

# **Korridorbericht Leimental**

Oktober 2016



# **Impressum**

Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Teil 5 -Korridor Leimental Geschäftsstelle Agglo Basel, Liestal 2016

Geschäftsstelle Agglo Basel Emma Herwegh-Platz 2a CH-4410 Liestal Tel.: +41 61 926 90 50

Fax: +41 61 926 12 46 info@agglobasel.org www.agglobasel.org

## Gesamtverantwortung

Dr. Patrick Leypoldt, Geschäftsführer Agglo Basel

#### Projektleitung

Jessica Fässler, Stv. Geschäftsführer Agglo Basel

#### Mitwirkung

Kanton Solothurn Kanton Basel-Landschaft Korridorgemeinden

























# VERTRETER KORRIDOR LEIMENTAL (MITGLIEDER VRKL)

Name	Organisation
Christian Pestalozzi	Gemeinderat Oberwil
Robert Vogt	Gemeinderat Allschwil
Enrico Andreotti	Bauverwalter Biel-Benken
Peter Boss	Gemeinderat Hofstetten
Michael Büchler	Gemeinderat Schönenbuch
Peter Burch	Gemeindepräsident Biel-Benken
Roland Ebner	Gemeinderat Hofestetten-Flüh
Manfred Erb	Bättwil
Patrick Gamba	Ressortleiter Oberwil
Stephan Hasler	Gemeinderat Rodersdorf
Jürgen Johner	Hauptabteilungsleiter Hochbau Allschwil
Daniel Kaderli	Gemeinderat Biel-Benken
Karin Kälin	Gemeindepräsidentin Rodersdorf
Bernard Mathys	Bauverwalter Therwil
Dieter Merz	Gemeindepräsident Burg
Remo Muchenberger	Gemeinderat
Alois Müller	Gemeinderat Witterswil
René Müller	Bereichsleiter Tiefbau Bottmingen
Roland Plattner	Leiter Bauabteilung Ettingen
Caroline Rietschi	Gemeinderätin Binningen
Max Rudin	Witterswil
Marc Rueff	Stv. Hauptabteilungsleiter Tiefbau-Umwelt Allschwil
Martin Ruf	Verkehr, Tiefbau und Umwelt Binningen
François Sandoz	Gemeindepräsident Bättwil
Roland Schacher	Hochbau und Ortsplanung Binningen
Andreas Stöcklin	Gemeinderat Ettingen
Michael Weintke	Gemeinderat Bättwil
Beat Zahno	Gemeinderat Therwil
Marc Zumsteg	Stv. Leiter Bauabteilung Therwil
Stefan Burkhardt	Ressortleiter Hochbau Oberwil

# Inhalt

1	Polit	Politisches Vorwort					
2		Wie ist der Korridor Leimental organisiert?					
3	Was lief im Korridor Leimental im Rahmen von AP3?						
	3.1	Erfüllung der Anforderungen der Trägerschaft	6				
	3.2	Workshops	7				
4	Port	rät des Korridors Leimental	9				
	4.1	Beschrieb des Korridors Leimental	9				
	4.2	Stärken / Schwächen und Chancen / Risiken	10				
	4.3	Herausforderungen	10				
5	Kurz	präsentation der angestossenen Projekte und Studien	12				
6	Stan	d Abstimmung Siedlung und Verkehr im AP3	13				
7	Ausl	olick	18				

# 1 Politisches Vorwort

Die interkommunale Zusammenarbeit aller Gemeinden im Leimental ist noch jung. Seit 2013 treffen sich die Gemeindepräsidien der basellandschaftlichen Gemeinden regelmässig im Rahmen der Plattform Leimental. Bei Bedarf stossen auch die Präsidien der solothurnischen Gemeinden dazu. Im Weiteren pflegen einzelne Gemeinden in spezifischen Themen seit längerer Zeit einen gegenseitigen Austausch oder haben sich überkommunal für einzelne Aufgaben organisiert (z. B. in den Bereichen Sicherheit, Umwelt und Alter).

Darüber hinaus existiert seit geraumer Zeit die Verkehrskommission Leimental, der die basellandschaftlichen und die solothurnischen Gemeinden des Leimentals angehören. Der im Rahmen der 3. Generation des Agglomerationsprogrammes Basel durchgeführte Korridor-Workshop konnte einen wichtigen Impuls auslösen: Der Verkehrskommission Leimental wurde neu auch das Thema Raumplanung übertragen, und sie wurde in Verkehrs- und Raumplanungskommission (VRKL) umbenannt. Damit können auch die raumplanerischen Fragen übergeordnet und koordiniert mit dem Thema Verkehr behandelt werden.

Im Korridorprozess wurden durch Agglo Basel bedeutende Grundlagen - wie die Erfassung der Siedlungspotenziale - erarbeitet. Damit erhielten die Gemeinden erstmals eine Übersicht über die in allen Gemeinden geplanten Entwicklungen. Dies zeigte aber auch auf, dass gemeinsame Vorstellungen zur räumlichen Entwicklung des gesamten Leimentals fehlen. Aus diesem Grund haben alle Gemeinden gemeinsam einen Auftrag zur Erarbeitung eines Regionalen Raumkonzepts Leimental erteilt. Mit dem Regionalen Raumkonzept sollen die Siedlungsentwicklungen der verschiedenen Gemeinden aufeinander abgestimmt werden. Es soll ein gemeinsames Zukunftsbild für das Jahr 2035 erarbeitet werden, das die räumlichen Entwicklungsziele für die Bereiche Siedlung, Verkehr und Landschaft darstellt. Die Stärken, Schwächen und Chancen des Leimentals sowie der überkommunale Handlungs- und Abstimmungsbedarf sollen aufgezeigt werden. Das Raumkonzept legt eine gemeinsame Strategie für die Zukunft fest und definiert Massnahmen, um das Leimental als Wirtschafts- und Wohnstandort zu fördern. Als Ergänzung zum Siedlungsraum soll das Regionale Raumkonzept auch Stärken und Schwächen in Bezug auf die Landschaft und ihre Naherholungs- und Tourismuspotenziale darstellen. Das Regionale Raumkonzept Leimental verfolgt somit folgende Ziele:

- > Gegenseitiger Informationsaustausch unter den Gemeinden in Bezug auf ihre Problemstellungen und Entwicklungsabsichten
- Förderung eines gemeinsamen Verständnisses für die Problemstellungen und für eine funktional zusammenhängende Region
- Aufzeigen der heutigen Situation mit Stärken und Schwächen und den daraus abgeleiteten
   Chancen und Risiken für die zukünftige räumliche Entwicklung des Leimentals
- Definition eines konsensfähigen, regionalen Zukunftsbildes, das den Wirtschafts- und Wohnstandort des Leimentals f\u00f6rdert und eine gute Grundlage f\u00fcr die konkreten Siedlungsentwicklungen der einzelnen Gemeinden darstellt
- Erarbeitung der notwendigen Grundlagen im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm 3. Generation und im Hinblick auf ein allfälliges Agglomerationsprogramm 4. Generation

### Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation

Das Regionale Raumkonzept Leimental dient sowohl als fachliche Grundlage für spätere kommunale Planungen als auch für Verkehrsinfrastrukturprojekte auf kommunaler und kantonaler Ebene. Die Herausforderung bei der Erarbeitung des Regionalen Raumkonzepts besteht darin, im Einvernehmen mit den beteiligten Kantonen einen guten Kompromiss zwischen den Gemeinden in Bezug auf allfällige Vorgaben und Massnahmen zu finden. Dadurch soll erreicht werden, dass ein Regionales Raumkonzept erarbeitet werden kann, das von allen beteiligten Gemeinden mitgetragen wird.

Wir sind der Überzeugung, dass die gemeinsame Herangehensweise an die sich stellenden Herausforderungen der einzige Weg ist, um breit akzeptierte Lösungen zu verwirklichen. Dank der Unterstützung durch Agglo Basel konnte die interkommunale Zusammenarbeit im Leimental weiter gefestigt und das Bewusstsein für die Agglomeration verstärkt werden. Die Gemeinden danken Agglo Basel für die professionelle Durchführung des Korridor-Workshops und die fachliche Begleitung für die Initiierung des Regionalen Raumkonzepts Leimental.

Dieter Merz Gemeindepräsident Burg i.L. BL

François Sandoz Gemeindepräsident Bättwil SO

Kanin Kalin

Hannes Hänggi Gemeindepräsident Schönenbuch BL

Hanspeter Ryser Gemeindepräsident Oberwil BL Karin Kälin Gemeindepräsidentin Rodersdorf

Mark Seelig Gemeindepräsident Witterswil SO

Mélanie Krap Gemeindepräsidentin Bottmingen BL

Mike Keller Gemeindepräsident Binningen BL Nicole Nüssli Gemeindepräsidentin Allschwil BL

Peter Burch Gemeindepräsident Biel-Benken BL Reto Wolf Gemeindepräsident Therwil BL Richard Gschwind Gemeindepräsident Hofstetten-Flüh SO

Sibylle Haussener

Gemeindepräsidentin Ettingen BL

# Wie ist der Korridor Leimental organisiert?

Zum Korridorprozess Leimental gehören nachfolgend aufgeführte Gemeinden.

Die Kantone Basel-Landschaft und Solothurn begleiten den Prozess.

Insgesamt leben ca. 81 019 Einwohner und arbeiten 28 818 in den Gemeinden des Korridors Leimental.

Gemeinde	Teilraum	Raumtyp	EW	AP
Allschwil	BL	Innerer Korridor	20 573	10 212
Bättwil	SO	Äusserer Korridor	1199	551
Biel-Benken	BL	Ländlicher Raum	3453	506
Binningen	BL	Innerer Korridor	15 339	6634
Bottmingen	BL	Innerer Korridor	6518	1637
Ettingen	BL	Innerer Korridor	5034	1193
Hofstetten-Flüh	SO	Äusserer Korridor	3171	506
Oberwil	BL	Innerer Korridor	11 139	3553
Rodersdorf	SO	Äusserer Korridor	1336	168
Schönenbuch	BL	Ländlicher Raum	1389	385
Therwil	BL	Innerer Korridor	10 107	3013
Witterswil	SO	Äusserer Korridor	1504	460

EW: Statistisches Amt Kanton Basel-Landschaft, Stand 30.6.2016, Amt für Finanzen / Abteilung Controllerdienst und Statistik Kanton Solothurn, Stand 31.12.2015

AP: Statistisches Amt Kanton Basel-Landschaft, Stand 2013, Amt für Raumplanung Kanton Solothurn, Stand 2016

Am Kick-off-Workshop (September 2014) wurde festgehalten, dass die Verantwortung für die weiteren Arbeiten der Plattform «Leimental+» (BL- und SO-Gemeinden vertreten) übertragen wird. Die Plattform «Leimental+» hat den Auftrag gefasst, zu überprüfen, ob das Thema Raumplanung einer separaten Kommission übertragen wird oder ob das Pflichtenheft der Verkehrskommission Leimental (VKL) erweitert werden soll. In der Zwischenzeit konnte geklärt werden, in welcher Weise die raumplanerischen Fragestellungen und Aufgaben interkommunal – und zwar mit den Solothurner und Basellandschaftlichen Gemeinden – im Leimental angegangen werden können. Die VKL wurde zur Fachkommission Raumplanung und Verkehr VRKL erweitert. Im Pflichtenheft der VRKL wird die Ausgangslage geschildert und die Erweiterung der VKL zur VRKL wie folgt begründet:

- Bis die Regionalisierung mit dem Gemeinderegionengesetz geregelt ist, sind die Kompetenzen der VRKL vor allem orientierender Art. Sie kann aber eigene Vernehmlassungen verfassen.
- Die Gemeindevertreter in der VRKL sind «Abgeordnete» der Gemeinden; aber niemandem unterstellt.

## Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation



Die VRKL verfolgt zwei Zwecke: sie unterstützt die Gemeinderäte und die Plattform «Leimental+» bei gemeindeübergreifenden Planungen in den Fachgebieten Raumplanung und Verkehr und ist Ansprechgremium für alle Fragen und Problemlösungen in den Fachgebieten Raumplanung und Verkehr. Zusammengesetzt ist die Kommission aus Gemeindevertretern, die in ihren Gremien oder in der Gemeindeverwaltung verantwortlich sind für die Fachgebiete Raumplanung und/oder Verkehr. Mindestens ein Vertreter pro Gemeinde muss aus dem Gemeinderat stammen. Als ständige Gäste sind die Kantonsvertreter der Kantone Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn eingeladen.

# 3 Was lief im Korridor Leimental im Rahmen von AP3?

# 3.1 Erfüllung der Anforderungen der Trägerschaft

#### Koordination der Entwicklungsabsichten / Abstimmung Siedlung und Verkehr

Es fand noch keine Koordination statt. Die Entwicklungsabsichten werden im Rahmen des im Frühling 2016 gestarteten Raumkonzeptes Leimental flächendeckend erhoben und koordiniert. Auch alle für die Abstimmung Siedlung und Verkehr relevanten, regionalen Aspekte werden in diesem Prozess geklärt werden können. Auf Kantons- und Agglomerationsebene sind die in AP3 enthaltenen Massnahmen aus dem Korridor Leimental strategisch begründet und können aus den im Agglomerationsprogramm Basel enthaltenen Analysen hergeleitet werden. Sie sind ausserdem auf die im kantonalen Richtplan anvisierte Siedlungsentwicklung abgestimmt.

#### Schwerpunktgebiete

Im Korridor Leimental befindet sich bisher nur ein Schwerpunktgebiet das Schwerpunktgebiet Bachgraben in Allschwil. Die Entwicklungsareale wurden im Rahmen von AP3 durch eine Umfrage von Agglo Basel bei den Gemeinden erhoben. Das Thema Siedlungsentwicklung und damit auch das Thema Schwerpunktgebiete und Entwickungsareale wird im Rahmen der Erarbeitung des Raumkonzeptes Leimental noch detaillierter behandelt. Schwerpunktaebiete und Entwicklungsareale im Leimental, die den Kriterien des Agglomerationsprogrammes Basel (siehe Hauptbericht, Kapitel 9.4) entsprechen, werden im Rahmen der 4. Generation erfasst.

#### Schlüsselmassnahmen

Die zentrale Massnahme für das Leimental ist die Massnahme «Ü32 Expresstram Linie 17». Neben dem Kandertal ist das Leimental der einzige Korridor, der über keine S-Bahn-Anbindung verfügt. Ein leistungsfähiges Tram vor allem für die bevölkerungsreichen Gemeinden des inneren Korridors ist von grosser Bedeutung. Die Leistungsfähigkeit der Tramerschliessung im inneren Korridor des Leimentals wird mit der Massnahme «Ü32 Expresstram Linie 17» deutlich verbessert werden. Das Finden von von Identitätsträgern im Leimental liegt nicht auf der Hand. Ein Merkmal ist jedoch, dass die meisten Leimentaler Gemeinden mit dem Tram erschlossen werden. Das Tram hat somit eine wichtige verbindende Bedeutung. Mit einer Siedlungsentwicklung, die sich am Rückgrat Tram orientiert, kann die identitätsstiftende und verbindende Funktion des Trams gestärkt werden. Die Siedlungsentwicklung ist zur Förderung der raumstrukturierenden, identitätsstiftenden Wirkung auf die Tramachse auszurichten und um möglichst ein grosser Modal-Split-Effekt zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs zu erreichen.

# 3.2 Workshops

# KICK-OFF WORKSHOP ZIELE

Information über den Stand der Arbeiten AP3; gemeinsame Themenschwerpunkte festlegen; weiteres Vorgehen und Organisation gemeinsam bestimmen.

## 3. JULI 2014 RESULTATE

Für die Gemeinden des Leimentals hat die Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil (ELBA) zum Zeitpunkt des Workshops eine grosse Bedeutung. Die darin enthaltenen Projekte sollen sorgfältig überprüft und ggf. weiterverfolgt werden. Ausserdem werden Bike-and-Ride und die Parkplatzbewirtschaftung als wichtige gemeinsame Themenschwerpunkte betrachtet. Ein gemeinsamer Abstimmungsbedarf wird aus nachfolgenden Gründen auch in der Raumplanung und Siedlungsentwicklung gesehen:

- Allgemeiner Informationsaustausch
- Erstellen einer gemeinsamen Übersicht über geplante Entwicklungen von Gewerbegebieten. Daraus können gemeinsame Aktivitäten abgeleitet werden
- Neben den Gewerbegebieten interessieren auch die geplanten Ziele bzgl. Bevölkerungsentwicklung in der Region
- Raumkonzept
- Demografische Entwicklung, insbesondere in Bezug auf die Versorgung von älteren Personen

Die Organisationweise wurde am Kick-off-Workshop ebenfalls diskutiert (siehe dazu Kapitel 2).

In der Folge fanden keine von AggloBasel organisierten Workshops mehr statt. Das Ziel, ein Raumkonzept zu erarbeiten, wurde danach von der Verkehrs- und Raumplanungskommission (VRKL) verfolgt. Im 4. Quartal 2015 wurde die Erarbeitung eines Raumkonzeptes beschlossen, und die Ausschreibung und das Pflichtenheft wurden erstellt. Weitere Informationen zum Raumkonzept sind in Kapitel 5 aufgeführt.

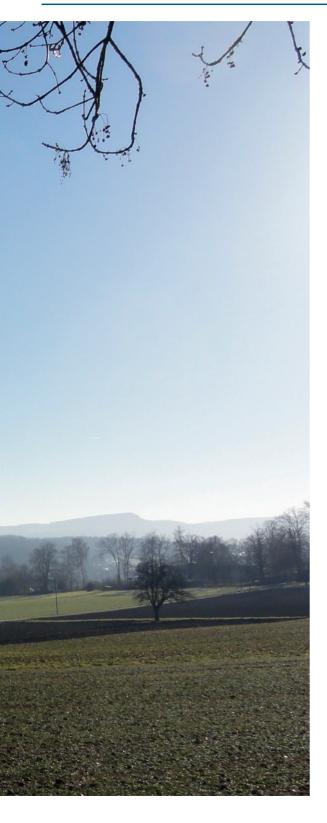
**AGGLO** BASEL



AGGLO BASEL

# 4 Porträt des Korridors Leimental

## 4.1 Beschrieb des Korridors Leimental



Das Leimental ist landschaftlich-funktional heterogen. Zum agglomerationsgeprägten Nordteil steht der landschaftlich weit offene Süd- und Südwestteil im klaren Kontrast. Landwirtschaft prägt ausserhalb der Siedlungen kulissenhaft das Bild.

Der vordere, agglomerationsgeprägte Teil (Allschwil, Binningen, Bottmingen, Oberwil, Therwil) des Leimentals wird in der Verdichtungsstudie Baselland als «verdichtetes Siedlungsband» bezeichnet. Dieses Siedlungsband entlang dem Birsia ist mit dem öffentlichen Verkehr sehr gut erschlossen und weitgehend eben. Der zusammengewachsene Siedlungsraum weist heute kaum rhythmisierende Raumstrukturen auf, und die Orientierung innerhalb der Siedlungen ist teilweise schwierig. An den Rändern des Siedlungsbandes resp. an den Hängen sind attraktive Wohnlagen für Einfamilienhäuser vorzufinden.

Im Übergang zur offenen Landschaft besteht zwischen Therwil und Ettingen erstmals ein raumwirksamer und strukturierender Siedlungstrenngürtel.

In westlicher Richtung von Ettingen befinden sich die Solothurner Gemeinden Witterswil. Bättwil. Hofstetten-Flüh und Rodersdorf, die an der Tramlinie liegen (nur der Ortsteil Hofstetten liegt erhöht und hat keine Tramanbindung), und noch intakte, lesbare Dorfstrukturen mit teilweise sehr attraktiven Ortszentren aufweisen. Rodersdorf und Metzerlen-Mariastein besitzen Ortsbilder von nationaler Bedeutung und sind im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) aufgeführt. Die Ortsbilder von Bättwil, Hofstetten-Flüh und Witterswil sind von regionaler Bedeutung. Einzig Metzerlen-Mariastein, Biel-Benken, der Ortsteil Hofstetten und Schönenbuch sind nicht mit dem Tram erschlossen. Mariastein weist mit dem Benediktinerkloster einen wichtigen touristischen Anziehungsort auf.

## 4.2 Stärken / Schwächen und Chancen / Risiken

Im Rahmen des Raumkonzeptes Leimental wird eine SWOT-Analyse erstellt. Hierzu werden die wichtigen bestehenden Planungsgrundlagen studiert. Um ein möglichst vollständiges und abgerundetes Bild zu erhalten, wird ausserdem mit jeder Gemeinde ein Interview durchgeführt.

# 4.3 Herausforderungen

Die Herausforderungen werden sich aus der SWOT-Analyse und dem Zielbild des Raumkonzeptes Leimental ausführlich herleiten lassen. In der Offerte der für das Raumkonzept Leimental auserkorenen Bürogemeinschaft wurden die bereits bekannten (u. a. aus den Analysen der Entwicklungsplanung Leimental Birseck Allschwil (ELBA) inhaltlichen Herausforderungen aufgeführt. Das Verständnis der Herausforderungen des Leimentals ist zentral für die im AP3 eingereichten Projekte. Es handelt sich um folgende Herausforderungen:

- Siedlungsentwicklung nach innen: Das Leimental weist zusammen mit dem Laufental und dem Pays de Saint-Louis die grösste Bevölkerungsdynamik der Agglomeration Basel auf. Gegenüber diesen zwei Regionen sind die Wachstumsunterschiede zwischen den Gemeinden des Leimentals etwas geringer, was positiv ist. Unterschiedlich verteilt sind jedoch die Bauzonenreserven. In den städtischen Gemeinden sind die unüberbauten Reserven praktisch ausgeschöpft. Basis für eine erfolgreiche Innenentwicklung sind Siedlungs- und Freiraumgestaltungskonzepte, die nicht nur Entwicklungsschwerpunkte und geeignete Verdichtungsgebiete definieren, sondern auch die notwendigen Freiräume sichern. Die Gemeinden des äusseren Korridors weisen tiefere Überbauungsgrade auf.
- Ausgewogenheit zwischen Arbeitsplätzen und Bevölkerung: Im Gegensatz zur Bevölkerungsentwicklung ist die Arbeitsplätzentwicklung deutlich weniger ausgewogen. Die Gemeinden des äusseren Korridors weisen negative Entwicklungen auf. Eine weitere Konzentration von Arbeitsplätzen in stadtnahen Gebieten ist absehbar (Bachgraben, Letten). Die Sicherstellung von Arbeitsplätzen der lokalen Versorgung, Dienstleistungen und Gewerbe auch in den äusseren Gemeinden ist wichtig.

- Hohe Verkehrsnachfrage: Folge des strukturellen Wachstums ist eine überdurchschnittliche Verkehrsnachfrage. Anders als im Laufental oder Ergolztal bestehen dabei im Leimental neben radialen auch viele tangentiale, weniger gut mit dem ÖV abgedeckte Verkehrsbeziehungen. Zudem gibt es im Leimental kein Bahnangebot und die grenzüberschreitenden ÖV-Angebote nach Frankreich sind schlecht bis nicht vorhanden. Die Probleme sind weitestgehend bekannt und im Rahmen der ELBA-Planungen aufgearbeitet. Die Umsetzung gilt es im Rahmen des Raumkonzeptes weiter zu präzisieren.
- Naherholung, Grün- und Freiraumgestaltung: Die hohe Standortgunst des Leimentals ist wesentlich auf die Kombination von Stadtnähe (mit vielseitigen Arbeitsplatz- und Kulturangeboten) und attraktiven Naherholungsgebieten zurückzuführen. Deren Nutzungsintensität nimmt stetig zu. Diesbezüglich ist die Grenzlage zum weniger dicht besiedelten Elsass eine besondere Qualität des Leimentals. Die Abstimmung zwischen (nachhaltiger) Kulturlandschaftspflege, Freizeitnutzung und Siedlungsbegrenzung ist bedeutender denn je. In den Richtplänen verankerte Grünraumzäsuren sind unter Druck (z. B. zwischen Ettingen und Therwil). Gleichzeitig sollten Überbauungsprojekte hohen siedlungsökologischen Kriterien genügen.
- Räumliche und funktionale Gesamtstruktur: Das regionale Raumkonzept hat auch Aussagen darüber zu machen, wie das Leimental als «Gesamtorganismus» funktioniert. Welches sind zu stärkende Zentren mit Versorgungsfunktion? Welches zu schützende Ortsidentitäten? Welche räumlichen Bezüge, z. B. Querbezüge, sind zu stärken?

# 5 Kurzpräsentation der angestossenen Projekte und Studien

Neben der mandatierten Bürogemeinschaft und dem angestellten Moderator, ist die Projektorganisation wie folgt aufgebaut:

- Oberste/erste Instanz: Gemeinderäte der beteiligten, angeschlossenen Gemeinden, die 1 bis 3 Vertreter in die zweite Instanz schicken. Die Erste Instanz hat Entscheidungskompetenz.
- > Zweite Instanz: Verkehrs- und Raumplanungskommission, die die Mitglieder des Ausschusses festlegt. Als Gäste werden Vertretende der Kantone BL, SO und von Agglo Basel jeweils zur zweiten und dritten Instanz eingeladen. Die zweite Instanz kann keine abschliessenden Entscheidungen treffen.
- Dritte Instanz: Ausschuss, der den Erarbeitungsprozess intensiv begleitet.

Das Raumkonzept Leimental startete im Frühjahr 2016 – Resultate liegen daher noch keine vor. Zum Prozessdesign können allerdings einige Erläuterungen gemacht werden. Im 4. Quartal 2015 hat sich der Ausschuss im Rahmen der Vorbereitung der Ausschreibungsunterlagen intensiv mit den angestrebten Inhalten und dem Erarbeitungsprozess des Raumkonzeptes auseinandergesetzt. Erfahrungen aus anderen Korridoren konnten dabei berücksichtigt werden.

Was den Einbezug der Instanzen betrifft, so werden inhaltlich vertiefte Diskussionen in den Ausschusssitzungen und in zwei Workshops mit der Verkehrs- und Raumplanungskommission stattfinden. Es ist vorgesehen, dass die Gemeinderäte auf den Abschlussapéro der Workshops eingeladen und im informellen Rahmen über die Projektfortschritte orientiert werden.

Im Erarbeitungsprozess sind wichtige Entscheidungsmomente eingebaut. So wird nach der Analysephase ein Zwischenbericht zu Händen der Gemeinderäte erstellt. Dieser muss genehmigt werden, und die nächsten Schritte müssen ausgelöst werden. In der Phase «Lösungsstrategien» findet zuerst im Rahmen eines Workshops mit der Ver-

Im Rahmen eines zweiten Workshops ist eine gemeindeübergreifende, politische Abstimmung vorgesehen.

kehrs- und Raumplanungskommission eine fachliche Abstimmung statt.

Die Workshops werden jeweils von einem neutralen Moderator, der nicht Teil der Bürogemeinschaft ist, durchgeführt. So wird sichergestellt, dass am Ende des Erarbeitungsprozesses möglichst breit abgestützte Resultate vorliegen und die Bürogemeinschaft nicht gleichzeitig für die Konsensfindung und die Vertretung der fachlichen Sicht zuständig ist.

Auch dem Einbezug der Bevölkerung wird eine hohe Bedeutung beigemessen. Damit kann die Grundanforderung des Agglomerationsprogrammes auf einer sinnvollen Ebene erfüllt werden. Für Kommunikation, Information und Mitwirkung der Bevölkerung wurde ein spezielles Budget reserviert.

# 6 Stand Abstimmung Siedlung und Verkehr im AP3

Nachfolgende Tabellen und Abbildung zeigen die Schwerpunktgebiete und die Verkehrsmassnahmen – die im Leimental geplant sind auf. Ausserdem sind die wichtigen Landschaftsmassnahmen aufgeführt.

#### SIEDLUNGSMASSNAHMEN

Nr.	Schwerpunktgebiet	Nr. Areal	Areal
S9	Bachgraben - Allschwil	S9.1	Arbeitsplatzgebiet Bachgraben

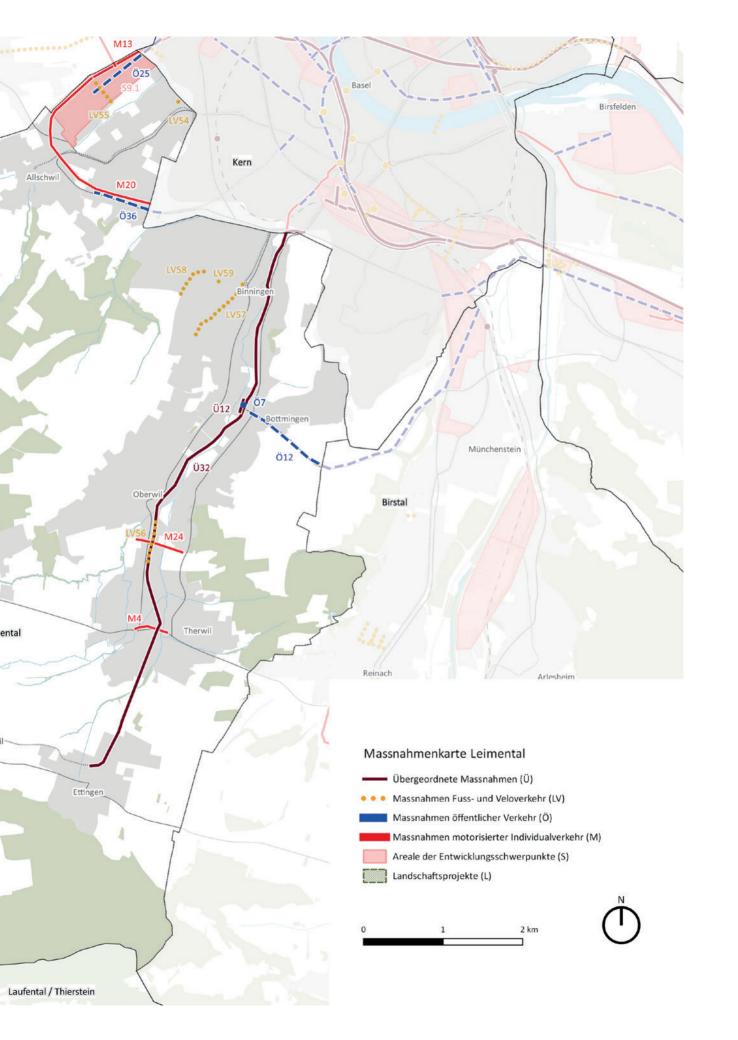
### ÜBERGEORDNETE MASSNAHMEN (VERKEHR)

Nummer	Projektname	Horizont
Ü12	Wendeschlaufe Bottmingen	А
Ü32	Expresstram Linie 17	В

## AGGLO MASSNAHMEN (VERKEHR)

Nummer	Projektname	Horizont
Ö7	Bushof Bottmingen	А
M4	Therwil, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	А
LV54	Allschwil: Umgestaltung Lindenplatz	А
LV55	Allschwil: Neuer Fuss- und Veloweg Allschwil - Parc des Carrières	А
LV56	Oberwil: Fusswegverbindung entlang BLT	А
LV57	Binningen: Benkenstrasse	А
LV58	Binningen: Neubadrain / Leimgrubenweg	А
Ö25	ÖV-Korridor Bachgraben	В
M13	Zubringer Bachgraben - Nordtangente	В
LV59	Binningen: Verbindung Paradiesstrasse - Weinbergstrasse	В
Ö36	Tram Allschwil-Letten (Neuweilerstrasse – Paradies – Letten)	С
M20	Tunnel Allschwil	С
M24	Oberwil, Langmattstrasse	С





Die abgebildeten Verkehrs- und Landschaftsmassnahmen sind in nachfolgender Tabelle den Siedlungsarealen der Schwerpunktegebiete zugeordnet.

#### **SCHWERPUNKTGEBIET**

Nr.	Schwerpunktgebiet	Nr. Areal	Areal	Nr.	Projekt
	Bachgraben- Allschwil		Arbeitsplatz- gebiet Bachgraben	L6	Kiesgruben 2.0
				Ü21	Stauraumbewirtschaftung A35 (FR/CH)
				Ö15	Basel: Verkehrs- und Gestaltungsprojekt Burg- felderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt
				Ö25	ÖV-Korridor Bachgraben
S9				M13	Zubringer Bachgraben - Nordtangente
		S9.1		M14	Contournement Est Hésingue-Hégenheim
				M20	Tunnel Allschwil
				LV5	Basel: Fuss- und Veloerschliessung an Parc des Carrières (Bachgraben - Rue de Bâle)
				LV55	Allschwil: Neuer Fuss- und Veloweg Allschwil - Parc des Carrières
				LV64	CA3F: Liaison douce Hégenheim, Parc des Carrières, Saint-Louis Bourgfelden
				S-Bahn	Taktverbesserung, neue Durchbindungen und Haltestelle (Ü29)

Bestandteil von AP3 ist eine zentrale, grosse Teile (vor allem Bevölkerungsteile) betreffende Massnahme: das Expresstram Linie 17 (Ü32). Die Bedeutung dieser Massnahme wurde bereits in Kapitel 3.1 erläutert. Neben der Verbesserung des Angebots durch die Einführung einer Express-Linie wird die Tramerschliessung im Leimental durch die Wendeschlaufe Bottmingen (Ü12) zusätzlich aufgewertet, denn die betriebliche Flexibilität wird durch dieses Projekt verbessert. Auch aufgrund der strukturbedingten hohen Verkehrsnachfrage (siehe Kapitel 4.3) hat die Stärkung des Trams für das Leimental eine grosse Bedeutung - das Verkehrsaufkommen im Leimental soll möglichst durch einen gut ausgebauten öffentlichen Verkehr und ein attraktives Fuss- und Velonetz bewältigt werden können. Mit der zunehmenden Siedlungsentwicklung nach innen braucht es aber auch im Bereich MIV Massnahmen z. B. zur Erhöhung der Siedlungsverträglichkeit von Hauptstrassen, vor allem in den Ortszentren - hierfür ist in AP3 eine Massnahme vorgesehen (siehe unten). Ausserdem sind punktuell Massnahmen zur Kapazitätssteigerung des Strassennetzes, insbesondere zur effizienten, direkten Leitung des Verkehrs auf das Hochleistungsstrassennetz nötig.

Im Bereich ÖV sollen 3 Massnahmen den öffentlichen Verkehr im dicht besiedelten inneren Korridor des Leimentals optimieren: Der Bushof in Bottmingen (Ö7), das Tram Allschwil – Letten (Ö36) und der ÖV-Korridor Bachgraben (Ö25). Die Haltestelle Bottmingen Station ist eine wichtige ÖV-Drehscheibe, sie wird von zwei Tramlinien (10/17) und vier regionalen Buslinien bedient (34/37/47/60). Hier findet eine wichtige Verknüpfung statt zwischen dem radialen ÖV-Rückgrat des

inneren Korridors Leimental mit wichtigen Querachsen ins Birs- und weiter ins Hochrheintal. Im Rahmen der Ausgestaltung der heutigen Haltestelle zu einem Bushof werden die Abläufe optimiert (Fahrplanstabilität, Verkehrssicherheit), die Anforderungen des BehiG erfüllt, und es soll eine siedlungsverträgliche Ausgestaltung der Hauptverkehrsstrasse geprüft werden. Die Weiterführung der Tramlinie 8 (Ü36) über die Kantonsgrenze (BS/BL) nach Allschwill sorgt für eine zweckmässige Erschliessung des Lettenquartiers - ein Umstrukturierungsgebiet mit vielen Wohnungen, Arbeitsplätzen und besucherintensiven Einrichtungen. Der ÖV-Knoten Letten, der von mehreren Buslinien bedient wird, kann zudem gestärkt werden - und Allschwill als einwohnerstärkste Gemeinde des Kantons Basellandschaft mit der Tram direkt an den Bahnhof SBB angeschlossen werden. Der ÖV-Korridor Bachgraben ist eine zwingend notwendige Massnahme zur besseren Erschliessung des Siedlungsschwerpunktes Bachgraben-Allschwil (S9), in dem gemäss geltender Nutzungsplanung arbeitsplatz- und wertschöpfungsintensive Gewerbenutzungen vorgesehen sind. Bereits heute sind dort international tätige Firmen mit über 4000 Arbeitsplätzen unter anderem aus dem Life-Sience Bereich ansässig. Mit dem Base-Link-Areal stehen noch grosse Flächen für die weitere Entwicklung zur Verfügung (7,5 ha). Mit dem ÖV-Korridor wird das Schwerpunktgebiet Allschwil - Bachgraben an den Bahnhof St. Johann angebunden, und damit auch die Schnittstelle zu der S-Bahn hergestellt. Für die Zupendler aus Frankreich führt die Massnahme zu einer erheblichen Verbesserung des ÖV-Angebots und die Bedeutung des ÖV-Korridors wird mit dem Projekt «Neubaustrecke Basel SBB - Basel St. Johann / - Basel Bad Bahnhof (Herzstück)» noch weiter steigen.

Nicht nur die ÖV-, sondern auch die MIV-Erschliessung muss im Zusammenhang mit der weiteren Entwicklung des Schwerpunktgebiets Allschwil – Bachgraben verbessert werden. Das bisher einzig über den Hegenheimermattenweg erschlossene Gebiet soll mit einem Zubringer direkt an das übergeordnete Strassennetz – an die Nordtangente – angebunden werden (M13 Zubringer Bachgraben – Nordtangente). Die mit der Entwicklung des Schwerpunktgebietes Allschwil – Bachgraben einhergehende erhöhte MIV-Nachfrage kann so verträglich und zuverlässig abgewickelt werden. Dies ist für die Standortgunst der im Bachgraben-Gebiet angesiedelten Unternehmen wie dem «Switzerland Innovation Park» Nordwestschweiz von grosser Bedeutung. Es wird von einer mehrheitlichen Tunnelführung ausgegangen.

Durch die Entlastung der bisherigen MIV-Erschliessungsachse des Schwerpunktgebietes Allschwil – Bachgraben werden Spielräume für den Fuss- und Veloverkehr und auch die städtebauliche Neuordnung des Siedlungsgebiets geschaffen. Solche Effekte sind im inneren Korridor, wo die unüberbauten Reserven praktisch ausgeschöpft sind, sehr wichtig, verkehrliche Aufwertungsmassnahmen wirken hier als Motoren für qualitätsvolle Verdichtungsprojekte. Mit der Massnahme M20 Tunnel Allschwil soll der Zubringer Bachgraben – Nordtangente später zu einer Umfahrung Allschwil ergänzt werden. Auch hier wird davon ausgegangen, dass die Umfahrung grossmehrheitlich unterirdisch zu liegen kommt. Die vollständige Umfahrung wird das Siedlungsgebiet Allschwil verkehrlich stark entlasten und bietet eine grosse Chance sowohl für die Aufwertung des überlasteten Ortskerns, der als Ortsbild von nationaler Bedeutung geführt wird, als auch für die Verdichtung der Wohngebiete. Auch für den Fuss- und Veloverkehr ergeben sich Potenziale.

Mit der Massnahme Therwil, Umgestaltung Ortsdurchfahrt (M4) wird ein wichtiger Kantonsstrassenabschnitt aufgewertet, die Verkehrssicherheit erhöht und der

Verkehrsablauf auf der Strasse sichergestellt. Mit einem prognostizierten DTV von 13 000 bis 15 000 Fahrzeugen und dem hohen Passantenaufkommen aufgrund der publikumsintensiven Erdgeschossnutzungen entlang des Strassenabschnittes ist das Ergreifen dieser Massnahmen notwendig. Die Strassenraumgestaltung kann auf die ortbauliche Situation abgestimmt und Querungsstellen für den Fuss- und Radverkehr können verbessert werden. Mit der Massnahme M24 Oberwil, Langmattstrasse soll langfristig eine Verbindung zwischen zwei Achsen (Kantonsstrassen) erstellt werden. Damit kann das Arbeitsgebiet Mühlematt mit den Grossverteilern direkt an die Kantonsstrasse angebunden werden. Ebenso kann Therwil vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die Nutzung der bereits bestehenden Unterführung führt zur Minderung der Auslastung bestehender niveaugleicher Übergänge. Diese Massnahme dient also einerseits der Ortsdurchfahrtsberuhigung tangential in Richtung Birstal und andererseits dem direkten Anschluss einer wichtigen Arbeitszone in Oberwil und der Entflechtung der Verkehrsträger.

Schliesslich sind im Leimental sechs Fuss- und Velomassnahmen in drei Gemeinden des inneren Korridors (Allschwil, Binningen, Oberwil) geplant, die entweder Abschnitte des bestehenden Velonetzes aufwerten oder wichtige Netzergänzungen darstellen.

# 7 Ausblick

Die organisatorischen Zuständigkeiten konnten im Zeitraum der 3. Generation des Agglomerationsprogrammes Basel geklärt werden. Mit der Erweiterung der Verkehrskommission Leimental (VKL) zur Verkehrs- und Raumplanungskommission (VRKL) verfügen die Leimentaler Gemeinden über ein interkantonales Gefäss für die Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Landschaft.

Die Zusammenarbeit soll in Zukunft in den Bereichen Siedlung und Verkehr auf verschiedenen Ebenen weiter gestärkt werden. Zentrales, regionales Projekt ist das Raumkonzept Leimental, das von einem Ausschuss der VRKL intensiv begleitet wird. Der Erarbeitungsprozess des Raumkonzeptes wird die Zusammenarbeit stärken. Das Verständnis für die regionalen Herausforderungen, aber auch die jeweiligen gemeindespezifischen Problemlagen und Anliegen können gefördert werden. Somit wird auch eine Stärkung des Zusammenhalts unter den Leimentaler Gemeinden erreicht werden. Des Weiteren können die Leimentaler Gemeinden die regionale Zusammenarbeit nutzen, um gemeinsame Stellungnahme z. B. zu kantonalen Vorlagen zu verfassen, und damit der Region eine Stimme geben.

Auch die projektorientierte, interkommunale Zusammenarbeit soll im Leimental weiterwachsen. Im Leimental gibt es bereits verschiedene interkommunale, teils länderübergreifende Projekte. Die Solothurner Gemeinden Bättwil, Hofstetten-Flüh und Rodersdorf planen mit der französischen Gemeinde Leymen einen grenzüberschreitenden Radweg entlang der BLT Tramlinie 10, der das Dreilandradnetz ergänzen wird. Oberwil und Therwil haben für das Gewerbegebiet Mühlematt, das sich über beide Gemeinden erstreckt, gemeinsam eine grenzüberschreitende Mutation des Zonenplans in den jeweiligen Gemeinden durchgeführt. Die Gemeinde Biel-Benken hat ihrerseits eine durchgehende Fuss-, Wander-, Velo- und Feldwegverbindung ab Biel-Benken über La Maison Rouge nach Leymen erstellt, die in den kommenden Jahren nach Rodersdorf weitergeführt werden soll.

Geschäftsstelle Agglo Basel Emma-Herwegh-Platz 2a CH-4410 Liestal

Tel.: +41 61 926 90 50 Fax: +41 61 921 12 46

info@agglobasel.org www.agglobasel.org