Für rasche lokale Verkehrslösungen statt Planungsleichen" wird abgeschrieben.
    - 7.2 Postulat 2008/331 von Hanspeter Frey „Rückbau Wasgenring / Luzernerring Basel-Stadt“ wird abgeschrieben.
    - 7.3 Postulat 2009/279 von Felix Keller „Realisierung "Zubringer Allschwil" an die Nordtangente“ wird abgeschrieben.
    - 7.4 Als Postulat überwiesene Motion 2012/112 von Urs Leugger-Eggimann „Optimierung der Erschliessung von Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung in Arlesheim und Münchenstein“ wird abgeschrieben.

8. Ziffer 3 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe a der Kantonsverfassung der fakult. Volksabstimmung.
9. Ziffer 6 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakult. Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrates

die Präsidentin:

der Landschreiber:

## Landratsbeschluss

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

#### Stossrichtung Ausbau

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

- ://:
1. Es wird festgestellt, dass der Auftrag aus der Planungsanweisung b des Objektblatts V2.1 des Kantonalen Richtplans erfüllt worden ist.
  2. Für den Raum Leimental, Birseck und Allschwil-Schönenbuch wird die Stossrichtung Ausbau weiterbearbeitet.
  3. Die Anpassung des Kantonalen Richtplans Basel-Landschaft (KRIP), bestehend aus den Anpassungen der Objektblätter S 2.1, V 2.1, V 2.2, V 2.3 und V 3.1 und den Anpassungen in der Richtplan-Gesamtkarte und der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur werden beschlossen.
  4. Die Anpassung des Kantonalen Richtplans tritt mit rechtskräftigem Beschluss des Landrates in Kraft.
  5. Der Beschluss der Anpassung des Kantonalen Richtplans bedarf der Genehmigung durch den Bundesrat (Art. 11 Abs. 1 RPG). Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Bundesrat zu gegebener Zeit die Genehmigung zu beantragen.
  6. Für die Weiterentwicklung der Stossrichtung Ausbau wird der erforderliche Planungs- und Projektierungskredit für strategische Planungen, Vorstudien und Vorprojekte von CHF 10'8000'000.-- (inkl. MwSt. von 8%) bewilligt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden die allfälligen Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2012 bewilligt.
  7. Abschreibung überwiesener parlamentarische Vorstösse
    - 7.1 Motion 2007/194 von Elisabeth Schneider "Für rasche lokale Verkehrslösungen statt Planungsleichen" wird abgeschrieben.
    - 7.2 Postulat 2008/331 von Hanspeter Frey „Rückbau Wasgenring / Luzernerring Basel-Stadt“ wird abgeschrieben.
    - 7.3 Postulat 2009/279 von Felix Keller „Realisierung "Zubringer Allschwil" an die Nordtangente“ wird abgeschrieben.
    - 7.4 Als Postulat überwiesene Motion 2012/112 von Urs Leugger-Eggimann „Optimierung der Erschliessung von Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung in Arlesheim und Münchenstein“ wird abgeschrieben.

8. Ziffer 3 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe a der Kantonsverfassung der fakult. Volksabstimmung.
9. Ziffer 6 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakult. Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrates

die Präsidentin:

der Landschreiber:

## Landratsbeschluss

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

#### Stossrichtung Ausbau inkl. Trasseesicherung äussere Tangente

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

- ://:
1. Es wird festgestellt, dass der Auftrag aus der Planungsanweisung b des Objektblatts V2.1 des Kantonalen Richtplans erfüllt worden ist.
  2. Für den Raum Leimental, Birseck und Allschwil-Schönenbuch wird die Stossrichtung Ausbau inkl. Trasseesicherung äussere Tangente weiterbearbeitet.
  3. Die Anpassung des Kantonalen Richtplans Basel-Landschaft (KRIP), bestehend aus den Anpassungen der Objektblätter S 2.1, V 2.1, V 2.2, V 2.3 und V 3.1 und den Anpassungen in der Richtplan-Gesamtkarte und der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur werden beschlossen.
  4. Die Anpassung des Kantonalen Richtplans tritt mit rechtskräftigem Beschluss des Landrates in Kraft.
  5. Der Beschluss der Anpassung des Kantonalen Richtplans bedarf der Genehmigung durch den Bundesrat (Art. 11 Abs. 1 RPG). Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Bundesrat zu gegebener Zeit die Genehmigung zu beantragen.
  6. Für die Weiterentwicklung der Stossrichtung Ausbau inkl. Trasseesicherung äussere Tangente wird der erforderliche Planungs- und Projektierungskredit für strategische Planungen, Vorstudien und Vorprojekte von CHF 10'8000'000.-- (inkl. MwSt. von 8%) bewilligt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden die allfälligen Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2012 bewilligt.
  7. Abschreibung überwiesener parlamentarische Vorstösse
    - 7.1 Motion 2007/194 von Elisabeth Schneider "Für rasche lokale Verkehrslösungen statt Planungsleichen" wird abgeschrieben.
    - 7.2 Postulat 2008/331 von Hanspeter Frey „Rückbau Wasgenring / Luzernerring Basel-Stadt“ wird abgeschrieben.
    - 7.3 Postulat 2009/279 von Felix Keller „Realisierung "Zubringer Allschwil" an die Nordtangente“ wird abgeschrieben.
    - 7.4 Als Postulat überwiesene Motion 2012/112 von Urs Leugger-Eggimann „Optimierung der Erschliessung von Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung in Arlesheim und Münchenstein“ wird abgeschrieben.



8. Ziffer 3 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe a der Kantonsverfassung der fakult. Volksabstimmung.
9. Ziffer 6 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakult. Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrates

die Präsidentin:

der Landschreiber: