

Kanton Basel-Landschaft, Bau- und Umweltschutzdirektion

Entwicklungsplanung Leimental - Birseck - Allschwil (ELBA)



Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	1
1 Lagebeurteilung und Herausforderungen	3
1.1 Siedlung	3
1.2 Verkehr	4
1.3 Landschaft	5
2 Szenarien	6
2.1 Siedlungsflächenreserven	6
2.2 Vergleich der Bevölkerungsprognose mit Entwicklungspotential Siedlung	7
2.3 Verkehrsszenario	7
3 Zukunftsbild	8
3.1 Leitidee	8
3.2 Zukunftsbild Siedlung	8
3.3 Zukunftsbild Verkehr	9
3.3.1 Zukunftsbild motorisierter Individualverkehr	10
3.3.2 Zukunftsbild Öffentlicher Verkehr	11
3.3.3 Zukunftsbild Fuss- und Veloverkehr	12
3.3.4 Zukunftsbild Kombinierte Mobilität	12
3.4 Zukunftsbild Landschaft	12
3.5 Synthese des Zukunftsbildes (Karte im Anhang Seite 48)	15
4 Strategien	16
4.1 Bereich Siedlung	16
4.2 Bereich Verkehr	16
4.2.1 Individualverkehr (IV)	17
4.2.2 Öffentlicher Verkehr (OeV)	17
4.2.3 Langsamverkehr (LV)	18
4.2.4 Kombinierte Mobilität	18
4.3 Bereich Landschaft	18
5 Massnahmen (inkl. Machbarkeit) und Kosten	19
5.1 Siedlung	19
5.2 Verkehr	21
5.2.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	21
5.2.2 Öffentlicher Verkehr (OeV)	22
5.2.3 Kombiniertes Verkehr und Langsamverkehr	24
5.3 Landschaft	25
5.4 Kosten	27
6 Beurteilung und Auswirkungen	28
6.1 Auswirkungen auf Siedlung, Verkehr, Landschaft und Umwelt	28
6.2 Gesamthafte Beurteilung	29
7 Umsetzung	30
7.1 Wichtigste Umsetzungsschritte bis 2050	30
7.2 Nächste Schritte: Handlungsempfehlungen	31
Anhang	32

Projektleitung und Sachbearbeitung:

Wolfgang Wahl, Verkehrsplaner, Rapp Trans AG

Yves Gasser, Geomatikingenieur, Rapp Trans AG

Florian Oralek, Verkehrsplaner, Rapp Trans AG

Joachim Wartner, Landschaftsarchitekt, SKK Landschaftsarchitekten AG

Markus Gmünder, Regionalökonom, B,S,S. Volkswirtschaftliche Beratung AG

Hans Wirz, Raumplaner, Wirz Consulting

Zusammenfassung

Das interdisziplinäre Team um Rapp Trans schlägt ein verzahntes Gesamtkonzept aus räumlich begrenzter Siedlungsentwicklung mit Erholungs- und Freiräumen zur Erhaltung der Landschaftsqualität vor. Die Verkehrsverbindungen werden gestärkt mit einer stadtnahen Strassentangente und deutlichen Reisezeitverkürzungen beim öffentlichen Verkehr.

Ziel des Testplanungsauftrages

Im Rahmen unseres Gesamtkonzeptes zu den vorgegebenen Entwicklungsszenarien für die nächsten 20 respektive 40 Jahre spielt die Bewältigung des zukünftigen Personenverkehrs eine zentrale Rolle. Das Mobilitätsverhalten hat massgebenden Einfluss auf vier zentrale Anforderungen, die bei der Ausarbeitung des Zukunftsbildes ELBA zu berücksichtigen waren:

- Qualität der Verkehrssysteme verbessern
- Siedlungsentwicklung nach innen fördern
- Verkehrssicherheit erhöhen
- Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern

Zukunftsbild und Strategie

Das Zukunftsbild spiegelt unsere Vorstellungen vom Raum ELBA für die Jahre 2030 und 2050 wider. Als Leitidee dient uns die Tatsache, dass die Landschaft und deren Topographie die Identität dieses Raumes formen. Diese Reize und Eigenheiten der Region sind für zukünftige Generationen zu wahren. Die Schwerpunkte werden daher auf die Erhaltung der landschaftlichen Qualitäten und eines verbesserten Zuganges zu Freiräumen gelegt.

Die Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung soll sich in den Talachsen möglichst stadtnah kanalisieren, damit Freiräume bestehen bleiben. Durch punktuelle Verdichtung in den stadtnahen Gemeinden und bei Bedarf durch Arrondierung einzelner geeigneter Siedlungsränder wird attraktiver Wohnraum geschaffen, der in engem Bezug zur Natur steht. Aufgrund der bestehenden unterschiedlichen wirtschaftlichen Ausrichtung der Teilräume wird eine funktionale Spezialisierung im Sinne einer Clusterbildung angestrebt. Damit können vorhandene standortspezifische Potentiale besser genutzt und lokale Stärken weiter ausgebaut werden.

Die Infrastrukturgestaltung und insbesondere das Verkehrssystem muss diese Raumentwicklung stützen. Die Verkehrsverbindungen sollen gestärkt werden, indem beim öffentlichen Verkehr Reisezeitverkürzungen bei den Tramverbindungen erfolgen und neue Tangentialbusse eingeführt werden. Beim Strassenverkehr wird mit einer neuen stadtnahen Tangente eine Verteilerachse geschaffen, welche gleichzeitig die dichten Siedlungsgebiete vom motorisierten Verkehr entlastet. Mit dieser stadtnahen Tangente wird einer weiteren Zersiedlung im südlichen Teil von ELBA besser entgegengewirkt, als dies bei einer weiträumigen Südumfahrung von Basel der Fall wäre. Dieser Aspekt und weitere Linienführungen der Strassentangente wurden im Rahmen eines parallelen Zusatzauftrages von unserem Team untersucht.

Massnahmen und Auswirkungen

In Kombination mit dem geplanten Nationalstrassenausbau „Anschluss Basel City“ (Gundeldingtunnel) erzielt aus der Perspektive ELBA ein neuer Stadttunnel zwischen Dorenbach/Zoo und dem Gebiet Neuallschwil/Bachgraben die beste Beurteilung bezüglich Verkehrssystemqualität, Siedlungsentwicklung und Umweltbelastung. Die Funktion dieser Verbindung mit einer Querverbindung zur A35 sowie Anschluss an die Umfahrung Hégenheim (D105) ist auf den Lokalverkehr ausgerichtet. Der

Ausbaustandard erfolgt daher mit einer Fahrspur pro Richtung und die Anschlussbauwerke werden als Kreisverkehre ausgestaltet. Die Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung sind weitgehend positiv, da im Einzugsbereich der Anschlussknoten kaum Zersiedlungsmöglichkeiten bestehen und für einen überwiegenden Teil der Strassen im bebauten Gebiet eine Verkehrsentslastung eintritt (was mit einer Modellrechnung nachgewiesen wurde). Dieser Entlastungseffekt verstärkt sich durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf den radialen Achsen im Leimental und im Birseck.

Auf diesen Radialverbindungen wird der öffentliche Verkehr ausgebaut: Expresstrams zwischen Ettingen und dem Bahnhof Basel SBB sowie Aesch bringen eine deutliche Reisezeitverkürzung. Ein längerfristig zu verwirklichender Tramtunnel Bruderholz zwischen Bottmingen und dem Gundeldingerquartier ermöglicht eine weitere Tram-Beschleunigung und eine Entflechtung des Verkehrsknotenpunkts am Dorenbach. Nach Allschwil Süd und nach Pfeffingen werden Tramverlängerungen vorgeschlagen, so dass alle wichtigen Wohngemeinden optimal mit dem Verkehrsmittel Tram bedient werden können.

Für die tangentialen OeV-Verbindungen zwischen Birseck, Leimental, Allschwil sowie bis nach Blotzheim und Buschwiller wird ein Tangentialbusnetz entworfen, welches der Bevölkerungsentwicklung entsprechend aufgebaut werden kann. Das neue Tangentialbusnetz verbessert die Verkehrsbeziehungen zu den grossen Arbeitsplatzgebieten in Allschwil, Saint-Louis, am EuroAirport, Basel West sowie im Birseck. Als wichtige Voraussetzung müssen niveaugleiche Kreuzungspunkte zwischen Strasse und Schiene durch Unter- oder Überführungen ersetzt werden, damit sich die hohen Bus- und Tramabfolgen nicht gegenseitig beeinträchtigen.

Im Bereich Siedlung wird die stadtnahe Verdichtung auf gut erschlossenen Talachsen forciert. Dies bedeutet mehr Arbeitsplätze in vorhandenen Industrie- und Gewerbearealen, aber auch eine moderate Entwicklung in die Fläche bei gut erschlossenen Arealen. Insgesamt wird bei der Wirtschaft auf eine Fokussierung der bestehenden Stärken und auf eine Clusterbildung hin gearbeitet. Im Zentrum der entsprechenden Massnahmen stehen die anvisierten Schlüsselbranchen wie die Life Sciences, der Maschinen- und Apparatebau oder der Gesundheitsbereich.

Für die zusätzliche Bevölkerung wird der Grossteil des Wohnraums durch Nachverdichtung und Überbauen von Baulücken geschaffen. An Hanglagen ist weniger dichtes Wohnen weiterhin möglich, die entsprechenden Siedlungsränder und die Übergänge zur Landschaft werden klarer gestaltet. Durch die konsequente Umsetzung von Freiraumkonzepten bei der Siedlungsverdichtung können Beeinträchtigungen der Siedlungsfreiräume vermieden werden. Zwischen den Landschaftsregionen des Umlandes und den innerstädtischen Freiräumen der Kernstadt Basel sind (1) Spannungsräume, (2) Erholungswälder, (3) Landschaftsparks, (4) urbane Freiräume und (5) infrastrukturbezogene Freiräume geplant. Diese fünf unterschiedlich ausgeprägten Freiraumtypen stellen gut erreichbaren Freizeit- und Naherholungsraum für die wachsende Bevölkerung sicher und bieten der Landwirtschaft als Träger und Gewährleister dieser Funktionen neue Chancen.

Mit den Velorouten für die Freizeitnutzung werden die Erholungsräume besser erschlossen und ein bewusstes Landschaftserlebnis ermöglicht. Die Velowege für die alltägliche Nutzung werden direkt und kreuzungsfrei angelegt; dort wo dies räumlich möglich ist, auch auf einem strassenbegleitenden Radweg zur Steigerung der Verkehrssicherheit.

Mit den neuen Park + Ride Anlagen sollen besonders die Autofahrer aus dem französischen Grenzgebiet zum Umsteigen auf den OeV bewogen werden. Die Standorte beinhalten aber auch den Verleih von Elektrofahrzeugen (Elektroautos und e-Bikes), mit denen die urbane Bevölkerung für Aktivitäten ausserhalb der Stadt die kombinierte Mobilität nutzen kann.

1 Lagebeurteilung und Herausforderungen

1.1 Siedlung

Die Siedlungsräume des ELBA-Perimeters mit seinen gegenwärtig rund 220'000 Einwohnern sind insbesondere im Falle des Vorderen Leimentals und des Birsecks durch eine Entwicklung entlang der Talachsen geprägt. Es besteht eine Struktur aus Siedlungskorridoren mit eng verzahnten Wohn- und Wirtschaftsstandorten und fingerartigen Freiraumkorridoren. In Richtung des Hinteren Leimentals lösen sich die Korridore allmählich auf; die Siedlungsstruktur wird dispers.

In Teilraum 1 (Basel-West, Allschwil, Saint-Louis) bestehen noch grossräumige, zentral gelegene Flächenreserven vor allem auf französischem Boden, die sich aufgrund der Fluglärmbelastung in erster Linie für Gewerbe und Industrie, sowie publikumsintensive Einrichtungen anbieten. Gegenwärtig existieren dort einige Projekte wie z.B. Einkaufszentren oder Cité des affaires (Vorgelände EAP). Allerdings sind die Projekte noch nicht definitiv verabschiedet, sondern lediglich im SCoT-Entwurf festgehalten. Es bestehen dabei aber auch Abstimmungsprobleme bei der grenzüberschreitenden Planung, die zu überwinden sind, soll das volle Standortpotential mit wachstumsstarken Unternehmen in diesem Teilraum genutzt werden. Im Teilraum 1 bestehen noch grossräumige, zentral gelegene Flächenreserven auf französischem Boden, die aufgrund der Fluglärmbelastung aber wenig geeignet sind für neue Wohnnutzungen. Für Gewerbe und Industrie, sowie publikumsintensive Einrichtungen bietet der Raum zwischen Saint-Louis und Hégenheim im Vergleich zu den anderen Teilräumen noch Reserven, die mit entsprechender Verbesserung der Verkehrsgunst ohne übermässige Landschaftsbeeinträchtigungen entwickelt werden könnten.

Der Teilraum 2 (Birseck) verfügt einerseits über kompakte Siedlungsgebiete in den Talachsen sowie über hochwertige Hangwohnlagen andererseits. Zudem besteht bei den Industrie- und Gewerbeflächen ein grosses Umnutzungspotential. Zusammen mit dem Umstand, dass beim Wohnen eine weitere Entwicklung beinahe nur über Verdichtungen möglich ist, stellt die erfolgreiche Realisierung der Um- und Neunutzungspotentiale bei den Industrie- und Gewerbeflächen die zentrale Herausforderung dar.

Ähnliches gilt für den Teilraum 3 (Vorderes Leimental). Auch hier bestehen beim Wohnen kaum Bauzonenreserven, weswegen die Entwicklung vorab über Verdichtungen erfolgen muss, für welche zuerst eine entsprechende Akzeptanz bei der Bevölkerung zu schaffen ist.

Teilraum 4 (Hinteres Leimental) besticht durch seine vergleichsweise überschaubaren, ländlich geprägten Gemeinden mit grossem Identifikationspotential. Allerdings besteht auch die Gefahr einer Zersiedelung zu Lasten der noch intakten Landschaft, wodurch die heutige ökologische Ausgleichs- und Naherholungsfunktion dieses Raums bedroht ist.

	Stärken	Schwächen / Herausforderungen
1 BS West-Allschwil, Saint-Louis	Bedeutende Arbeitsgebiete (Life Sciences, flugverkehrraffine Betriebe), grosse Nutzungsreserven Gewerbe	Zuwenig Abstimmung der grenzüberschreitenden Planung, örtliche Fluglärmproblematik <i>Nutzung des wirtschaftlichen Standortpotentials</i>
2 Birseck	Kompakte Siedlungsgebiete, Hanglagen mit hochwertigem Wohnraum, Flächenreserven bei Industrie und Gewerbe	Entwicklung Wohnen vorwiegend durch Verdichtung möglich <i>Erfolgreiche Um-/Neunutzung der Industrie- und Gewerbeflächen</i>
3 Vorderes Leimental	Kompakte Siedlungsstrukturen, Hanglagen mit hochwertigem Wohnraum, Verdichtungspotential entlang der Talachse	Wenig Bauzonenreserven <i>Realisierung der vorhandenen Verdichtungspotentiale Akzeptanz der Verdichtung</i>
4 Hinteres Leimental	Überschaubare Gemeinden mit (noch) ländlicher Identität	Zersiedelungspotential <i>Sicherung als ökologischer Ausgleichs- und Naherholungsraum</i>

1.2 Verkehr

Es bestehen prägende radiale Verkehrskorridore, die bezüglich MIV und OeV stark ausgelastet sind. Der heutige Zustand beim Individualverkehr zeigt Überlastungen zu Spitzenstunden vor allem in den stadtnahen Gemeinden. Im Birseck wird dies teilweise auch durch den Verkehr aus dem Laufental und dem hausgemachten Verkehr (Engpässe in Reinach und Dornach) verursacht. Im Raum Allschwil ist es der Grenzverkehr und im Vorderen Leimental sind es die Strassenkorridore aus dem gesamten Leimental in die Stadt Basel, die zu stark belasteten Ortszentren (Oberwil, Therwil und Bottmingen) führen.

Die Linien des öffentlichen Verkehrs bilden das Rückgrat der radialen Korridore im Birstal (Tramlinien 10/11, S-Bahn), im Leimental (Tramlinien 2, 10 und 17) und nach Allschwil/Saint Louis (Tramlinien 6 und 3). In Letzterem Teilraum ist die Grenze zu Frankreich bislang noch ein Hindernis für den öffentlichen Verkehr, aber auch aus dem Hinteren Leimental ist die Reisezeit gegenüber dem Auto deutlich zu hoch. Der OeV Anteil beträgt durchschnittlich 30%, variiert jedoch in Abhängigkeit des verfügbaren Angebotes je nach Gemeinde sehr stark. In Fahrtrichtung Kernstadt (radiale Richtung) ist der OeV-Anteil markant höher als bei Fahrten zu Nachbargemeinden (tangentiale Richtung). Das Tram- und Busnetz hat an einigen Stellen seine Kapazitätsgrenze erreicht (Tram 10, 11 und 17) und es bestehen punktuelle Konfliktpunkte (Bahnübergänge, Knotenpunkte). Vor allem bei Überlastung des Strassennetzes sind Einbussen bei der Servicequalität des Bus-Angebotes vorhanden; der Busverkehr wird besonders im Bereich der Knoten von tangentialen und radialen Achsen beeinträchtigt. Betriebliche Massnahmen wie Pfortneranlagen für den MIV oder Bus-Priorisierungen sind angedacht, aber politisch noch nicht konsolidiert.

Beim Langsamverkehr fehlen Veloverkehrskonzepte für einzelne Korridorzentren. Im Birseck und entlang des Birsig bestehen durchgehende Routen. Für Fussgänger sind die fehlende oder unzureichende Verkehrsberuhigung stellenweise ein Thema (z.B. Oberwil, Therwil, Aesch). Die Erreichbarkeit der Freiräume innerhalb und ausserhalb der Siedlung mittels eines funktional und gestalterisch attraktiven Langsamverkehr-Wegenetzes ist an vielen Orten nur unzureichend gegeben (z.B. im Birstal).

Die vorhanden Parkplätze entlang der Eisenbahnlinien im Grossraum Basel sind für Park + Ride Nutzung bereits gut ausgelastet, besonders im Elsass. Es besteht ein Interreg Programm zur Verbesserung des Grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs, welches beispielsweise ab 2019 einen geeigneten Park and Ride-Standort im Raum Bourgfelden plant.

	Stärken	Schwächen / Herausforderungen
1 BS West-Allschwil, Saint-Louis	Gute Erreichbarkeit (gilt nur für BS); Tramlinien als Rückgrat	Grenzverkehr MIV aus F, Landesgrenze ist Hindernis im OeV, Park+Ride bereits Kapazitätsengpass, <i>Abstimmung der Verkehrsvorhaben über die Grenze hinweg</i>
2 Birseck	Gute Erschliessung Industrie durch die H18; hoher Anteil des OeV in radialer Richtung	Stark belastete radiale Verkehrskorridore, Engpässe im Strassennetz <i>Entlastung der Ortszentren</i>
3 Vorderes Leimental	Arbeitsplätze entlang 10/17er Tram; hoher Anteil des OeV in radialer Richtung	2 parallele radiale Strassenachsen, geringer Anteil des OeV in tangentialer Richtung; <i>Entschärfung punktuelle Konfliktpunkte MIV/OeV; Entlastung der Ortszentren</i>
4 Hinteres Leimental	Direkte OeV-Achse in die Kernstadt	Gemeinden tieferer Erreichbarkeit (MIV und OeV); tangentiale Verbindungen werden mit dem IV bewältigt, MIV Grenzverkehr <i>Umsteigemöglichkeit MIV-> OeV ermöglichen, Bustangentialverkehr prüfen, Langsamverkehr als Freizeitangebot stärken</i>

1.3 Landschaft

Der Siedlungs- und Landschaftsraum ist durch eine sehr starke Topographie geprägt. Sie ist die Matrix für die räumliche Entwicklung. Auf ihr basieren die Reize und Eigenheiten der Region, die bei der zukünftigen Entwicklung zu bewahren und zu interpretieren sind. Die Landschaft formt die Identität dieses Raumes. Sie kann als Basis eines zusammenhängenden „Agglomerationsparks“ begriffen werden, dessen Teile unterschiedliche, aber sich zu einem geordneten Ganzen ergänzende Funktionen haben.

Die landschaftliche Identität ist somit Richtschnur für eine integrale Raumentwicklung, welche alle Aspekte der Raumplanung in einer übergreifenden Strategie zusammenführt. Verbindende Elemente des übergreifenden Freiraumsystems sind die topografischen Leitlinien des Raumes: das Gewässernetz, die Terrassenkanten und die Hügelketten. Sie sind nicht lediglich Zäsuren, sondern auch Führungslinien für die Siedlungsflächenentwicklung.

Die attraktiven Landschaftsregionen des Umlandes reichen über stadtnahe Erholungsräume und die Verkettung innerstädtischer Freiflächen bis zur Kernstadt Basels heran. Sie bilden hierbei eine Gradienten vom naturnahen bis zum intensiv gestalteten, urbanen Freiraum aus. Im Süden des Perimeters befinden sich – teilweise in unmittelbarer Siedlungsnähe - Landschaften von parkartiger Schönheit. Die Erhaltung der landschaftlichen Qualitäten in den hier noch bestehenden Freiraumkorridoren hat für die gesamte Agglomerationslandschaft grosse Bedeutung.

Siedlungsnaher Erholungsräume sind wichtig. Sie befinden sich v.a. entlang von Flussläufen und Hügelzügen. Die Ränder der Siedlungsgebiete können meist höher qualifiziert werden. Die Figur der Siedlungsränder folgt in der Regel den topographischen Leitlinien des Raumes und sollte soweit möglich erhalten bleiben. So hat beispielsweise der Bruderholzrücken durchaus den Charakter einer stadtnahen Parklandschaft: Als allseitig umschlossene „Landschaftsinsel“ ist der Bergrücken nicht nur ein prägendes Element der städtischen Formwerdung, sondern fungiert auch als gemeindeübergreifender Erholungs- und Ausgleichsraum, der städtische Infrastrukturen (z.B. Spital) integriert.

	Stärken	Schwächen / Herausforderungen
1 BS West-Allschwil Saint-Louis	Erholungsgebiet Allschwilerwald, hohe Naturwerte, gut erreichbar	Fluglärmbelastete Landschaftsräume, nicht gestaltet und schlecht zugänglich von CH <i>Freiraum für eher lärmtolerante Nutzungen</i>
2 Birseck	Grosslandschaften im Osten und Süden; Birsraum und Gebiet Schlatthof mit hohem Potential für Erholung und Naturerlebnis	Mangelnde durchgängige Binnenerschliessung Birsraum und Verknüpfung mit umgebenden Naherholungsgebieten; mangelhafte Übergänge Offenland – Siedlung <i>Gestaltung Ebene zw. Reinach und Aesch und deren Vernetzung mit Birsraum und Schlatthof</i>
3 Vorderes Leimental	Stadtnahe Erholungsräume Bruderholz und Binnerhöhe im Osten und Westen	Segregation der Nutzungen, erschwerte Zugänglichkeit und Verfügbarkeit in der Fläche <i>Integrative Nutzungs- und Gestaltungskonzepte (Landschaftsparkidee)</i>
4 Hinteres Leimental	Kompakte Siedlungskörper, intakte, landwirtschaftlich geprägte Hügelandschaft, hohe Eignung für Naherholung	Zum Teil intensive Landwirtschaft mit Bauten, Ausprägungen einiger Siedlungsränder beeinträchtigen das Landschaftsbild <i>Sicherstellung Vernetzung Ökologie und Ausbau Freiraumverbindungen</i>

2 Szenarien

Die maximale Bevölkerungszunahme (Vorgabe Szenario 2050 hoch) gegenüber dem heutigen Zustand bedeutet je nach Teilregion eine Zunahme von 17-20% in den nächsten 40 Jahren. Beim Szenario mittel wären es für 2050 lediglich + 6-11% Bevölkerungswachstum. Das Wachstum soll nach unserer Einschätzung vorwiegend in den stadtnahen Gemeinden der Entwicklungskorridore geschehen. Damit können die schützenswerten Landschaften der Peripherie vor der Zersiedelung bewahrt werden. Bezüglich der Arbeitsplätze bedeutet das hohe Szenario von 2050 mit 35'000 zusätzlichen Arbeitsplätzen ein Plus von über 40% in der Region gegenüber heute. Falls diese Entwicklung stattfindet, lokalisieren wir einen Grossteil dieser Arbeitsplätze in den Teilräumen Birseck und Allschwil/Basel-West und um Saint Louis. Das mittlere Szenario sieht eine moderatere Zunahme bei den Arbeitsplätzen von 28% in den nächsten 40 Jahren vor.

2.1 Siedlungsflächenreserven

Es wird unterschieden zwischen Reserven auf bereits überbauten Parzellen (innere Ausnützungsreserve) und noch komplett unüberbauter Bauzone, die in den kommunalen Nutzungsplänen ausgewiesen wird.

Teilraum	Überbaute Wohnzone BL/BS [ha]	Geschätzte * innere Reserve	Theoretische BGF-Reserve [ha]	Potentielle Bevölkerung (bei 50% Realisierung)
1 Basel West / Allschwil	647	0.25 pro ha BGF	162	8'100
2 Birseck	680	0.25 pro ha BGF	170	8'500
3 Vorderes Leimental	595	0.25 pro ha BGF	149	7'400
4 Hinteres Leimental	129	0.25 pro ha BGF	32	1'600
Total	1'619			25'600

Tabelle 1: Potential der inneren Verdichtung ausgedrückt als Bevölkerungszahl

*) Quelle: Masterarbeit Nachhaltiges Siedlungsflächenmanagement BL, Univ. Basel 2010

Die Abschätzungen zur inneren Siedlungsverdichtung zeigen, dass durch die Realisierung von Nutzungsreserven das grösste Potential besteht. Unter der Annahme, dass die Hälfte der Nutzungsreserven ausgeschöpft wird und pro Person 100 m² Bruttogeschossfläche beansprucht werden, könnten über den Zeithorizont der nächsten 40 Jahre rund 25'000 Einwohner ohne Erweiterung der Bauzone Platz finden.

Teilraum	Unüberbaute Wohnzone BL/BS [ha]	Geschätzte Ausnützungsziffer	Mögliche BGF m2	Bevölkerungs-Potential
1 Basel West / Allschwil	14.7	0.67	98'490	900
2 Birseck	49.0	0.67	328'300	3'200
3 Vorderes Leimental	46.1	0.67	308'870	3'000
4 Hinteres Leimental	30.6	0.67	205'020	2'000
Total	140.4			9'100

Tabelle 2: Siedlungsfläche unüberbaute Bauzone mit Potential

Im Rahmen der bestehenden Zonenordnung sind im ELBA Raum des Kantons BL noch rund 140 Hektaren an Wohnzone verfügbar (konservative Schätzung). In Basel Stadt sind kaum noch Reserven vorhanden, für den französischen Teil fehlen Angaben. Der Kanton Solothurn mit den vorwiegend ländlichen Gemeinden im Perimeter wird wegen der gewählten Stossrichtung der stadtnahen Siedlungsentwicklung nicht einkalkuliert. Auf der unüberbauten Fläche lässt sich mit der geschätzten Ausnützungsziffer Wohnraum für weitere 9'000 Einwohner schaffen.

2.2 Vergleich der Bevölkerungsprognose mit Entwicklungspotential Siedlung

Zahlen nur BL/BS Teilraum	Bevölkerungszunahme				Potential		
	Szenario mittel		Szenario hoch		Innere Verdichtung	Unüberbaute Wohnzone	Gesamt-Potential
	2030	2050	2030	2050			
1 Basel West / Allschwil	2'541	2'768	7'283	11'968	8'100	900	9'000
2 Birseck	3'855	6'636	7'284	11'566	8'500	3'200	11'700
3 Vorderes Leimental	3'006	4'815	6'306	10'174	7'400	3'000	10'400
4 Hinteres Leimental	1'097	1'781	2'126	3'291	1'600	2'000	3'600
Total	10'500	16'000	23'000	37'000	25'600	9'100	34'700

Tabelle 3: Gegenüberstellung Bevölkerungsentwicklung und Potential best. Siedlungsgebiete

Für die Teilbereiche Birseck und Vorderes Leimental könnte die Bevölkerungsentwicklung bei entsprechender Steuerung theoretisch innerhalb der Grenzen der bestehenden Bauzone erfolgen, auch für das hohe Szenario bis zum Jahr 2050. Beim städtisch geprägten Teilbereich Basel-West und Allschwil übersteigt für das hohe Szenario im Jahre 2050 die Nachfrage an Wohnraum das geschätzte Angebot trotz Verdichtung um rund 3'000 Einwohner. Um diesen Nachfrageüberhang im Extremszenario zu decken, sehen wir die Ausdehnung der Siedlungsränder im stadtnahen Gebiet zwischen Allschwil und Binningen vor. Die ursprünglich vorgeschlagene flächenhafte Siedlungsentwicklung im Raum Hégenheim-Bourgfelden (F) lässt sich mit der dortigen Fluglärmbelastung nur für Gewerbeflächen verwirklichen.

Im Hinteren Leimental bestehen noch Siedlungsflächenreserven, die aber aus landschaftlicher Sicht nicht über den dringenden Bedarf hinaus aktiviert werden sollten. Durch den beschriebenen Ausgleichsmechanismus (Kapitel 3.5, Seite 15) könnten hier Auszonungen finanziert werden.

2.3 Verkehrsszenario

Der Vergleich mit der heutigen Bevölkerungszahl in ausgewählten Gemeinden des Perimeters (Allschwil, Binningen, Münchenstein und Reinach, Quelle BfS 2010) und den Personenfahrten aus den Wunschlinien ergeben durchschnittlich 1.0 MIV-Fahrten und 0.5 OeV-Fahrten pro Person und Tag. Dieses Verhältnis bildet auch den heutigen OeV-Anteil von 33% ab. Aufgrund des gesteigerten Angebots wird für die zukünftige Entwicklung eine Verschiebung dieses **Modal-Splits** zu **37%** im Jahre 2030 und **43%** um **2050** angepeilt.

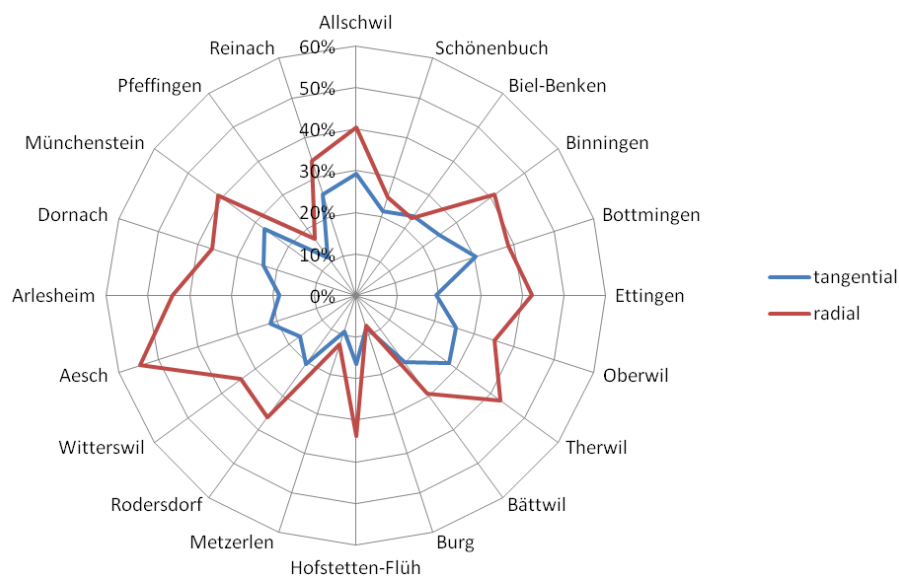


Abbildung 1: Betrachtung Modal-Split 2030 (OeV-Anteil in %), nach tangentialer und radialer Nachfrage, (ohne Frankreich)

3 Zukunftsbild

3.1 Leitidee

Ein Schwerpunkt wird auf die Erhaltung der landschaftlichen Qualitäten gelegt. Ländliche und städtische Gebiete ergänzen sich mit ihren spezifischen Qualitäten in ihrem Nutzen für die Region. Das sektorale Denken in den Kategorien Siedlung und Freiraum ist kontraproduktiv, es sollte von einer Wechselbeziehung zwischen Landschafts- und Stadtgestalt ausgegangen werden, in der Natur- und Siedlungsräume eine fruchtbare Synthese eingehen. Aber auch die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit der Standorte soll gefördert werden und die spezifischen ökonomischen Vorteile in Bezug auf die räumliche Entwicklung sollen umgesetzt werden. Dazu ist ein effizientes Verkehrssystem notwendig, welches die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft erfüllt. Die Verkehrsinfrastruktur beeinträchtigt die Freiräume nicht übermässig und schützt Wohngebiete vor verkehrlichen Immissionen. Das Verkehrsangebot setzt die richtigen Anreize zur Verkehrsmittelwahl und zum Entscheid von Wohn- und Arbeitsort. Kurz gefasst orientieren wir uns an folgenden Leitsätzen:

- Die Landschaft und deren Topographie formt die Identität dieses Raumes.
- Die Reize und Eigenheiten der Region sind auch für zukünftige Generationen zu bewahren.
- Die Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung muss sich in den Talachsen möglichst stadtnah kanalisieren, damit Freiräume bestehen bleiben.
- Die Infrastrukturgestaltung und insbesondere das Verkehrssystem muss diese Raumentwicklung stützen.

3.2 Zukunftsbild Siedlung

Das Zukunftsbild für den ELBA-Perimeter bezüglich der Siedlungsentwicklung zeichnet sich durch eine **moderate Siedlungsverdichtung** vorwiegend auf den stadtnahen Entwicklungsachsen sowie durch eine **Qualifizierung der Siedlungsränder** aus (vgl. Syntheseplan Zukunftsbild Anhang Seite 48).

Konkret bedeutet dies, dass das Bevölkerungs- und Siedlungswachstum bis 2030 zunächst durch die Realisierung der vorhandenen Verdichtungspotentiale sowie die Nutzung der noch bestehenden Bauzonenreserven vorwiegend in den Teilräumen 1, 2 und 3 erfolgt. In zweiter Priorität mit Blick auf den Zeithorizont 2050 umfasst das Zukunftsbild auch gewisse massvolle Arrondierungen sowie Flächenerweiterungen mittels Neueinzonungen. Das dem Zukunftsbild unterlegte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum ist somit mehrheitlich innerhalb der bereits bestehenden Siedlungsgebiete untergebracht. Es sind keine grossflächigen neuen Siedlungsgebiete auf Kosten heutiger Freiräume entstanden.

Die Siedlungsqualität ist einerseits gewährleistet, indem die Verdichtungen punktuell und moderat umgesetzt sind, und andererseits, indem wichtige Luftleitbahnen und grundwassersensible Zonen mittels Grün- und Sichtkorridoren (v.a. entlang der Gewässerläufe) freigehalten werden. Die Qualifizierung der Siedlungsränder bedeutet, dass gut wahrnehmbare Freiraumverknüpfungen zwischen Siedlung und Landschaft bestehen, welche die Erholungsfunktion der siedlungsnahen Erholungsräume stärken.

Die räumliche Struktur des Korridor-Modells wird unterstützt, indem topographische Leitlinien, wie etwa Terrassenkanten entlang der Flussläufe, städtebaulich hervorgehoben sind. Hierzu dienen innerhalb der ausgewiesenen Verdichtungsgebiete auch urbane Bauten bzw. Wohnformen mit entsprechenden Ausnutzungsziffern.

Im Gegensatz zu den Tallagen sind bei den bereits heute bestehenden hochwertigen Hangwohnlagen nur in Ausnahmefällen und punktuell Verdichtungen erfolgt, sei es anlässlich der Erstellung von

Ersatzneubauten oder im Rahmen des Auffüllens von Baulücken. Die hochwertigen Wohnräume an Hanglagen zeichnen sich weiter durch eine weitreichende Durchgrünung aus.

Hervorgehend aus der heutigen Struktur sind die vier Teilräume **funktional fokussiert**. Dies bedeutet gewissermassen eine **Spezialisierung** im Sinne einer Clusterbildung. Die vorhandenen Potentiale werden genutzt, die lokalen Stärken werden weiter ausgebaut. Bezogen auf die Arbeitsplatzstandorte von drei der vier Teilräume heisst das konkret:

- Teilraum 1 (Basel-West, Allschwil, Saint-Louis):
Ausrichtung auf Life Sciences und flughafenaffine Branchen
- Teilraum 2 (Birseck):
Ausrichtung auf wertschöpfungsintensiven 2. Sektor
(z.B. Maschinen-/Apparatebau, Ausbaugewerbe) und Gesundheitsbereich
- Teilraum 3 (Vorderes Leimental):
Ausrichtungen auf Dienstleistungen und Versorgung (Detailhandel)

Diese funktionale Spezialisierung ermöglicht insbesondere den Teilräumen 1 und 2 eine hohe Wertschöpfung, die via Einkommen der Privathaushalte auch den übrigen Teilräumen des ELBA-Perimeters und darüber hinaus zugute kommt.

Teilraum 4 (Hinteres Leimental) übernimmt in erster Linie die Ausgleichs- und Erholungsfunktion innerhalb des ELBA-Perimeters. Im Gegensatz zum Bereich Arbeiten steht klar der Bereich Wohnen bzw. die Wohnfunktion im Vordergrund. In Ergänzung dazu stellt der Life Sciences-Bereich am Standort Witterswil eine Art „Satellit“ von Teilraum 1 dar. Die Wohnfunktion wird so wahrgenommen, dass eine klare Siedlungsbegrenzung mit intakten Dorfkernen besteht und ein vernetzter Ausgleichsraum für Erholung und Wohnen gewährleistet ist.

Der ELBA-Perimeter weist im Zukunftsbild mehrere **verkehrs- bzw. publikumsintensive Einrichtungen** auf. Dabei wird zwischen stark verkehrsintensiven Einrichtungen 1. Ordnung und mittelstark verkehrsintensiven Einrichtungen 2. Ordnung unterschieden. Als Unterscheidungskriterium dienen die Anzahl Parkplätze bzw. generierten Fahrten.

Die Einrichtungen 1. Ordnung sind dabei im Teilraum 1 (Gebiet Saint-Louis) sowie im Teilraum 2 (Gebiet Aesch Nord) lokalisiert. Die Einrichtungen 2. Ordnung befinden sich an den bereits heute existierenden Detailhandelsstandorten in Teilraum 1 (Gebiet Allschwil – Binnerstrasse) und Teilraum 3 (Gebiet Oberwil/Therwil – Mühlematt).

3.3 Zukunftsbild Verkehr

Der weite Zeithorizont von 20 bzw. 40 Jahren würde in Bezug auf die Mobilität von künftigen Generationen durchaus visionäre Lösungsansätze zur Gesamtmobilität zulassen. Die technischen Fähigkeiten von Fahrzeugen werden weiterentwickelt, sodass beispielsweise durch Assistenzsysteme und Automatisierung beim motorisierten Verkehr engere Fahrzeugabfolgen und dadurch höhere Kapazitäten denkbar wären. Auch durch politische Gegebenheiten können sich mit dem Wegfall von politischen Grenzen oder durch Umweltrestriktionen neue Mobilitätsverhalten etablieren.

Ebenso stellte unser Team die Hypothese zur integralen Betrachtung von Verkehr und Raumplanung auf, wonach die Kostenwahrheit für alle Verkehrsträger als langfristiger Anreiz für die gesteuerte Siedlungsentwicklung wichtig ist. Da dieser Ansatz zu viele externe Faktoren aufweist, wurde durch die Projektleitung von einer Weiterverfolgung abgeraten. Für die Lösungsansätze der Verkehrsträger Strasse und Schiene sind wir daher von konservativen Annahmen ausgegangen, damit die Zielvorgaben in jedem Szenario erfüllt werden können.

3.3.2 Zukunftsbild Öffentlicher Verkehr

Im Gesamtverkehrsaspekt spielt der OeV eine ebenso wichtige Rolle wie der MIV. Die vorhandenen Stärken von S-Bahn und Tram werden ausgebaut. Das S-Bahn Angebot im Birseck ist aber ohne neue Schienenstrecken. Die Tramverbindungen aus dem ELBA Perimeter in die Stadt und umgekehrt sind dem Autoverkehr überlegen, weil die **Reisezeit** mit OeV zwischen Hauptknoten deutlich kürzer ist. Eine überwiegend radiale, auf Basel orientierte Struktur wird im Hinblick auf Geographie und Hauptverkehrsrichtungen, aber auch für die Wirtschaftlichkeit eines Schienenverkehrsmittels weiterverfolgt. Die Attraktivitätssteigerung der bestehenden radialen Tram- und S-Bahnlinien werden primär durch Reisezeitoptimierungen (Eiltrams, mit mehr Kreuzungsstellen) erreicht.

Ebenso sollen die tangentialen OeV-Verbindungen gestärkt werden, so dass die rund 24'500 tangentialen Personenfahrten (Stand heute, Tendenz weiter zunehmend) zwischen dem Leimental und dem Birseck und weiter nach Allschwil aufgefangen werden können. Der Modal-Split muss hin zum OeV verbessert werden, auch im Hinblick auf das französische Teilgebiet. Das Ziel wäre, den **OeV-Anteil** beim Tangentialverkehr auf **30-40 %** anzuheben. Momentan erreicht dies keine Gemeinde in Bezug auf die tangentialen Verkehrsverbindungen. Als modernes und flexibles OeV-System für die Fläche und Tangentialverkehre eignet sich in allen Teilräumen das **Verkehrsmittel Bus** (siehe Abbildung 3: Rolle der Verkehrssysteme in den Teilräumen). Das Busnetz kann angepasst an die Bevölkerungsentwicklung aufgebaut werden und benötigt keine langfristigen Infrastrukturinvestitionen im Voraus. Auch für die Feinverteilung operieren diese Linien im Sinn eines Regionalbussystems im Birseck und im vorderen Leimental vor. Anrufbasierte Bus-/Taxisysteme sind für schwache Relationen möglich, allerdings sollen bestehende reguläre Angebote nicht auf anrufbasierte Systeme umgestellt werden (um einen Nachfragerückgang zu vermeiden).

Die Attraktivität dieser Busverbindungen wird bestätigt durch das Wachstum der Passagierzahlen der BLT-Busse im heutigen Tangentialverkehr. Insgesamt werden bis 2030 vier neue Busachsen den Querschnitt Leimental/Birseck bedienen und deren Linien weitergeführt werden über Allschwil bis nach Frankreich. Weitere durchgehende Buslinien sind vom Hinteren Leimental nach Dornach/Arlesheim vorgesehen. Die Buslinien nutzen das bestehende Strassennetz, wobei betriebliche Massnahmen wie Bus-Priorisierung und Busspuren in den Zentren zwingend sind. Bei Tramquerungen sind niveaugleiche Übergänge wie Bahnschranken konsequent durch Unter- oder Überführungen zu ersetzen, um eine Beeinträchtigung durch die hohen Frequenzen auf den Tramachsen zu vermeiden. Die mit Doppelstock- oder Gelenkbussen betriebenen Strecken bedienen hauptsächlich publikumsintensive Haltestellen. Die Überlandstrecken und Naherholungsgebiete auf dem Bruderholzrücken bieten Halte auf Verlangen. Eine Erweiterung des Konzeptes mit dem südlichen OeV-Korridor Dornach-Aesch wird zwar offen gehalten, aus Sicht ELBA ist diese spätere Entwicklungsschritt allerdings nicht zwingend. Aufgrund der forcierten Verdichtung im bestehenden stadtnahen Siedlungsgebiet wird diese OeV-Achse ausserhalb vom Baugebiet zu liegen kommen, was den wirtschaftlichen Betrieb im Falle einer Tramlinie erschwert. Die Kapazitätsbetrachtung für die Tangentiale zwischen Birseck und Leimental zeigt, dass ein Tangentialbussystem mit 4 Linien und einem Takt zur Spitzenzeit von 7.5 Minuten pro Kurs auch für das hohe Szenario 2050 funktioniert (siehe Berechnung Anhang Seite 34). Vorteilhaft ist dabei die flexible Ausbaufähigkeit des Bussystems, welches durch geringe Infrastrukturanpassungen (lediglich Haltebuchten oder Priorisierungsanlagen) ermöglicht wird.

Dieser Ausbau der OeV Infrastruktur bewirkt zusammen mit der Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2050 gemäss hohem Szenario eine durchschnittliche Zunahme von 40% beim öffentlichen Verkehr, wogegen der motorisierte Individualverkehr nur um 20% zunimmt. Die Arbeitsplatzgebiete konzentrieren wir entlang der Tramachsen, dem eigentlichen Industrie-Cluster dient die Bahnlinie Birseck für den Güterverkehr. Die Nähe zum Euro-Airport begünstigt die Ansiedlung der internationalen Life-Sciences Branche in Basel West/Allschwil.

3.3.3 Zukunftsbild Fuss- und Veloverkehr

Das Velonetz wird weiter ausgebaut und zwar für unterschiedliche Zwecke: Alltagsrouten, Freizeit- und Schnellrouten. Wenn immer möglich soll ein eigenes Velo-Trasse, vorwiegend kreuzungsfrei, entlang der wichtigen Verkehrsachsen führen. Innerstädtisch hat die Entflechtung der Verkehrsträger hohe Priorität, damit die Unfallhäufigkeit zwischen Velo und Auto minimiert werden kann. Gleichzeitig mit dem Ausbau der Routen müssen am Zielort (bei OeV Haltestellen und auf Firmenarealen) qualifizierte Abstellplätze vorhanden sein. Qualifiziert heisst in ausreichender Anzahl, gedeckt, diebstahlsicher und mit einfacher Zugänglichkeit. Ziel dieser Massnahme soll es sein, das Velo als komfortables und schnelles Verkehrsmittel auf Kurz- und Mitteldistanzen weiter zu etablieren. Um das Freizeit- und Erholungserlebnis ebenfalls mit diesem Verkehrsmittel zu fördern, sollen ein Ausbau und die zugehörige Signalisation von Velorouten entlang von Freiraumachsen erfolgen. Der Fahrradverkehr erlaubt auch eine emissionsfreie und platzsparende Erschliessung von Naturschutzräumen.

Beim Fussverkehr setzt unser Zukunftsbild auf sichere Querungsmöglichkeiten innerorts und einfache Übergänge zwischen den Verkehrsmitteln. Die Übergänge von Siedlungsgebieten zu Erholungsräumen werden ebenfalls fussgängerfreundlich gestaltet (siehe Kapitel 3.4)

3.3.4 Zukunftsbild Kombinierte Mobilität

Ein spezielles Augenmerk wird auf multimodale Umsteigeknoten für kombinierte Mobilität gelegt. Multimodal bedeutet, dass Verkehrsteilnehmer nicht auf ein Verkehrsmittel fokussiert, sondern zunehmend verkehrsmittelübergreifend agieren können, um ihre Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen. Es bedeutet auch, dass gesellschaftliche Werte wie „Besitz“ (z.B. Pkw, Velo) durch „Nutzung“ (Car Sharing, Verleihsysteme e-Mobilität) abgelöst werden.

Der Aufbau von Standorten dieser Verkehrsmittel gepaart mit einem **Sharing-Angebot** (wie z.B. das Projekt eShare Basel) bildet die Basis zur kombinierten Mobilität. Die Sharing Stationen mit Elektroautos oder auch konventionellen Fahrzeugen sollen durch private Anbieter betrieben werden, allenfalls kann eine Anschubfinanzierung durch die Öffentlichkeit in Betracht gezogen werden.

Der öffentliche Verkehr steht in engem Bezug zur kombinierten Mobilität, welche mittels **Park and Ride** Angebot insbesondere die Berufspendler aus Frankreich zum Umstieg vom Auto auf Bus oder Tram bewegen soll. Dieser Wechsel des Verkehrsmittels muss ausserhalb der Siedlungsgebiete vollzogen werden. Dazu sind in Lage, Anzahl und Anbindung ans OeV-Netz abgestimmte P+R Standorte vorgesehen. Die vordringlichsten Räume für P+R bestehen klar im Hinteren Leimental und in Allschwil / Saint Louis (siehe Abbildung 3).

3.4 Zukunftsbild Landschaft

Basel liegt im Schnittpunkt mehrerer attraktiver Landschaftsregionen, deren Ausläufer fingerartig in das Stadtgebiet hineinragen. Hierauf basiert das im Agglomerationsprogramm Basel favorisierte Entwicklungsmodell *Korridore+*, das als übergreifendes Freiraumsystem konsequent weiterentwickelt werden soll. Die **siedlungsnahen Erholungsräume** und **reizvollen Grosslandschaften in der weiteren Peripherie** im ELBA Perimeter sind zu einer abgestimmt entwickelten **"Agglomerationslandschaft"** gestaltet. Durch eine laufende, integrale Planung der Kategorien Freiraum und Siedlung sind die Wechselbeziehungen zwischen Landschafts- und Stadtgestalt gestärkt. In den stark frequentierten Freiräumen greifen steuernde Massnahmen, so dass Nutzungskonflikte zwischen dem Naturschutz und der Erholung, weitgehend gelöst sind. Vorrangflächen für die Naturentwicklung sind vom Erholungsdruck entlastet. Umgekehrt gibt es konzentrierte Vorrangzonen für die Erholung, in denen das Nutzungsangebot gebündelt wird. In den parkartigen Erholungslandschaften wie dem Bruderholzrücken oder der Binningerhöhe gehen die heute segregierten Flächen für Landwirtschaft, Naturentwicklung und Erholungsnutzung auf Basis eines übergeordneten **Landschaftsentwicklungskonzeptes** in einem differenziert gestalteten Nutzungsmosaik auf und es haben sich

Landschaftsparks mit eigenen Identitäten herausgebildet. Die **Landwirtschaft** ist hier zudienender Teil zur Stärkung der Hauptfunktionen Erholung/Freizeitgestaltung, Ökologie und der ästhetischen Qualität der Landschaft.

Eng verbunden mit der Stärkung dieser siedlungsnahen Erholungsräume erfolgt die Qualifizierung der anstossenden Ortsrandbereiche. Mit der bewussten **Gestaltung der Nahtstellen zwischen Siedlung und Landschaft** werden diffuse Übergänge geklärt, ästhetisch aufgewertet und für die Erholungsnutzung zugänglich gemacht. Mit der Arrondierung der Flächennutzungen an den Rändern, werden die Potentiale der Landschafts- und Baulandentwicklung optimal ausgeschöpft.

Die markanten topographischen Leitlinien wie Terrassenkanten und Flussläufe werden städtebaulich unterstrichen und vernetzen als Grün- und Sichtkorridore den Siedlungs- und Landschaftsraum. Die **gewässerbezogenen Freiraumachsen** entlang der Birs und dem Birsig stellen dank qualitativ hochwertig gestalteter **Fuss- und Radwege** gut erschlossene Erholungsräume dar. Sie verbinden als übergeordnete Freiraumachsen die stadtnahen Zentren von Basel und die umgebenden Grosslandschaften. Diese **Freiraumvernetzung** entlang der Gewässer bzw. Talmulden wird in gemeindeübergreifenden Freiraumkonzepten entwickelt. Sie ist an die Langsamverkehrskonzepte gekoppelt, die eine sinnvolle Entflechtung von Fusswege-, Velo- und Veloschnellstrecken zum Ziel haben.

Die peripheren Räume im Hinteren Leimental zeigen ausdrucksvoll modellierte **Kulturlandschaften** von grösstenteils parkartiger Schönheit. Mit einem nur punktuellen, und auf landschaftliche Belange abgestimmten Siedlungsflächenwachstum werden Qualitäten erhalten, von denen das Image und die Lebensqualität der Region erheblich profitieren. Die landschaftsbezogene, ruhige Erholungsnutzung findet ein gut ausgebautes, landschaftlich spannungsreiches und mit Gestaltungselementen akzentuiertes Wegnetz vor. In diesen Teilregionen ist die überwiegend **ökologisch ausgerichtete Landwirtschaft** Träger und Gewährleister der landschaftlichen und ökologischen Qualitäten und leistet einen bedeutenden Beitrag zur Nahversorgung der Bevölkerung mit regionalen Landwirtschaftlichen Produkten. Landwirtschaftliche Betriebe an den gut mit OeV und LV-Wegen erschlossenen Standorten sowie in den Ortschaften bieten zusätzlich ein attraktives gastronomisches Angebot.

Die **Differenzierung der Freiraumtypen** ist weit fortgeschritten und erkennbares Merkmal des "Agglomerationsparks". Ausgehend von den stadtnahen Zentren von Basel bis hinaus in die umgebenden Grosslandschaften werden die unterschiedlichen Ansprüche der Bevölkerung an die öffentlichen Freiräume bedient. Von quartierbezogenen Kurzaufenthalten im "durchdesignten" Stadtpark bis hin zu ganztägigen Ausflügen in einem siedlungsnahen Landschaftspark, ist das Freiraumgerüst der Agglomeration gut vernetzt. Die Freiräume bilden zusammen mit der Siedlungsstruktur das Grundgerüst und die Lebensadern der städtebaulichen Entwicklung im ELBA Perimeter.

Folgende Freiraumtypen bilden das Grundgerüst im "Agglomerationspark ELBA":

- **Urbane Freiräume**

Die urbanen Freiräume stellen ein quartierbezogenes und zu Fuss gut erreichbares Freiraumangebot dar, welches der alltäglichen Erholung in den angrenzenden Quartieren dient. Ein städtischer Freiraum muss als öffentlicher Multifunktionsraum zahlreichen Spiel- und Aufenthaltsbedürfnissen diverser Altersgruppen und Ethnien gerecht werden und weist daher eine hohe gestalterische Durchdringung auf (hohe soziale und kulturelle Durchmischung). In den Agglomerationsgemeinden von Basel übernimmt der urbane Freiraum nach der Siedlungsverdichtung eine Art Trittsteinfunktion, welche, integriert ins Freiraumnetz der Gemeinden, übergeordnete Erholungsräume wie Landschaftsparks miteinander verbindet.

- **Infrastrukturbezogene Freizeiträume**

Infrastrukturbezogene Freizeiträume sind zweckgebundene Funktionsräume, die in erster Linie ein hohes Mass an aktiven Erholungsmöglichkeiten bereit stellen. Fussballplatz, Kunsteisbahn, Badeanstalt, Golfplatz oder Tennisplatz gliedern sich als Freizeitanlagen in den Siedlungsraum ein und stellen gut zu erreichende Freizeitkonglomerate dar. Infrastrukturbezogene Freizeiträume können Teil der grossen siedlungsnahen Erholungsräume (s.u.) sein und sind dort unter Aspekten der Erschliessung und der landschaftlichen Einbindung zu platzieren und zu gestalten.

- **Grosse siedlungsnaher Erholungsräume (Landschaftsparks)**

Mit dem Instrument Landschaftspark werden wichtige Voraussetzungen für die Erarbeitung planerischer und rechtlicher Grundlagen geschaffen, damit grosse, zusammenhängende Areale für die Erholungsnutzung gesichert und aus Sicht der Landschafts- und Erholungsqualität aufgewertet werden können. Im Rahmen einer Gemeinde übergreifenden Freiraumkonzeption sollen, gestützt durch Trägerschaften, fünf multifunktionale, siedlungsnaher Landschaftsparks mit Erholungsallmenden geschaffen werden. Der Bruderholzrücken und die Binningerhöhe sind bereits heute attraktive und wichtige Erholungsräume im Ballungsraum Basel. Bei diesen beiden Landschaften wie auch in den anderen vorgeschlagenen Gebieten (vgl. Kap. 5.3) geht es darum, die landschaftliche Qualität zu verbessern und für Erholungssuchende ausgedehnte Flächen als Bewegungs- und Aufenthaltsräume zur Verfügung zu stellen. Diese sind nicht im herkömmlichen Sinne gestaltete Plätze, sondern stellen im landschaftlichen Kontext aufgewertete Erholungsflächen mit hohem ökologischem Wert dar. So soll es möglich sein, auf einer Streuobstwiese im Schatten eines Hochstammobstbaumes ein Picknick abzuhalten. Dabei steht das individuelle Erkennen und Aneignen von speziell dafür bereitgestellten Flächen im Vordergrund. Der Landwirt als Bewirtschafter dieser Flächen wird dabei nicht als Landschaftspfleger verstanden, sondern als Produzent von Landschaftsqualität.

- **Erholungswälder**

Die Erholungswälder sind prägende und eigenständige Teilräume und werden je nach naturräumlicher Situation und geografischer Lage in die Gestaltung der Landschaftsparks einbezogen. Es entstehen fruchtbare Synergien im Landschaftsmosaik, wo Spannungsfelder zwischen offener Parkfläche und geschlossenem Erholungswald aufgezoogen werden. Genauso wie die Schnittstelle von der Siedlung in die offene Landschaft gestaltet wird, sollen die oftmals hart ausgeprägten Übergänge vom Wald in die Bereiche der Landschaftsparks aufgelockert werden. Gestufte Waldränder mit geschickt in die Situation integrierten Wegverbindungen verschaffen interessante Ein- und Ausblicke und stärken das Landschaftserlebnis.

- **Entspannungsräume**

Am südlichen Rand des Agglomerationsgebietes befinden sich die Ruhelandschaften Schlatthof und Eggfeld. Der fein reliefierte Landschaftsraum wird durch ein landschaftsbezogenes Langsamverkehrsnetz erschlossen. Beeinträchtigende Lärmquellen wie motorisierter Strassenverkehr oder laute Freizeitaktivitäten sind hier weitgehend nicht präsent. Die organisch an die topografischen Verhältnisse angegliederte Wegführung macht die qualitätsvollen Aussichtslagen erlebbar. Die teilweise arkadisch anmutende Hügellandschaft um den Schlatthof und das Eggfeld, erfährt so eine erheblich gesteigerte Wohlfahrtswirkung für die Bevölkerung. Die Landwirtschaft ist hier - in Kombination mit dem Relief - die Landschaftsbild bestimmende Grundnutzung.

3.5 Synthese des Zukunftsbildes (Karte im Anhang Seite 48)

Siedlungsentwicklung

- Moderate, lokale Siedlungsverdichtung auf stadtnahen Achsen
- Qualifizierung der Siedlungsränder, ggf. massvolle Flächenerweiterungen
- Funktional fokussierte Wirtschaftsstandorte (Clustering)

Mobilität

- Starke radiale und tangentiale Verkehrsverbindungen
- Stadtnahe Verteilerachse für den MIV
- Flexibles OeV-System, multimodale Mobilität ermöglichen (P+R)
- Reisezeitoptimierung beim OeV auf radialen Achsen
- Ausbau neuer Bus-Tangentialverbindungen (zur Verbesserung des Modal-Split hin zum OeV)
- Langsamverkehrsnetz für unterschiedliche Zwecke (Alltag, Freizeit)

Freiraumversorgung mit unterschiedlichen Freiraumtypen

- Infrastrukturbezogene Freizeiträume
- Urbane Freiräume
- Grosse, siedlungsnahe Erholungsräume (Landschaftsparks)
- Erholungswälder
- Entspannungsräume

Ideen, welche nicht weiterverfolgt wurden

Anlässlich der Zwischenpräsentation wurde untenstehende Ansätze aufgrund der zahlreichen exogenen Einflüsse als nur schwer umsetzbar beurteilt, weswegen sie nur bis zur Stufe Strategie weiterverfolgt werden:

- **Finanzieller Ausgleichsmechanismus für öffentliche Leistungen:** Zwischen den vier Teilräumen soll angesichts der unterschiedlichen Strukturen ein Ausgleichsmechanismus für die Bereitstellung von Kollektivgütern wie beispielsweise Erholungsgebiete, ökologische Ausgleichsräume, Landschaftsqualität oder Freiflächen implementiert werden. Für diesen Ausgleichsmechanismus bieten sich vor allem sogenannte anreizorientierte Raumplanungsinstrumente an. Mit der Einführung einer Mehrwertabgabe und der Verwendung der Mittel innerhalb des ELBA-Perimeters (zumindest im schweizerischen Teil) könnte eine Kompensation für erbrachte Ökosystemleistungen erfolgen. Eine andere Möglichkeit stellt die Realkompensation dar, indem für neu einzuzonende Flächen eine äquivalente Fläche an anderer Stelle auszuzonen ist. Im Sinne einer Weiterentwicklung dieser Realkompensation wäre auch ein System mit handelbaren Flächennutzungszertifikaten denkbar.
- **Kostenwahrheit für alle Verkehrsträger:** Angesichts des Zeithorizonts 2030 bzw. 2050 ist eine konsequente Umsetzung der Kostenwahrheit im Verkehr grundsätzlich denkbar. Der Anstoss für die Umsetzung müsste dabei aber von übergeordneter Ebene her kommen (Bund, Kantone). Das heisst, ein Mobility Pricing für alle Verkehrsträger wäre als überregionales Preissystem zu etablieren. Damit könnte eine Optimierung der modalen Verlagerung sowie eine langfristige Erhöhung der Attraktivität kurzer Wege schneller erreicht werden. Gleichwohl sollen aber die Voraussetzungen grundsätzlich geschaffen werden, falls die Umsetzung der Kostenwahrheit im Verkehr sich (exogen) etabliert. Die Region ELBA könnte in diesem Falle eine Vorreiterrolle einnehmen, wenn das Mobility Pricing überregional für alle Verkehrsträger zur Anwendung gelangt.

4 Strategien

Der Agglomerationspark als integraler Planungsansatz

Die Raumentwicklung soll einem integrativen Planungsansatz folgen, der Siedlung und Landschaft, aber auch Ökologie, Nutzung und Gestaltung der Freiräume in einer sektorübergreifenden Strategie zusammenführt.

Bei der Entwicklung des Agglomerationsparks gehen die räumlichen Planungsdisziplinen Hand in Hand. Mobilität, Siedlung + Wirtschaft, sowie Natur + Landschaft sind die „Layer“ einer abgestimmten Raumentwicklung. Mit der Nutzung der Räume entsteht eine Nachfrage nach Mobilität, für welche Infrastruktur benötigt wird. Anreizsysteme können die Mobilität beeinflussen und die langfristige Entwicklung entsprechend lenken. Umgekehrt werden mit der Verkehrsinfrastruktur starke Impulse für die Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung gegeben.

Aufgrund der eher heterogenen Verteilung der (wirtschaftlichen) Entwicklungsmöglichkeiten sowie auch der Siedlungsreserven bieten sich Ausgleichsmechanismen zwischen den vier Teilräumen für öffentliche Leistungen wie Erholungsgebiete, ökologischer Ausgleich und Infrastruktur an. In Frage dazu kommen beispielsweise anreizorientierte Instrumente wie Mehrwertabschöpfungen oder Realkompensationen innerhalb des ELBA-Perimeters.

4.1 Bereich Siedlung

Vor dem Hintergrund des angestrebten Zukunftsbilds lassen sich die strategischen Stossrichtungen zum Siedlungsteil in drei Bereiche einteilen:

Verdichtung und Bestandssicherung

- Nutzung des heute bestehenden Verdichtungspotentials
- Unterstützung der radialen Struktur mittels Verdichtung entlang der stadtnahen Entwicklungsachsen
- Sicherung der bestehenden hochwertigen Hangwohnlagen
- Aufwertung der Siedlungsränder zwecks Freiraumverknüpfungen von Siedlung und Landschaft

Förderung der Clusterbildung und räumlichen Spezialisierung

- Fokussierung auf Life Sciences und flughafenaffine Branchen in Teilraum 1
- Fokussierung auf wertschöpfungsintensiven 2. Sektor und Gesundheitsbereich in Teilraum 2
- Fokussierung auf Dienstleistung und Detailhandel in Teilraum 3
- Fokussierung auf Erholungs- und Wohnfunktion in Teilraum 4

Steuerung publikumsintensiver Einrichtungen

- Beschränkung auf die heute bestehenden publikumsintensiven Einrichtungen
- „Wachstumskontrolle“ insbesondere bei den Einrichtungen 2. Ordnung

Eine weitere strategische Stossrichtung zur Unterstützung der oben genannten Strategien im Siedlungsbereich stellt die Implementierung von Anreiz- und Ausgleichsmechanismen für die Bereitstellung öffentlicher Leistungen (z.B. für Ausgleichs- und Freiräume) dar. Sie wird jedoch im Rahmen der nachfolgenden Ausführungen vorderhand nicht weiter vertieft.

4.2 Bereich Verkehr

Grundsätzlich verfolgen wir folgende Stossrichtungen:

- **Stärkung radialer und tangentialer OeV-Verbindungen**
Hochleistungsverkehrssystem für die Hauptknoten (Bahnhöfe und Zentren),
Hierarchie der Geschwindigkeiten im OeV-Netz (Reisezeiten S-Bahn, Tram, Bus)

- **Entwicklungsgürtel mit stadtnaher Tangentiale für den motorisierten Verkehr**
 Die diskutierte Südumfahrung wird durch eine redimensionierte Tangente ersetzt, um keine stadtfernen Entwicklungsimpulse zu setzen.
- **Langsamverkehr stärken und entflechten von übrigem Verkehr**
 eigene Trassen, Vortrittsachsen, ober-/unterirdisch im städtischen Bereich, vereinfachte kombinierte Mobilität mit Umsteigepunkten am Stadtrand und Umsteigemöglichkeiten vom OeV auf Elektromobile und Bikesharing für städtische Kurzdistanzen. Den Verkehrsteilnehmern sollen Umsteigepunkte für die kombinierte Mobilität zur Verfügung stehen, so dass sie verkehrsmittelübergreifend agieren können.

4.2.1 Individualverkehr (IV)

Die Analyse der Wunschlinien aus dem Gesamtverkehrsmodell für den Horizont 2030 zeigt, dass die Gesamtverkehrsnachfrage in Richtung Kernstadt bei allen 3 radialen Sektoren ähnlich gross ist. Aus dem Hinteren Leimental besteht eine vergleichsweise geringe Nachfrage. Der Zielverkehr richtet sich hauptsächlich nach Grossbasel. Die tangentialen Verbindungen werden ebenfalls stark nachgefragt, sie sollen mit dem Individualverkehr als auch mit dem OeV besser bewältigt werden können. Das heisst die Kapazitätsengpässe an Kreuzungspunkten von radialen und tangentialen Verkehrsströmen müssen als Erstes und unabhängig der Verkehrsträger durch punktuelle Ausbaumassnahmen behoben werden. Eine langfristige Lösung für den Strassenverkehr soll eine stadtnahe Tangente (anstelle der Südumfahrung) bringen: Als Entlastung der Siedlungsverdichtungsgebiete vom Durchgangsverkehr und Verteilerachse für den Zielverkehr Grossbasel.

4.2.2 Öffentlicher Verkehr (OeV)

Als zentrale Elemente des OeV Netzes im Jahr 2030 wirken der Ausbau der bestehenden radialen Achsen und die Einführung neuer Tangentialverbindungen. Die Funktion der einzelnen Verkehrsträger basiert dabei auch auf der vorhandenen Infrastruktur. So ist das Verkehrssystem S-Bahn nur in den Räumen Allschwil, Frankreich bzw. Birseck von Bedeutung. Das Verkehrssystem Tram nimmt vor allen in den stadtnahen Gebieten um Basel eine wichtige Funktion ein und bildet dort die Hauptachse des öffentlichen Verkehrs. Eine doppelte Rolle übernimmt zukünftig das Bussystem: in Räumen mit einer nur geringen Erschliessungsdichte des Schienenverkehrs (S-Bahn, Tram) trägt das Bussystem die Hauptlast des öffentlichen Verkehrs. In Räumen mit gut ausgebauter Schieneninfrastruktur dagegen übernimmt das Bussystem die Zubringerfunktion und die Hauptlast übernimmt der Schienenverkehr.

Als Ergänzung zum OeV dienen P+R-Anlagen. Ihnen kommt gerade in den Teilbereichen mit hoher MIV-Anteilen eine hohe Bedeutung zu. Der Umstieg auf den öffentlichen Verkehr soll damit erleichtert werden. In Räumen mit einer hohen Angebotsdichte des OeV (Birseck infolge Tram und S-Bahn) nehmen sie nur eine untergeordnete Funktion ein.

Für jeden Teilraum des ELBA-Perimeters wird die Funktion der Verkehrsträger S-Bahn, Tram und Bus definiert, welche der nachfolgenden Abbildung entnommen werden kann:

Hierarchie der Systeme	S-Bahn	Tram	Bus	P+R
Allschwil, Frankreich	•	•	●	●
Vorderes Leimental		●	●	•
Birseck	●	●	•	•
Hinteres Leimental		•	●	●

Abbildung 3: Rolle der Verkehrssysteme in den Teilräumen

4.2.3 Langsamverkehr (LV)

Die Massnahmen der Agglomerationsprogramme Basel in der ersten und zweiten Generation im Raum ELBA beheben viele der Schwachstellen beim Langsamverkehr. Um das enorme Potential der Fuss- und Velowege für Kurzdistancen weiter auszuschöpfen – ein Grossteil der Autofahrten in der Schweiz sind unter 10 km lang – soll das Velorouten-Netz deutlich ausgebaut werden. Wir fokussieren dabei auf unterschiedliche Zwecke: Alltagsrouten, Freizeitrouten und Schnellrouten.

4.2.4 Kombinierte Mobilität

Der Aufbau von zusätzlichen Park + Ride sowie Bike + Ride Standorten, gepaart mit einem Sharing-Angebot, bilden die Basis zur kombinierten Mobilität. Die Mobilitätsstandards sollen regionsspezifisch bereitgestellt werden. Für Wohnregionen ist eine andere strategische Einschätzung notwendig als für ein landwirtschaftlich geprägtes Gebiet. Die Bedürfnisse unterscheiden sich insbesondere nach Reisekosten, Reisezeit, Zugang/Verfügbarkeit, Sicherheit und Komfort/Attraktivität¹.

Die Kostenwahrheit für alle Verkehrsträger wird, wie vorgängig beschrieben, aufgrund der stark von aussen beeinflussten Strategie nicht weiterverfolgt.

4.3 Bereich Landschaft

Landschaft und Siedlungsfreiräume

- Entwickeln eines übergreifendes Freiraumsystems und Hierarchisierung der Freiraumtypen
- urbane Freiräume - multifunktionale Landschaftsräume - landwirtschaftlich geprägte Räume
- Siedlungsverdichtung auf Basis verpflichtender überkommener Freiraumkonzepte
- Qualifizierung der Siedlungsränder (Aufenthaltsqualitäten, Zugänglichkeit)
- konsequente Vernetzung der Freiräume mit Grünverbindungen

Ökologie und Erholung

- Steigerung der ökologischen Wertigkeit im Kulturland des Hinteren Leimentals
- keine absolute Vorrangfunktion der Natur in stark besiedelten Gebieten
- integrierte Naturerlebnisräume ohne Zäune
- Inwertsetzung stadtnaher Landschaften mit dem Instrument „Landschaftspark“
- Flächenaneignung für die Erholungsnutzung (Allmenden, Picknick-Obstwiesen)
- attraktives, landschaftsbezogenes Langsamverkehrsnetz

Landwirtschaft mit neuer "zudienenden" Rolle in den siedlungsnahen Erholungsräumen:

- Bereitstellung von nutzbaren/betretbaren Erholungsräumen
- Pflege / Erhalt von wichtigen Grünstrukturen und damit der ästhetischen Qualitäten
- Pflege / Erhalt von wichtigen Biotopen und damit der ökologischen Qualität
- Angebot an landwirtschaftsbezogenen Erlebnisaktivitäten
- Angebot an "Bäsebeizen" mit eigenen Produkten

Landwirtschaft ausserhalb der siedlungsnahen Erholungsräume

- konsequente ökologische Ausrichtung der Produktion (Flächenanteil mind. 50%)
- Pflege / Erhalt und Entwicklung der Biotopfunktionen, insbesondere Vernetzungselemente in der Feldflur
- Selbstvermarktung von landwirtschaftlichen Produkten
- neue gastronomische Angebote ("Bäsebeizen") an den wichtigen LV-Routen bzw. an Standorten mit guter OeV-Erschliessung

¹ Standards für die Mobilitätsversorgung im peripheren Raum, VSS Forschungsbericht Nr. 1333 Juni 2011

5 Massnahmen (inkl. Machbarkeit) und Kosten

5.1 Siedlung

An erster Stelle stehen im Bereich Siedlung die Massnahmen zur Unterstützung der strategischen Stossrichtung „Verdichtung und Bestandserhaltung“. Diese implizieren ein etappiertes Vorgehen, indem in 1. Priorität die inneren Verdichtungs- und bestehenden Bauzonenreserven genutzt und erst in 2. Priorität kleinere Arrondierungen und massvolle Ergänzungsflächen realisiert werden. Die im Rahmen der vorliegenden Arbeit erfolgten Berechnungen zeigen, dass der weitaus grösste Teil des zukünftigen Siedlungsflächenbedarfs bis 2050 mit der Innenverdichtung bzw. den bestehenden Baulandreserven theoretisch abgedeckt werden kann (vgl. Tabelle 1 und Tabelle 2 Seite 6).

Praktisch schlagen wir vor, die ausgewiesenen Verdichtungsgebiete auf kommunaler Ebene entlang der gut erschlossenen Achsen konsequent umzusetzen. Namentlich sind dies vor allem die Verdichtungsschwerpunkte mit Wohn-, Gewerbe- und Mischnutzungen in Teilraum 1 (Gebiet Basel West, Allschwil, um den EAP,), Teilraum 2 (Münchenstein, Reinach, Arlesheim, Dornach, Aesch) sowie Teilraum 3 (Binningen, Bottmingen, Oberwil, Therwil) (vgl. Massnahmenplan Siedlung in der Beilage). Die Festlegung der ausgewiesenen Verdichtungsgebiete beruht dabei einerseits auf den Ergebnissen aus der Verdichtungsstudie Baselland von 2011 und andererseits auf der Analyse der entsprechenden kommunalen Zonenpläne sowie auf Begehungen vor Ort. Die daraus hervorgehenden Entwicklungsschwerpunkte stimmen hierbei auch weitgehend mit den Entwicklungsschwerpunkten der kantonalen Richtpläne überein.

Zur Umsetzung der definierten Verdichtungsgebiete sind diese in die kommunalen Entwicklungspläne zu integrieren. Dies bedeutet, dass die Ausnutzungsziffern an diesen Standorten ggf. angepasst bzw. erhöht werden müssen, damit anlässlich von Neu- oder Ersatzneubauten eine Verdichtung der Siedlungsstruktur erreicht werden kann. Ebenso sind für die massvollen Ergänzungsflächen gemäss Massnahmenplan Siedlung (Beilage Seite 51) entsprechende Konzepte im Sinne von Quartierplanungen zu erarbeiten und in die kommunalen Richt- und Zonenpläne zu überführen.

Als Massnahme zur Sicherung der hochwertigen Hangwohnlagen sind die kommunalen Planungsgrundlagen gemeindeübergreifend aufeinander abzustimmen. Allfällige Standorte, an denen sich vereinzelt moderate Verdichtungen bei Aufrechterhaltung der bisherigen Wohnumfeldqualität realisieren lassen, sind festzulegen.

Eine weitere Massnahme stellt die Entwicklung eines gemeindeübergreifenden Konzepts zur Qualifizierung bzw. Aufwertung der Siedlungsränder dar. Da diese Massnahme an der Schnittstelle zwischen Siedlung und Landschaft liegt, sei an dieser Stelle auf das Teilkapitel 5.3 verwiesen.

Indirekt stellt auch der Ersatz der Südumfahrung durch eine stadtnahe Tangente eine siedlungsbezogene Massnahme dar (vgl. Teilkapitel 5.2.1), da sie einen wesentlichen Impuls für die Raumentwicklung setzt, welche das Korridormodell bzw. die Verdichtung entlang der gut erschlossenen Achsen unterstützt.

An zweiter Stelle sind im Bereich Siedlung die Massnahmen zur Unterstützung der Strategie „Förderung der Clusterbildung und räumlichen Spezialisierung“ zu nennen: Diese sehen im Teilraum 1 und insbesondere im Industrie- und Gewerbegebiet Bachgraben die Ausrichtung auf die Life Sciences-Industrie vor. In Teilraum 2 sind die vorhandenen Industrie- und Gewerbegebiete so zu positionieren, dass sie als Standort für wertschöpfungsintensive Unternehmen des 2. Sektors sowie ggf. vor- oder nachgelagerter Unternehmen aus dem 3. Sektor attraktiv sind. In Ergänzung dazu sind im Zuge der wirtschaftlichen Standortentwicklung verstärkt auch der (alternative) Gesundheitsbereich zu fördern bzw. für bereits heute bestehenden Institute in diesem Bereich (z.B. Birshofklinik, Regionalspital Dornach, Lukas Klinik, Ita Wegman Klinik) sowie vor- und nachgelagerte Einrichtungen (Praxen,

Gesundheitsberatung usw.) gute Rahmenbedingungen zu schaffen. Für den Teilraum 3 sind die Standortfaktoren auf die Bedürfnisse des Dienstleistungssektors und Detailhandels auszurichten. Im Vordergrund steht dabei das Gebiet Mühlematt.

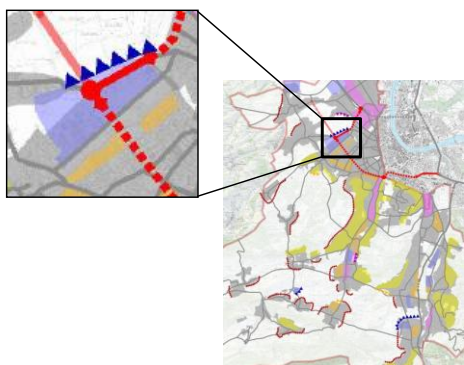
Die Begründung für die Fokussierung hinsichtlich einer räumlichen Spezialisierung ergibt sich aus der bereits heute bestehenden Wirtschaftsstruktur. Die genannten Schlüsselbranchen tragen massgeblich zur Wirtschaftsleistung innerhalb des ELBA-Perimeters bei und sorgen dank Vor- und Rückkoppelungseffekten dafür, dass auch andere Wirtschaftszweige von diesen Branchen profitieren.

Zu den konkreten Massnahmen in diesem Kontext ist zunächst die Ausarbeitung detaillierterer Förderungskonzepte für die genannten Schlüsselbranchen zu zählen. Dabei sind die Bedürfnisse der bestehenden Unternehmen ebenso zu berücksichtigen wie die Anforderungen potentieller, ansiedlungswilliger Firmen. Diese Aufgabe sollten die lokalen Behörden in Abstimmung mit den übergeordneten Förderungsfachstellen vornehmen (z.B. Basel Area oder kantonale Wirtschaftsförderungen). Nebst der Ausarbeitung dieser Förderungskonzepte sind an den festgelegten Standorten der Entwicklungsschwerpunkte (Arbeiten) auf die anvisierten Schlüsselbranchen ausgerichtete Umzonungen oder ggf. auch massvolle neue Flächenausweisungen vorzunehmen.

Die Lokalisierung der beschriebenen Massnahmen ist auf dem Massnahmenplan Siedlung, im Anhang Seite 51, ersichtlich. Die Zahlenwerte zu prozentualen Zuwächsen sowie das Vorgehen zur Verteilung von Einwohnerzahlen und Arbeitsplätzen ist im Anhang auf Seite 39 detailliert beschrieben.

Exkurs: Beispiel Siedlungsrand Bachgraben

Zur Realisierung des Zukunftsbilds sowie zur Umsetzung der Strategien ist letztlich ein Mix der verschiedenen Massnahmen zu Siedlung, Verkehr und Landschaft erforderlich. Anhand des Beispiels Siedlungsrand Bachgraben setzen sich die Massnahmen stichwortartig wie folgt zusammen:



Ziel:

Nutzung des vollen Wohn- und Arbeitsplatzpotentials des Standorts

Massnahmen:

- Erschliessung durch stadtnahe Tangente
- Erweiterung durch Ergänzungsfläche (Arbeiten) auf französischem Boden
- Förderungskonzept für Ansiedlung von Unternehmen mit Fokus Life Sciences
- Realisierung des Verdichtungspotentials (Wegmatten, Bachgraben) durch urbane Wohnformen mit Grünräumen
- Aufwertung des Siedlungsrandes mittels Verbesserung des Zugangs entlang des Dorfbachs

Den Abschluss des Massnahmenmixes im Bereich Siedlung bilden die Steuerungsansätze bei den publikumsintensiven Einrichtungen. Über Fahrtenmodelle im Rahmen konkreter Entwicklungsplanungen ist sicherzustellen, dass insbesondere die Einrichtungen 2. Ordnung in Oberwil/Therwil sowie Allschwil nicht zu Einrichtungen 1. Ordnung werden. Hierzu sind entsprechende Schwellenwerte bspw. bezüglich der Anzahl Parkplätze oder der generierten Fahrten neu zu definieren. Die Grössenordnung für diesen Schwellenwert dürfte bei 500 Parkplätzen oder 4000 Fahrten / Tag liegen.

5.2 Verkehr

5.2.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Als Schlüsselprojekt beim MIV sehen wir aus Sicht der Verkehrsplanung und der Raumentwicklung die Realisierung einer stadtnahen Tangentialverbindung (siehe Massnahmeplan Verkehr Anhang Seite 50). Eine neue, vorwiegend unterirdische Strassenverbindung bietet eine Lösung für die zukünftigen Verkehrsströme, welche keine stadtfernen Siedlungsentwicklungsimpulse in der intakten Landschaft setzt und die Siedlungsgebiete von Strassenlärm entlastet.

Die Streckenführung und Anschlusspunkte einer Tangente am stark besiedelten südlichen Stadtrand ist nicht trivial und auch kostenintensiv. Im Rahmen eines separaten Zusatzauftrages wurde ein Variantenfächer möglicher Linienführungen und Ausbaustandards (Kapazität) untersucht und die optimalste Variante aus Sicht ELBA ausgewählt (siehe auch Synthese Karte Zukunftsbild Zwischenpräsentation, Anhang Seite 47). Die Varianten, inklusive der ursprünglichen Südumfahrung, wurden hinsichtlich Verbesserung der Verkehrsqualität, Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen und minimierter Ressourcenverbrauch gewertet.

Die stadtnächste Variante, unter der Voraussetzung des Gundeldingertunnels, erwies sich als die am besten die Vorgaben erfüllende Linienführung. Bezüglich der verkehrlichen Indikatoren (40% an Gewicht) lagen die Varianten insgesamt nahe beieinander, aber die Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung (30%) und die Beeinträchtigung von Landschaft und Umwelt (30%) gaben den Ausschlag zur vorliegenden Wahl. Falls der Gundeldingertunnel (ausserhalb Perimeter ELBA) nicht verwirklicht würde, wäre sogar die Variante mit einem neuen Tunnel unter dem Bruderholz vom Dorenbach zum Dreispitz die beste Lösung. Am westlichen Portal des Stadttunnels soll in jedem Fall eine Verbindungsstrasse entlang der Landesgrenze zur A35 erstellt werden. Eine direkte Anbindung an die D105 über französisches Territorium ist ebenfalls vorgesehen, eine geplante östliche Umfahrung von Héisingue und Hégenheim könnte somit im Raum Allschwil mit dem neuen Stadttunnel verbunden werden.

Die Wirkung eines solchen umfassenden Strassenprojektes muss eine siedlungsverträglichere Abwicklung des Verkehrs sein. Das untergeordnete Strassennetz zeigt in einer Modellanalyse eine deutliche Tendenz zur Verkehrsentlastung gegenüber eines Null-Zustandes im Jahre 2030 (ohne Stadttangente, aber mit Gundeldingertunnel). Besonders die Wohngebiete von Grossbasel West, Allschwil, dem vorderen Leimental (Oberwilerstr. / Therwilerstrasse) und auch entlang der Ettingerstrasse zwischen Aesch und Ettingen erfahren eine Verkehrsabnahme. Als weiterer Effekt ergibt das Gesamtsystem von Gundeldingertunnel, Stadttangente und Verbindung zur A35 eine merkliche Entlastung des Nationalstrassennetzes bei der Osttangente und Nordtangente. Es ist jedoch festzuhalten, dass die neue Verbindung nicht als attraktive Transitroute zur Nationalstrasse zwischen der französischen Grenze und der Verzweigung Hagnau in Frage kommt, weil die Anschlussknoten insbesondere beim Dorenbach keine direkte Durchfahrt als Hauptverkehrsstrasse vorsehen. Die Entlastung der Nationalstrasse basiert also vielmehr auf lokalem Ziel- und Quellverkehr, die von der Stadttangente aufgenommen werden.

Als Konsequenz zu diesem aufwendigen Strassenbauvorhaben sollen nicht mehr zwingend benötigte Kapazitäten rückgebaut werden. Wir schlagen hierzu flankierende Massnahmen zur Verkehrsberuhigung auf der Binningerstrasse / Reinacherstrasse vor, welche als Begegnungszonen und Tempo 30-Zone umgestaltet werden sollen. Teile der bestehenden radialen Achsen können mit diesen flankierenden Massnahmen zusätzlich entlastet werden, damit die Beeinträchtigungen des Siedlungsgebietes aber auch des strassengebundenen OeV weiter abnehmen.

Das Konzept der stadtnahen Tangente bedingt allerdings, dass Verkehrsteilnehmer von einer radialen Achse zur anderen einen Umweg in Kauf nehmen müssen. Eine lokale Mehrbelastung ergibt sich dadurch auf der Bruderholzstrasse und der H18, der Baslerstrasse und dem Dorenbachviadukt. In

Hégenheim würde bei einem Verzicht auf die dortige Umfahrung bis zur D105 auch lokaler Mehrverkehr erwartet. Insgesamt wächst die Verkehrsleistung in der Region Basel bei der gewählten Variante um 59'300 Motorfahrzeugkilometer / Tag (+0.14 %), bei der Südumfahrung wären es 155'760 Motorfahrzeugkilometer /Tag (+0.37%) gewesen.

Aus einer ganzheitlichen Perspektive des Raumes ELBA erachten wir eine stadtnahe Tangentialverbindung als zukunftsweisender als eine grossräumige Südumfahrung Basels. Sie verbindet Teilräume besser, nämlich dort wo die grosse Nachfrage herrscht. Dichte Siedlungsräume werden entlastet, eine Attraktivitätssteigerung der Siedlungsschwerpunkte und Wirtschaftsstandorte geschieht daher an den gewünschten Schwerpunkten. Eine Verlagerungswirkung von Verkehr – ohne eine zu starke modale Verlagerung auszulösen – ist deutlich erkennbar. Die stadtnahe Tangente bringt für jene Gemeinden im Raum ELBA einen Mehrwert, welche die grössten Bevölkerungszuwachs erfahren werden.

5.2.2 Öffentlicher Verkehr (OeV)

S-Bahn ELBA

Die S-Bahnlinie S3, welche bereits heute mit zusätzlichen geführten Kompositionen eine hohe Nachfrage erfüllt, soll einen durchgehenden 15-Minuten Takt zwischen Aesch und Basel erhalten. Dies wäre gemäss den politischen Interpellationen im Landrat mit einem Wendegleis in Aesch zu erreichen (Kosten von 80 Mio. Fr.). In Diskussion ist der 15 Min. Takt auch für das Laufental resp. bis Delémont unter Einbezug des Fernverkehrs, was einen weitergehenden Doppelspurausbau benötigt. Die erforderlichen Ausbauten klären die SBB in Abhängigkeit des Fernverkehrs bis Ende 2012 ab. Aus Sicht ELBA wäre der Ausbau des Fernverkehrs für Bahnhöfe wie Laufen zu begrüssen, damit die Kapazität der S-Bahn im Birseck langfristig sichergestellt wird. In diese Stossrichtung geht auch die im Rahmen des Agglomerationsprogramms geforderte Haltestelle Dornach-Apfelsee, welche wir aus der ELBA-Perspektive als eine geeignete Massnahme für die zusätzliche Erschliessung des vorgeschlagenen Verdichtungsgebietes in Dornach (Mischnutzung) erachten.

Tramausbauten ELBA (siehe Liniennetzgrafik Abbildung 6, Anhang Seite 35)

Beim Tram steht die Stärkung radialer Verbindungen im Vordergrund, es bildet ein Gefäss für zusätzliche Fahrten der Siedlungsentwicklung sowie für Umsteiger vom MIV infolge forciertem P+R und verkehrsberuhigenden Massnahmen auf radialen Strassenachsen. Grundsätzlich sollen die bestehenden Tramlinien im Leimental und im Birseck mit einem 7.5-Min. Takt betrieben werden. Zusätzlich wird das Trasse der Tramlinien 10 und 17 im vorderen Leimental so ausgebaut, dass zwischen Ettingen und dem Stadtzentrum zusätzliche Expresstrams verkehren können, welche nur 4-5 Haltestellen (Ettingen, Therwil, Oberwil, Bottmingen) bis zum Bahnhof Basel SBB bedienen (Linie X10). Dabei wird es für eine deutliche Reisezeitverkürzung nötig sein, das Expresstram streckenweise getrennt von der Linie 10 und 17 zu betreiben. Eine Tiefflegung der Trasse unter das bestehende Tram würde hierbei langfristig die beste Kapazitätsreserve bieten, für die Kostenschätzung wird vorerst von Doppelspurinseln ausgegangen (ergänzend zu Binningen Spiesshöfli aus dem Aggloprogramm). Für die Linien 10 und 17 besteht die Attraktivität gegenüber dem Expresstram darin, dass sie als Durchmesserlinien alle Haltestellen bis nach Kleinbasel und Grossbasel-West direkt anbinden.

Für die Linie X10 ist als langfristige Option ab 2030 der Tramtunnel Bottmingen-Gundelingen (Variante C1 der Studie OeV-Anbindung des Leimentals) geplant, damit die stark gewachsene radiale OeV-Kapazität in der Stadt verteilt werden kann. Als entscheidender Mehrwert für den OeV in Bezug auf die Reisezeit erachten wir das Expresstram in Kombination mit dem Bruderholz-Tramtunnel als wichtige Massnahme. Mit dieser Attraktivitätssteigerung auf der Verbindung Ettingen-Basel soll das Umsteigen vom MIV auf den OeV zur zeitlich interessanten Alternative werden. Gerade die Berufspendler aus dem französischen Grenzgebiet können durch die P+R Standorte schon ab Rodersdorf auf das Tram wechseln und ab Ettingen ohne Umstieg die beschleunigte Verbindung in die Stadt nutzen. Zur Illustration folgendes Beispiel für eine Wegstrecke vom Leymen (F) nach Basel-Gundelingen: Mit dem Auto dauert die Reisezeit bei flüssigem Verkehr rund 20 Minuten, mit dem heutigen Tram hingegen 36

Minuten über 22 Haltestellen. Mit dem Expresstram (auch ohne Tramtunnel Bruderholz) wären es nur die Hälfte an Stationen, was ein Fahrzeitgewinn von rund 16 Minuten ergibt (1.5 Min Reduktion pro Halt). Somit wäre die Reisezeit gleichauf mit dem Auto, welches jedoch anfälliger auf Stausituationen ist. Insgesamt ergibt sich also für den Umsteiger ein Reisezeitvorteil, der auch über die gesamte Transportkette bei der Kombination MIV, Park + Ride und Tram besteht.

Im Birseck wird das Tram Nr. 11 ebenfalls von einem Expresstram X11 überlagert, jedoch auf derselben Trasse gefahren. Zusammen mit der S-Bahn (neue Haltestelle Apfelsee) und dem 10er Tram werden der Binnenverkehr als auch der Pendelverkehr nach Basel abgedeckt. Als ergänzende Massnahme sehen wir hier die Verlängerung der Tramlinie X11 nach Pfeffingen. Die Gemeinde am südlichen Ende des durchgehenden Siedlungskorridors weist keine direkte OeV Verbindung in die Stadt auf, was sich im vergleichsweise schlechten heutigen Modal-Split niederschlägt. Zumindest der OeV-Anteil in radiale Richtung soll zukünftig über 35% betragen. Eine weitere Massnahme zur verstärkten Erschliessung von Siedlungsgebieten mit Wohnnutzung sehen wir in Allschwil Süd. Die Neubauvorhaben am Ziegelei-Areal und die vorgeschlagene massvolle Siedlungserweiterung „Im Chreis“ böten heute noch die Möglichkeit, das Trasse für eine Tramverlängerung der Linie 8 entlang der Herrenstrasse/Ofenstrasse zu sichern (als alternierende Bedienung zu dem im Tramnetz 2020 vorgesehenen Ast nach Allschwil-Letten auf der Binneringerstrasse). Die vorangehend genannten Tramausbauten mit den entsprechenden Taktverdichtungen ergeben eine rund 30 % höhere Betriebsleistung gegenüber dem heute existierenden Tramangebot im Perimeter ELBA (siehe dazu Berechnung im Anhang). Gleichzeitig steigen die Betriebskosten um rund 14 Mio. Fr. pro Jahr, wenn davon ausgegangen wird, dass der gute Kostendeckungsgrad der BLT-Linien 10, 11 und 17 aufrechterhalten werden kann.

Bus Konzept (siehe Liniennetzgrafik Abbildung 7 Anhang Seite 35)

Zusätzlich zu den beschriebenen Massnahmen des radialen OeV – dem deutlich gesteigerten Tramangebot – werden die diffuseren Tangentialverkehre mit neuen Busverbindungen abgewickelt. Hierbei steht vor allem die Verbesserung des Modal-Splits im Vordergrund, weil dieser im Vergleich zum radialen Verkehr noch deutlich unterliegt. Die tangentialen Busverbindungen dienen auch als Zubringer zum Tram und als Feinverteilung in die Quartiere, besonders für die neuen Entwicklungsgebiete an der schweizerisch-französischen Grenze (Bachgraben, Hégenheim). Eine wichtige Voraussetzung für den ungehinderten Betrieb der Tangentialbuslinien ist die Entschärfung von niveaugleichen Kreuzungsstellen zwischen Strasse und Tram. Hierzu sind sowohl im Budget MIV (vorwiegend dem MIV dienende Vorhaben) als auch beim OeV (damit der Strassengebundene OeV nicht behindert wird) entsprechend grosszügige Posten reserviert (rund 20 Mio. Fr. pro Knotenpunkt, Massnahmenliste Seite 42). Das Buskonzept hat den grossen Vorteil, dass es kontinuierlich wachsen kann und ohne grosse Sprung-Investitionen der tatsächlichen Bevölkerungsentwicklung folgen kann. Die sechs neu vorgeschlagenen Buslinien sind im Folgenden detailliert erläutert (Plandarstellung im Anhang):

- **Bus 91 (Flüh – Allschwil – Bhf. St. Johann):** Diese westliche Tangentiallinie bietet eine direkte Verbindung zwischen Bhf. St. Johann, Allschwil und Flüh im hinteren Leimental, die französische Gemeinde Neuwiller erhält einen direkten Anschluss an das schweizerische Busnetz (insbes. Ri. Allschwil und Basel). Durch Anbindung der Linie an Tramlinie 3 und an Bhf. St. Johann -> Erweiterung des Einzugsbereiches nach Bourgfelden, Saint Louis und über die Bahnlinie in Richtung Mulhouse (nur einmaliges Umsteigen). Elsässer Grenzgänger können mittels P+R in Allschwil, Neuwiller, oder in Biel-Benken die Linie ebenfalls nutzen.
- **Bus 92 (Bhf. St. Johann – Reinach – Arlesheim):** Entspricht weitgehend der heute bestehenden Linie 64 vom Bachgraben nach Arlesheim. Eine Anpassung und Beschleunigung der Linie erfolgt durch eine neue Routenführung im Abschnitt Allschwil – Haltestelle Spitzwald. Der nicht mehr bediente Abschnitt wird durch andere Buslinien und die verlängerte Tramlinie 8 übernommen. Die Weiterführung der Linie vom Bachgraben bis zum Bhf. St. Johann durch Anbindung der Linie an Tramlinie 3 erweitert den Einzugsbereich nach Bourgfelden, Saint Louis und über die Bahnlinie in Richtung Mulhouse (nur einmaliges Umsteigen). Die Linie durchfährt die

Zentren grosser Wachstumsgemeinden und Arbeitsgebiete, im Einzugsbereich der Linie wohnen rund 75'000 Einwohner, Tendenz steigend.

- **Der Bus 93 (Basel – Hégenheim – Buschwiller)** ist eine neue direkte Verbindung von Basel (Schifflande) und Buschwiller. Ein Umweg über Allschwil oder Saint Louis entfällt, wovon die grosse Anzahl der Grenzgänger in Hégenheim und Buschwiller profitiert. Ausserdem kann diese Linie zusätzlich Bewohner von Bachgraben/Allschwil und Basel-West ins Stadtzentrum „mitnehmen“. Die Initiative für die Realisierung dieser Linie müsste auch die ComCom des Trois Pays bzw. Distribus einbeziehen.
- **Bus 94 (Blotzheim – Allschwil – Reinach - Dornach):** im Abschnitt Allschwil – Dornach zusätzliche Linie zur Linie 64 (bzw. 92) mit Verlängerung nach Frankreich (Hégenheim, Hésingue, Blotzheim). Diese Linie bringt die direkte Anbindung Frankreichs an Allschwil und damit Verbesserung der Erreichbarkeit Allschwils, des vorderen Leimentals und des Birstals aus Richtung Frankreich.
Exkurs EuroAirport: Die Reisezeit per Bus aus dem Birseck und Leimental, selbst aus Allschwil, zum EAP wäre viel zu lang. Die Gutachten zum Schienenanschluss EAP haben aufgezeigt, dass der Zeitfaktor für die Erreichbarkeit des EAP essentiell ist. Deshalb wurden die Szenarien Tram (geplante Verlängerung bis Bhf Saint-Louis und darüber hinaus bis zum EAP) sowie Busverbindungen verworfen. Flughafenbenutzer sind ausgesprochen zeitsensibel und akzeptieren kein langsames Verkehrsmittel. Forciert wird jetzt der Schienenanschluss; Zeithorizont für seine Realisierung ist das Jahr 2018.
- **Bus 96 (Münchenstein – Bottmingen – Biel-Benken):** neue Buslinie über die Bruderholzstrasse für bisher wenig vom OeV erschlossenes Gebiet. Die tangentialen Verkehrsbeziehungen zwischen den grösseren, bedienten Kommunen würden dadurch erleichtert und gefördert.
- **Bus 98 (Dornach / Arlesheim - Liestal):** Verbindet das Birstal direkt mit der Kantons-hauptstadt Liestal (nicht via Basel SBB) und reicht deutlich über den ELBA Perimeter hinaus. Die Fahrzeit ist vergleichbar mit der S-Bahn Verbindung über Basel SBB, die Route ist jedoch attraktiver und vor allem für den Freizeitverkehr auf dem Gempenplateau interessant.

5.2.3 Kombiniertes Verkehr und Langsamverkehr

Die MIV-Nutzer sollen zum OeV hin gelenkt werden, unterstützt durch flankierende Massnahmen und ein ausgebautes OeV-Angebot. Für bestimmte Routen ist der öffentliche Verkehr alleine nicht ausreichend, sei es weil der Abgangsort zu peripher liegt oder das Ziel deutlich schneller mit dem Individualverkehr zu erreichen ist. In beiden Fällen wäre eine Kombination von Verkehrsmitteln denkbar. Insgesamt planen wir daher 12 zusätzliche Park + Ride Standorte (siehe Anhang Seite 49), welche unterschiedliche Funktionen erfüllen. Die Anlagen entlang der französischen Grenze dienen hauptsächlich den Arbeitspendlern, die aufgrund der dispersen Siedlungsverteilung zumindest für die erste Wegetappe das Auto benutzen müssen. Daher sind diese Park + Ride Anlagen deutlich grösszügiger zu dimensionieren als diejenigen im zentralen Leimental und im Birseck. Letztere Park + Ride Anlagen dienen zusätzlich zu den Arbeitspendlern auch dem Freizeitverkehr, sollen also auf einem Teil der Parkfläche ein Sharing-Angebot anbieten. Dieses richtet sich an Stadtbewohner, die für Ihre Aktivität nach dem Verlassen der Stadt mit dem OeV auf ein Auto angewiesen sind. Diese Umsteigepunkte mit Sharing-Angebot als auch weitere wichtige Haltestellen des OeV können sukzessive mit Elektrofahrzeugen ersetzt werden, welche durch Private verliehen werden. Eine entsprechende Anschubfinanzierung durch die Öffentlichkeit würde es ermöglichen, e-Bikes und auch Elektroautos ab der Steckdose auszuleihen und nach Benutzung an denselben oder einen anderen Standort zu retournieren.

Für den Veloverkehr bieten sich entlang der Gewässerläufen ideale Korridore für Alltags- und Freizeittrouten, die direkte Verbindungen einerseits und die Erschliessung attraktiver Erholungsräume

andererseits ergeben (Siehe Massnahmenplan Verkehr Anhang Seite 50). Die Verbindungsrouten zwischen den Korridoren sind topographisch anspruchsvoller, haben mit der steigenden Verbreitung von e-Bikes aber auch ihren Nutzerkreis. Für die Akzeptanz der Routen muss bei der lokalen Routenbeschilderung und Signalisation (die direkte Linienführung ohne Umwege) ein grosses Gewicht beigemessen werden. Besonders Alltagsradler sind sehr intolerant gegenüber längeren Distanzen nur aufgrund der Verkehrsführung. Diese Tatsache kann genutzt werden, um im innerstädtischen Bereich mit attraktiven Schnellrouten die Velofahrer zu kanalisieren und vom motorisierten Verkehr zu trennen. In der Plandarstellung werden solche Routen bis ins Zentrum der Kernstadt vorgeschlagen. Zwei beispielhafte Querschnitte zeigen, wie die Verkehrsträger MIV und OeV vom Veloverkehr entflochten werden können (städtisch und in der Agglomeration, Skizzen siehe Anhang Seite 36). In den Dorfkernen werden zusammen mit den flankierenden Massnahmen für den Strassenverkehr verkehrsberuhigte Begegnungszonen umgesetzt werden und sichere Strassenübergänge für Fuss- und Veloverkehr erstellt². Veloabstellplätze werden an allen Umsteigepunkten des OeV installiert, müssen aber auch an wichtigen Quell- und Zielorten (öffentliche Gebäude, Firmenareale) ausgebaut werden.

5.3 Landschaft

Entwicklungsschwerpunkte Landschaftspark

Die zentralen Massnahmen setzten wir im Bereich der Entwicklung der grossen, siedlungsnahen Erholungsräume. Insgesamt werden fünf Landschaftsparks mit drei verschiedenen Schwerpunktsetzungen vorgeschlagen (siehe Massnahmenplan Landschaft Anhang Seite 52):

- **Landschaftsparks Bruderholzrücken und Binningerhöhe**
Hier sollen die vorhandenen landschaftlichen Potentiale ausgeschöpft und in einer integralen Planung die Landschafts- und Erholungsqualität erhöht werden. Wichtig ist hierbei u.a. die Verbesserung der Zugänglichkeit und Verfügbarkeit von Flächen für die Erholungsnutzung.
- **Landschaftsparks St Louis / Hegenheim und Ebene Reinach / Aesch**
In beiden Räumen - wenn auch in sehr unterschiedlicher Ausprägung - gilt es eine Neugestaltung und Neuinterpretation des Raumes anzustreben, welche die siedlungsgliedernde Funktion der Freiflächen unterstreicht. Die Landschafts- und Aufenthaltsqualität muss zuerst geschaffen werden. Ökologisch wertvolle Bereiche sollen geschützt, weiterentwickelt und in die Erholungslandschaft eingegliedert werden. Für die Akzeptanz von siedlungsnahen Naturschutzgebieten in der Bevölkerung ist es wichtig, dass diese zumindest in den Randbereichen mit allen Sinnen erlebt werden können.
Im Landschaftspark St Louis / Hegenheim werden, aufgrund der Nähe zum EuroAirport Basel-Mulhouse und dem damit einhergehenden Fluglärm, eher schnelle und laute Nutzungen konzipiert. So können Teile der in diesem Raum häufig vorkommenden Kiesabbaugebiete als Bike- Strecke, Pumptrack oder Motocross- Strecke umgestaltet werden. Modellfliegern oder Planespottern kann eine Plattform bereitete werden. Auch Brachflächen in denen sich die Anwohner kreativ ausleben können sind denkbar.
In der Ebene Reinach / Aesch sollen mit gestalterischen Massnahmen und erhöhter Flächenverfügbarkeit (z.B. Allmenden) die Aufenthaltsqualität verbessert und die Randsituationen der heutigen, visuell "harten Gewerbefronten" aufgelockert werden. Die Inwertsetzung des Gebietes als nutzbarer Freiraum lässt bauliche Verdichtungen in den angrenzenden Bereichen zu.
- **Landschaftspark Birstal / Reinacher Heide**
Der Landschaftsraum ist mit dem Schwerpunkt Naturerlebnis und Naturmanagement weiter zu

² Siehe auch Wegleitung für Gemeinden zum Fuss- und Veloverkehr in der Agglomeration Basel, Agglomerationsprogramm Basel Oktober 2010

entwickeln. Mit einem gesteuerten und sanften Naturerlebnis kann Bewusstseinsbildung betrieben und das Verständnis für ökologische Besonderheiten in der Bevölkerung gesteigert werden. Die heute teilweise ganzflächig eingezäunten Naturschutzgebiete in allen Landschaftsparkbereichen sollen geöffnet und in die Parkgestaltung integriert werden. Die Nutzbarkeit attraktiver Flächen am Wasser - in Verbindung mit der Aufwertung des Gewässerraumes - soll vermehrt Vorrang gegeben werden. Die lineare Ausrichtung des Landschaftsraumes verlangt ein konsequent lückenloses, attraktiv gestaltetes Wegnetz für Fussgänger und Velofahrer, welches den Raum selber erschliesst aber auch dessen Zubringerfunktion nach Norden und Süden gerecht wird.

Da die Sicherung und Entwicklung der grossen siedlungsnahen Erholungsräume von zentralem öffentlichem Interesse ist, müssen Kanton und Gemeinden zum Aufbau der Landschaftsparks den Anstoss geben, raumplanerische Grundlagen schaffen sowie personelle und finanzielle Ressourcen hierzu bereitstellen (Kosten siehe Tabelle 10: Massnahmenliste Testplanung, Anhang Seite 42). Unter Beteiligung der öffentlichen Hand sollten Trägerschaften für den Landschaftspark gebildet werden, welche sich aus Vereinen, Genossenschaften, Stiftungen und Einzelpersonen zusammensetzen. Sie haben die Aufgabe Konzepte auszuarbeiten, die Finanzierung zu organisieren und Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben. Auf der Basis der erarbeiteten Konzepte werden alljährlich Massnahmenpakete umgesetzt. Ein Key-Player beim Aufbau der Landschaftsparks ist die Landwirtschaft. Mit kreativen Anreizsystemen (wie Wiesenmeisterschaften oder Baumpatenschaften) sollen die Landwirte motiviert werden, Landschaftsqualität zu produzieren. Die Aufwendungen der Landwirte können über Landschaftsqualitätsbeiträge abgegolten werden. Sie stellen einen ersten Schritt zur Monetarisierung von Landschaftselementen dar. Eine zu prüfende Option ist auch die Übernahme von Betrieben durch öffentliche Trägerschaften oder Stiftungen.

Übergänge Wald/ Landschaftspark gestalten

Der Wald als landschaftsprägender Bestandteil der Landschaftsparks Bruderholzrücken und Binningerhöhe, teilweise auch in Randbereichen der Reinacher Ebene, soll sich in die Parkgestaltung integrieren. Dazu werden harte Übergänge vom Wald ins Offenland mittels Waldrandabstufung und Teilauflockerung der Waldbestände gebrochen. In diesem neugeschaffenen Schmelzbereich werden attraktive Wegverbindungen angelegt. Die Wege sollen nicht mehr nur als "Stichstrassen" vom Offenland in den Wald führen. Nach einem Gestaltungsansatz "Dots and Clumps" aus dem englischen Landschaftspark wird eine neue, spannende Raumgestalt erschaffen. Die in dieser aufgelockerten "Parkwald- Situation" integrierten Wegverbindungen können so für Überraschungsmomente sorgen, Sichtbeziehungen stärken oder landschaftliche Highlights in den Fokus des Betrachters stellen. Aufgelockerte Strukturen und differenzierte Standorte führen gleichzeitig zu einer erhöhten Artenvielfalt.

Verbindung über urbane Freiräume/ Stadtparks

Bevor die ersten Etappen der Siedlungsverdichtung umgesetzt werden können, muss ein Freiraumkonzept für die Gemeinden Allschwil, Binningen, Bottmingen, Oberwil (BL), St.Louis, Therwil, Ettingen, Biel-Benken, Münchenstein, Arlesheim, Dornach und Aesch erarbeitet werden. Nur auf Basis eines funktionierenden Freiraumgerüsts können die urbanen Freiräume in den nachverdichteten Siedlungsbereichen die Funktion als quartierbezogene Erholungsräume übernehmen. Angegliedert an diese urbanen Freiräume müssen attraktiv gestaltete und gut beschilderte Freiraumverbindungen geschaffen werden. So können sie als eine Art "Trittsteine" in übergeordnete Erholungslandschaften wie Landschaftsparks oder die umgebenden Grosslandschaften wahrgenommen werden.

Freizeitrouten / Aufwertung Freiraumachsen entlang Gewässer

Entlang der Birs und dem Birsig sowie deren Nebengewässer bieten sich ideale Korridore für Alltags- und Freizeitrouten, die direkte Verbindungen einerseits und die Erschliessung attraktiver Erholungsräume andererseits ergeben. Entlang dieser Gewässer soll eine lückenlose Langsamverkehrsverbindung von den dichten Siedlungsgebieten in die offene Landschaft führen. Mit der Massnahme soll das oftmals kanalisierte Wegesystem zwischen eingezäuntem Landwirtschaftsland und

Ufergehölzgürtel entlang der Gewässer aufgelockert und qualitativ gestaltet werden. Auf einem geschwungenen Wegeverlauf soll ein rhythmisches Bewegungsmuster generiert werden. Es sollen direkte Bezüge zum Gewässer, aber auch zum Umland hergestellt werden.

5.4 Kosten

Eine Quantifizierung der Umsetzungskosten im Bereich Siedlung ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich. Ein wesentlicher Kostenpunkt könnte die Altlastensanierung im Rahmen von Umnutzungen an Entwicklungsschwerpunkten darstellen. Eine seriöse Abschätzung hierzu ist im Rahmen der vorliegenden Testplanung jedoch nicht möglich. Hingegen können gewisse Aussagen zu den Planungskosten im Siedlungsbereich gemacht werden, da die vorgeschlagenen Massnahmen weitere Planungs- und Konzeptarbeiten beinhalten. Wir schätzen für die Planungsleistungen wie Anpassung der kommunalen Nutzungspläne, Quartierplanungen für die Erweiterungsgebiete, Entwicklungsplanung publikumsintensive Einrichtungen und Förderungskonzepte für Wirtschafts-Cluster rund 1.5 Mio. Fr. Aufwand (detaillierte Auflistung siehe Tabelle 8 im Anhang Seite 38).

Bei den Infrastrukturkosten, ausgelöst durch verkehrliche Massnahmen ELBA, sind die Strassenbauvorhaben die grössten Posten. Für die Stadttangente im ELBA Perimeter (ohne Gundeldingtunnel) werden insgesamt 664 Mio. Fr. veranschlagt. Davon entfallen 408 Mio. Fr. auf den eigentlichen Stadttunnel, 173 Mio. Fr. auf die teilweise in Tunnelbauweise geplante Verbindung zur A35 und weitere 83 Mio. Fr. für die Strecke auf französischem Territorium zur D105. Die übrigen Investitionen in den Strassenverkehr betreffen die Entflechtung von Kreuzungspunkten mit dem OeV und flankierende Massnahmen - ermöglicht durch die neuen Stadttangente - von insgesamt weiteren 120 Mio. Fr. Die genannten Zahlen für die Strasse beinhalten die gesamte Investitionssumme bis 2050, jedoch ohne jährlich wiederkehrende Kosten für baulichen Unterhalt und Betrieb (siehe Tabelle 7 im Anhang).

Für die Massnahmen im OeV schätzen wir eine Investition von rund 550 Mio. Fr. für Infrastrukturbauten und zusätzliches Rollmaterial (siehe Anhang Seite 42). Fast die Hälfte dieser Summe entfällt auf den Tramtunnel Bruderholz, welcher ab 2030 gebaut würde. Die andere Hälfte ist für die Trambeschleunigung und das Buskonzept vorgesehen (in diesen Zahlen nicht beinhaltet sind die durch das Agglomerationsprogramm der 2. Generation vorgesehenen Projekte). Für die 12 Park + Ride Anlagen schätzen wir rund 35 Mio. Fr., weitere rund 65 Mio. Fr. veranschlagen wir für den Ausbau von Kreuzungsstellen, welche hauptsächlich dem OeV dienen (z.B. Bus-Priorisierungen, im Gegensatz zu oben genannte Kosten für den MIV).

Für den OeV-Ausbau werden jährlich Betriebskosten anfallen, welche durch das Gemeinwesen gedeckt werden müssen. Im Endausbau und unter Berücksichtigung der heutigen Kostendeckungsgrade der Transportunternehmen resultieren Kosten von 14 Mio. Fr. pro Jahr (siehe Tabelle 6 im Anhang Seite 37).

Für die Massnahmen im Bereich Landschaft lassen sich Kosten von ca. 7.5 Mio. Fr. bis 2050 für das Konzept und den Betrieb des Landschaftspark beziffern. Die Kosten für neue lineare Freiraumverbindungen belaufen sich auf einen einstelligen Millionenbetrag, worin auch neue Veloverkehrsverbindungen enthalten sind.

Es ist zu betonen, dass alle diese Angaben mit grossen Unsicherheiten verbunden sind und lediglich Grössenordnungen widerspiegeln. Diesen Kosten für das Gesamtkonzept wäre auch der volkswirtschaftliche Nutzen für Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt gegenüberzustellen. Im Rahmen dieser Testplanung ist eine hinreichende Monetarisierung jedoch nicht durchführbar.

6 Beurteilung und Auswirkungen

6.1 Auswirkungen auf Siedlung, Verkehr, Landschaft und Umwelt

Die Auswirkungen des zugrunde gelegten Zukunftsbilds, der gewählten Strategien sowie der vorgeschlagenen Massnahmen sind generell wie folgt zu beurteilen:

- Das Siedlungs-Grundkonzept der kantonalen Richtpläne (insb. Basel-Landschaft) bleibt gewahrt bzw. wird unterstützt.
- Die Strategien und Massnahmen sind kompatibel mit der im Rahmen des Agglomerationsprogramms angestrebten Entwicklung (Korridor +).
- Die angestrebte Siedlungsstruktur ermöglicht eine effiziente, konzentrierte Erschliessungsinfrastruktur.
- Die Umsetzung der Massnahmen zur Verdichtung bedingt eine hinreichende (politische) Akzeptanz. Es besteht die Gefahr der NIMBY-Problematik (**Not in My Back Yard**).
- Eine auf Schlüsselbranchen ausgerichtete Flächenausweisung bedeutet bis zu einem gewissen Grad eine Einengung bei der Standortwahl für ansiedlungswillige Unternehmen, die nicht zu diesen Branchen gehören.
- Das stark ausgebaute OeV-Netz erleichtert den Verzicht auf individuelle Mobilität und es bietet der Bevölkerung die Möglichkeit bei Bedarf multimodal zu agieren.
- Freiräume bleiben für zukünftige Generationen erhalten und der Standortvorteil als attraktive Wohn- und Arbeitsregion entwickelt sich weiter.
- Mit der geschickten Kombination von Erholungsraum und zugehörigen Langsamverkehrsrouten steigert sich der Wert von Erholungserlebnis ohne gleichzeitig neuen Freizeitverkehr zu generieren.

Die Auswirkungen mit Blick auf die gewählte Stadttangente lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Beim Strassenverkehr bringt die neue Tangente eine Verlagerung der Verkehrsleistung auf das übergeordnete Netz mit sich. Die unterirdische Linienführung reduziert Lärmemissionen und verbessert die Lufthygiene im dichten Wohngebiet.
- Im nahen und mittleren Einzugsbereich der Anschlussknoten der stadtnahen Tangente bestehen keine Zersiedlungsmöglichkeiten, da weder tatsächlich ausgewiesene Reserveflächen noch potenziell mögliche Erweiterungsflächen vorhanden sind.
- Die stadtnahen Anschlüsse begünstigen die Konzentration der Siedlungsentwicklung. Die detaillierte Zuweisung der Bevölkerungszuwachsraten und der neuen Arbeitsplätze geschieht nach der übergeordneten Zielsetzung hauptsächlich stadtnah (siehe Abbildung Anhang Seite 41). Genau an dieser Lage kann der zusätzliche Mobilitätsbedarf mit der unterirdischen Stadttangente siedlungsverträglich gedeckt werden.
- Die stadtnahen Arbeitsschwerpunkte werden gefördert; die Arbeitsplatzschwerpunkte in Münchenstein/Dreispietz, dem übrigen Birstal sowie im Gebiet Mühlematt profitieren weniger.
- Der Siedlungsdruck auf das Hintere Leimental fällt geringer aus; der Landschaftsraum mit seinen Freiflächen bleibt intakt.
- Das Strassenbauvorhaben kann eine leichte Beeinträchtigung der Siedlungsfreiräume bedeuten, namentlich lokale Konflikte mit den Freiräumen Pruntrutermatte und Birsigtal mit Zoo. Diese Einschätzung hängt allerdings sehr stark von der technischen Lösung ab.
- Falls die Variante ohne Gundelitunnel in Frage kommt, ist das Birstal direkter an die Tangente angeschlossen. Dadurch verbessern sich seine Verkehrsbeziehungen zu den grossen Arbeitsplatzgebieten Bachgraben, Novartis, 3Land sowie die Erreichbarkeit des EAP. Diese Verbesserung der Verkehrsgunst könnte für das dortige Standortmarketing und den Boden- und Liegenschaftsmarkt genutzt werden.

- Es ist aber bei beiden Varianten zu bezweifeln, dass dadurch deutliche Zersiedlungseffekte erfolgen, die allein auf die verbesserten tangentialen Verkehrsbeziehungen zurückzuführen wären.

6.2 Gesamthafte Beurteilung

Der Lösungsvorschlag vom Team Rapp Trans, SKK und B,S,S. verfolgt einen interdisziplinären, ganzheitliche Ansatz. An zahlreichen Ideenworkshops und Projektteamsitzungen hat sich das Team aus Verkehrsplanern, Raumplaner, Regionalökonom und Landschaftsarchitekten intensiv ausgetauscht. Damit konnte eine abgestimmte und ausgewogene Lösung erarbeitet werden. Dies zeigt sich insbesondere in der Lokalisierung der vorgeschlagenen Stadttangente, die unter den Gesichtspunkten Siedlungsentwicklung, Freiraumerhaltung, Siedlungsverträglichkeit und Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit bestimmt wurde. Die Strassentangente kommt dort zu liegen, wo die grösste Siedlungsentwicklung stattfindet und folglich am meisten Nutzer und Anwohner profitieren.

Ein weiteres Resultat dieser Verzahnung der Fachdisziplinen ist die abgestimmte Siedlungsentwicklung (Verdichtung, massvolle Flächenerweiterung) und die damit einhergehende Freiraumaufwertung. Im Syntheseplan der Massnahmen ist die konkrete Zuweisung von Flächen der Natur- und Erholungsnutzung oder der baulichen Beanspruchung aufgezeigt. Auch die Gestaltung der Übergänge zwischen Siedlungs- und Freiraum mit Darstellung der Massnahmen in der dritten Dimension (Querschnitte) ist ein Produkt dieser engen Zusammenarbeit. Die Massnahmen zur Siedlung und der Freiraumgestaltung weisen eine konkrete Abstufung (Dichte, Funktion) auf, die einer sorgfältigen Umsetzung bedürfen. An dieser Stelle möchten wir auch auf einen Umstand hinweisen, der nach unserer Ansicht zukünftig eine Herausforderung für die Planung bringt: Das in den Grundlagen ausgewiesene Verdichtungspotential ist eher theoretischer Natur, für deren Umsetzung die Grundeigentümer verantwortlich zeichnen. Es existieren aktuell noch wenig griffige Instrumente in der kommunalen Nutzungsplanung, um der Forderung zur Nachverdichtung von Bauparzellen Nachdruck zu verleihen. Es wird eine politische Herausforderung sein, in erster Linie die Innere Verdichtung zu verlangen, und erst bei ausgewiesenem Bedarf neue Bauzonen auf der grünen Wiese zu erschliessen. Wir haben versucht, mit der verkehrlichen Groberschliessung diese Attraktivitätspunkte räumlich richtig zu setzen.

ELBA ist in unserem Kontext keine Insel. Soweit möglich haben wir versucht alle Schnittstellen zum Aussenraum sicherzustellen (Beispiel Anschlussbereiche Strassentangente, Busnetz Frankreich). Bei dieser Thematik als auch beim grenzüberschreitenden OeV ist jedoch zukünftig noch viel partnerschaftliche Arbeit zwischen den Entscheidungsträgern nötig. Auch Ideen für das Zukunftsbild, die wir aufgrund exogener Faktoren nicht weiter vertiefen konnten (Mobility Pricing, Mehrwertabschöpfung in der Raumplanung) könnten angelehnt an ELBA oder über den Perimeter hinaus Modellcharakter beweisen.

Wir hoffen mit den hier vorgestellten Massnahmen den Meinungsbildungsprozess und die Mitwirkung der Bevölkerung weiter anzuregen. Dass die Teams der Testplanungsphase sich hier im Spannungsfeld zwischen mutigen Ideen und konkreten Problemlösungen bewegen, und einen Spagat zwischen Flughöhe wahren und der technischen Machbarkeit wagen, darf dabei nicht ausser Acht gelassen werden.

7 Umsetzung

7.1 Wichtigste Umsetzungsschritte bis 2050

Das Projekt ELBA geht aus dem Auftrag des kantonalen Richtplans Basel-Landschaft hervor, für den Raum Leimental - Birseck - Allschwil koordinierte Lösungen zur Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung aufzuzeigen. Mit den Planungsvarianten aus der Testplanung werden dem Landrat zweckmässige und technisch machbare Vorschläge zum Beschluss vorgelegt. Mit ELBA wird ein partizipativer Planungsprozess verfolgt, dessen Ergebnisse in eine zukünftige Richtplananpassung integriert werden. Die generellen planerischen Herausforderungen für diesen Prozess, welche wir für die Umsetzung der Massnahmen unter den regionalen Gegebenheiten erkannt haben, möchten wir an dieser Stelle nochmals in Erinnerung rufen:

- die grenzüberschreitenden funktionalräumlichen Verflechtungen mit der Stadt Basel, dem Elsass sowie den Räumen Laufental, Muttenz und Pratteln
- die steigende Nachfrage nach Mobilität und die daraus mit Weitsicht auszubauende Infrastruktur, welche den MIV und den OeV gleichermaßen berücksichtigt.
- die Bewahrung und qualifizierte Entwicklung der landschaftlichen Vorzüge sowie der innerörtlichen Freiflächen trotz stetiger Siedlungsentwicklung und neuer Verkehrsinfrastrukturen
- die Erreichbarkeit als Voraussetzung für attraktive Unternehmensstandorte, entsprechend der vorgeschlagenen Clusterstandorte
- die Richtplanvorgabe einer sehr zurückhaltenden Erweiterung des Siedlungsgebietes

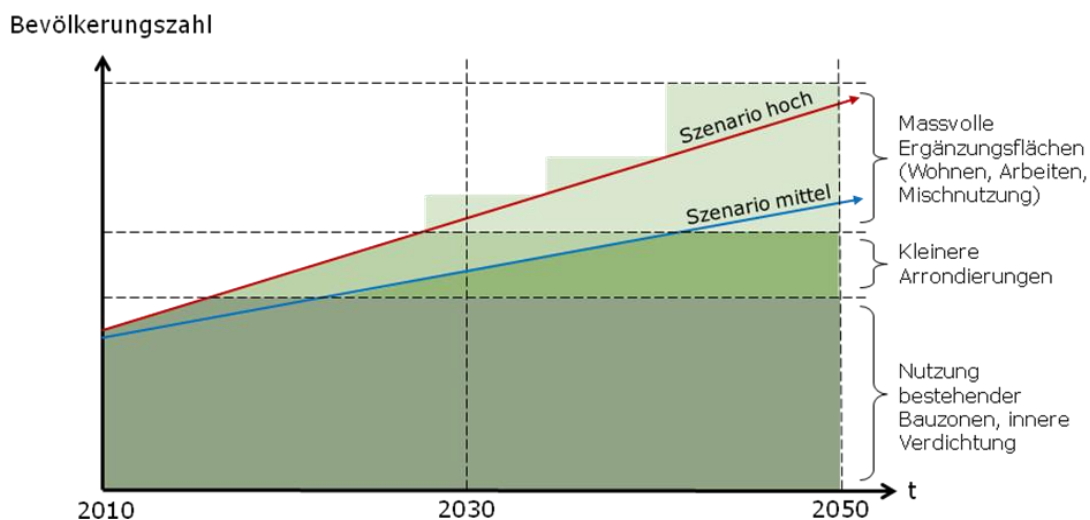


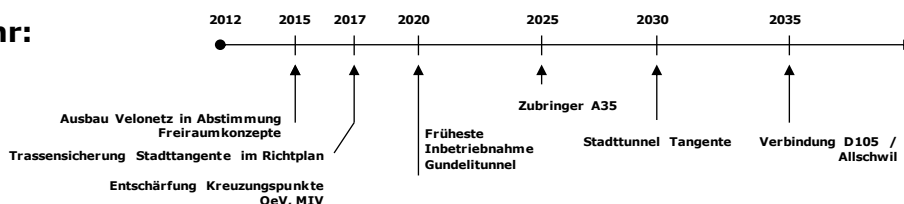
Abbildung 4: Zeitliche Abfolge Siedlungsentwicklung in Abhängigkeit der Bevölkerungszahl

Die massgebende Grösse bei der zukünftigen Entwicklung des Raumes ist der tatsächlich stattfindende Bevölkerungszuwachs. Die Abbildung 4 zeigt unsere Einschätzung der zeitlichen Aktivierung von Flächenressourcen für die beiden Szenarien mittel und hoch. Massvolle Neueinzonungen (Ergänzungsflächen) sind demnach im hohen Szenario ab 2030 nötig, im Szenario mittel erst nach 2040. Auch auf kleine Arrondierungen, also auf eine ergänzende Bautiefe an geeigneten Siedlungsrändern, muss im hohen Entwicklungsszenario deutlich früher (allenfalls schon in 5 Jahren) zurückgegriffen werden. Oberste Priorität in den nächsten Jahren wird jedoch die innere Verdichtung in den Korridoren sowie die Nutzung bestehender stadtnaher Bauzonen haben. Hierzu sind die Freiraumkonzepte und die Ausnützungsziffer wichtige Grundlagen (siehe Kapitel 7.2).

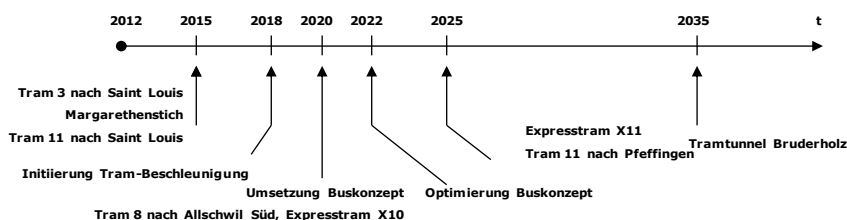
Mit der Gestaltung eines attraktiven Lebensraumes und die Ansiedlung von neuen Arbeitsplätzen kann die Bevölkerungszahl impulsgebend gesteuert werden. Als Basis für einen attraktiven Lebensraum und somit als ein Umsetzungs-Werkzeug für die Verwaltung sehen wir neben den raumplanerischen Instrumenten die Gestaltung von Freiräumen. Die Schaffung neuer Verkehrsinfrastruktur (unter Einbezug von Leitbahnen für eine nachhaltige Mobilität) beeinflusst die auf Erreichbarkeit ausgerichtete Wirtschaft und somit die Arbeitsplätze.

Die zeitliche Abfolge der vorgeschlagenen Massnahmen zur Aktivierung der Bevölkerungspotentiale und Arbeitsplätze sieht wie folgt aus:

Strassenverkehr:



Öffentlicher Verkehr:



Landschaft:

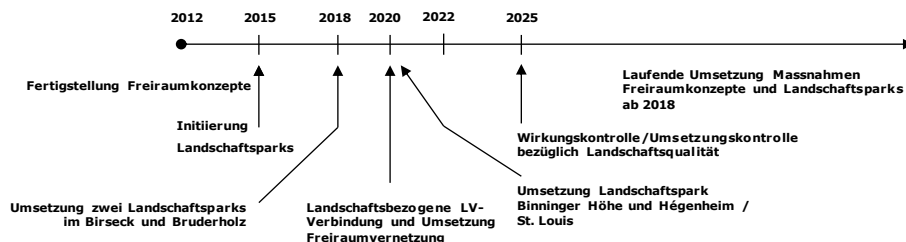


Abbildung 5: Etappierung und Zeitplan als Schema

7.2 Nächste Schritte: Handlungsempfehlungen

- Projektkonkretisierung / Trassensicherung Strassentangente
- Bauliche Voraussetzungen für die Erweiterung des OeV-Angebots schaffen (Keine stark belasteten Kreuzungspunkte MIV/OeV à niveau mehr)
- Konzepte zur nachhaltigen Mobilität (Velorouten, kombinierte Mobilität, Verleihsysteme, Fussgänger)
- Überprüfung und Anpassung der Ausnützungsziffern mit Blick auf Verdichtungsräume, immer mit Freiraumkonzept als Grundlage
- Darauf aufbauende Weiterentwicklung der lokalen Entwicklungspläne bzw. Revision der kommunalen Zonenpläne
- Quantifizierung Volkswirtschaftlicher Nutzen der gesteuerten Entwicklung und den vorgeschlagene Massnahmen
- Instrument des „Landschaftspark“ einführen und überkommunale Trägerschaft bilden

➤ **Übernahme in verbindliche Planungsdokumente (KRIP, SCoT, kommunale Zonenpläne)**

Anhang

	Seite
Prognostizierte Verkehrszunahme	33
Kapazitätsbetrachtung mit Mengengerüst Verkehrszunahme	34
Liniennetzgrafiken OeV	35
Langsamverkehr, Querschnitte	36
Kostenberechnungen	37
Strukturdatenzuwachs, Aufteilung nach Verkehrszonen	39
Massnahmenliste Testplanung	42
Nächste Schritte, Handlungsempfehlungen	45
Skizzen Massnahmen Landschaft 1:50'000	46
Zukunftsbild Zwischenpräsentation 1:50'000, mit Varianten Strassentangenten	47
Synthese Zukunftsbild 1:50'000, Zeithorizont 2050	48
Plan Massnahmen Gesamtkonzept 1:50'000	49
Plan Massnahmen Verkehr 1:50'000	50
Plan Massnahmen Siedlung 1:50'000	51
Plan Massnahmen Landschaft 1:50'000	52

Kapazitätsbetrachtung mit Mengengerüst Verkehrszunahme**Tabelle 5: Beispielhafte Kapazitätsbetrachtungen OeV/MIV 2050**

Kapazitätsbetrachtung Tangential Bus			Zählwerte (2009)
Personenfahrten / Tag 2010		25'000	ca. 2000 pro Linie
Davon OeV	43%	10'833	
Personenfahrten OeV / Tag 2050		15'947	
Spitzenstunde	11%	1'754	
Pro Linie und h	Linien: 4	439	
Kapazität Fahrzeug	90	Sitzplätze	
Auslastungsgrad	65%		
Nötige Kurse pro h		7.50	
Resultierender Takt	Minuten	8.0	
Auslastung MIV Vord. Leimental-Stadt Basel			
Personenfahrten / Tag 2010	2 Querschnitte	30000	Vergleich Zählwerte ok
Davon MIV		17000	
Besetzungsgrad DTV	1.3	13077	
DTV 2050	31%	17074 Fz/h	
Anteil Spitzenstunde 2050	15%	2561 Fz/h	
Kapazitätsbetrachtung Beziehung Vord. Leimental/Basel (radial + tangential)			
Personenfahrten / Tag 2010		45'000	20180 Dorenbach
Davon OeV	43%	19'500	
Personenfahrten OeV / Tag 2050	40%	27'300	
Spitzenstunde	10%	2'730	
Pro Linie und h	Linien: 1	2'730	
Kapazität Fahrzeug	276	Plätze	
Auslastungsgrad	65%		
Nötige Kurse pro h		15.22	Takt Spitzenstunde
Resultierender Takt	Minuten	3.94	5 Min 2010
Kapazitätsbetrachtung Beziehung Birseck/Basel (radial+tangential)			
Personenfahrten / Tag 2010		62'500	21620 Dreispitz(Tram)
Davon OeV	43%	27'083	
Personenfahrten OeV/ Tag 2050	40%	37'917	
Spitzenstunde	10%	3'792	
Tram + S-Bahn		3'792	
Anteil Tram	75%	2'844	
	Linien: 1		
Kapazität Fahrzeug Tram	276	Plätze	
Auslastungsgrad	65%		
Nötige Kurse pro h		15.85	Takt Spitzenstunde
Resultierender Takt	Minuten	3.8	3.75 Min ab 2012
Anteil S-Bahn	25%	948	
Transit Laufental		1500	
Kapazität Fahrzeug S-Bahn	915	Plätze	
Auslastungsgrad	65%		
Nötige Kurse pro h		4.12	Takt Spitzenstunde
Resultierender Takt	Minuten	14.6	15 Min 2010

Langsamverkehr, Querschnitte

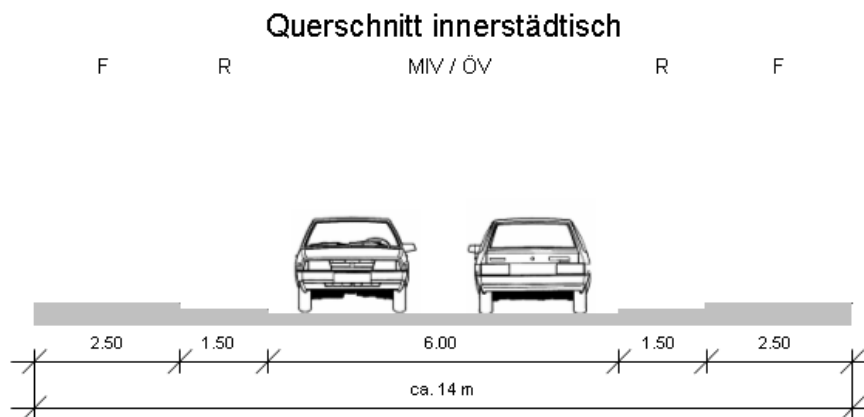


Abbildung 8: Entflechtung Langsamverkehr vom MIV

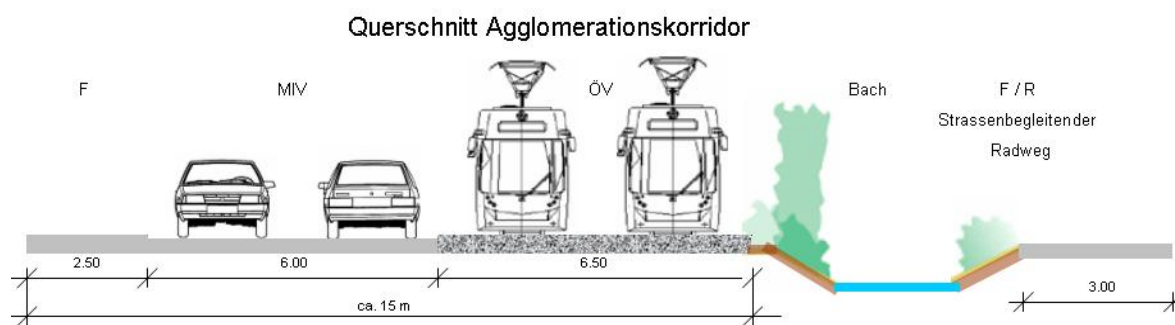


Abbildung 9: Entflechtung Langsamverkehr vom MIV/OeV, Bsp. Oberwil

Anhang Erläuterungsbericht Testplanung

Kostenberechnungen

Tabelle 6: Betriebsleistung Tram und Bus, Berechnung jährlicher Betriebsaufwand:

Liniennummer	Linienverlauf	Fahrzeugtyp	Istzustand (Fahrplan 2012)				Verkehrsleistung		jährliche Kosten				
			Fahrtenfrequenz in der Spitzenstunde in min	Anzahl Umläufe			Streckelänge (pro Richtung)	Wagenkilometer pro Jahr	Einheitspreis pro Wagenkilometer	Betriebsaufwand 2010	Kosten-deckungsgrad*	verbleibende Aufwendungen (Betriebl)	
				je Werktag	je Samstag	je Sonn- und Feiertag							je Jahr
8	Basel nach Allschwil	T	7.5	137	133	96	47378	4.0	379'024	11.29	4'278'909	56%	1'896'301
10	Rodersdorf- Basel - Dornach	T	7.5	145	134	100	49698	25.0	3'106'125	10.38	32'247'028	80%	6'367'161
17	Ettingen - Basel	T	7.5	40	34		11928	9.0	268'380	7.23	1'941'553	102%	-33'480
11	Aesch - Basel	T	7.5	143	129	94	48576	10.0	1'700'160	8.82	14'995'779	95%	713'385
E11	Reinach - Basel	T	7.5	21	0	0	5334	7.0	130'683	8.82	1'152'652	95%	54'834
								4'125'000	5'584'372		54'615'920	84%	8'998'202
68	Flüh - Ettingen - Aesch	SL	60	32	19	14	9942	9.0	313'173	8	2'505'384	72%	694'287
91	Flüh - Allschwil - Bhf. St.Johann	SL											
92S	Bhf. St. Johann - Reinach - Dornach - Arlesheim	GB											
93	Basel - Hégenheim - Buschwiller	SL											
94S	Blotzheim - Allschwil - Oberwil - Reinach - Dornach	GB											
96	Münchenstein - Bottmingen - Biel-Benken	GB											
98	Dornach / Arlesheim - Liestal	SL											
Busnetz BLT gesamt (2011)								167.0	2'900'000				

*) gem. Geschäftsberichte und Bilanzen 2010 BLT / BVB

Liniennummer	Linienverlauf	Fahrzeugtyp	Prognosezustand (ELBA 2030, resp. Endausbau)				Verkehrsleistung		jährliche Kosten				
			Fahrtenfrequenz in der Spitzenstunde in min	Anzahl Umläufe			Streckelänge (pro Richtung)	Wagenkilometer pro Jahr	Einheitspreis pro Wagenkilometer	Betriebsaufwand 2030	Kosten-deckungsgrad*	verbleibende Aufwendungen (Betriebl)	
				je Werktag	je Samstag	je Sonn- und Feiertag							je Jahr
8	Basel nach Allschwil Süd	T	7.5	137	133	96	47378	5.2	615'914	15	9'238'710	56%	4'094'355
10	Rodersdorf- Basel - Dornach	T	7.5	145	134	100	49698	20.0	2'484'900	15	37'273'500	80%	7'359'636
X10	Ettingen - Basel	T	7.5	50	40	10	15370	17.0	653'225	16	10'451'600	95%	522'580
17	Ettingen - Basel	T	7.5	145	130	100	49490	9.0	1'113'525	12	13'362'300	102%	-230'417
X11	Reinach - Basel	T	7.5	50	40	10	15370	7.0	376'565	12	4'518'780	95%	214'969
11	Pfeffingen - Basel	T	7.5	143	129	94	48576	11.8	2'006'189	12	24'074'266	95%	1'145'270
								5'256'000	7'250'318		98'919'156	87%	13'106'394
68	Flüh - Ettingen - Aesch	SL	15	80	65	65	27535	9.0	619'538	8	4'956'300	75%	1'239'075
91	Flüh - Allschwil - Bhf. St.Johann	SL	30	40	20	15	12085	14.4	435'060	8	3'480'480	75%	870'120
92S	Bhf. St. Johann - Reinach - Dornach - Arlesheim	GB	15	80	65	65	27535	17.3	1'190'889	8	9'527'110	75%	2'381'778
93	Basel - Hégenheim - Buschwiller	SL	15	80	65	65	27535	5.0	344'188	8	2'753'500	75%	688'375
94S	Blotzheim - Allschwil - Oberwil - Reinach - Dornach	GB	15	80	65	65	27535	17.0	1'170'238	8	9'361'900	75%	2'340'475
96	Münchenstein - Bottmingen - Biel-Benken	GB	15	80	65	65	27535	13.1	901'771	8	7'214'170	75%	1'803'543
98	Dornach / Arlesheim - Liestal	SL	30	40	30	30	13490	16.0	539'600	8	4'316'800	75%	1'079'200
								83	5'201'283		41'610'260	75%	10'402'565

Jährliche Mehrleistung Tram 1'665'946 km
 Jährliche Mehrleistung Bus 4'888'110 km
Jährlicher Mehraufwand zu 2012 83'000'000

30% mehr Betriebskilometer Tram
83 km Neue Buslinien
Jährliche Mehrkosten SFr. 14'000'000 unter Berücksichtigung heutiger Kostendeckungsgrad
 eigene Annahme Kostendeckungsgrad

Anhang Erläuterungsbericht Testplanung

Tabelle 7: Investitionskosten Stadttangente, Best-Variante A1

	Einheit	E-Preis	Route des Carrières		Stadttunnel Tangente		Zubringer A35		Gundelitunnel Projekt ABAC	
			Vorausmass	Total	Vorausmass	Total	Vorausmass	Total	Vorausmass	Total
Tunnelbauwerk	km	120'000'000		0		0		0	2.0	240'000'000
	km	80'000'000		0	3.2	256'000'000	1.2	96'000'000	1.5	120'000'000
Offene Strecke	km	40'000'000		0		0		0	0.9	34'000'000
	km	20'000'000	2.1	42'000'000		0	0.7	14'000'000		0
Knotenbauwerk gross	St	40'000'000		0	1.0	40'000'000		0	1.0	40'000'000
Knotenbauwerk mittel	St	20'000'000		0		0	1.0	20'000'000	1.0	20'000'000
Knotenbauwerk klein	St	10'000'000	2.0	20'000'000	1.0	10'000'000		0		0
Total Bauarbeiten				62'000'000		306'000'000		130'000'000		454'000'000
Unvorhergesehenes und Rundung ca. 10%				6'000'000		31'000'000		13'000'000		45'000'000
Bauarbeiten netto				68'000'000		337'000'000		143'000'000		499'000'000
Projekt und Bauleitung ca. 10%				7'000'000		34'000'000		14'000'000		50'000'000
Total Baukosten				75'000'000		371'000'000		157'000'000		549'000'000
MWST 8.0% gerundet				8'000'000		37'000'000		16'000'000		55'000'000
GESAMTKOSTEN, inkl. MWST				83'000'000		408'000'000		173'000'000		604'000'000

Tabelle 8: Kostenschätzung Planerleistungen Siedlungsentwicklung

Anpassung der kommunalen Nutzungspläne bezüglich der Verdichtungsschwerpunkte Birseck und Vorderes Leimental (Allschwil, Binningen):	2 x 100'000 – 150'000 CHF
Quartierplanungen für die Erweiterungsgebiete (Reinach, Aesch, Oberwil, Ettingen Allschwil):	5 x 80'000 CHF
Entwicklungsplanung publikumsintensive Einrichtungen (Aesch Nord, Saint-Louis, Mühlematt, Allschwil):	4 x 100'000CHF
Förderungskonzepte Cluster (Life Sciences, 2 Sektor, Gesundheitsbereich, Dienstleistung/ Detailhandel):	4 x 80'000 CHF
Total	1.42 Mio. CHF

Strukturdatenzuwachs, Aufteilung nach Verkehrszonen**Einwohner**

Der Zuwachs an Einwohnern im Perimeter ELBA beträgt je nach Szenario 15'000 bis 20'000 Personen bis zum Jahr 2030. Die Ansiedlung dieser zusätzlichen Einwohner wird entsprechend unserem Zukunftsbild vorwiegend in den stadtnahen Korridoren erfolgen. Entsprechend wurde anlässlich von zwei Arbeitssitzungen mit Raumplaner, Regionalökonom und Landschaftsarchitekt die Verdichtungszonen für Wohnen, Gewerbe und Mischnutzung bestimmt.

Für jede Gemeinde wurde aufgrund ihrer Lage und der bestehenden Bevölkerungszahl der Zuwachs an Einwohnern für das Szenario 2030 hoch definiert. Es wurden primär Verdichtungszonen ausgeschieden aber auch gewisse Siedlungsränder mit Arrondierungspotenzial ausgewählt.

Für jede Gemeinde wurde der Anteil der absoluten Zuwachszahlen auf die Verdichtungszonen und das übrige Siedlungsgebiet definiert. Dabei orientierten wir uns an der Annahme, dass 60 % der neuen Einwohner in den ausgewiesenen Verdichtungsgebieten der Wohnnutzung sich ansiedeln und 40 % des Zuwachses pauschal über das gesamte als Wohnnutzung ausgeschiedene Siedlungsgebiet verteilt stattfindet. Die Aufteilung pro Verkehrszone orientierte sich dabei an den bereits ansässigen Bevölkerungswerten, wobei lokale Gegebenheiten und Ortskenntnisse mitberücksichtigt wurden. Die als Mischnutzung ausgewiesenen Verdichtungsflächen erhalten dabei Zuwachs an Wohnbevölkerung und gewerblichen Arbeitsplätzen.

Arbeitsplätze

Der Zuwachs an Arbeitsplätzen im Perimeter ELBA beträgt je nach Szenario zwischen 15'000 bis 25'000 Arbeitsplätze bis zum Jahre 2030. Gemäss unserem Zukunftsbild erfolgte in Abstimmung mit Raumplaner, Regionalökonom und Landschaftsarchitekt die Ansiedlung der zusätzlichen Beschäftigten vorwiegend in Verdichtungszonen der Talachsen sowie im nördlichen Grossbasel-West und Saint-Louis/EAP.

Aufgrund der vorhandenen Anzahl der Arbeitsplätze wurde für jede Gemeinde entsprechend ihrer Lage der Zuwachs an Arbeitsplätzen für das Szenario 2030 ermittelt und der Anteil der absoluten Zuwachszahlen auf die Verdichtungszonen und das übrige Gebiet definiert. Wie bei der Einwohnerverteilung haben wir uns auch hier an der Annahme orientiert, dass 60% der neuen Arbeitsplätze sich in den ausgewiesenen Verdichtungsgebieten der gewerblichen Nutzung ansiedeln und 40% des Zuwachses pauschal über das gesamte betrachtete Siedlungsgebiet verteilt werden (Arbeitsplätze lokaler Dienstleister wie Bäcker, Coiffeur, Verkaufspersonal etc. und selbständig Erwerbende).

Die Aufteilung der Arbeitsplätze auf die Verkehrszonen orientierte sich dabei an den vorhandenen Arbeitsplätzen, sowie auch an den vorgeschlagenen neuen Gewerbeflächen (Bachgraben, EAP). Die als Mischnutzung ausgewiesenen Verdichtungsflächen (v.a. im Birseck) erhalten dabei neben dem Zuwachs an Wohnbevölkerung auch einen Zuwachs an gewerblichen Arbeitsplätzen.

Anhang Erläuterungsbericht Testplanung

Tabelle 9: Verteilung und Anordnung Bevölkerungszuwachs und Arbeitsplätze, nach Verkehrszonen

Name	Zonen-nummer	Einwohner mittel Zuwachs ¹				Einwohner hoch Zuwachs ¹				Arbeitsplätze mittel Zuwachs ¹				Arbeitsplätze hoch Zuwachs ¹			
		2030	3%	2050	1%	2030	12%	2050	21%	2030	0%	2050	0%	2030	0%	2050	0%
Basel	1431	27	3%	9	1%	107	12%	178	21%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Basel	1441	18	3%	6	1%	70	12%	117	21%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Basel	1451	21	3%	7	1%	86	12%	143	21%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Basel	1500	54	3%	18	1%	216	12%	360	21%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Basel	1510	31	3%	10	1%	125	12%	209	21%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Basel	1511	19	3%	6	1%	75	12%	124	21%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Basel	1520	29	3%	10	1%	116	12%	193	21%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Basel	1530	15	3%	5	1%	60	12%	100	21%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Basel	1540	33	3%	11	1%	132	12%	219	21%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Basel	1550	29	3%	10	1%	114	12%	190	21%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Basel	1601	3	3%	1	1%	11	12%	18	21%	11	9%	20	17%	18	15%	37	30%
Basel	1620	4	3%	1	1%	17	12%	28	21%	18	9%	34	17%	31	15%	61	30%
Basel	1630	27	3%	9	1%	109	12%	182	21%	13	9%	24	17%	22	15%	44	30%
Basel	1640	44	3%	15	1%	174	12%	290	21%	13	9%	23	17%	21	15%	43	30%
Basel	1650	75	3%	25	1%	300	12%	500	21%	89	9%	164	17%	149	15%	298	30%
Basel	1660	29	3%	10	1%	117	12%	196	21%	5	9%	9	17%	8	15%	17	30%
Basel	1670	19	3%	6	1%	78	12%	130	21%	28	9%	52	17%	47	15%	95	30%
Basel	1680	53	3%	18	1%	211	12%	351	21%	15	9%	27	17%	24	15%	49	30%
Basel	1690	39	3%	13	1%	155	12%	258	21%	9	9%	16	17%	15	15%	29	30%
Basel	1711	22	3%	7	1%	86	12%	143	21%	17	9%	32	17%	29	15%	58	30%
Basel	1721	17	3%	6	1%	69	12%	115	21%	54	9%	98	17%	89	15%	179	30%
Basel	1731	47	3%	16	1%	188	12%	313	21%	65	9%	119	17%	108	15%	217	30%
Basel	1740	51	3%	17	1%	206	12%	343	21%	27	9%	50	17%	45	15%	90	30%
Basel	1750	34	3%	11	1%	134	12%	224	21%	21	9%	38	17%	35	15%	69	30%
Basel	1751	19	3%	6	1%	78	12%	130	21%	10	9%	19	17%	17	15%	35	30%
Basel	1760	37	3%	12	1%	150	12%	250	21%	60	9%	111	17%	101	15%	202	30%
Basel	1770	28	3%	9	1%	113	12%	188	21%	8	9%	15	17%	13	15%	27	30%
Basel	1771	25	3%	8	1%	99	12%	165	21%	10	9%	19	17%	17	15%	34	30%
Basel	1780	25	3%	8	1%	98	12%	164	21%	29	9%	53	17%	49	15%	97	30%
Basel	1781	23	3%	8	1%	91	12%	152	21%	6	9%	11	17%	10	15%	21	30%
Basel	1790	42	3%	14	1%	169	12%	281	21%	14	9%	25	17%	23	15%	46	30%
Basel	1791	21	3%	7	1%	83	12%	138	21%	2	9%	3	17%	3	15%	5	30%
Basel	1811	44	3%	15	1%	176	12%	293	21%	25	9%	46	17%	42	15%	83	30%
Basel	1812	39	3%	13	1%	157	12%	262	21%	37	9%	69	17%	62	15%	125	30%
Basel	1821	8	3%	3	1%	31	12%	52	21%	14	9%	25	17%	23	15%	46	30%
Basel	1830	66	3%	22	1%	264	12%	440	21%	11	9%	20	17%	18	15%	37	30%
Basel	1840	46	3%	15	1%	184	12%	306	21%	17	9%	32	17%	29	15%	58	30%
Basel	1850	29	3%	10	1%	64	7%	140	15%	39	34%	47	41%	64	56%	81	71%
Basel	1851	3	3%	1	1%	11	12%	19	21%	81	9%	148	17%	135	15%	270	30%
Basel	1852	23	3%	8	1%	93	12%	154	21%	55	34%	67	41%	91	56%	116	71%
Basel	1853	51	3%	17	1%	206	12%	343	21%	70	9%	128	17%	116	15%	232	30%
Basel	1860	37	3%	12	1%	147	12%	245	21%	13	9%	24	17%	22	15%	44	30%
Basel	1861	48	3%	16	1%	194	12%	323	21%	8	9%	15	17%	13	15%	26	30%
Basel	1870	7	3%	2	1%	176	83%	194	91%	0	0%	0	0%	----- ³	350	----- ³	
Basel	1871	25	3%	8	1%	100	12%	167	21%	4	9%	7	17%	6	15%	13	30%
Basel	1880	44	3%	15	1%	177	12%	295	21%	4	9%	6	17%	6	15%	12	30%
Basel	1911	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1899	63%	2321	77%	3164	105%	4008	133%
Basel	1940	4	3%	1	1%	16	12%	27	21%	665	34%	813	41%	1108	56%	1404	71%
Basel	1950	9	3%	3	1%	34	12%	57	21%	127	100%	156	123%	212	167%	269	212%
Basel	1951	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	9	9%	17	17%	15	15%	30	30%
Basel	1952	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Basel	1953	0	3%	0	1%	0	12%	0	21%	53	263%	64	322%	88	439%	111	556%
Basel	1960	3	3%	1	1%	11	12%	18	21%	511	34%	624	41%	851	56%	1078	71%
Basel	1970	30	3%	10	1%	19	2%	99	10%	237	34%	290	41%	45	6%	151	21%
Basel	1971	16	3%	5	1%	63	12%	105	21%	37	34%	45	41%	62	56%	78	71%
Basel	1972	10	3%	3	1%	41	12%	68	21%	60	34%	74	41%	101	56%	128	71%
Allschwil	3000	177	7%	281	12%	332	14%	487	20%	36	6%	65	10%	59	9%	118	18%
Allschwil	3010	2	3%	6	7%	5	5%	10	12%	611	489%	657	526%	1018	815%	1110	888%
Allschwil	3011	164	260%	167	264%	307	488%	511	494%	285	14%	422	21%	474	24%	750	37%
Allschwil	3020	36	3%	91	7%	68	5%	151	12%	8	6%	16	10%	14	9%	28	18%
Allschwil	3030	104	3%	261	7%	196	5%	431	12%	26	6%	47	10%	43	9%	86	18%
Allschwil	3040	78	9%	115	13%	147	17%	201	24%	9	6%	17	10%	16	9%	31	18%
Allschwil	3050	271	14%	354	18%	508	26%	632	33%	108	6%	198	10%	180	9%	359	18%
Allschwil	3060	30	3%	239	23%	56	5%	370	35%	8	5%	15	10%	13	9%	27	18%
Allschwil	3061	242	9%	361	13%	453	16%	633	23%	49	6%	90	10%	82	9%	164	18%
Allschwil	3062	109	6%	192	10%	205	11%	329	17%	39	6%	71	10%	64	9%	129	18%
Allschwil	3063	44	3%	125	8%	83	5%	204	13%	11	6%	20	10%	18	9%	37	18%
Allschwil	3064	2	3%	15	24%	3	5%	24	37%	15	6%	27	10%	25	9%	50	18%
Schönenbuch	3110	95	8%	167	14%	179	15%	286	24%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Binningen	3150	102	9%	149	14%	192	18%	262	24%	11	5%	21	10%	19	9%	38	18%
Binningen	3160	209	9%	311	13%	393	17%	545	23%	58	5%	106	10%	97	9%	193	18%
Binningen	3161	20	3%	51	7%	37	5%	84	11%	18	5%	34	10%	31	9%	61	18%
Binningen	3170	161	29%	184	34%	301	55%	336	62%	146	30%	167	34%	243	50%	286	59%
Binningen	3171	105	9%	157	13%	197	16%	275	23%	139	39%	154	43%	231	65%	262	74%
Binningen	3180	11	3%	30	7%	21	5%	49	11%	11	5%	19	10%	18	9%	35	18%
Binningen	3181	5	3%	14	7%	10	5%	22	11%	2	5%	4	10%	4	9%	7	18%
Binningen	3182	13	3%	33	7%	24	5%	55	11%	2	5%	3	10%	3	9%	5	18%
Binningen	3183	6	3%	14	7%	10	5%	23	11%	0	5%	1	10%	1	9%	2	17%
Binningen	3190	23	3%	113	13%	42	5%	178	21%	7	5%	14	10%	12	9%	25	18%
Binningen	3191	40	3%	158	11%	75	5%	252	17%	6	5%	11	10%	10	9%	19	18%
Binningen	3192	11	3%	27	7%	20	5%	45	11%	2	5%	4	10%	4	9%	8	18%
Binningen	3200	51	3%	132	7%	95	5%	216	11%	8	5%	14	10%	13	9%	26	18%
Binningen	3210	203	10%	295	14%	381	18%	518	24%	185	39%	205	44%	308	65%	349	74%
Binningen	3220	2	3%	4	7%	3	5%	7	11%	69	5%	126	10%	114	9%	229	18%
Binningen	3221	12	3%	31	7%	23	5%	51	11%	2	5%	3	10%	3	9%	6	17%
Bottmingen	3270	93	6%	178	11%	175	11%	302	19%	82	86%	94	98%	137	143%	161	168%
Bottmingen	3280	139	9%	218	15%	260	18%	379	26%	341	38%	456	51%	568	63%	798	89%
Bottmingen	3281	131	11%	196	16%	246	20%	343	28%	9	15%	17	28%	16	26%	31	51%
Bottmingen	3290	38	3%	111	8%	72	5%	180	13%	18	15%	33	28%	30	25%	60	51%
Oberwil	3300	26	3%	99	11%	49	6%	158	18%	24	14%	43	26%	39	24%	79	47%
Oberwil	3301	66	3%	219	10%	125	6%	353	16%	37	14%	68	26%	62			

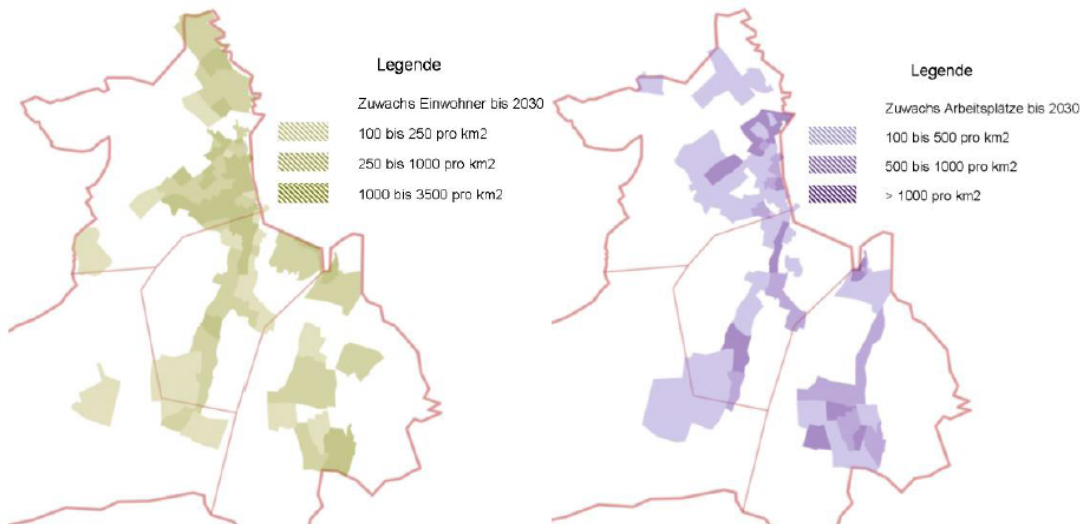
Anhang Erläuterungsbericht Testplanung

Name	Zonennummer	Einwohner mittel Zuwachs ¹			Einwohner hoch Zuwachs ¹			Arbeitsplätze mittel Zuwachs ¹			Arbeitsplätze hoch Zuwachs ¹						
		2030	2050	2050	2030	2050	2050	2030	2050	2050	2030	2050					
Reinach	3500	111	3%	226	5%	209	5%	381	9%	15	6%	22	9%	25	10%	39	16%
Reinach	3510	402	10%	511	13%	753	19%	916	23%	46	6%	69	9%	77	10%	123	16%
Reinach	3520	55	3%	261	13%	104	5%	412	20%	8	6%	12	9%	13	10%	21	16%
Reinach	3530	586	11%	752	14%	1099	21%	1348	26%	383	10%	501	13%	638	16%	875	23%
Reinach	3540	7	3%	14	5%	13	5%	23	9%	808	23%	1096	31%	1346	38%	1923	54%
Reinach	3541	71	3%	394	15%	134	5%	618	23%	91	31%	100	34%	151	52%	169	58%
Aesch	3560	46	3%	116	7%	87	5%	191	11%	212	17%	406	32%	353	28%	741	58%
Aesch	3570	45	3%	135	8%	84	5%	219	13%	36	17%	74	35%	60	28%	136	63%
Aesch	3571	460	22%	546	26%	863	41%	992	47%	106	17%	220	35%	177	28%	404	64%
Aesch	3572	4	3%	11	7%	8	5%	18	11%	1343	141%	1532	161%	2238	235%	2617	275%
Aesch	3580	116	3%	367	9%	217	5%	594	14%	179	17%	268	25%	298	28%	476	45%
Pfeffingen	3600	144	7%	252	13%	270	14%	433	22%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Münchenstein	3610	206	8%	330	13%	385	15%	572	23%	114	5%	238	11%	191	9%	437	20%
Münchenstein	3620	228	7%	395	12%	428	13%	678	20%	50	5%	103	11%	83	9%	190	20%
Münchenstein	3621	1	3%	3	8%	2	5%	5	12%	10	5%	21	11%	17	9%	39	20%
Münchenstein	3630	79	3%	226	8%	147	5%	368	12%	50	5%	104	11%	83	9%	191	20%
Münchenstein	3640	47	3%	136	8%	89	5%	221	12%	21	5%	43	11%	35	9%	80	20%
Münchenstein	3641	15	3%	45	8%	29	5%	73	12%	168	20%	215	26%	281	33%	374	45%
Münchenstein	3650	49	58%	53	63%	91	109%	97	116%	540	117%	690	150%	900	196%	1199	261%
Münchenstein	3653	48	79%	51	84%	90	148%	95	155%	136	26%	174	34%	227	44%	303	59%
Münchenstein	3654	48	80%	51	85%	90	150%	94	157%	153	20%	195	26%	255	33%	340	45%
Münchenstein	3655	53	21%	65	26%	99	40%	118	47%	32	20%	41	26%	54	33%	71	45%
Arlesheim	3680	218	6%	396	11%	410	12%	675	20%	13	4%	19	6%	22	7%	33	11%
Arlesheim	3681	0	3%	1	8%	1	5%	2	13%	178	35%	188	36%	297	58%	316	61%
Arlesheim	3690	207	5%	429	10%	388	9%	721	17%	100	4%	143	6%	177	7%	253	11%
Arlesheim	3700	164	20%	207	25%	308	37%	372	45%	218	15%	245	17%	364	25%	417	29%
Dornachbrugg	3730	102	6%	164	10%	205	12%	327	20%	66	9%	82	11%	111	15%	141	19%
Dorf	3740	57	3%	129	7%	115	6%	258	13%	22	5%	31	7%	36	8%	55	12%
Opfelsee	3741	27	3%	60	7%	53	6%	120	13%	6	----- ³	8	----- ³	10	----- ³	15	----- ³
Metallwerke	3742	213	1422%	214	1426%	427	2844%	428	2852%	151	----- ³	162	----- ³	251	----- ³	273	----- ³
Goetheanum	3743	44	3%	99	7%	88	6%	197	13%	26	----- ³	38	----- ³	44	----- ³	67	----- ³
Rodersdorf	6000	93	7%	139	11%	185	14%	278	22%	23	20%	31	27%	39	34%	54	47%
Bättwil	6010	83	8%	125	12%	166	16%	250	25%	61	12%	81	16%	102	20%	142	28%
Witterswil	6020	97	8%	146	11%	194	15%	291	23%	190	110%	253	146%	317	183%	443	256%
Hofstetten-Flüh	6030	218	8%	328	12%	437	16%	655	25%	80	15%	107	20%	134	25%	187	36%
Metzleren	6040	65	8%	98	12%	130	16%	195	24%	34	18%	45	24%	56	30%	78	42%
Burg	6050	16	7%	28	13%	29	13%	47	22%	2	12%	3	17%	4	21%	5	29%
St.Louis	9010	68	4%	228	15%	109	7%	428	28%	5	2%	14	7%	9	4%	27	13%
St.Louis	9011	105	4%	146	6%	167	7%	249	11%	9	1%	13	2%	14	2%	23	3%
St.Louis	9020	219	13%	237	14%	350	21%	386	24%	23	3%	29	3%	38	5%	50	6%
St.Louis	9021	51	4%	64	6%	82	7%	107	9%	16	1%	24	2%	26	2%	42	4%
St.Louis	9022	37	4%	47	6%	60	7%	79	9%	12	1%	19	2%	21	2%	33	4%
St.Louis	9023	104	4%	130	6%	167	7%	219	9%	7	1%	10	2%	11	2%	18	4%
St.Louis	9024	163	42%	168	43%	261	67%	270	69%	14	7%	15	8%	23	12%	26	13%
St.Louis	9030	211	14%	247	17%	338	23%	410	28%	16	5%	18	5%	27	8%	31	9%
St.Louis	9033	248	39%	260	40%	396	62%	420	65%	29	4%	37	5%	48	7%	65	9%
St.Louis	9034	395	17%	421	18%	632	27%	684	29%	33	4%	39	5%	56	7%	66	9%
St.Louis	9035	68	4%	85	6%	109	7%	143	9%	21	1%	31	2%	35	2%	55	4%
St.Louis	9036	158	61%	160	62%	252	98%	258	100%	16	5%	22	7%	27	8%	39	12%
Hegenheim	9058	68	11%	93	15%	109	17%	159	25%	140	156%	154	171%	234	260%	260	289%
Hegenheim	9059	94	11%	104	12%	151	17%	170	19%	2	1%	3	2%	4	2%	6	4%
Hegenheim	9060	112	11%	132	13%	179	17%	220	21%	3	1%	5	2%	6	2%	9	4%
Hesingue	9090	217	11%	260	14%	346	18%	433	23%	4	1%	10	4%	7	2%	20	7%
Hesingue	9091	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	45	6%	61	8%	75	10%	107	14%
Hesingue	9092	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2	----- ³	2	----- ³	3	----- ³	4	----- ³
Hesingue	9093	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	49	----- ³	51	----- ³	81	----- ³	85	----- ³
Hesingue	9094	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	48	----- ³	61	----- ³	80	----- ³	105	----- ³
Neuwiller	9200	48	9%	57	11%	76	15%	96	19%	8	13%	11	17%	13	21%	19	29%
Leymen	9205	102	8%	123	10%	164	13%	205	17%	17	13%	23	17%	29	21%	41	29%
Biedertal ²	32	-----	-----	38	-----	51	-----	64	-----	0	-----	0	-----	0	-----	0	-----
Gesamt		13000	7%	19000	10%	27000	14%	42000	21%	15000	20%	20000	26%	25000	33%	35000	46%

Bemerkungen:

- ¹ Zuwachs bezogen auf 2008
- ² keine Grundlegendaten vorhanden
- ³ Angabe nicht möglich; heute keine Arbeitsplätze vorhanden

Bevölkerungszuwachs bis 2030 (Szenario hoch)



Anhang Erläuterungsbericht Testplanung

Tabelle 10: Massnahmenliste Testplanung

Bezeichnung der Massnahme	Genauer Beschrieb der Massnahme	Art der Massnahme			Grobe Kosten-schätzung	Basis der Kostenschätzung	Umsetzungs-zeitpunkt ¹	Bemerkungen
		Schlüssel-massnahme	Flankierende Massnahme	Weitere Massnahme				
Siedlung²								
Verdichtungsgebiete	Anpassung der kommunalen Nutzungsplanung, Entwicklungspläne	x			2 x 100k-150k SFr.	eigen. Schätzung	bis 2020	Nur Planungsaufwand, ohne Umsetzung
Erweiterungsgebiete	Quartierplanungen	x			5 x 80k SFr.		ab 2030	Nur Planungsaufwand, ohne Umsetzung
Sicherung Hangwohnlagen	Gemeindeübergreifende Abstimmung		x				bis 2020	Kosten in Massnahme Verdichtungsgebiete enthalten
Aufwertung Siedlungsränder -> siehe Landschaft, Freiraumverbindungen								
Förderungskonzepte	Ausarbeitung branchenspezifischer zur Clusterbildung und Spezialisierung für Life Sciences, wertschöpfungsstarker 2. Sektor, Gesundheitsbereich und Dienstleistung/Detailhandel	x			4 x 100k SFr.		bis 2020	Nur Planungsaufwand, ohne Umsetzung
Entwicklungsplanung publikumsintensive Einrichtungen			x		4 x 80k SFr.		bis 2020	Nur Planungsaufwand, ohne Umsetzung
Quantifizierung Nutzen der spezifischer Massnahmen zu Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung	Durchführung von Simulationsrechnungen, um Aufschluss über Kosten-Nutzen-Verhältnis zu erhalten			x			bis 2020	Hängt stark von genauer Fragestellung bzw. Massnahme sowie Detaillierungsgrad ab.
Verkehr								
MIV								
Entschärfung Kreuzungspunkte MIV / OeV	Entflechtung MIV / Tram / Bus an insgesamt drei neuralgischen Kreuzungspunkten	x			60 Mio. SFr	20 Mio. / Massnahme	bis 2020	
Gundelitunnel	Inbetriebnahme			x	605 Mio. SFr	Projektkosten ABAC	Voraussichtlich bis 2020	
Stadttunnel Tangente	Fertigstellung der Stadttangente	x			408 Mio. SFr	eigene Schätzung	2021 - 2030	
Zubringer A35	Zubringer von der französischen A35 Richtung Allschwil	x			173 Mio. SFr	eigene Schätzung	2021 - 2030	
Verbindung D105 (Frankreich) / Allschwil (Route des Carrieres)	Verbindung der französischen D105 aus Richtung Hésingue mit der Stadttangente	x			83 Mio. SFr	eigene Schätzung	2021 - 2030	
Verkehrssteuerung und FlaMa Anschluss Basel-City - Gundeldinger Quartier ABAC	<i>1. Etappe Kurzfristmassnahmen</i>			x	8 Mio. SFr	Aggloprogramm	bis 2020	Priorität A im Aggloprogramm
Strassenraumgestaltung Bachgraben, Allschwil				x	19 Mio. SFr	Aggloprogramm	bis 2020	Priorität A im Aggloprogramm
FlaMa Anschluss Basel-City - Gundeldinger Quartier	<i>2. Etappe Mittelfristmassnahmen</i>			x	45 Mio. SFr	Aggloprogramm	2021 - 2030	Priorität B im Aggloprogramm
Verkehrsberuhigung	Beruhigung Ortszentrum Dornach			x	4 Mio. SFr	Aggloprogramm	2021 - 2030	Priorität B im Aggloprogramm
Verkehrsberuhigung	Beruhigung Ortsdurchfahrt Aesch			x	11 Mio. SFr	Aggloprogramm	2021 - 2030	Priorität B im Aggloprogramm

Anhang Erläuterungsbericht Testplanung

Bezeichnung der Massnahme	Genauer Beschrieb der Massnahme	Art der Massnahme			Grobe Kosten-schätzung	Basis der Kostenschätzung	Umsetzungs-zeitpunkt ¹	Bemerkungen
		Schlüssel-massnahme	Flankierende Massnahme	Weitere Massnahme				
Verkehrsberuhigung (FlaMa)	Binnerstrasse / Reinacherstrasse Begegnungszonen, Tempo 30		x		60 Mio. SFr	eigene Schätzung	ab 2030	
Verbindung D105 (Frankreich) / Allschwil (Route des Carrieres)	Verbindung der französischen D105 aus Richtung Hésingue mit der Stadttangente	x				eigene Schätzung	2021 - 2030	
OeV								
Tramverlängerung Saint Louis	Verlängerung Tram 3			x	91 Mio. SFr	Aggloprogramm	bis 2020	Priorität A im Aggloprogramm
OeV-Drehscheibe Saint-Louis	P+R, Busbahnhof, Tram-Hst.			x	10 Mio. SFr	Aggloprogramm	bis 2020	Priorität A im Aggloprogramm
Tramverlängerung Saint Louis	Verlängerung Tram 11			x	98 Mio. SFr	Aggloprogramm	bis 2020	Vorziehen des Projektes (dzt. Priorität C im Aggloprogramm)
Initiierung Tram-Beschleunigung	Doppelspurausbau Binningen / "Spiesshöfli"			x	25 Mio. SFr	Aggloprogramm	bis 2020	Priorität A im Aggloprogramm
Entschärfung Kreuzungspunkte OeV / MIV	Entflechtung MIV / Tram / Bus an vier neuralgischen Kreuzungspunkten	x			80 Mio. SFr	20 Mio. / Massnahme	bis 2020	
Expresstram Ettingen - Basel X10	Einführung einer Tram-Schnellverbindung ins Leimental	x			66 Mio SFr (inkl. Rollmaterialkosten)	Infomaterial-BLT zum Tango-Tram + Aggloprogramm	bis 2020	Vorziehen des Projektes (dzt. Priorität B im Aggloprogramm)
Tangentialbuskonzept	7 neue Tangential-Buslinien	x			18 Mio. SFr		bis 2020	Rollmaterialkosten
Expresstram Aesch - Basel X11	Einführung einer Tram-Schnellverbindung ins Birseck	x			46 Mio. SFr	Infomaterial-BLT zum Tango-Tram	2021 - 2030	nur Rollmaterialkosten, da keine Infrastrukturausbauten unterstellt
Tramverlängerung Pfeffingen	Verlängerung Tram 11 zur Steigerung des radialen OeV-Anteils	x			65 Mio. SFr	Laufkilometer aus Synthesebericht: OeV-Anbindung Leimental (2007) inkl. Anpassung 2012	2021 - 2030	dient der Tramanbindung eines relativ dichten Siedlungsgebietes
Optimierung Buskonzept	Überprüfung und Anpassung des Tangentialbuskonzeptes		x		0 Mio SFr		2021 - 2030	es werden nur Optimierungen vorgenommen
Tramverlängerung Allschwil-Letten	Verlängerung Tram 8			x	20 Mio. SFr	Aggloprogramm	2021 - 2030	Priorität B im Aggloprogramm
neue S-Bahn-Haltestelle Dornach-Apfelsee	Bau einer zusätzlichen Haltestelle im Birseck			x	13 Mio. SFr	Aggloprogramm	2021 - 2030	Priorität B im Aggloprogramm
Verdichtung S3 – (Basel - Aesch)	Verdichtung S3 auf 15-Min. Takt			x	80 Mio. SFr	Wendegleis f. Regio-S-Bahn in Aesch	2021 - 2030	noch Unsicherheiten da Abhängig Fernverkehr (Beschluss LR; 26.01.12)
Tramverlängerung Allschwil Süd	Verlängerung Tram 8 ab Neuweilerstr. über Herrenweg, Ofenstr. In Abhängigkeit der Siedlungsentwicklung im Quartier Ziegelei / Bim Chrüz			x	40 Mio. SFr	Laufkilometer aus Synthesebericht: OeV-Anbindung Leimental (2007) inkl. Anpassung 2012	ab 2030	als alternativer Ast zum Tram Letten denkbar
Tramtunnel Bruderholz	Tramtunnel zwischen Böttingen und Bahnhof SBB mit Halt am Bruderholzspital	x			220 Mio. SFr	Synthesebericht: OeV-Anbindung Leimental (2007) inkl. Anpassung 2012	ab 2030	
OeV-Korridor Reinach - Dornach	Verbesserung der Tram und/oder Bus-Verbindungen			x	36 Mio. SFr	Aggloprogramm	ab 2030	Priorität C im Aggloprogramm

Anhang Erläuterungsbericht Testplanung

Bezeichnung der Massnahme	Genauer Beschrieb der Massnahme	Art der Massnahme			Grobe Kosten-schätzung	Basis der Kostenschätzung	Umsetzungs-zeitpunkt ¹	Bemerkungen
		Schlüssel-massnahme	Flankierende Massnahme	Weitere Massnahme				
Fuss- und Veloverkehr								
Ausbau Velonetz in Abstimmung Freiraumkonzepte	Landschaftsbezogenes Langsamverkehrsnetz ca. 12 km	x			0.24 Mio. SFr	20'000 SFr / km	bis 2020	
Qualifizierte Abstellplätze bei OeV Haltestellen und auf Firmenarealen	überdacht, diebstahlsicher, rasch zugänglich			x			bis 2020	z.T. durch Private finanziert
Innerstädtische Entflechtung	Sichere Querungsmöglichkeiten für Fussgänger und Velos innerorts		x				bis 2020	
Kombinierte Mobilität								
Bau von zusätzlichen Park and Ride und Bike and Ride Standorten	MIV-Nutzer auf OeV lenken / besonders grenzüberschreitende MIV-Verkehre	x			35 Mio. SFr	eigene Schätzung	bis 2020 / 2021-2030 / ab 2030	Umsetzung in Abhängigkeit von MIV / OeV-Massnahmen
Einführung eines Sharing Angebotes mit Elektro-Mobilität (durch private Anbieter)				x			2021 - 2030	durch Private finanziert
ev. nachfrageorientierte Massnahmen								
Verursachergerechte Kosten für alle Verkehrsträger	nicht weiterverfolgt gemäss Projektleitung							
Landschaft								
Initiierung "Landschaftsparks" und Erstellen Konzept		x			1.2 Mio. SFr	300'000 SFr / Landschaftspark	bis 2020	
Umsetzung zwei Landschaftsparks im Birseck und Bruderholz		x			0.4 Mio. SFr / pa	200'000 SFr / Landschaftspark und Jahr	bis 2020	Betriebskosten inklusive
Umsetzung Landschaftspark Binninger Höhe und Hègenheim / St. Louis		x			0.4 Mio. SFr / pa	200'000 SFr / Landschaftspark und Jahr	bis 2020	Betriebskosten inklusive
Umsetzung Freiraumverbindungen	Freiraumachsen entlang Gewässer ca. 18 km; Freiraumverbindungen ca. 6 km	x			0.48 Mio. SFr	360'000 SFr / km (entlang Gewässer) und 120'00 SFr / km (Freiraumverb.)	bis 2020	
¹ Zeiträume: bis 2020 / 2021-2030 / ab 2030 ² Kosten im Bereich Siedlung: In diesem Bereich geht es im Wesentlichen um Rückbaukosten welche in Bezug zu setzen sind zum generierten Mehrwert. Ev. nur verbale Abhandlung.								
= Massnahmen Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation								

Tabelle 11: Nächste Schritte, Handlungsempfehlungen

	Handlungsempfehlung	Wer	Wann
Allgemein	Quantifizierung Nutzen der spezifischer Massnahmen zu Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung	Externe Beratung	ab 2013
	Übernahme der raumwirksamen Massnahmen in verbindliche Planungsdokumente (KRIP, SCoT, kommunale Zonenpläne)	Kanton	laufend
Siedlung	Verifikation des Potentials zur inneren Verdichtung und Entwicklung von Instrumenten zur Aktivierung des Potentials		ab 2015
Verkehr	Trassensicherung Stadttangente im Richtplan	Kantone BS / BL	bis 2017
	Projektkonkretisierung stadtnahe Tangente	Kantone BS / BL	ab 2013
	Aufstellung von Konzepten zur nachhaltigen Mobilität (Velorouten, Fussverkehr, kombinierte Mobilität, Verleihsysteme)	Kantone BS / BL	2015
Landschaft	Bildung überkommunaler Trägerschaft	Gemeinden	
	Fertigstellung Freiraumkonzepte	Gemeinden	2015
	Wirkungskontrolle/Umsetzungskontrolle bezüglich Landschaftsqualität	Kanton	2025

Basel, 23.05.2012 / 2060.597 / GYv, JWa, MGm, HW, WW