

Verkehrs- und Raumplanungskommission Leimental

Regionales Raumkonzept Leimental 2035

Analyse, Konzept und Massnahmen

Schlussbericht

8. August 2018



Regionales Raumkonzept Leimental 2035

Analyse, Konzept und Massnahmen

Schlussbericht

8. August 2018

Raumkonzept_Leimental_Schlussbericht_180808.docx

Auftraggeber

Verkehrs- und Raumplanungskommission Leimental

Projektleitung

Ausschuss Raumkonzept Leimental

Autorinnen und Autoren

Roman Frick, Mirjam Strahm, Sander Kool (INFRAS)

Rainer Klostermann, Zuzana Ondruskova (F&K)

Christoph Loetscher (STUDIO BLB)

Projektausschuss

Christian Pestalozzi (Präsident VKRL, Gemeinderat Oberwil)

Lisa Euler (Projektleiterin Hochbau Allschwil)

Jürgen Johner (Hauptabteilungsleiter Hochbau Allschwil)

Manfred Erb (Vertreter Gemeinderat Bättwil)

Roland Schacher (Abteilungsleiter Hochbau und Ortsplanung Binningen)

Ronald Plattner (Leiter Bauabteilung Ettingen)

Felix Keller (Leiter Abteilung Bau Oberwil)

Walter Keller (Kantonsplanung BL)

Lionel Leuenberger (Kantonsplanung SO)

Jessica Fässler (Geschäftsstelle Agglo Basel)

Moderation

Rolf Signer (Scholl + Signer)

Inhalt

Zusammenfassung	4
1. Einleitung und Auftragsverständnis	7
2. Rahmenbedingungen und Ausgangslage	9
2.1. Kantonale Planungen	9
2.2. Regionale Planungen	15
2.3. Kommunale Planungen	17
3. Analyse	21
3.1. Bevölkerung und Wirtschaft	21
3.2. Siedlung	31
3.3. Landschaft	41
3.4. Verkehr	45
3.5. Überkommunale Zusammenarbeit	56
3.6. Fazit: Stärken und Schwächen	57
4. Entwicklungsvarianten	59
4.1. Übergeordnete Trends	59
4.2. Thesen und Varianten zur räumlichen Entwicklung	61
5. Ziel der zukünftigen Entwicklung	68
5.1. Strategische Leitsätze	68
5.2. Zukünftige Bevölkerungsentwicklung	71
6. Raumkonzept	76
6.1. Konzeptschema	76
6.2. Teilkonzept Siedlung	78
6.3. Teilkonzept Landschaft	80
6.4. Teilkonzepte Verkehr	85
6.5. Gesamtkonzept	91
7. Massnahmen und Entwicklungsschwerpunkte (Lupen)	93

7.1.	Massnahmenüberblick _____	93
7.2.	Siedlung _____	95
7.3.	Landschaft _____	108
7.4.	Verkehr _____	111
7.5.	Zusammenarbeit und Kommunikation _____	113
8.	Umsetzung Raumkonzept und Organisation _____	115
Annex	_____	116
A1.	Faktenblätter _____	117
A2.	Vertiefende Informationen zur Analyse _____	130
A3.	Berechnung der Einwohner- und Arbeitsplatzpotenziale _____	135
A4.	Beispielhafte Kapazitätsberechnung _____	136
Abbildungsverzeichnis	_____	137
Tabellenverzeichnis	_____	139
Glossar	_____	140
Literatur	_____	141

Zusammenfassung

Die Region Leimental ist gemäss kantonalem Raumkonzept Basel-Landschaft ein funktionaler Handlungsraum. Der vor vier Jahren initiierte Korridorprozess des Agglomerationsprogramms Basel verfolgt ebenfalls eine stärkere Abstimmung von Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung. Das vorliegende regionale Raumkonzept Leimental konkretisiert die Ziele, Strategien und Massnahmen bis ca. 2035. Es dient als strategische Grundlage für eine bessere Abstimmung der Entwicklungen der Leimentaler Gemeinden. Die zahlreichen Chancen, die mit der Standortgunst der Region verbunden sind, sollen besser genutzt und die zukünftigen Herausforderungen im Spannungsfeld von Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung koordiniert angegangen werden.

Die Erarbeitung des Raumkonzeptes wurde durch einen Ausschuss der Verkehrs- und Raumplanungskommission Leimental sowie Kantons- und AgglovertreterInnen fachlich begleitet. Anlässlich von drei grösseren Workshops wurden die Zwischenergebnisse mit den GemeindevertreterInnen diskutiert und weiter entwickelt. Die vorliegende Version dient als Grundlage für die Vernehmlassung.

Der Bearbeitungsperimeter des Regionalen Raumkonzepts Leimental umfasst die Gemeinden Allschwil (BL), Bättwil (SO), Biel-Benken (BL), Binningen (BL), Bottmingen (BL), Burg (BL), Ettingen (BL), Hofstetten-Flüh (SO), Oberwil (BL), Rodersdorf (SO), Schönenbuch (BL), Therwil (BL) und Witterswil (SO). Da die Region eng verknüpft ist mit den umliegenden Gemeinden, insbesondere Basel, Neuwiller, Leymen, Metzleren-Mariastein, werden auch diese bei den Überlegungen mit einbezogen (Betrachtungsperimeter).

Das Raumkonzept beginnt mit einer ausführlichen Analyse von Stärken und Schwächen. Das Leimental bietet sehr attraktives Wohnen in grüner Umgebung bei gleichzeitig grosser Stadtnähe und höchst vielseitigen Arbeitsplatzangeboten. Die Landschaftsräume haben unterschiedliche Charakteristiken und sind von hoher Qualität. Hinzu kommt die Grenzlage zum Ausland mit vielseitigen sozioökonomischen (Einkaufen, Arbeiten usw.) und soziokulturellen Austauschmöglichkeiten. Das ÖV-Angebot ist insgesamt sehr gut, das Manko einer fehlenden S-Bahn in diesem Korridor wird durch eine hohe Taktdichte kompensiert, was Raum für Innenentwicklungen mit sich bringt und in dieser Angebotsdichte für den ländlichen Charakter der Gemeinden des hinteren Leimentals speziell ist. Auch das Velonetz ist über weite Teile sehr gut ausgebaut und die topografischen Voraussetzungen sind gut (im Zuge der E-Bike Entwicklung auch auf den tangentialen Verbindungen). Attraktives Wohnen, Grenzlage und Arbeitsplatzangebot bringen auch die Kehrseite mit sich, die hohe Verkehrsbelastung im Leimental. Die Situation wird dadurch verschärft, dass das Leimental über keine Hochleistungsstrassen verfügt, auf

welche der Verkehr gelenkt werden könnte. Eine zweite Schwäche liegt in der fehlenden städtebaulichen Akzentsetzung in den Entwicklungsräumen des vorderen Leimentals sowie den Ortszentren.

Auf Basis der Analyse wurden Entwicklungsvarianten erarbeitet und Ziele der räumlichen Entwicklung festgelegt. Das Raumkonzept formuliert fünf strategische Leitsätze mit entsprechenden Handlungsfeldern:



Das Raumkonzept definiert ein Zielszenario des Bevölkerung- und Arbeitsplatzwachstums. Es ist zu erwarten, dass das Leimental auch in Zukunft wachsen wird. Das Wachstum soll jedoch weitestgehend innerhalb der bestehenden Siedlungsflächen erfolgen. Aus Sicht der Region ist bis ins Jahr 2035 ein Bevölkerungswachstum um 9'000 bis 11'500 Einwohner auf ca. 91'000 bis 93'000 aufgrund der Kapazitäten möglich. Diesem Wachstum stehen die Gemeinden positiv gegenüber und verstehen es als Chance, um die Region noch lebenswerter zu gestalten. Bei den Beschäftigten ist eine Zunahme von 7'500 bis 8'000 Vollzeitäquivalenten auf ca. 30'000 bis 31'000 Vollzeitäquivalente erstrebenswert. Dieses Wachstum wird in den Gemeinden der inneren Korridore deutlich höher sein als in den weiteren Gemeinden. Hauptgrund dafür ist, dass mit dem kantonalen Entwicklungsschwerpunkt Bachgraben in Allschwil sehr grosse Kapazitäten zur Verfügung stehen.

Auf dem Hintergrund der Situationsanalyse, den Entwicklungsvarianten und den Zielen wurde das eigentliche Raumkonzept erarbeitet. In einem Konzeptschema werden zunächst die

Hauptstossrichtungen zusammengefasst. Anschliessend werden in Teilkonzepten die Leitideen räumlich detaillierter verortet, nach den drei Themenfeldern Siedlung, Landschaft und Verkehr.

Unter Berücksichtigung der bestehenden Qualitäten und Potenziale wird eine Differenzierung der Siedlungsentwicklung in der «Bandstadt» und den ländlichen Dörfern angestrebt. Die Zentren Binningen, Oberwil und Therwil sollen in ihrer Zentrumsfunktion gestärkt werden. In Allschwil sind drei Entwicklungsachsen zu unterscheiden. In den ländlichen Gemeinden des hinteren Leimentals soll eine konsequente Innenentwicklung unter Erhalt der Grünraumqualitäten stattfinden. Die Ortskerne sollen in ihrer Identität gestärkt und möglichst belebt werden. Kleinere Entwicklungsgebiete sind vorgesehen: Das Gewerbegebiet Bättwil am Bahnhof Flüh soll umgenutzt und verdichtet werden. Ausserdem sind drei kleinere Zentrumsgebiete an den an der «Leimentalbahn» gelegenen Gemeinden Bättwil, Witterswil und Ettingen vorgesehen. Im Raumkonzept werden zu vier unterschiedlichen Verdichtungsschwerpunkten mögliche «Lu-pen» der städtebaulichen Entwicklung illustriert.

In der letzten Arbeitsphase wurden die Massnahmenschwerpunkte nach den vier Themenfeldern gemäss Zielsystem erarbeitet. Dabei wird neben zeitlichen Prioritäten zwischen Massnahmen unterschieden, welche idealerweise gesamtreional und Massnahmen die im Verbund einzelner Gemeinden umgesetzt werden. Bei vielen Massnahmen wird zudem eine aktive Beteiligung der Kantone erwartet. Auch wenn die Massnahmen nach Bereichen gruppiert werden, ist die Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen entscheidend.

Das Schlusskapitel macht Hinweise zur Umsetzung des Raumkonzepts und möglichen Organisationsformen der zukünftigen regionalen Zusammenarbeit.

1. Einleitung und Auftragsverständnis

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms (AP) Basel wurden sogenannte Korridorprozesse zur verstärkten überkommunalen Zusammenarbeit lanciert. Ähnliches wird mit den im neuen Raumkonzept Basel-Landschaft definierten funktionalen Handlungsräumen angestrebt. Das Leimental bildet in beiden Fällen einen Handlungsraum. Ein eigenes Regionales Raumkonzept soll als strategische Grundlage für die verschiedenen übergeordneten Planungsprozesse und für eine bessere Abstimmung der Entwicklungen der Leimentaler Gemeinden dienen.

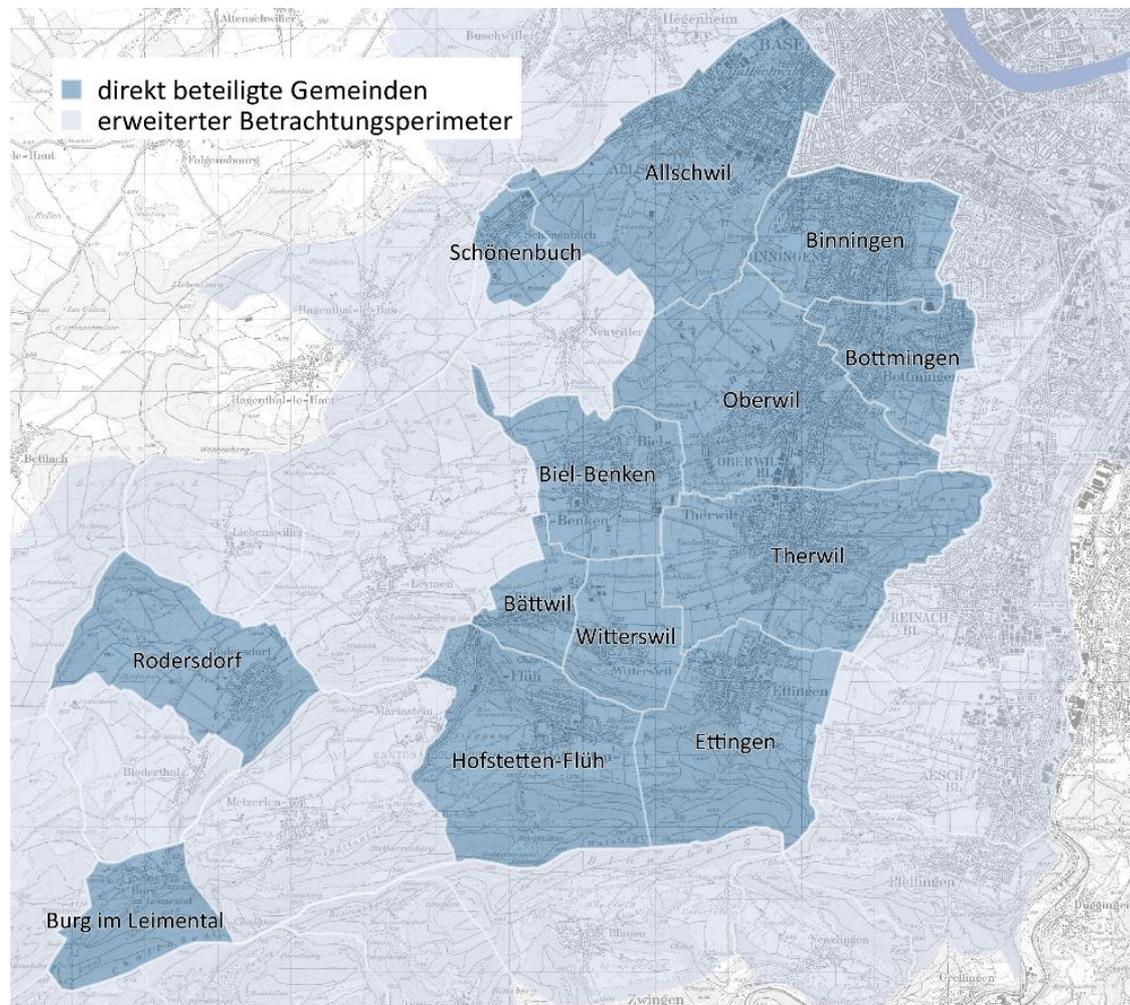
Die Aufgabenstellung ist thematisch breit, fokussiert aber auf die drei Bereiche Siedlung, Landschaft und Verkehr. Die Frage, wie die regionale Zusammenarbeit in Zukunft gestaltet werden soll, ist ein weiteres zentrales Element. Eine gemeinsame Vorstellung über die zukünftige Entwicklung ist nicht zuletzt deshalb wichtig, weil das Leimental zusammen mit dem Pays de Saint-Louis die grösste Bevölkerungsdynamik in der Agglomeration Basel aufweist. Wegen der Grenzlage und der fehlenden Bahnerschliessung wird zudem den verkehrlichen Problemen besonderes Gewicht beigemessen.

Regionale Raumkonzepte sind insbesondere eine Chance, um sich über gemeinsame Ziele und Strategien zu einigen und damit eine Grundlage für die weitere überkommunale Zusammenarbeit zu legen. Neben Diskussionen über die Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung ist es wichtig, die gesamtregionalen Identitäten hervorzuheben.

Der Bearbeitungsperimeter des Regionalen Raumkonzepts Leimental umfasst die Gemeinden Allschwil (BL), Bättwil (SO), Biel-Benken (BL), Binningen (BL), Bottmingen (BL), Burg (BL), Ettingen (BL), Hofstetten-Flüh (SO), Oberwil (BL), Rodersdorf (SO), Schönenbuch (BL), Therwil (BL) und Witterswil (SO). Zu diesen Gemeinden sind im Anhang auch Faktenblätter mit den wichtigsten Informationen zusammengestellt.

Da die Region eng verknüpft ist mit den umliegenden Gemeinden, insbesondere Basel, Neuwiller, Leymen, Metzerlen-Mariastein, werden auch diese bei den Überlegungen mit einbezogen (Betrachtungssperimeter, siehe Abbildung 1).

Abbildung 1: Bearbeitungsperimeter



Grafik INFRAS; F&K / STUDIO BLB. Quelle Daten: swisstopo

Nach einer Auslegeordnung der planerischen Rahmenbedingungen (Kapitel 2) erfolgt eine umfassende Situations- und Trendanalyse (Kapitel 3). Darauf basierend werden mögliche Entwicklungsvarianten diskutiert (Kapitel 4). Danach werden die Ziele der regionalen Entwicklung definiert (Kapitel 5) und darauf basierend die Konzepte erarbeitet; und zwar als Teilkonzepte Siedlung, Landschaft und Verkehr sowie zusammenfassend in Form einer Synthesekarte und Konzeptschema (Kapitel 6). Mit Blick auf die Umsetzung werden Massnahmen definiert, welche im Bereich der Schwerpunktgebiete auch Lupen möglicher Siedlungsentwicklungen enthalten (Kapitel 7). Zum Schluss werden erste Überlegungen hinsichtlich Umsetzung und zukünftiger Organisation der regionalen Zusammenarbeit gemacht.

2. Rahmenbedingungen und Ausgangslage

2.1. Kantonale Planungen

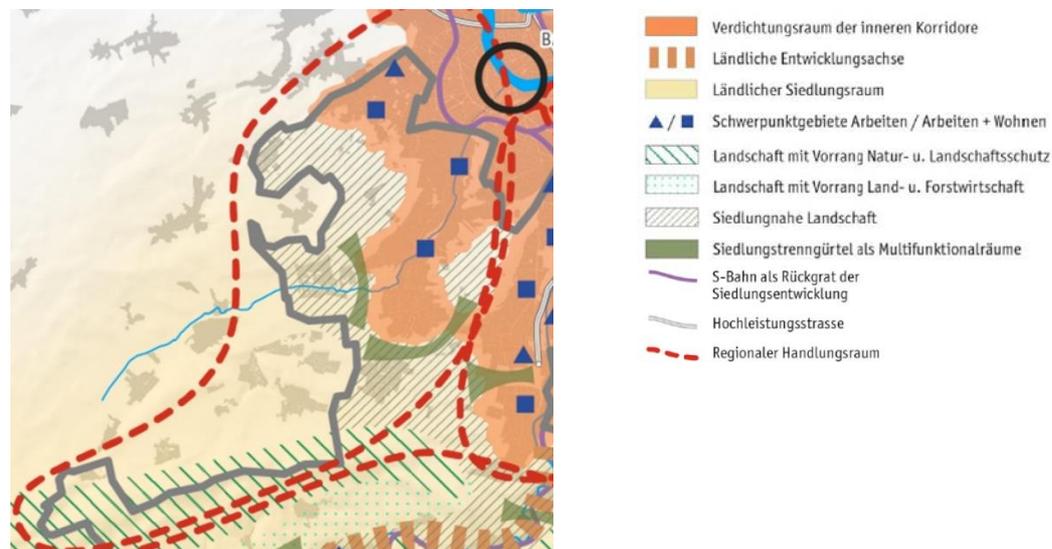
Erste Folgerungen für das Raumkonzept

- Alle vom Raumkonzept Leimental betroffenen Kantone haben ihre Richtpläne überarbeitet. Der Gestaltungsspielraum für regional differenziertere Entwicklungsziele ist aber vorhanden.
- Die Entwicklungsabsichten zwischen Kanton und Gemeinden unterscheiden sich teilweise. Unüberbrückbare Divergenzen sind aber nicht ersichtlich.
- Bei den Schwerpunktgebieten (Arbeiten und Wohnen) ergeben sich keine Unterschiede. Diese sind in den kantonalen Richtplänen aber nur für grössere Areal vorbestimmt (v.a. ESP Allschwil-Bachgraben).

Kanton Basel-Landschaft

Der Grundlagenbericht des Raumkonzepts Basel-Landschaft bildet die Basis für die Überarbeitung des kantonalen Richtplans. Darin definiert der Kanton Perimeter für eine verstärkte Zusammenarbeit in funktionalen Handlungsräumen. Die Rechtsgrundlage dazu, wo unter anderem die Organisationsstrukturen und die Finanzierung geregelt werden sollen, ist in Bearbeitung (Entwurf Gemeinderegionengesetz, Landratsvorlage vom 2. Februar 2016). Einer von diesen sogenannten regionalen Handlungsräumen ist das Leimental. Ergänzend dazu legt das Raumkonzept Raum- und Landschaftstypen fest:

Abbildung 2: Ausschnitt aus der Raumkonzeptkarte Basel-Landschaft



Grafik INFRAS 2015

Im Leimental gehört die Mehrheit der Gemeinden (Allschwil, Binningen, Bottmingen, Oberwil, Therwil und Ettingen) zum Verdichtungsraum der inneren Korridore. Das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum soll vermehrt auf diesen Raumtyp gelenkt werden. Dies soll insbesondere durch Siedlungsverdichtung und -erneuerung erreicht werden. Schönenbuch, Biel-Benken und Burg gehören dagegen zum ländlichen Raum. In diesem steht die Eindämmung der Zersiedlung durch konsequente Siedlungsflächenbegrenzung sowie die Eindämmung des Kulturlandverlusts im Vordergrund. Die nachfolgende Tabelle zeigt die im kantonalen Richtplan festgehaltenen Entwicklungs- und Dichteziele für 2035:

Tabelle 1: Kantonale Entwicklungs- und Dichteziele für 2035¹

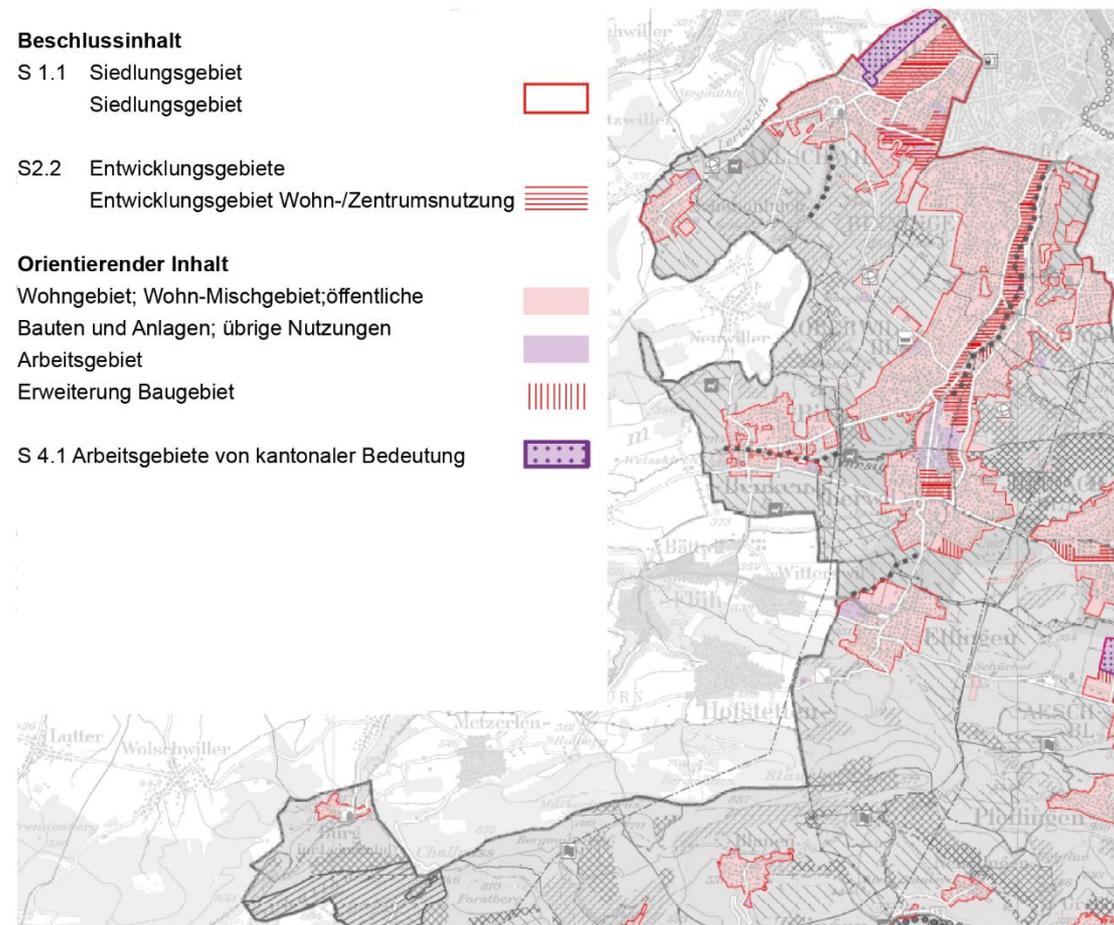
Raum	heutige Dichte [m ² pro EW + B]	Dichteziel [m ² pro EW + B]	Entwicklungsziel
Leimental (allg.)	130	118	+ 0.75% p.a.
Innere Korridore	120	105	+ 0.75% p.a.
Entwicklungsgebiete in inneren Korridoren	k.A.	80	k.A.
Ländlicher Raum	233	200	+ 0.75% p.a.

Tabelle INFRAS; Feddersen & Klostermann. Quelle: Kanton Basel-Landschaft 2015

Der Kanton Basel-Landschaft erwartet gemäss **kantonalem Richtplan** im basellandschaftlichen Leimental ein Bevölkerungswachstum von 9'650 Personen bis 2035. Demgegenüber bestehen in Wohn-, Wohnmisch- und Zentrumszonen Kapazitäten für 10'850 Einwohner bis 2035. Die vorhandenen Bauzonen sind grösstenteils überbaut, aber noch ungenügend ausgenutzt. Insbesondere in den Gemeinden des inneren Korridors sind kaum mehr unbebaute Bauzonen vorhanden. Das Entwicklungspotenzial konzentriert sich somit hauptsächlich auf die inneren Nutzungsreserven. Die Verdichtungsaktivitäten sollen nicht flächendeckend, sondern an ausgewählten Standorten umgesetzt werden. Diese sind im kantonalen Richtplan als «Entwicklungsgebiete Wohn- und Zentrumsnutzung» festgesetzt und stellen somit die «Hotspots» der Innenentwicklung dar. Diese befinden sich in Allschwil (Entwicklungsgebiet Lindenplatz, Gewerbegebiet Binningerstrasse) und entlang der Tramlinie in Binningen, Bottmingen, Oberwil und Therwil. Der Kanton stellt erhöhte Anforderungen an die Mindestnutzungsdichte in den Entwicklungsgebieten. In den inneren Korridoren liegt diese bei 80 m² pro Einwohner und Beschäftigten. Ergänzend definiert die Richtplankarte Arbeitsgebiete, Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung sowie Baugebietserweiterungen:

¹ Die Dichtewerte wurden von «EW + B pro ha» zu «m² pro EW + B» umgerechnet, damit diese vergleichbar sind mit den solothurnischen Daten.

Abbildung 3: Ausschnitt aus Richtplan-Gesamtkarte (Entwurf für Vernehmlassung)



Grafik Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft 2015 (noch nicht vom Bund genehmigt)

Basierend auf dem von Metron (2014) erarbeiteten **kantonalen Hochhauskonzept** macht der kantonale Richtplan auch Aussagen zu Standorten für Hochhäuser. Diese stellen eine Sonderform der Verdichtung dar und sind laut Richtplan in den Gemeinden des inneren Korridors möglich. Die Standorte müssen mindestens eine ÖV-Erschliessungsgüte B aufweisen; historische Ortskerne und schützenswerte Ensembles sind von Hochhäusern freizuhalten. Sind diese Anforderungen nicht erfüllt oder sind Hochhäuser mit über 60 m Höhe geplant, muss ein kommunales, über die Gemeindegrenzen abgestimmtes Hochhauskonzept, erarbeitet werden (Kanton Basel-Landschaft 2015).

Verdichtungsstudie Basel-Landschaft

In der Verdichtungsstudie haben Nissen & Wentzlaff Architekten (2011) Räume identifiziert, die grundsätzlich für Verdichtungsaktivitäten geeignet sind. Laut dieser Studie eignet sich im Leimental das Gebiet zwischen Baslerstrasse und Oberwilerstrasse besonders gut zur Verdichtung. Dieser Raum ist sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen und liegt zentral im Tal zwischen den besiedelten West- und Osthängen der angrenzenden Hügel. Dort sollen dichtere Zentrumsbebauungen mit unterschiedlichen Typologien entstehen, die mit präzise gesetzten öffentlichen Plätzen oder kleineren Parks ergänzt werden. Gesamthaft soll dieser fließende Siedlungsraum mehr Rhythmus erhalten und es sollen neue Orientierungspunkte entlang der Erschliessungsachsen entstehen. Die Körnung der Wohngebäude an den angrenzenden Hängen sollen erhalten bleiben. Im Anhang (Abbildung 42) ist ein Plan mit dem Verdichtungskonzept vom Leimental zu finden.

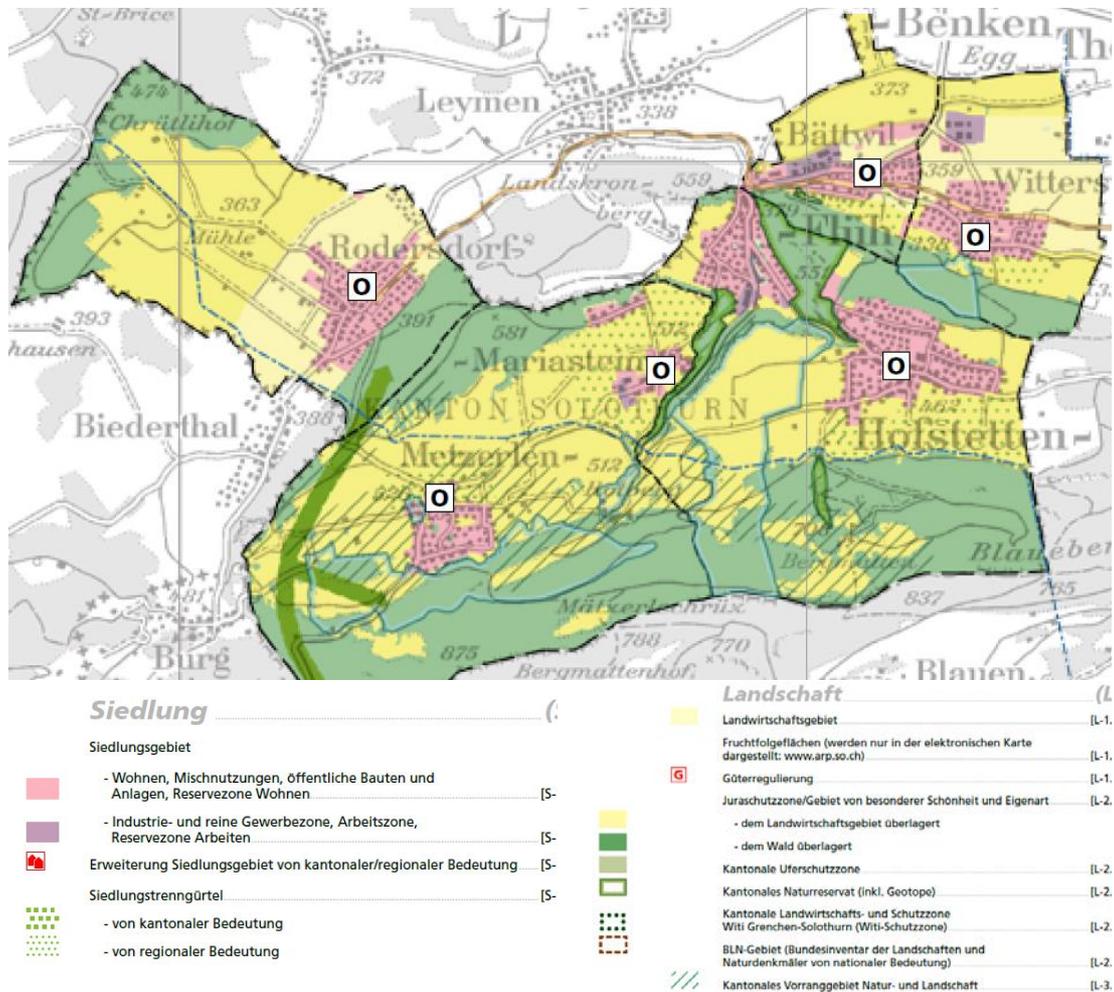
Kantonaler Richtplan Solothurn

Das Raumkonzept des Kantons Solothurn bietet eine gesamthafte Übersicht über die künftige Raumordnung im Kanton und ist Bestandteil des kantonalen Richtplans. Zur Umsetzung der darin definierten strategischen Leitsätze wurden Handlungsräume gebildet; die Gemeinden des Leimentals gehören zum agglomerationsgeprägten² bzw. ländlichen Handlungsraum³. Allgemeine Zielsetzung ist es, die Siedlungs- und Landschaftsqualität im agglomerationsgeprägten Raum zu erhöhen. Im ländlichen Raum steht der Erhaltungsgedanke im Vordergrund. Aussagen zur Siedlungs- und Landschaftsentwicklung sowie Schutzgebieten sind in der aktuellen Richtplankarte zu finden:

² Siedlungsgebiete von Bättwil, Hofstetten-Flüh, Rodersdorf, Witterswil

³ Metzlerlen-Mariastein sowie übrige Gebiete von Bättwil, Hofstetten-Flüh, Rodersdorf, Witterswil

Abbildung 4: Ausschnitt aus Richtplan-Gesamtkarte (Entwurf für die öffentliche Auflage)



Quelle: Richtplan Kanton Solothurn 2017 (Stand 12.9.2017), vom RR Kt. SO genehmigt.

Im Rahmen der Überarbeitung des kantonalen Richtplans hat der Kanton Solothurn den Bauzonenbedarf ermittelt. Dabei wurde festgestellt, dass die vorhandenen Bauzonen insgesamt genügend gross sind für den voraussichtlichen Bedarf der nächsten 15 Jahre. Die Bauzonen liegen aber teilweise am falschen Ort. Der Kanton hat vor diesem Hintergrund eine **Siedlungsstrategie** erarbeitet und darin die Grösse der Bauzonen und deren Verteilung definiert. Ausserdem definiert die Siedlungsstrategie das Grundsatzziel, die bestehenden Dichtewerte (m^2 pro Einwohner und Beschäftigte) zu erhöhen. Dabei wird mindestens der Medianwert des entsprechenden Handlungsraumes angestrebt. Im agglomerationsgeprägten Raum beträgt die mittlere Dichte derzeit 150 m^2 pro Einwohner und Beschäftigte und im ländlichen Raum 250 m^2 . Als Grundlage für die Ortsplanungen der Gemeinden hat der Kanton für jede Gemeinde die Bauzonen und

Dichten untersucht und dabei folgende Aussagen zu den Gemeinden des Leimentals gemacht (Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn 2015):

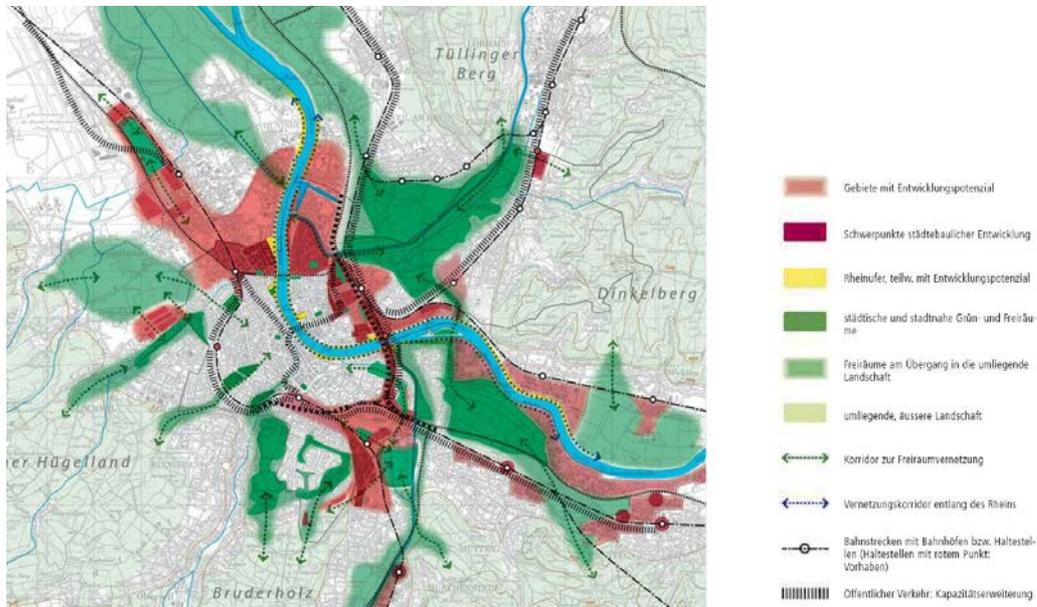
- Bättwil: Bauzonen für Wohnen eher knapp; Dichte besser als Medianwert; grosser Anteil an un bebauten Arbeitszonen und Bedarf somit von der Gemeinde zu prüfen
- Hofstetten-Flüh: Bauzonen für Wohnen ausreichend; Dichte im Bereich des Medianwerts; grosser Anteil an un bebauten Arbeitszonen und Bedarf somit von der Gemeinde zu prüfen
- Metzlerlen-Mariastein: Bauzonen für Wohnen ausreichend; unterdurchschnittliche Dichte im Bereich Wohnen
- Rodersdorf: Bauzonen für Wohnen eher zu gross und Bedarf somit von der Gemeinde zu prüfen; unterdurchschnittliche Dichte im Bereich Wohnen
- Witterswil: Bauzonen für Wohnen eher zu gross und Bedarf somit von der Gemeinde zu prüfen; Dichte im Bereich des Medianwerts

Kantonaler Richtplan Basel-Stadt

Der nach den Anforderungen von RPG-1 überarbeitete Richtplan wurde im Jahr 2015 vom Bundesrat genehmigt. In den «Grundzügen der räumlichen Entwicklung» werden in Konzeptkarten die übergeordneten Entwicklungsabsichten dargestellt. Diese Grundzüge werden vom Kanton Basel-Stadt in Kooperation und Koordination mit den planenden Behörden der Nachbarn, dem [Trinationalen Eurodistrict Basel \(TEB\)](#) und dem Agglomerationsprogramm Basel verfolgt.

Bei den Bezügen zum Leimental unterstreichen die Grundzüge insbesondere die städtisch geprägten Grün- und Freiräume, den Entwicklungsschwerpunkt Allschwil-Bachgraben sowie die Kapazitätserweiterungen im öffentlichen Verkehr.

Abbildung 5 Grundzüge der räumlichen Entwicklung Basel-Stadt



Quelle: Kantonaler Richtplan Basel-Stadt - Konzeptkarten

2.2. Regionale Planungen

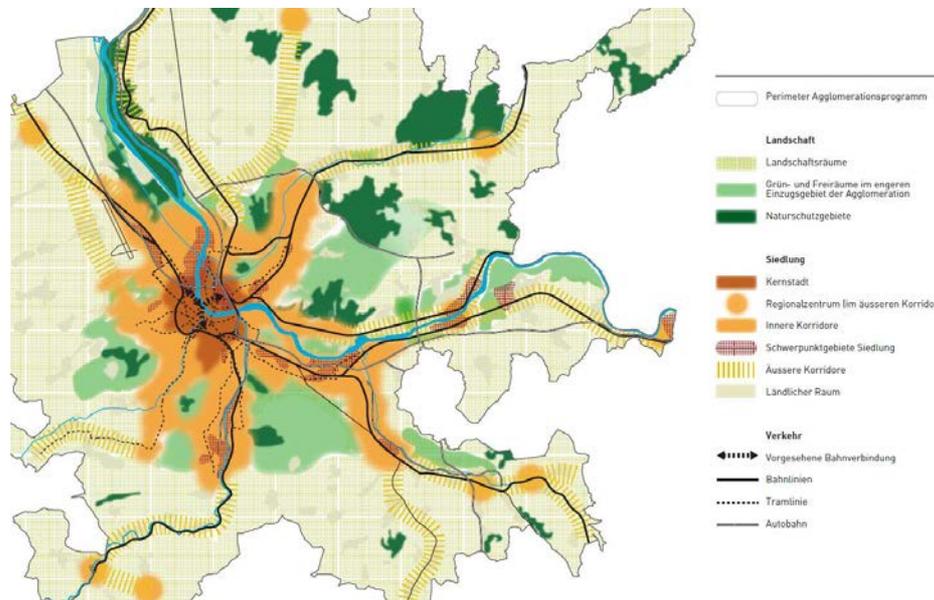
Erste Folgerungen für das Raumkonzept

- Vorhandene regionale Planungen sind nur bedingt vorbestimmend fürs Raumkonzept Leimental: Entweder sind sie abstrakter bzw. weniger detailliert (Agglomerationsprogramm) oder weniger verbindlich (Verdichtungsstudien, Kernstadtstudie, o.ä.).
- Die regionalen Studien geben gute Hinweise zu Potenzialgebieten für Innenentwicklungen. Diese sind aber gesamtregional noch abzustimmen.

Agglomerationsprogramm Basel

Die Siedlungskonzeption des Agglomerationsprogramms Basel ist mit den kantonalen Raumkonzepten abgestimmt. Die Gemeinden der Region Leimental befinden sich bis und mit Ettlingen in den inneren Korridoren, die restlichen Gemeinden gehören entweder dem äusseren Korridor oder ländlichem Raum an.

Abbildung 6: Zukunftsbild Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel 2016

Die im Leimental finanzierten A-Projekte des Agglomerationsprogramms Basel befinden sich hauptsächlich in den inneren Korridoren. Ein für das Leimental relevantes Projekt der 1. Generation stellt die neue Tram-Direktverbindung «Margarethenstich» dar, die die ÖV-Anbindung an die Stadt Basel deutlich verbessert. Weiter ist in der 2. Generation ein Doppelspurausbau der Tramlinien 10/17 in Binningen Spiesshöfli geplant. Die Umsetzung im dicht besiedelten Gebiet erfordert aber einen erhöhten Planungsaufwand. Längerfristig soll die Linie 17 zwischen Ettingen und Bahnhof Basel SBB gemäss der laufenden Eingabe im STEP AS 2030 zu einem Expressstram ausgebaut werden. Weiter sind Strassenraumgestaltungsprojekte in Allschwil und Therwil geplant. In der 3. Generation sind mit dem Bushof Bottmingen und der Busspur Bruderholzstrasse ausserdem Busverkehrsausbauten geplant. Die geplanten Langsamverkehrsmassnahmen sollen insbesondere Netzlücken schliessen und die Situation der Abstellanlagen verbessern. Eine Auflistung der im Leimental liegenden A-Projekte ist im Anhang (Tabelle 13) zu finden.

Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil (ELBA)

Im Rahmen der ELBA wurden Ziele zur langfristigen Entwicklung des Raumes Leimental – Birseck – Allschwil definiert und Gesamtkonzepte mit Massnahmen erarbeitet. Damit wurde die Folgeplanung zur Südumfahrung Basel in Angriff genommen. Der Landrat hat sich im Juni 2015 für das Gesamtkonzept «Ausbau: Neue Netzelemente» entschieden (siehe Abbildung 41 im Anhang). Die Einträge der entsprechenden Massnahmen im kantonalen Richtplan hat das Volk im November 2015 in einer Referendumsabstimmung abgelehnt. Somit sind die ELBA-Massnahmen im kantonalen Richtplan nicht festgesetzt und der Raumbedarf auch nicht gesichert. Es besteht jedoch seit 2016 eine gesetzliche Grundlage für den Strassenzubringer Bachgraben und die Umfahrung Allschwil.

Bericht Grenzen der Kernstadt Basel

Der Übergang von der Stadtgrenze von Basel zu den umliegenden Gemeinden ist kaum ersichtlich und die Gemeinden sind funktional eng miteinander verbunden. Weiter sind auch die umliegenden Gemeinden von Basel vermehrt städtisch geprägt. Deshalb wurde in einer Studie untersucht, wo die Grenzen der Kernstadt verlaufen (vgl. Regionalplanung beider Basel 2016). Daran beteiligten sich neben der Kernstadt Basel die Nachbargemeinden Birsfelden, Muttenz, Münchenstein, Bottmingen, Binningen und Allschwil. Die Ergebnisse der Studie zeigen, dass Allschwil bereits eng mit der Kernstadt verbunden ist (Anhang, Abbildung 43). In Binningen und Bottmingen besitzen lediglich die Räume entlang der Tramlinie 10/17 Kernstadtcharakter. Weiter zeigt das Zukunftsbild «Kernstadt 2035», wo die künftigen «Kernstadt-Potenziale» liegen. Diese Gebiete werden sich voraussichtlich in Zukunft stark weiterentwickeln und deshalb besteht ein besonders hoher Abstimmungsbedarf zwischen den Gemeinden. Das bedeutendste Gebiet im Leimental stellt der Arbeitsschwerpunkt Bachgraben in Allschwil dar.

2.3. Kommunale Planungen

Erste Folgerungen für das Raumkonzept

- Die kommunalen Planungen haben unterschiedliche Stände, der Gestaltungsspielraum für regionale Entwicklungsziele ist aber vorhanden.
- Die Entwicklungsabsichten zwischen Kanton und Gemeinden unterscheiden sich teilweise. Unüberbrückbare Divergenzen sind aber nicht ersichtlich.

Tabelle 2 und Abbildung 7 geben eine Übersicht über den aktuellen Stand der kommunalen Raumplanung. Die Gemeinden im Leimental sind in der kommunalen Raumplanung unterschiedlich fortgeschritten. In einigen Gemeinden ist die Zonenplanung gerade abgeschlossen,

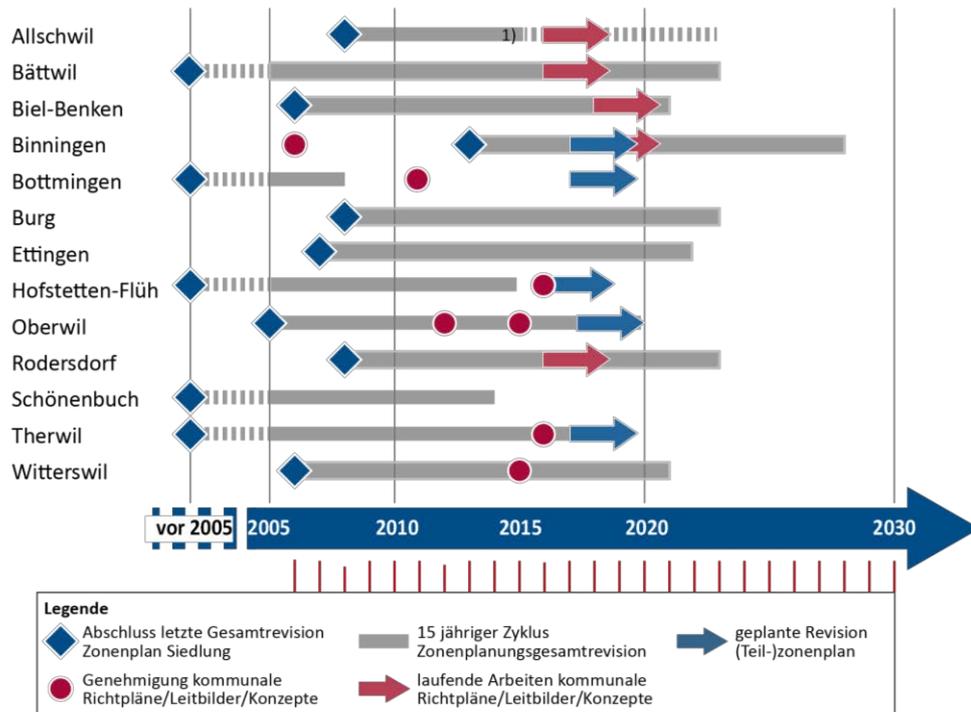
andere haben als Grundlage für die Zonenplanrevision ein räumliches Leitbild oder einen kommunalen Richtplan erstellt oder erarbeiten dieses gerade. In den eher peripheren Gemeinden ist teilweise kein Bedarf für eine Ortsplanungsrevision vorhanden.

Tabelle 2: Stand kommunale Raumplanung

Gemeinde	Planungsstand
Allschwil	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Räumliches Entwicklungskonzept in Erarbeitung ▪ Siedlungszonenplan 2008 genehmigt, frühzeitige Revision ist beabsichtigt ▪ Genehmigung Landschaftszonenplan durch Regierungsrat noch ausstehend
Bättwil	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Start räumliches Leitbild im 2016 ▪ Start Zonenplanrevision ab definitiver Festsetzung des kantonalen Richtplans
Biel-Benken	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zonenplan Siedlung 2006 genehmigt, letzte Nachführung 2014 ▪ keine Ortsplanungsrevision anstehend
Binningen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategie räumliche Entwicklung 2006 verabschiedet, Leitbilddiskussion ab ca. 2018 ▪ Revision Teilzonenplan Zentrum erfolgt in den nächsten Jahren
Bottmingen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Siedlungsentwicklungsstrategie 2011 erstellt (gemeindeinternes Dokument) ▪ Gesamtrevision Siedlung und Erstellung Zonenplan Landschaft und Strassennetzplan in den nächsten Jahren geplant
Burg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zonenplan Siedlung sowie Zonenreglement Siedlung und Landschaft 2008 genehmigt ▪ keine Ortsplanungsrevision anstehend
Ettingen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zonenplan Siedlung 2007 und Landschaft 2011 genehmigt ▪ Teilzonenplan Dorfkern 2009, Teilzonenplan Kammermatten 2010 genehmigt ▪ keine Ortsplanungsrevision anstehend
Hofstetten-Flüh	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Räumliches Leitbild 2016 erarbeitet als Grundlage für laufende Ortsplanungsrevision
Oberwil	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kommunalen Richtplan 2012 verabschiedet ▪ Innenentwicklungsstrategie 2015 erarbeitet ▪ Zonenplan Landschaft in Revision ▪ Revision Zonenplan Siedlung voraussichtlich ab 2018
Rodersdorf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bauzonenplan 2008 genehmigt ▪ Räumliches Leitbild in Erarbeitung
Schönenbuch	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Teilrevidiertes Zonenreglement Siedlung 2015 genehmigt ▪ Derzeit kein Bedarf für Gesamtrevision der Ortsplanung
Therwil	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kommunalen Richtplan 2016 verabschiedet ▪ In den nächsten 5-10 Jahren: Erarbeitung Masterplan Zentrum sowie Prüfung und Umsetzung der inneren Verdichtung, gesamthafte Überarbeitung der Ortsplanung inkl. bestehender Teilzonenpläne
Witterswil	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Räumliches Leitbild 2015 verabschiedet ▪ Gesamtrevision Ortsplanung 2006 genehmigt

Tabelle INFRAS; Feddersen & Klostermann. Quelle: kommunale Nutzungs- und Richtplanung sowie Interviews.

Abbildung 7: Vergleich Stand kommunale Raumplanung



Grafik INFRAS; Feddersen & Klostermann. Quelle: kommunale Nutzungs- und Richtplanung sowie Interviews.

Entwicklungsabsichten der Gemeinden

Auf Basis der Wachstumsannahmen der Kantone diskutieren viele Gemeinden des Leimentals ihre Absichten bezüglich der zukünftigen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung. Die entsprechenden Informationen wurden einerseits in den Interviews mit den Gemeindevertreterinnen gesammelt, andererseits hat die Geschäftsstelle der Agglomeration Basel im Rahmen der Korridorprozesse die quantitativen Entwicklungsvorstellungen der Gemeinden erfasst. Die Ergebnisse des Korridorprozesses sind im Anhang (Tabelle 12) zu finden.

Mehrheitlich decken sich diese mit den Wachstumsannahmen der Kantone. Die grössten Abweichungen gibt es in den solothurnischen Gemeinden: Bättwil, Witterswil und Rodersdorf rechnen mit einem höheren Bevölkerungswachstum als die kantonale Prognose. Insbesondere in den grösseren Gemeinden mit mehr als 10'000 Einwohnern ist der Wachstumsdruck gross. Deshalb gibt es in diesen Gemeinden teilweise auch wachstumskritische Voten. Das kantonale Entwicklungsziel von einem jährlichen Wachstum von 0.75 % erscheint aber in vielen Gemeinden als realistisch (Tabelle 3).

Tabelle 3: Gegenüberstellung der kantonalen und kommunalen Entwicklungsabsichten (Zeithorizont 2035)

Gemeinde	Annahmen kantonale Richtpläne [2015-2035]	Absichten Gemeinden	Vergleich
Allschwil	+3'310 EW +0.75% p.a.	kantonale Annahmen erscheinen realistisch	
Bättwil	+90 EW +0.36% p.a.	aufgrund der Kapazitäten Platz für max. +300 EW	
Biel-Benken	+550 EW +0.75% p.a.	kein zu starkes Wachstum, um ländliche Identität zu erhalten	
Binningen	+2'450 EW +0.75% p.a.	bescheideneres Wachstum als kantonale Annahmen, qualitatives Wachstum steht im Vordergrund,	
Bottmingen	+1'050 EW +0.75% p.a.	bescheidenes Wachstum, qualitatives Wachstum steht im Vordergrund	
Burg	+40 EW +0.75% p.a.	eingeschränkte Entwicklungsperspektiven wegen fehlender Infrastruktur	
Ettingen	+810 EW +0.75% p.a.	kantonale Annahmen erscheinen realistisch	
Hofstetten-Flüh	+510 EW +0.75% p.a.	kantonale Annahmen erscheinen realistisch	
Oberwil	+1'800 EW +0.75% p.a.	kantonale Annahmen erscheinen realistisch	
Rodersdorf	-110 EW -0.45% p.a.	stärkeres Wachstum als kantonale Annahmen: rund 150 zusätzliche EW	
Schönenbuch	+220 EW +0.75% p.a.	bescheideneres Wachstum als kantonale Annahmen	
Therwil	+1'630 EW +0.75% p.a.	bescheideneres Wachstum als kantonale Vorgaben: Wachstumsziel von rund 700 zusätzlichen EW bis 2030	
Witterswil	+150 EW +0.50% p.a.	stärkeres Wachstum als kantonale Annahmen: +0.7% anstatt 0.5% / a	

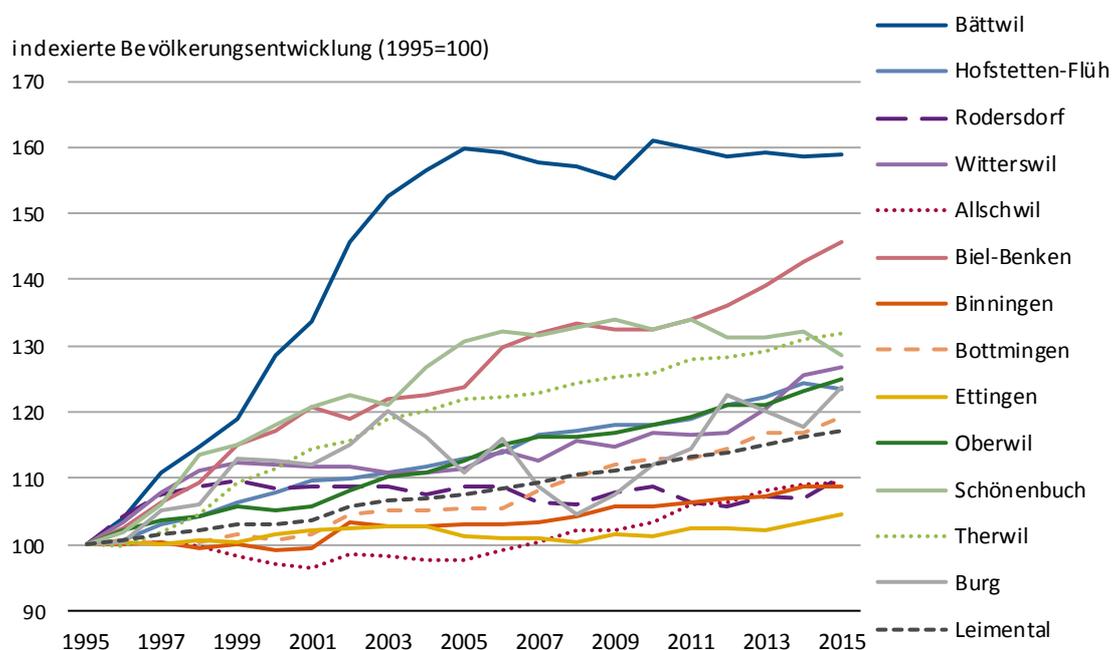
- Kantonale Annahmen > Gemeinde
- Kantonale Annahmen = Gemeinde
- Kantonale Annahmen < Gemeinde

Tabelle INFRAS; Feddersen & Klostermann. Quelle: Interviews, kommunale Leitbilder/Richtpläne, Interviews

Im Vergleich zu den anderen regionalen Handlungsräumen des Kantons Basel-Landschaft ist die Bevölkerungsanzahl im Leimental klar überdurchschnittlich gestiegen. Bei einer Betrachtung der angrenzenden Gemeinden der Region, ist die Dynamik in den Leimentaler Gemeinden in etwa vergleichbar oder leicht höher. Die grössten Unterschiede gibt es im hinteren Leimental, wo einige angrenzende Gemeinden rückläufige Bevölkerungszahlen verzeichnen.

Tendenziell haben sich im Zeitraum von 2005 bis 2015 die stadtnahen Gemeinden dynamischer entwickelt als die Gemeinden des mittleren und hinteren Leimentals (Abbildung 8). Ein Bevölkerungswachstum von über 1 % pro Jahr haben Biel-Benken (1.65 %), Witterswil (1.28 %), Bottmingen (1.23 %), Allschwil (1.14 %), Burg (1.12 %) und Oberwil (1.04 %) verzeichnet. Absolut betrachtet hat die Bevölkerung in Allschwil (+2'200) und Oberwil (+1'100) am stärksten zugenommen. Diese Gemeinden stehen derzeit unter hohem Wachstumsdruck. Im Gegensatz dazu ist die Bevölkerungsentwicklung in Bättwil und Schönenbuch rückläufig. Schönenbuch und Bättwil gehören aber auch zu den Gemeinden, die bis ins Jahr 2005 am stärksten gewachsen sind. Umgekehrt war um die Jahrtausendwende die Bevölkerungsentwicklung in den nun dynamisch wachsenden Gemeinden Allschwil, Binningen und Bottmingen stagnierend bzw. rückläufig (Abbildung 9).

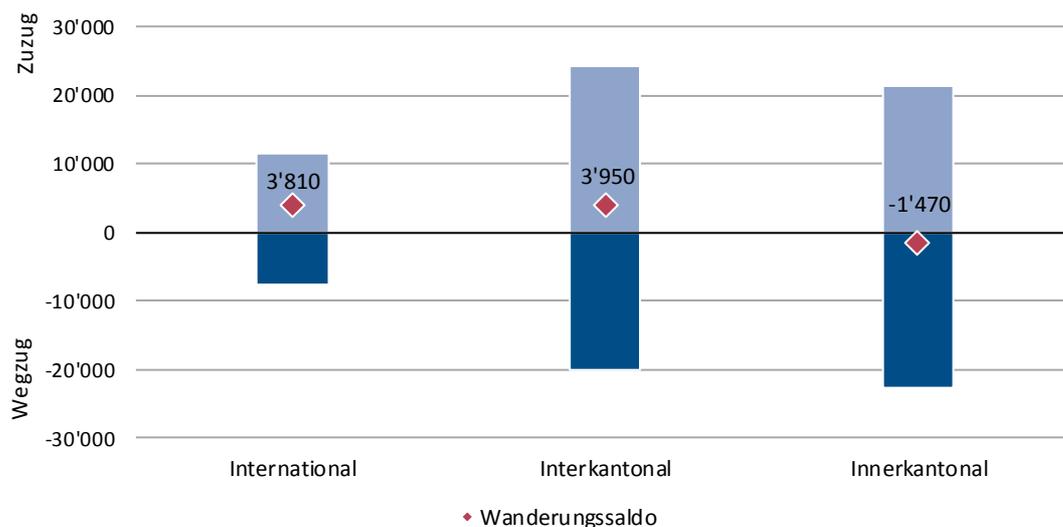
Abbildung 9: Indexierte Bevölkerungsentwicklung nach Gemeinden



Grafik INFRAS; F&K / STUDIO BLB. Quelle: Kantone Solothurn und Basel-Stadt

Im Leimental ist das Bevölkerungswachstum der letzten Jahre hauptsächlich auf die positive Wanderungsbilanz zurückzuführen. Im Zeitraum zwischen 2005 und 2014 sind im Leimental 6'230 mehr Personen zugewandert als abgewandert. Die positive Bilanz ist in diesem Zusammenhang ausschliesslich aufgrund der erhöhten Zuwanderung vom Ausland und anderen Kantonen entstanden. Der innerkantonale Wanderungssaldo ist im Gegensatz dazu negativ (Abbildung 10). Ein Grund für den positiven interkantonalen Wanderungssaldo sind die Wanderungsbewegungen zwischen dem Leimental und Basel-Stadt. Auf kommunaler Ebene liegen keine Daten vor, so dass keine Auswertungen für die gesamte Region Leimental möglich sind. Die kantonalen Statistiken von Basel-Landschaft und Basel-Stadt zeigen jedoch, dass in den letzten Jahren stets mehr Personen von Basel-Stadt in die umliegenden Regionen abgewandert als nach Basel-Stadt zugewandert sind (Statistisches Amt Basel-Landschaft 2016, Statistisches Amt Basel-Stadt 2016).

Abbildung 10: Wanderungssaldo Region Leimental 2005 bis 2014⁶



Grafik INFRAS; F&K / STUDIO BLB. Quelle: BFS STATPOP

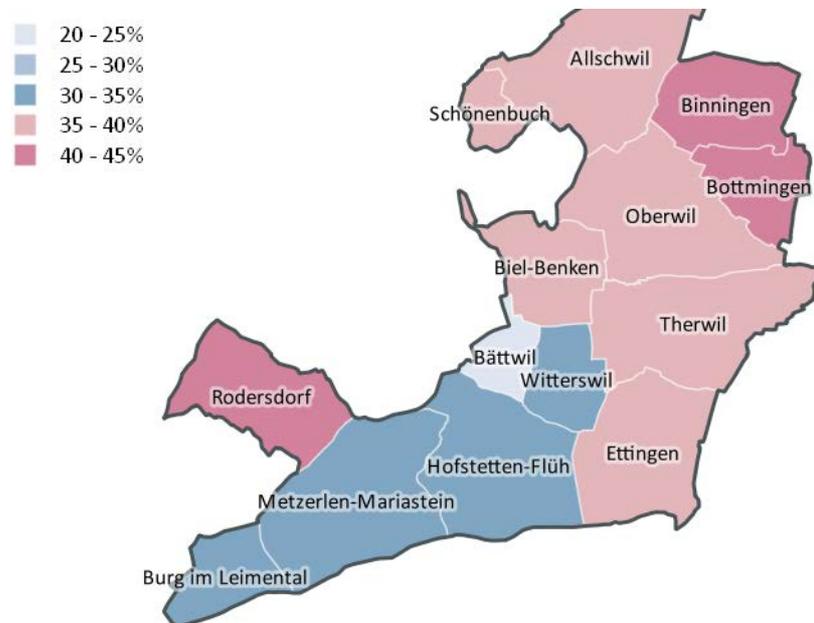
Für viele Gemeinden des Leimentals gewinnen Fragen zur Alterung ihrer Wohnbevölkerung an Bedeutung. Mit einem Altersquotienten⁷ von 38 % leben im Leimental bereits heute überdurchschnittlich viele ältere Personen. Schweizweit liegt der Altersquotient bei 29 %. Die Unterschiede zwischen den Gemeinden sind teilweise beträchtlich (Abbildung 11). Am höchsten

⁶ Die Daten aus dem Jahr 2015 sind noch nicht verfügbar.

⁷ Altersquotient: Verhältnis zwischen den über 64-Jährigen und den 20- bis 64-Jährigen

ist der Altersquotient in Binningen (41 %), Bottmingen (44 %) und Rodersdorf (40 %), am tiefsten in Bättwil (22 %). In den inneren Korridorgemeinden leben somit mehr ältere Personen als im äusseren Korridor (mit Ausnahme von Rodersdorf). Der Anteil der über 65-Jährigen an der Gesamtbevölkerung wird auch in Zukunft zunehmen. Gemäss kantonaler Bevölkerungsstatistik von Basel-Landschaft wird dabei der Anteil der Hochbetagten besonders steigen⁸ (Tabelle 4). Mit der alternden Wohnbevölkerung steigen die Herausforderungen für die Gemeinden, da vermehrt altersgerechte Infrastrukturen nachgefragt werden. Daraus ergeben sich beispielsweise Fragen zum Gesundheitswesen oder altersgerechten Mobilitäts- und Wohnformen.

Abbildung 11: Altersquotient am Jahresende 2014



Grafik INFRAS; F&K / STUDIO BLB. Quelle Daten: BFS STATPOP

⁸ Für die solothurnischen Gemeinden gibt es keine Prognosen zur zukünftigen Altersstruktur. Die Entwicklung wird aber vermutlich ähnlich verlaufen wie in den basellandschaftlichen Gemeinden.

Tabelle 4: Bestand und Projektion der Betagten (65+) und Hochbetagten (80+) nach Alters- und Pflegeheim-Region

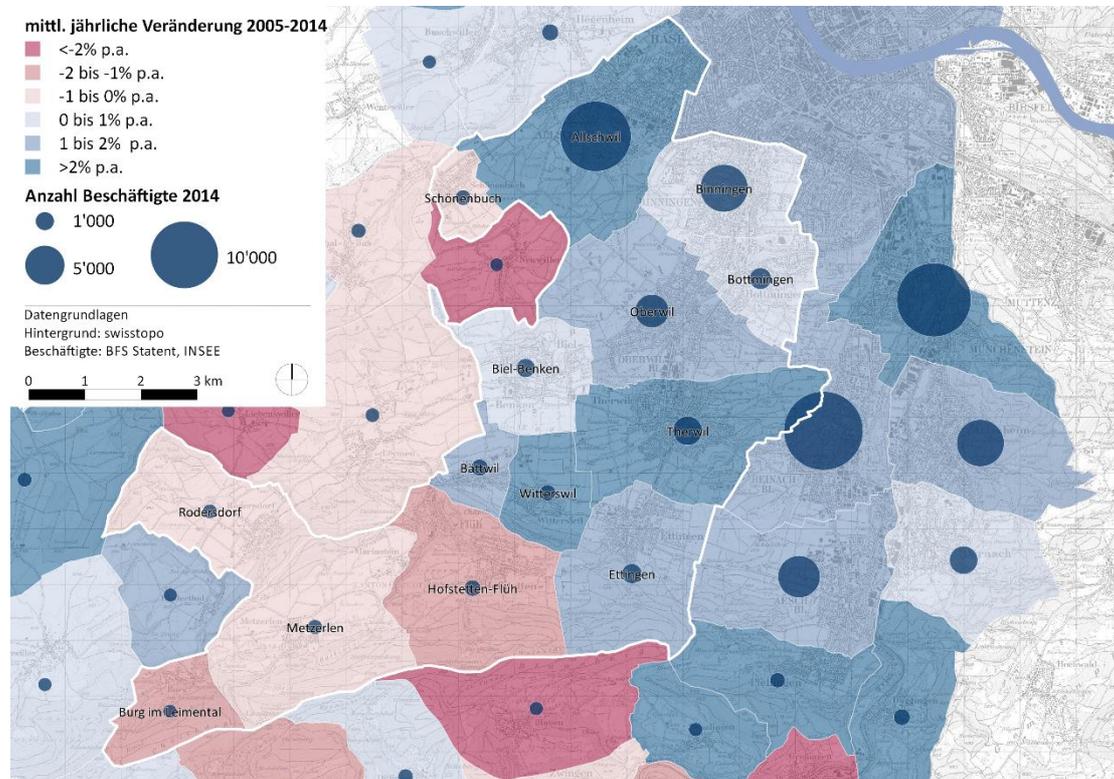
APH-Region	Gemeinden	Bestand 2013	Prognostizierte Zunahme gegenüber 2013	
			2025	2035
Hochbetagte 80+				
Allschwil	Allschwil, Schönenbuch	1'406	+459 (+33 %)	+538 (+38 %)
Binningen	Binningen	1'067	+317 (+30 %)	+290 (+27 %)
Oberwil	Oberwil, Bottmingen	984	+536 (+55 %)	+661 (+67 %)
Therwil	Therwil, Ettingen, Biel-Benken	878	+653 (+75 %)	+874 (100 %)
Betagte (65+)				
Allschwil		4'834	+698 (+14 %)	+1'372 (+28 %)
Binningen		3'572	+301 (+8 %)	+746 (+21 %)
Oberwil		3'855	+710 (+18 %)	+1'349 (+35 %)
Therwil		3'770	+1'029 (+27 %)	+1'902 (+50 %)

Tabelle INFRAS; F&K / STUDIO BLB. Quelle: Kantonale Bevölkerungsstatistik, Altersprojektion 2014

Beschäftigtenentwicklung

Im Leimental zählt das BFS im Jahr 2014 23'000 Vollzeitäquivalente (VZÄ). Wichtigste Arbeitsplatzschwerpunkte sind Allschwil (8'700 VZÄ), Binningen (4'600 VZÄ), Oberwil (2'700 VZÄ) und Therwil (2'100 VZÄ). In diesen vier Gemeinden konzentrieren sich rund 80 % der Arbeitsplätze im Leimental. Im Zeitraum von 2005 bis 2014 ist die Anzahl um 3'000 Vollzeitäquivalente angestiegen, was einem jährlichen Wachstum von 1.6 % entspricht. In den letzten drei Jahren hat sich das Wachstum etwas abgeschwächt und ist im Jahr 2014 sogar leicht rückläufig gewesen.

Die Entwicklungsdynamik in den Gemeinden des Leimentals ist sehr unterschiedlich (Abbildung 12). Während die Beschäftigung in den zentral gelegenen Gemeinden zugenommen hat, ist diese in den peripherer gelegenen Gemeinden rückläufig. Allschwil, Binningen, Oberwil und Therwil haben im Zeitraum von 2005 bis 2014 den höchsten absoluten Beschäftigtenzuwachs vorzuweisen. Die höchsten Wachstumsraten haben Bättwil (+3.1 % p.a.), Witterswil (+2.2 % p.a.) und Allschwil (+2.3 % p.a.). Mit Ausnahme von Witterswil und Bättwil ist die Beschäftigung in den kleineren Gemeinden stagnierend oder rückläufig.

Abbildung 12: Beschäftigtenstand und -entwicklung⁹

Grafik INFRAS; F&K / STUDIO BLB. Quelle: siehe Abbildung

Abbildung 13 zeigt das Verhältnis zwischen der Anzahl Einwohner und Beschäftigten. Im Vergleich zum Birstal ist das Leimental deutlich stärker aufs Wohnen ausgerichtet. Noch deutlicher ist diese Ausprägung in den französischen Nachbargemeinden. Der hohe Anteil an Einwohnern widerspiegelt auch die Pendlerstatistik, die auf Bezirksebene verfügbar ist:

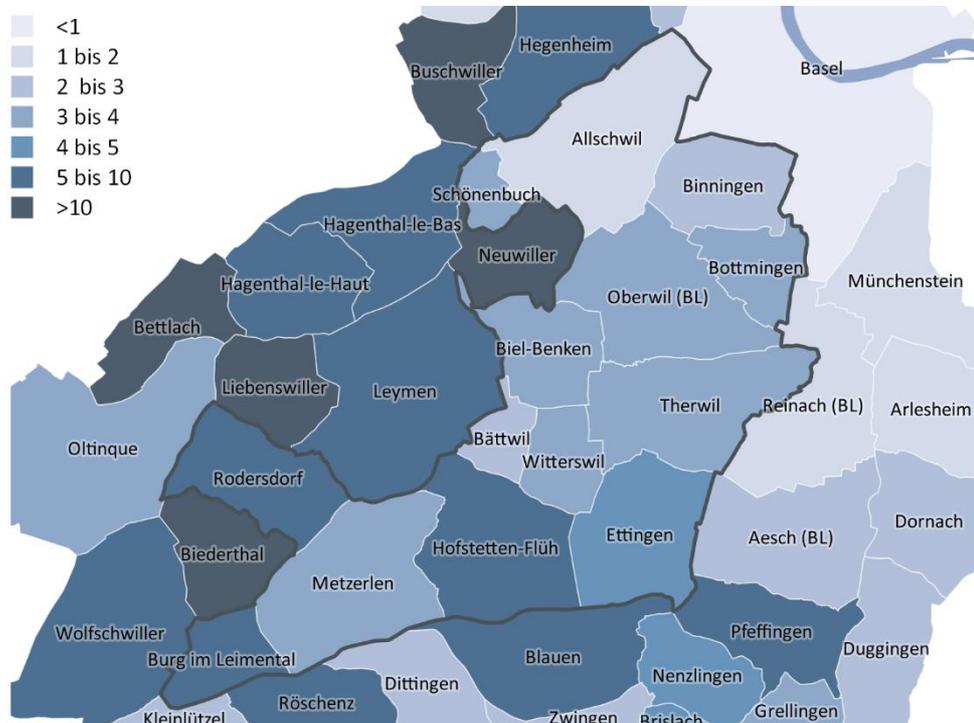
Tabelle 5: Pendlersaldo der Arbeitspendler nach Bezirk 2012-2014 kumuliert

Bezirk	Wegpendler	Zupendler	Binnenpendler
Dorneck	67%	19%	14%
Arlesheim	46%	29%	25%
Laufen	52%	26%	23%

Tabelle INFRAS; F&K / STUDIO BLB. Quelle: BFS

⁹ Die Grafik zeigt die Veränderung der Anzahl Beschäftigten anstatt der Vollzeitäquivalente, weil letztere Daten für den französischen Raum nicht vorliegen.

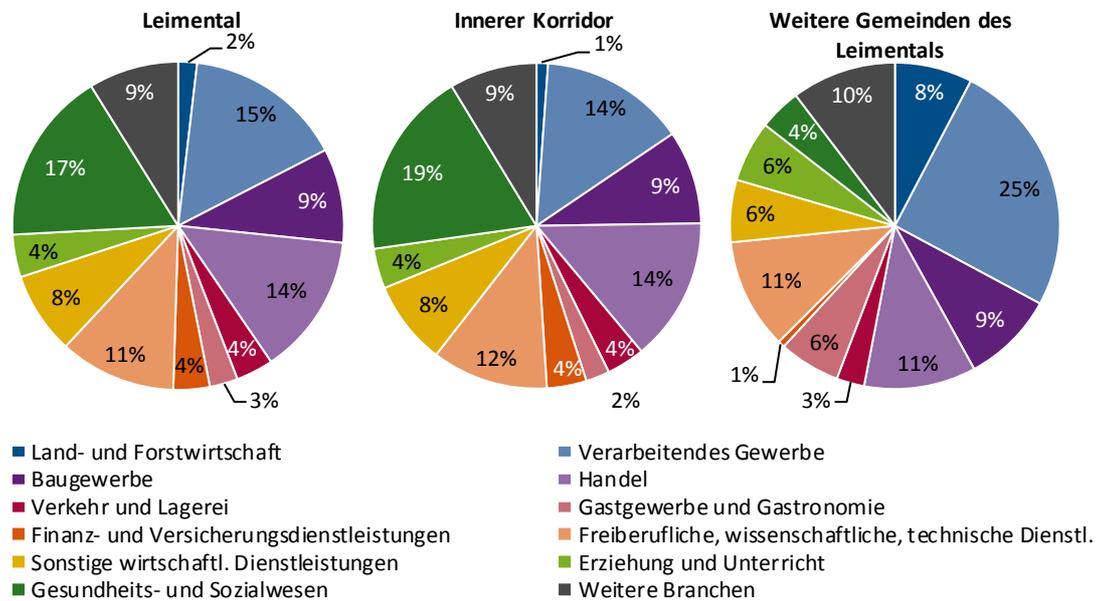
Abbildung 13: Verhältnis Einwohner zu Beschäftigten im Jahr 2013



Grafik INFRAS; F&K / STUDIO BLB. Quellen: BFS STATENT und STATPOP, INSEE

Die Branchenstruktur im Leimental ist vergleichbar mit derjenigen der gesamten Schweiz. Am meisten Arbeitsplätze gibt es im Leimental im verarbeiteten Gewerbe, im Handel und im Gesundheits- und Sozialwesen. In Binningen ist das Gesundheits- und Sozialwesen aufgrund des Bruderholzspitals besonders stark vertreten. Weitere wichtige Branchen sind das Baugewerbe, freiberufliche, wissenschaftliche und technische Dienstleistungen (z.B. Architektur- und Ingenieurbüros) sowie weitere Dienstleistungen (z.B. Rechts- und Steuerberatung). Die Gemeinden des inneren Korridors sind deutlich dienstleistungsorientierter ausgerichtet als die übrigen Gemeinden des Leimentals. Dort hat die Land- und Forstwirtschaft und das verarbeitende Gewerbe noch eine deutlich höhere Bedeutung. Dagegen gibt es in diesen Gemeinden deutlich weniger Arbeitsplätze im Gesundheits- und Sozialwesen (Abbildung 14).

Abbildung 14: Anteil der Branchen im Leimental im Jahr 2013



Grafik INFRAS; F&K / STUDIO BLB. Quelle: BFS STATENT

Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognose

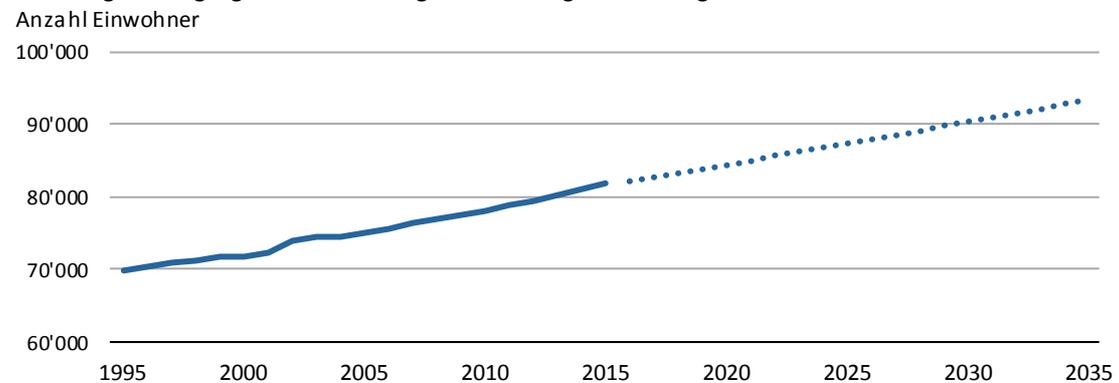
Abbildung 15 zeigt neben der bisherigen Entwicklung auch eine Prognose der zukünftigen Bevölkerungsentwicklung. Berechnungsbasis sind die Wachstumsannahmen der kantonalen Richtpläne von Solothurn¹⁰ und Basel-Landschaft. Der Kanton-Basellandschaft geht dabei von einem gleichmässigen Wachstum in sämtlichen Gemeinden aus (+0.72 % p.a.). Die Annahmen des Kantons Solothurn basieren auf dem mittleren Szenario der kantonalen Bevölkerungsprognose 2015-2040, das von einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 0.85 % ausgeht. Der Kanton Solothurn hat für die einzelnen Gemeinden unterschiedliche Wachstumsannahmen getroffen.

Die zukünftige Bevölkerungsentwicklung wird demnach ähnlich verlaufen wie die vergangene Entwicklung. Bis ins Jahr 2035 wird die Bevölkerung im Leimental um 11'600 Personen zu nehmen auf rund 93'000 Personen. Dies entspricht einem mittleren jährlichen Wachstum von 0.7 %. In Bezug auf die zukünftige Beschäftigtenentwicklung (in Vollzeitäquivalenten) nehmen beide Kantone gleiche jährliche Wachstumsraten wie für die Bevölkerung an, weil keine spezifischen Prognosen vorliegen. Gemäss diesen Annahmen wird die Anzahl Vollzeitäquivalente im

¹⁰ Gemäss Regierungsratsbeschluss vom 21. März 2017.

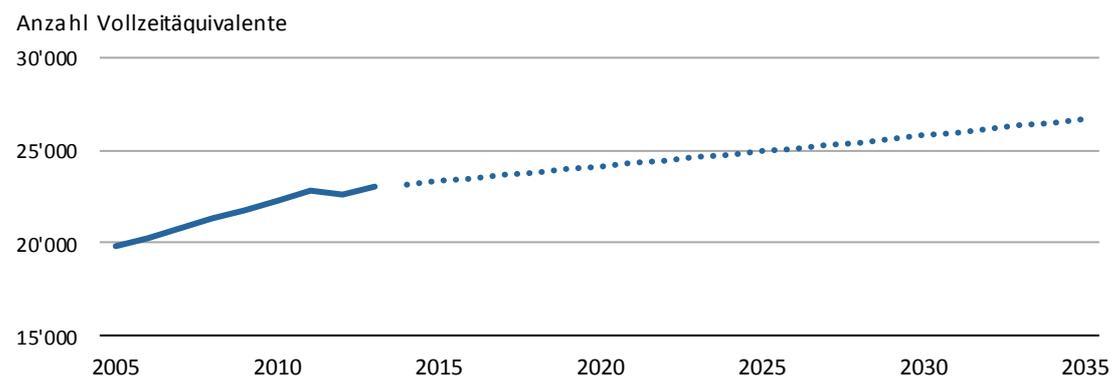
Leimental bis ins Jahr 2035 um knapp 4'000 zulegen auf rund 27'000. Somit wäre das Beschäftigtenwachstum leicht gedämpfter als in den vergangenen Jahren (Abbildung 16). Falls sich der Arbeitsplatzschwerpunkt Bachgraben in Allschwil wie geplant umgesetzt wird, könnte das Wachstum auch stärker ausfallen. Allein in diesem Gebiet bestehen Kapazitäten für bis zu 6'000 zusätzliche Arbeitsplätze. Die Handelskammer beider Basel (2012) sieht in ihrer Nutzungsstrategie vor, dass im Bachgrabengebiet weiterhin die Bereiche Life-Sciences, Innovation, Forschung und Hightech besonders gefördert werden.

Abbildung 15: Vergangene und zukünftige Bevölkerungsentwicklung im Leimental



Grafik INFRAS; F&K / STUDIO BLB. Quelle: Kantone Solothurn und Basel-Landschaft

Abbildung 16: Beschäftigtenentwicklung im Leimental¹¹



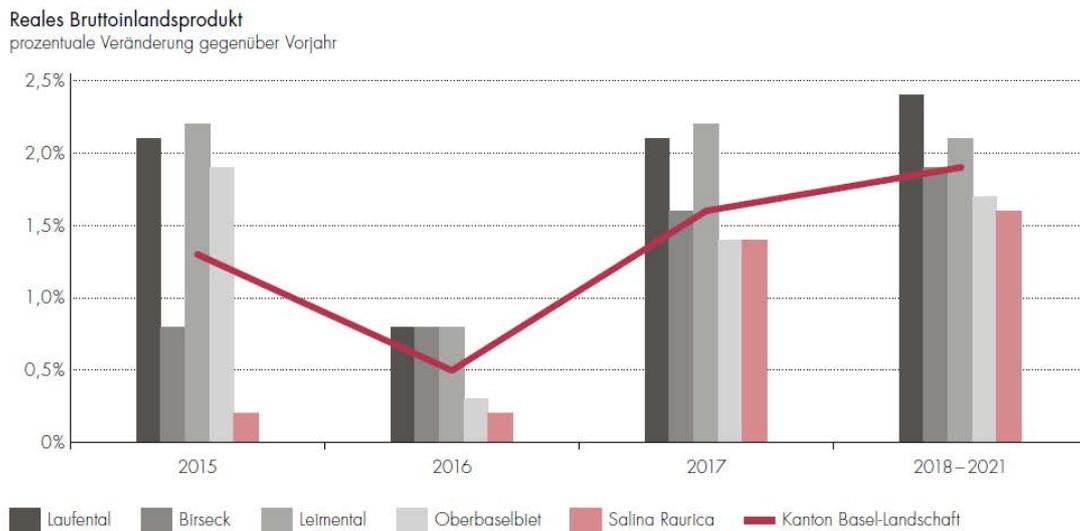
Grafik INFRAS; F&K / STUDIO BLB. Quelle: BFS Statent

Das Leimental gehört im Baselbiet zu den wirtschaftlichen Wachstumsträgern und wird dies in naher Zukunft voraussichtlich auch bleiben. Nach einer Abschwächung im Jahr 2016 erwartet

¹¹ Die Werte zwischen 2005 und 2008 bzw. 2008 und 2011 wurden linear interpoliert.

das BAK Basel (2016) in den nachfolgenden Jahren bis 2021 ein jährliches Wachstum des Bruttoinlandsprodukts von gut 2 %. Die Wachstumsimpulse werden hauptsächlich vom Dienstleistungssektor ausgehen.

Abbildung 17: Prognose Entwicklung reales Bruttoinlandsprodukt



Grafik BAKBASEL 2016.

Öffentliche Finanzen

Die Gemeinden des Leimentals verfügen trotz der vielfach angespannten Finanzlage nach wie vor über finanziellen Spielraum, um Projekte in Zusammenhang mit der räumlichen Entwicklung zu initiieren. Sämtliche basellandschaftlichen Gemeinden des Leimentals zahlen als Gebergemeinde in den Finanzausgleich ein. Einzige Empfängergemeinde ist Burg im Leimental (statistisches Amt Basel-Landschaft, Stand 2016). Auch die Steuererträge pro Kopf liegen mit Ausnahme von Burg und Schönenbuch über dem Mittelwert des Kantons Basel-Landschaft. Diese sind in Bottmingen, Biel-Benken, Allschwil und Binningen am höchsten. Die solothurnischen Gemeinden des Leimentals zahlen mit Ausnahme von Metzerlen-Mariastein alle in den kantonalen Finanzausgleich ein (statistisches Amt Solothurn, Stand 2016). Am höchsten sind die Steuererträge in Hofstetten-Flüh.

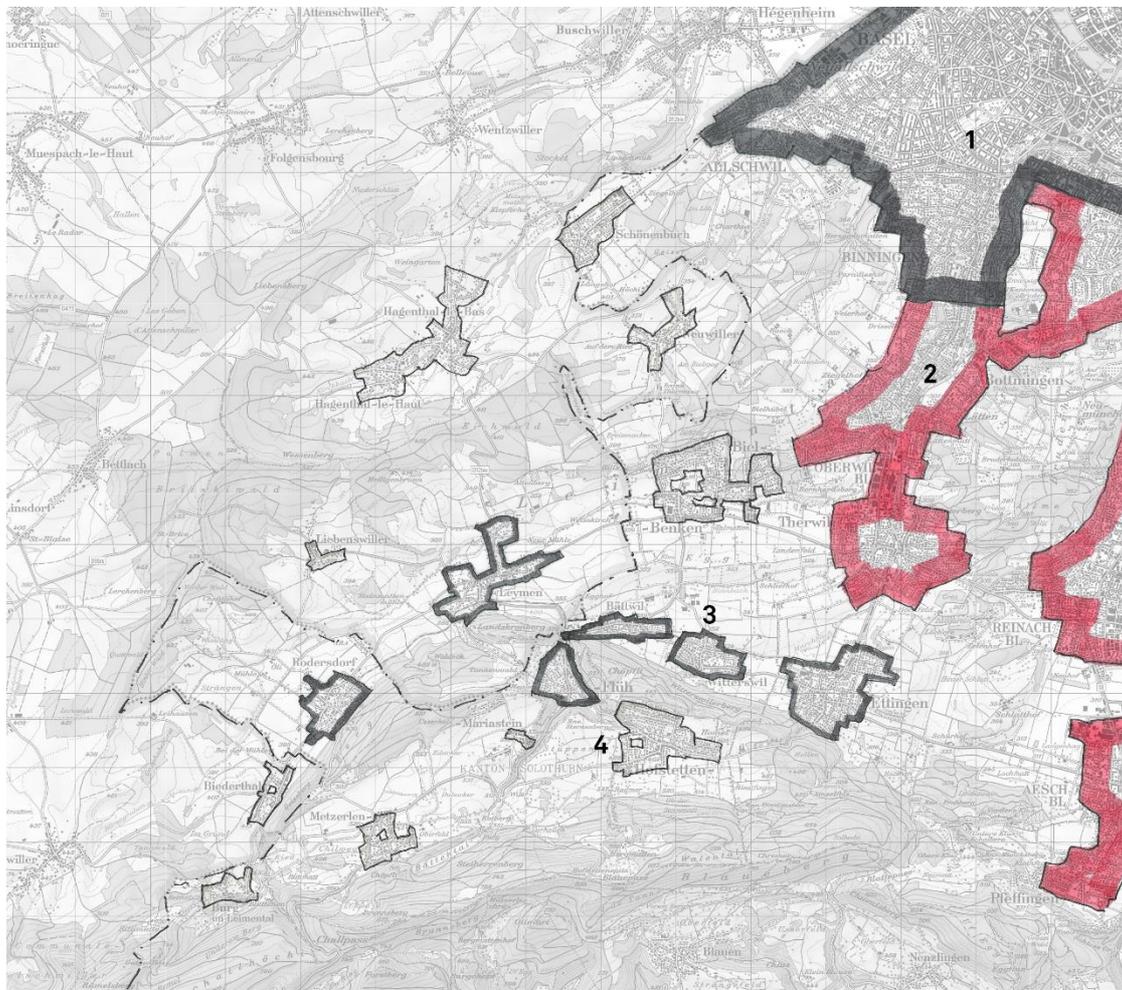
3.2. Siedlung

Allgemeine Raumstruktur

Das Siedlungsgebiet des Leimentals lässt sich grob durch vier verschiedene Typen beschreiben:

- 1) Kernstadt
- 2) Suburbaner Agglomerationsraum
- 3) Ländliche Dörfer entlang der Tramlinie
- 4) Ländliche Dörfer auf dem Juraplateau und den Hügelflanken

Abbildung 18: Struktur des Siedlungsgebietes: Vier Typen



Grafik INFRAS; F&K / STUDIO BLB.

1) Kernstadt

Bei der Kernstadt handelt es sich um den Zentrumsbereich der Agglomeration Basel. Die Gemeinden Allschwil und Binningen können als Teil dieses Siedlungstyps gelesen werden.

2) Suburbaner Agglomerationsraum

Der suburbane Agglomerationsraum ist das vom Wohnen geprägte, kontinuierliche Siedlungsgebiet. Dieses erstreckt sich von Bottmingen in der Talebene und an den Hängen bis nach Therwil. Die Bebauungsstruktur ist relativ homogen. Im Tal befinden sich mehrheitlich Mehrfamilienhäuser und sonstige gemischt genutzte mehrgeschossige Bauten, an den Hängen vor allem Einfamilienhäuser. Insgesamt ist der Raum wenig städtisch geprägt und kaum strukturiert.

Dadurch bietet er wenig Anhaltspunkte für die Orientierung. Entlang der beiden Talachsen eröffnet sich über weite Strecken immer dasselbe Siedlungsbild, zentrumsähnliche und identitätsstiftende Strukturen werden vermisst. Das Gewerbegebiet Mühlematt in Oberwil-Therwil bildet eine Ausnahme in diesem Kontinuum. Es entspricht heute einer für die Agglomeration typischen Gewerbe- und Einkaufszone. Die historischen Dorfkerne sind mehrheitlich mit der übrigen Siedlungsstruktur verwoben und teilweise schlecht erkennbar. Häufig haben die historischen Dorfkerne wenig Bedeutung im öffentlichen Leben und für die Versorgung. Eine Ausnahme bildet der Dorfkern von Bottmingen, der aber stark durch den Verkehr belastet ist.

Die nördlichen Orte Oberwil und Bottmingen haben eine urbanere Ausbildung, deren Struktur im Zusammenhang mit dem Siedlungsentwicklungsdruck und der Lagequalität zur Kernstadt neu überdacht werden muss. Hier treffen alte Ansprüche der ländlichen bzw. dörflichen Struktur viel stärker auf eine urbane Überlagerung. Die zukünftige Entwicklungsstrategie könnte auf diesen noch verbleibenden Identitäten aufbauen.

3) Ländliche Dörfer entlang der Tramlinie

Die ländlichen Dörfer entlang der Tramlinie sind allesamt Strassendörfer, die insbesondere in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts durch Einfamilienhaussiedlungen stark gewachsen sind. Es sind beliebte Pendlergemeinden vor den Toren Basels, in denen sich der Traum vom eigenen Einfamilienhaus noch verwirklichen lässt. Die abendliche Ruhe und der ländliche Charakter werden geschätzt.

Urban geprägte Siedlungen sind in diesen Dörfern trotz der vorteilhaften Erschliessung durch den ÖV fast keine auszumachen, nur in Ettingen sind solche Ansätze zu erkennen. Die historischen Ortskerne entlang der Hauptstrassen sind meistens nicht sonderlich ausgeprägt und bieten bescheidene Qualitäten als Ortszentrum und für die Versorgung. In den meisten Dörfern sind Gewerbebezonen unterschiedlicher Grösse zu finden. Die gegenüber anderen Gebieten der Agglomeration Basel benachteiligte Erschliessung (keine Autobahn, keine Eisenbahn)

hat die Entstehung von grösseren Gewerbe- und Industriegebieten gehemmt. Eine grössere zusammenhängende Gewerbezone in Bättwil hat eine relativ niedrige Dichte. Das Technologiezentrum Witterswil bleibt ein «Exot». Dem Campus auf dem Land fehlen die von den Mitarbeitenden gesuchten urbanen Qualitäten und Angebote. Die Siedlungsgebiete von Bättwil und Witterswil sind sehr nahe zusammengebaut.

4) Ländliche Dörfer auf dem Juraplateau und den Hügelflanken

Die ländlichen Dörfer als vierter Siedlungstyp sind stark geprägt durch dörfliche Strukturen und die landschaftliche Umgebung. Mehrheitlich sind die Einfamilienhaussiedlungen aber derart gewachsen, dass die dörfliche Struktur den Charakter der Orte als Ganzes nicht mehr zu prägen vermag. Auffallend ist die Setzung der einzelnen Orte im hinteren Leimental. Sie sind in ansprechender Weise isoliert. Diese Qualität gilt es zu fördern und zu stabilisieren. Die einzelnen Orte im hinteren Teil haben eine reizvolle Struktur im historischen Bereich. Diese ist deutlich erkennbar und wird auch geschätzt. Sie steht meist im Umbruch, mit Fragezeichen bezüglich längerfristigem Erhalt. In vielen Dörfern (z.B. Rodersdorf, Biel-Benken) sind unüberbaute Flächen im Siedlungsgebiet vorhanden, die als Qualität wahrgenommen werden.

Die ländlichen Dörfer haben eine wichtige Rolle für Tourismus und Freizeitaktivitäten, die noch verstärkt werden könnte. Sie sind Ausgangspunkte für Ausflüge (Wandern, Mountainbike, etc.) auf den Blauen oder ins Sundgau. Die Klosteranlage Mariastein ist die Hauptattraktion als wichtiger Wallfahrtsort der Schweiz. Die Anlage liegt zentral auf dem Juraplateau am Rande des Taleinschnitts des Flühbachs. Die Klosterkirche und die übrigen den Klosterplatz säumenden Bauten bilden ein einzigartiges, qualitativ sehr hochwertiges Ensemble. Weitere historische Siedlungen in diesem Gebiet sind die Ruinen Landskron, Fürstenstein und Alt-Biederthal, das Schloss Burg und die Burg Rotberg. Letztere wird als Jugendherberge genutzt. Das Schloss Burg ist in Privatbesitz und dient hauptsächlich als Wohnraum.

Bauzonenkapazitäten und Bedarf

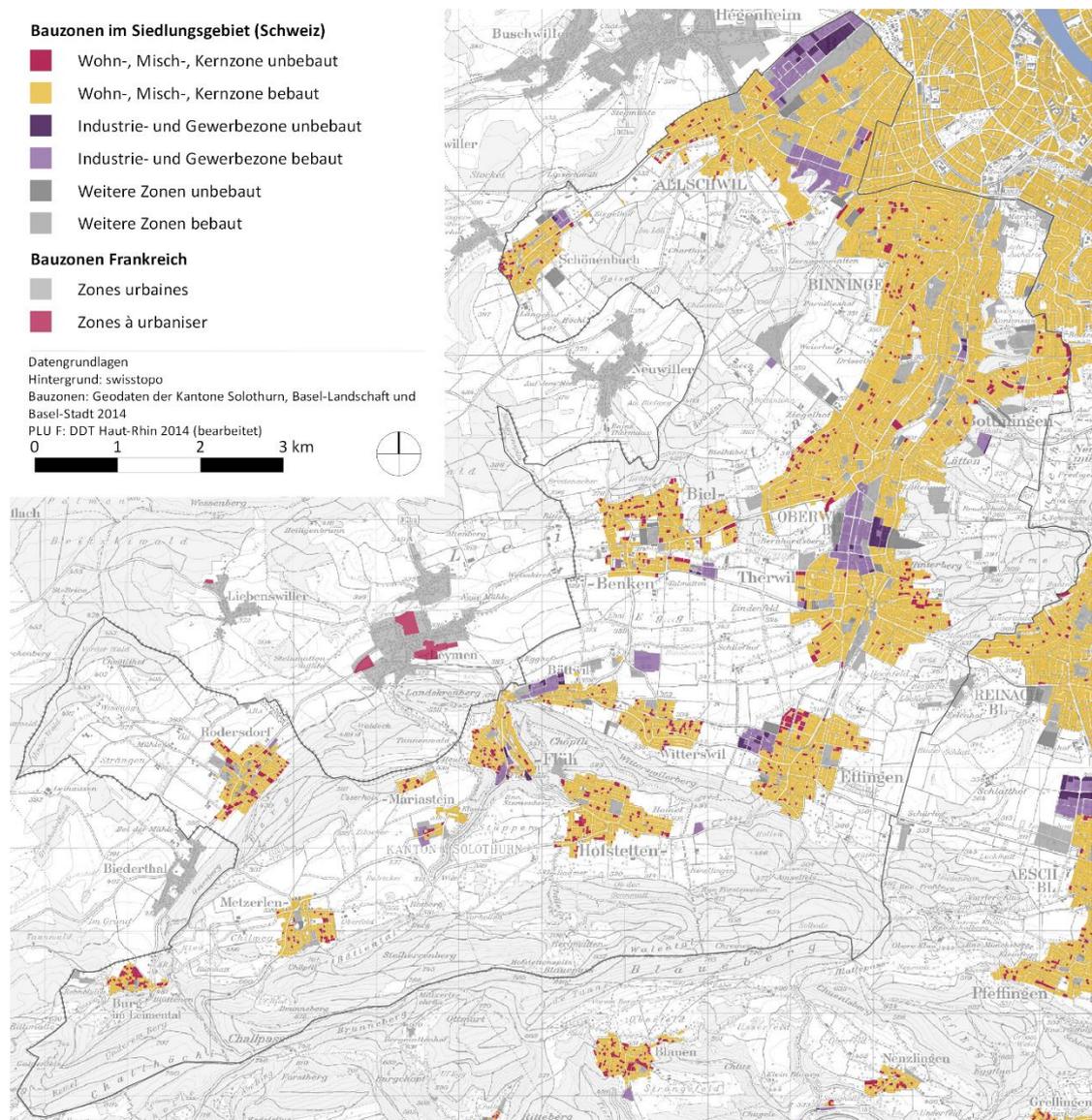
Im Leimental gibt es gesamthaft 1'531 ha bebaute und 177 ha unbebaute Bauzonen¹² (Abbildung 19). Von Letzteren gehören 103 ha zu Wohnzonen¹³, 26 ha zu Industrie- und Gewerbezo-
Wohnbauflächen sind in Hofstetten-Flüh (13 ha), Allschwil (11 ha) und Biel-Benken (11 ha) vor-
 handen. Dabei handelt es sich vielfach um Baulücken. Grössere zusammenhängende Flächen

¹² Die Berechnungen basieren auf den kantonalen Bauzonenstatistiken. Einige Gemeinden des Leimentals rechnen mit weniger Bauzonenreserven (z.B. OEWA-Zone östlich des Mühlemattgebiets in Oberwil, die laut kommunaler Nutzungsplanung derzeit nicht überbaut werden soll.).

¹³ Zu den Wohnzonen zählen Wohn-, Misch- und Kernzonen.

sind in den Gemeinden nur noch vereinzelt vorhanden, in den stadtnahen Gemeinden ist der Druck zur Innenentwicklung besonders gross. Deshalb haben viele Gemeinden im Rahmen ihrer kommunalen Leitbilder und Richtpläne ihre Siedlungsentwicklungsschwerpunkte und potenzielle Innenentwicklungsgebiete festgelegt.

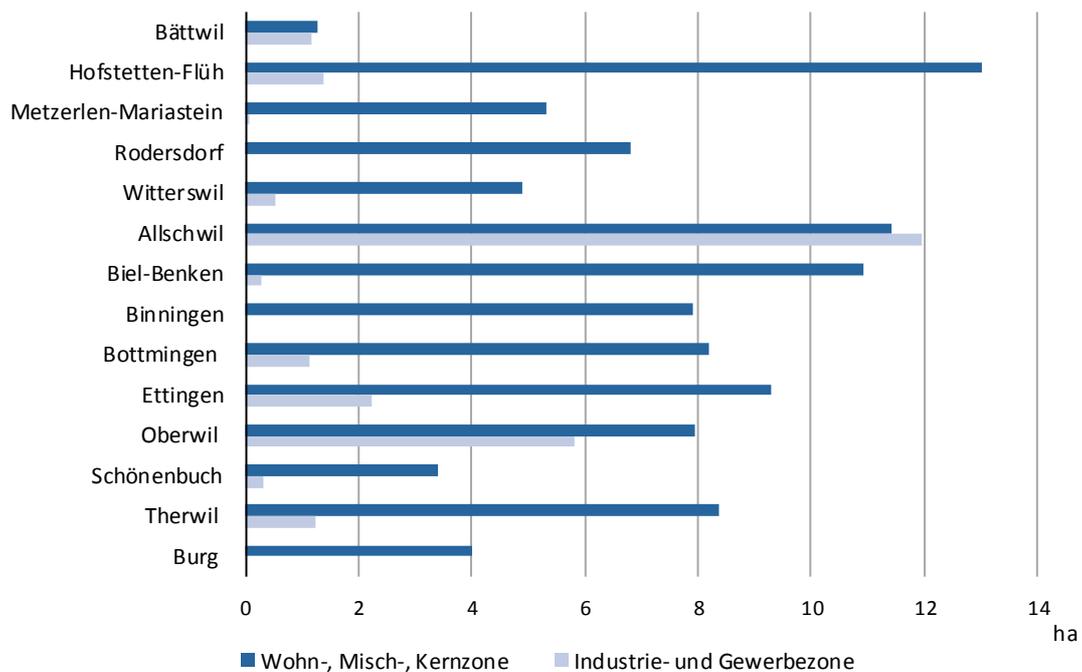
Abbildung 19: bebaute und unbebaute Bauzonen im Siedlungsgebiet (kantonale Bauzonenstatistik)



Grafik INFRAS; F&K / STUDIO BLB. Quelle: siehe Abbildung

Die grössten bestehenden **Industrie- und Gewerbegebiete** befinden sich im Bachgraben und an der Binnerstrasse in Allschwil sowie im Mühlemattgebiet in Oberwil und Therwil. Weiter gibt es die etwas weniger zentral gelegenen Gebiete in Bättwil beim Bahnhof Flüh, am Dorfrand von Ettingen sowie etwas ausserhalb von Witterswil (Technologiezentrum). Die grössten Entwicklungsreserven für Industrie- und Gewerbebetriebe bestehen im Bachgraben, wo bis zu 6'000 zusätzliche Arbeitsplätze entstehen könnten. Ausserdem haben Oberwil und Therwil im Mühlematt die Zonenordnung angepasst, um höhere Gebäude zuzulassen und so die Innenentwicklung voranzutreiben. Gemäss kantonaler Bauzonenstatistik bestehen östlich des BLT-Depots in Oberwil zusätzlich bedeutende Reserven für Industrie- und Gewerbenutzungen.

Abbildung 20: unbebaute Bauzonen in den Gemeinden des Leimentals



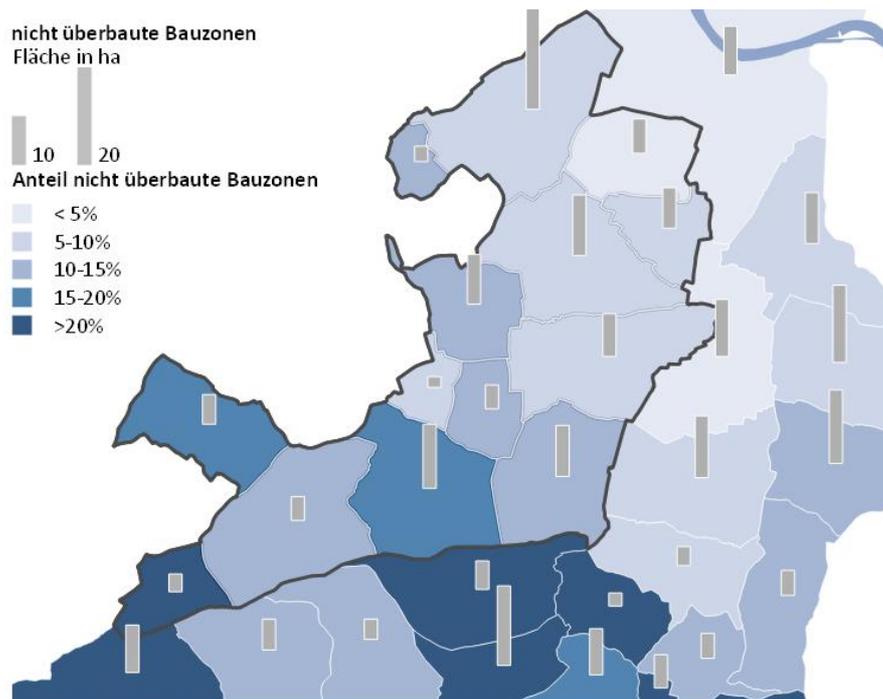
Grafik INFRAS; F&K / STUDIO BLB. Quelle: Kantone Solothurn 2012 und Basel-Landschaft 2014

Bei einer Betrachtung der Verhältnisse von nicht bebauten zu den gesamten Bauzonen fällt das Gefälle zwischen den städtisch und ländlich geprägten Gemeinden auf. Den höchsten Anteil an nicht bebauten Bauzonen¹⁴ haben Burg (34 %), Rodersdorf (17 %) und Hofstetten-Flüh (15 %). Am geringsten ist der Anteil in Binningen (4 %), gefolgt von Oberwil (7 %), Therwil (6 %) und

¹⁴ Wohn-, Misch-, Kernzonen sowie Industrie- und Gewerbezone

Bottmingen (7 %). In Allschwil ist das Verhältnis mit 8 % etwas höher, weil im Arbeitsplatzgebiet Bachgrabengebiet noch grosse Bauzonenreserven vorhanden sind.

Abbildung 21: Nicht überbaute Bauzonen in den Gemeinden (Wohn-, Misch-, Kernzone sowie Industrie- und Gewerbezone)



Grafik INFRAS; F&K / STUDIO BLB. Quelle: Kantone Solothurn 2012 und Basel-Landschaft 2014

Innere Entwicklungsreserven

Die nachfolgende Karte zeigt Gebiete, die in der Regel bebaut sind, aber noch Potenzial für eine zusätzliche bauliche Verdichtung haben. Solche Innenentwicklungspotenziale (IEP) entstehen, wenn die Grundstücke zu wenig genutzt, fehlgenutzt oder gar nicht mehr genutzt sind.

Die grossflächigen Innenentwicklungspotenziale von regionaler Bedeutung (>10'000 m²) befinden sich mehrheitlich im vorderen Leimental. Ein Grossteil von diesen Gebieten ist derzeit mit öffentlichen Nutzungen belegt oder dafür vorgesehen. Die Gemeinden aktivieren an diesen Standorten Innenentwicklungspotenziale, indem sie die Areale für Wohn- und Mischnutzungen freigeben (z.B. Eisweiher in Oberwil, Wegmatten in Allschwil). Vielfach handelt es sich dabei um zentral gelegene und verkehrstechnisch sehr gut erschlossene Gebiete. Weiter können innere Reserven durch die Weiterentwicklung von bestehenden, unternutzten Wohngebieten aktiviert werden. Im Leimental handelt es sich dabei vielfach um kleinere Grundstücke oder Areale in Wohnquartieren, was eine besonders umsichtige Planung erfordert. Grossflächige, unternutzte Wohngebiete von regionaler Bedeutung, liegen eher peripher an den Siedlungsrandern

(z.B. Meiriacker in Binningen, In der Au in Therwil). Einige Gemeinden wollen ihre Gewerbebezonen sichern, damit das Gewerbe nicht aufgrund des Preiswettbewerbs verdrängt wird. Dementsprechend stehen Umnutzungen von Industrie- und Gewerbebezonen zu Wohn- oder Mischzonen nicht im Vordergrund.

Abbildung 22: Innenentwicklungspotenziale für Wohn- und Mischnutzungen (Geodaten nur für BL verfügbar)

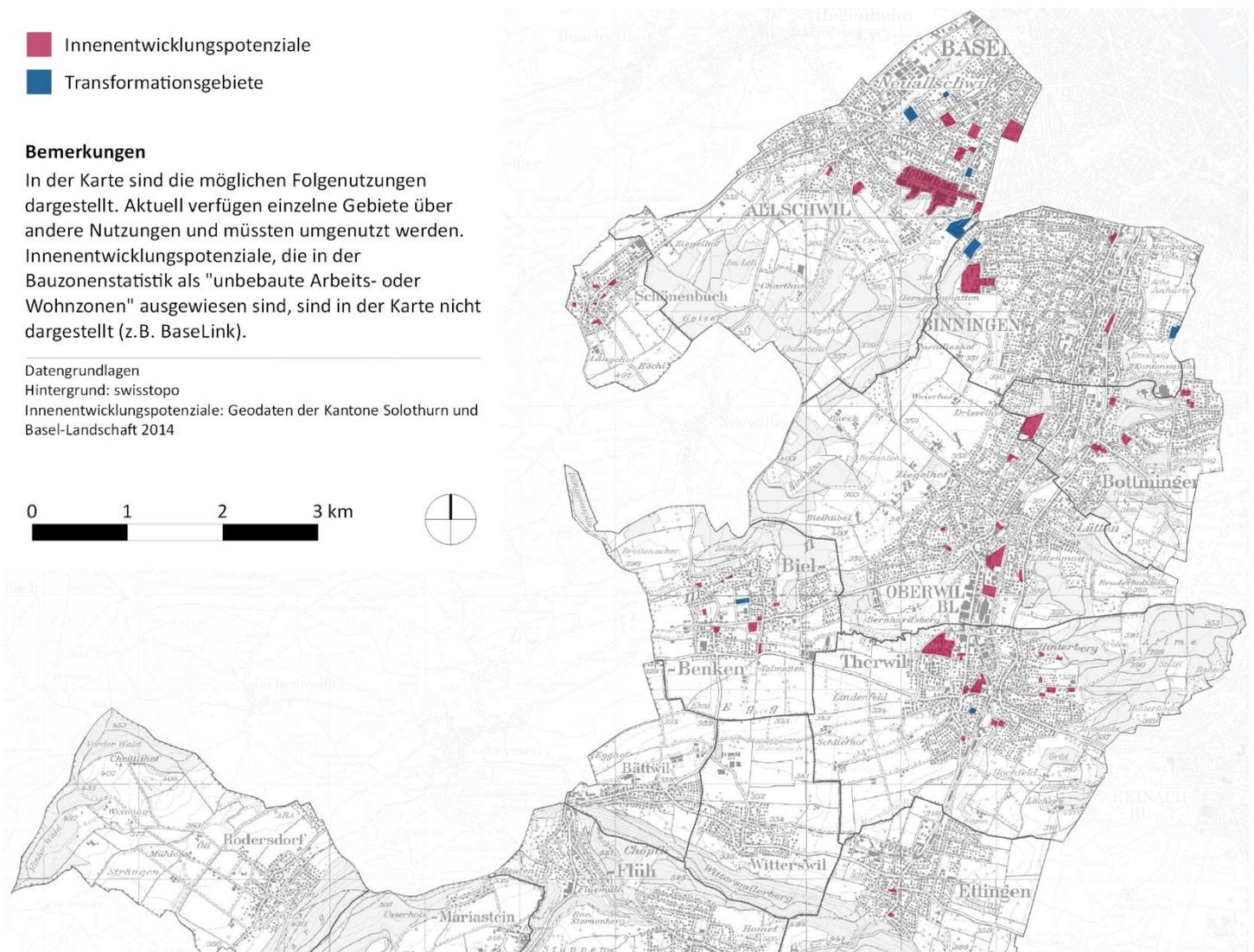
- Innenentwicklungspotenziale
- Transformationsgebiete

Bemerkungen

In der Karte sind die möglichen Folgenutzungen dargestellt. Aktuell verfügen einzelne Gebiete über andere Nutzungen und müssten umgenutzt werden. Innenentwicklungspotenziale, die in der Bauzonenstatistik als "unbebaute Arbeits- oder Wohnzonen" ausgewiesen sind, sind in der Karte nicht dargestellt (z.B. BaseLink).

Datengrundlagen
 Hintergrund: swisstopo
 Innenentwicklungspotenziale: Geodaten der Kantone Solothurn und Basel-Landschaft 2014

0 1 2 3 km



Der Kanton Basel-Landschaft erhebt die Innenentwicklungspotenziale zusammen mit den Gemeinden. Der Kanton Solothurn verfolgt einen analytischeren Ansatz, um die inneren Entwicklungspotenziale zu identifizieren: Er vergleicht die aktuellen mit den erwünschten Nutzungsdichten des entsprechenden Raumtyps und der entsprechenden Bauzone. Diese Geodaten kann der Kanton Solothurn zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht zur Verfügung stellen.

Grafik INFRAS; F&K / STUDIO BLB. Quelle: siehe Abbildung

Bauzonenkapazitäten und Bauzonenbedarf

Im folgenden Abschnitt wird der zukünftige Bauzonenbedarf aufgrund der prognostizierten Bevölkerung- und Beschäftigtenentwicklung (in VZÄ) den Bauzonenkapazitäten gegenübergestellt. Die Ermittlung des Bauzonenbedarfs und der Bauzonenkapazitäten unterliegt folgenden Annahmen:

- Der zukünftige Bedarf wird einerseits anhand der kantonalen Prognosen ermittelt, die bereits bei der Überarbeitung der kantonalen Richtpläne zur Anwendung gekommen sind (vgl. Kapitel 2.1). Da die Gemeinden teilweise von anderen Wachstumsannahmen ausgehen als die Kantone (Kapitel 2.3), sind zusätzlich die Bedarfsberechnungen auf Basis der kommunalen Annahmen erfolgt.
- Bebaute Bauzonen (innere Reserven): Die Kapazitätsberechnungen basieren auf den Flächenangaben zu den Innenentwicklungspotenzialen (vgl. Abbildung 23) sowie den kantonalen Vorgaben zu den Mindestdichten¹⁵. Wenn Angaben zu den Innenentwicklungspotenzialen fehlen (solothurnische Gemeinden), wird davon ausgegangen, dass die Gemeinde bis 2035 um 10 % nachverdichtet. Bei den basellandschaftlichen Gemeinden berücksichtigt die Berechnung ausserdem Angaben zur Realisierungswahrscheinlichkeit:
 - Grundstück blockiert Aktivierung von 10 % der IEP bis 2035
 - Grundstück nicht blockiert Aktivierung von 80 % der IEP bis 2035
 - Status unbekannt Aktivierung von 50 % der IEP bis 2035
- Unbebaute Bauzonen: Die Kapazitätsberechnungen basieren auf den kantonalen Bauzonenstatistiken sowie den kantonalen Vorgaben zu den Mindestdichten¹⁶ (vgl. Kapitel 2.1):

¹⁵ Die kantonalen Mindestdichten sind Durchschnittsangaben. Im vorliegenden Raumkonzept werden in Kapitel 5.2 differenzierte Dichteziele definiert, je nach Siedlungs- bzw. Bebauungstyp.

¹⁶ Die Erhebungsmethodik orientiert sich an den *technischen Richtlinien Bauzonen* (ARE 2012). Im Kanton Basel-Landschaft weicht die Methodik von den technischen Richtlinien des ARE ab, indem die Nutzungsdichten als Verhältnis von Einwohnern und Beschäftigten zu den bebauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen definiert sind.

Tabelle 6: Vorgaben zu Mindestdichten in den kantonalen Richtplänen

Raumtyp	Minstdichte [m ² /EW+B]
Solothurn	
Ländlicher Raum	250
Agglomerationsgeprägter Raum	200
Basel-Landschaft	
Ländlicher Raum	200
Innerer Korridor	105

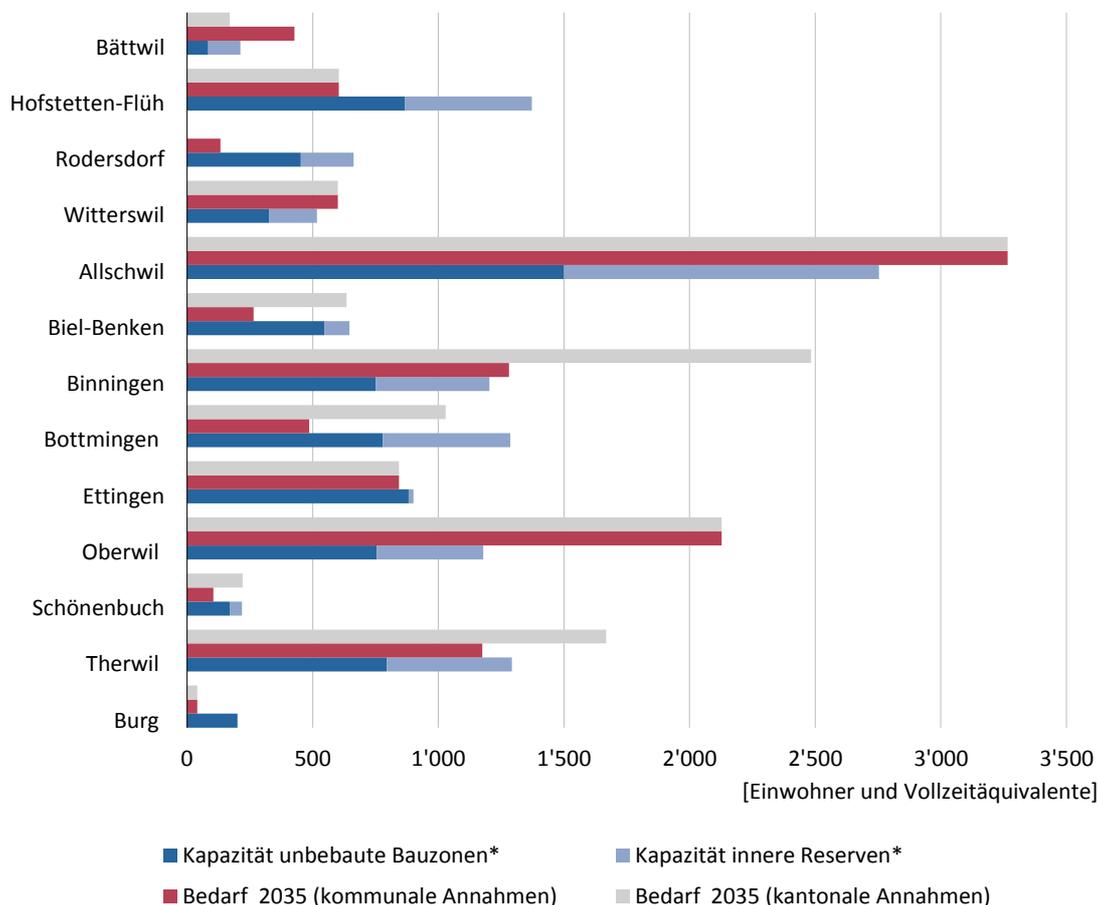
Tabelle INFRAS; F&K / STUDIO BLB. Quelle: Kantone Solothurn und Basel-Landschaft 2015

Abbildung 23 zeigt eine Gegenüberstellung des Bauzonenbedarfs und der Bauzonenkapazitäten in bebauten und unbebauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen. Die Gemeinden rechnen insgesamt mit einem etwas gemässigeren Wachstum als die Kantone: Bis 2035 entsteht im Leimental gemäss kommunalen Berechnungen in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen ein Bedarf für rund 11'200 Einwohner und Beschäftigte¹⁷. Die kantonalen Annahmen liegen bei 14'100 Einwohnern und Beschäftigten. Demgegenüber stehen Kapazitäten für rund 8'000 Einwohner und Beschäftigte in unbebauten Wohn-, Misch- und Kernzonen. In den bereits bebauten Gebieten können nochmals Kapazitäten für rund 4'000 Einwohner und Beschäftigte geschaffen werden. In diesen Berechnungen sind die Kapazitäten in den Arbeitszonen nicht eingerechnet. Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang vor allem der Arbeitsschwerpunkt Bachgraben, wo Platz für rund 6'000 Arbeitsplätze besteht.

Gesamthaft sind somit die Kapazitäten im Leimental für den Bedarf bis ins Jahr 2035 eher knapp. Es müssen erhebliche Anstrengungen unternommen werden, um die bebauten Gebiete nachzuverdichten. Ausserdem gibt es deutliche Unterschiede zwischen den Gemeinden. In Allschwil und Oberwil übersteigt die voraussichtliche Nachfrage nach Bauzonen die vorhandenen Kapazitäten. Auch in Binningen, Therwil, Ettingen und Witterswil scheinen die Kapazitäten eher knapp zu sein. Diese Gemeinden sind besonders herausgefordert, die Innenentwicklung weiter voranzutreiben. Im Gegensatz dazu haben die ländlicher geprägten Gemeinden Hofstetten-Flüh, Rodersdorf, Biel-Benken und Burg eher zu grosse Reserven. In diesen Gemeinden übersteigen bereits die Kapazitäten in den unbebauten Bauzonen den zukünftigen Bedarf relativ klar.

¹⁷ inkl. Metzlerlen-Mariastein

Abbildung 23: Bauzonenbedarf bis 2035 und vorhandene Kapazitäten im Jahr 2014



*Wohn-, Misch- und Zentrumszonen

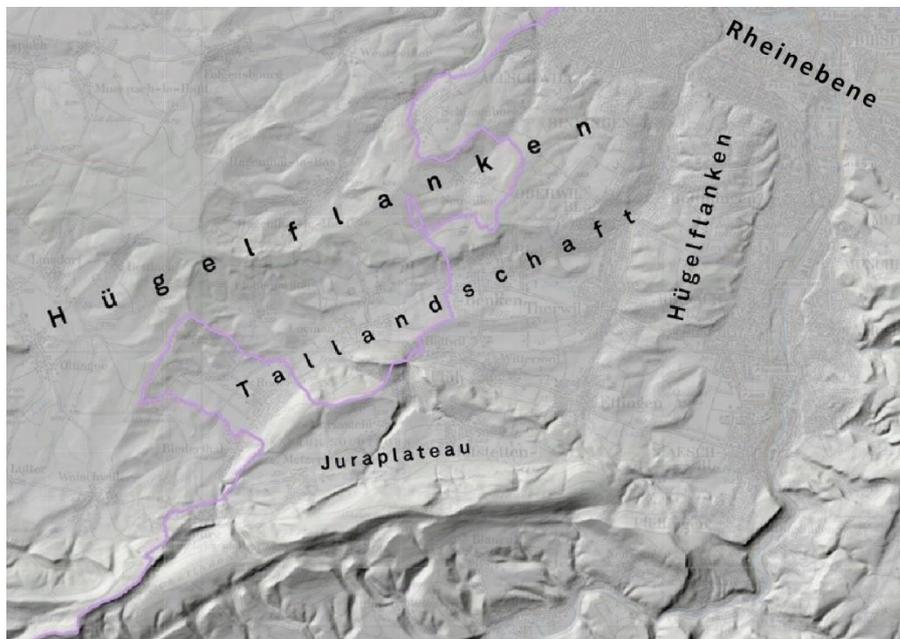
Die Bedarfsberechnungen der Gemeinden basieren auf den kommunalen Planungsinstrumenten, den Interviews sowie den Korridorprozessen (Anhang, Tabelle 12). Einige Gemeinden haben lediglich qualitative Annahmen gemacht, so dass Annahmen getroffen werden mussten. Wenn die Gemeinden ein «bescheideneres» Wachstum als der Kanton anstrebt, wurde mit einer jährlichen Wachstumsrate von 0.3% gerechnet. Dies betrifft Biel-Benken, Binningen, Bottmingen und Schönenbuch. In Allschwil sind bei den Bedarfsberechnungen die 6'000 geplanten Arbeitsplätze im Bachgraben nicht eingerechnet, weil bei den Kapazitätsberechnungen das Arbeitsplatzgebiet Bachgraben auch nicht berücksichtigt ist (keine Wohn-, Misch oder Zentrumszone). Weil sich die zusätzlichen Arbeitsplätze von Allschwil vor allem im Bachgraben ansiedeln werden, wurden die Beschäftigtenprognosen in Wohn-, Misch- und Zentrumszonen in Allschwil nach unten korrigiert.

Grafik INFRAS; F&K / STUDIO BLB. Quelle: Kantone Solothurn und Basel-Landschaft, Gemeinden.

3.3. Landschaft

Das Leimental liegt am nördlichen Fuss der Jura-Kette. Der hintere, höher gelegene Bereich südlich von Ettingen, Witterswil und Bättwil wird landschaftstypologisch der Hügellandschaft des Faltenjuras zugeordnet. Der vordere Bereich gehört zur Tal- und Beckenlandschaft des Tafeljuras (ARE 2010) und ist Teil des Sundgauer Hügellandes (Regionatur 2016A). Landschaftsräumlich gesehen lassen sich darauf aufbauend im Leimental drei Raumtypen unterscheiden: das Juraplateau, die Tallandschaft und die Hügelflanken.

Abbildung 24: Drei Typen von Landschaftsräumen



Grafik INFRAS; F&K / STUDIO BLB. Quelle: Reliefschattierung DHM25, swisstopo

Das Juraplateau

Die bewaldete Hügelkette Blaueberg-Chalhöchi mit Erhebungen bis 875 m.ü.M. begrenzt das Leimental auf der Südseite. Vor ihr liegt ein Plateau mit den Siedlungsgebieten Hofstetten und Metzleren-Mariastein (ca. 460-530 m.ü.M.), hier Juraplateau genannt. Das Plateau wird nördlich vom Witterswilerberg und Landskronberg umschlossen. So ergibt sich eine relativ introvertierte Landschaftskammer, umgeben von bewaldeten Hügelzügen. Die Flächen des Plateaus werden mehrheitlich landwirtschaftlich genutzt. Um Metzleren sind grössere Flächen extensiv bewirtschaftet, diese sind Teil des nationalen ökologischen Netzwerks REN (BAFU 2004). Grössere Flächen am Rand des Plateaus und entlang des Taleinschnittes des Flühbachs sind gemäss Richtplan Kanton Solothurn Vorranggebiete für Natur und Landschaft.

Die räumlich interessante Engstelle am Bahnhof Flüh, zwischen Bättwiler Berg und Landskronberg, ist der Hauptzugang zum Plateau. Das Juraplateau ist beliebt als Ausflugsziel, beispielsweise für Wanderungen (z.B. Chälegrabenschlucht in Hofstetten) oder Velotouren, aber insbesondere auch wegen dem Benediktinerkloster Mariastein, das jährlich viele Besucher anzieht. Hier entsteht allenfalls ein Nutzungsdruck auf das umliegende Landwirtschaftsland, dem es eventuell mit einem entsprechenden Angebot für diese Touristen zu begegnen gilt. In Bezug auf die Lokalisierung des Klosters Mariastein gibt es Hinweise auf Spuren früherer keltischer Vermessung und Raumordnung: Möglicherweise wurde der Ort Mariastein bewusst auf einer direkten Verbindungslinie (keltische Achse) zwischen St. Chrischona und den Challmatten angelegt (Amman 2002).

Die Tallandschaften

Die Talebene verläuft von Binningen via Therwil und dann nördlich des Landskron- und Witterswilerbergs bis nach Burg. In dieser Tallandschaft verläuft der Birsig, ein ca. 20 km langer Fluss, der in Basel in den Rhein mündet. Der Birsig hat zwei Quellbäche, einer in Wollschwiler (F) und einer in Burg. Im vorderen Leimental ist er vielerorts begradigt, verläuft aber offen. Der Fluss ist nur stellenweise erlebbar, durchgängige Wegverbindungen bestehen nicht. In Biel-Benken sind grössere Landschaftsflächen um den Birsig vorhanden, ebenso gibt es in Bottmingen und Oberwil noch unbebaute Flächen entlang dem Fluss. Der Birsig verbindet vier Schlösser: das Schloss in Binningen, das Wasserschloss Bottmingen, das Schlössli in Biel-Benken und das Schloss in Burg Biederthal.

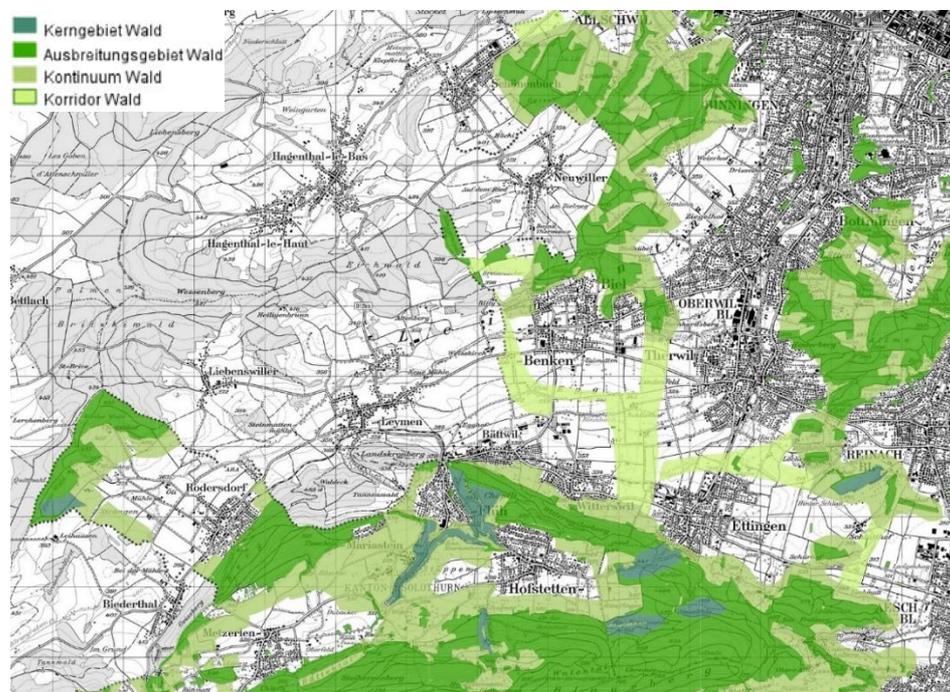
Während im vorderen Leimental das Siedlungsgebiet vollständig dominiert, eröffnet sich im hinteren Leimental ein interessanter Landschaftsraum zwischen den Siedlungsgebieten von Biel-Benken, Therwil, Ettingen, Witterswil, Bättwil und Leymen. In dieser leicht gewellten Talfläche ist der Egg die höchste Erhebung (373 m.ü.M). Mehrheitlich dominieren landwirtschaftliche Nutzungen dieses internationale und interkantonale Grenzgebiet. Der Talboden ist durch offenes Ackerland geprägt. Hecken, Säume und Böschungen strukturieren das Landschaftsbild. Die Bevölkerung der umliegenden Dörfer nutzen den Raum aber auch für die Naherholung. Diese Funktion könnte gestärkt werden, um im Sinne der „Landschaft für eine Stunde“ ein attraktiveres Naherholungsangebot zu schaffen. In diesem Gebiet befinden sich ausserdem mehrere Reitställe, die Wege werden daher auch von Reitern genutzt. Auf mögliche Konflikte zwischen den Nutzenden (z.B. Reiter / Velofahrer), den Erholungssuchenden und den Landwirten gilt es ein besonderes Augenmerk zu legen.

Zwischen den Siedlungsgebieten von Oberwil-Biel/Benken und Therwil-Ettingen sind im Raumkonzept Basel-Landschaft Siedlungstrenngürtel vorgesehen. Diese tragen der Vernetzung von Lebensräumen Rechnung: Gemäss dem nationalen ökologischen Netzwerk - Lebensraum

Wald besteht eine wichtige Vernetzungsfunktion in nordsüdlicher Richtung zwischen den Siedlungsgebieten Ettingen-Witterswil und Oberwil-Biel/Benken und in Ost-West-Richtung zwischen Ettingen und Therwil.

Die Tallandschaft wird durch bedeutende Eichen-Hagenbuchenwälder begrenzt, die sich durch einen hohen Anteil von Eichen auszeichnen (Regionatur 2016). Vereinzelt sind an Südhängen auch Rebbaugelände vorhanden, z.B. in Biel-Benken und Ettingen.

Abbildung 25: Nationales ökologisches Netzwerk REN – Lebensraum Wald



Grafik INFRAS; F&K / STUDIO BLB. Quelle: BAFU, swisstopo

Die Hügelflanken

Im vorderen Leimental prägen nebst dem Siedlungsgebiet die sanften Hügel des Bruderholzes und des Allschwiler Waldes das Landschaftsbild. Beide Landschaftsräume sind beliebte Naherholungsgebiete, auch für die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Basel und des Birstals.

Das Bruderholz ist fast vollständig von Siedlungsgebiet umgeben. Auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt befindet sich ein Wasserturm mit öffentlich zugänglicher Aussichtsplattform. Die Flanken sind mehrheitlich bewaldet, die Flächen auf der Kuppe landwirtschaftlich genutzt. Die stark befahrene Verbindungsstrasse Bottmingen-Münchenstein belastet das Gebiet lokal mit Lärmimmissionen. Am Rande des Bruderholzes befinden sich verschiedene Freizeiteinrichtungen wie eine Finnenbahn (Bottmingen) oder Familiengärten (Oberwil).

Der Allschwiler Wald zwischen Allschwil, Schönenbuch, Neuwiller und Binningen ist ebenfalls ein sehr beliebtes Naherholungsgebiet. Durch seine fragmentierten Waldflächen wirkt er räumlich stark kammerartig. In einer Lichtung des Waldes befindet sich das Naturschutzgebiet Herzogenmatt. Dieses ist eines der wertvollsten Amphibienlaichgebiete in der Region Basel. Die Wälder zeichnen sich durch einen grossen Bestand an Eichen aus – es handelt sich um einen der letzten grossen Eichen-Hagenbuchenwälder der Nordwestschweiz (Regionatur 2016C).

Die Hügelflanken sind wie einleitend erwähnt Teil der Sundgauer Hügellandschaft. Abgestimmt auf den Takt des Trams Linie 10 verkehrt im Sommer zwischen Leymen und Ferrette das Sundgauer Büssli. Mit diesem kann an den Wochenenden das grenznahe Gebiet des Elsass erkundet werden. Im Rahmen der IBA Basel 2020 soll die länderübergreifende Naherholungs- und Urlaubsregion gefördert werden (vornominiertes Projekt ‚Landschafts-Rendez-Vous‘). Im Fokus steht der Aufbau einer gemeinsamen Radreiseregion (IBA Basel 2016).

Würdigung

Die Landschaft im Leimental stellt ein Hauptkapital dar, das neben produktiven Nutzungen (Land- und Forstwirtschaft) sowohl in der Freizeit als auch im Alltag einen hohen und ortsspezifischen Wert darstellt. Die Vernetzung der verschiedenen Landschaftstypen ineinander und auch mit den französischen Gebieten ist reizvoll. Viele Bereiche haben einen hohen räumlichen Erhaltungsstatus, sind heute noch gut erkennbar und werden auch als Markenzeichen geschätzt.

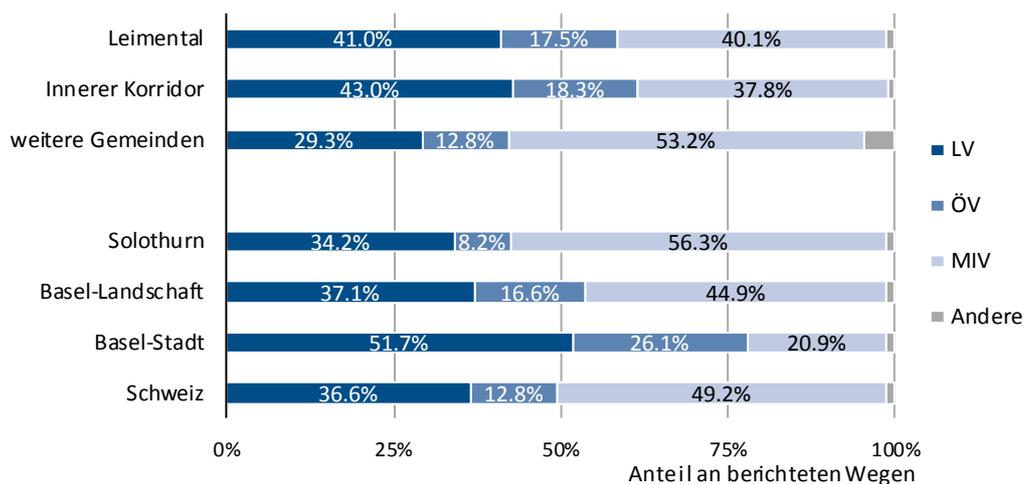
Während das vordere Leimental die Hügellagen und Hochebenen als Naherholungsgebiet nutzen kann, sind im hinteren Leimental die Talebenen und die Egg zusammen mit den Hügelflanken sowie das Juraplateau das Bewegungsgebiet. Nachteil der Hügelflanken bleibt die zu überwindende Höhendistanz; das Bedürfnis nach Naherholungsmöglichkeiten innerhalb des Siedlungsgebietes oder direkt am Siedlungsrand (z.B. entlang dem Birsig) dürfte mit zunehmender Verdichtung steigen. Das Juraplateau ist zusammen mit dem Blauen nicht nur Naherholungsgebiet, sondern auch ein Ausflugsziel mit grösserem Einzugsgebiet. Die Nutzungsstrukturen sind neben der Landwirtschaft eher dispers, weit vernetzt, mit wenigen bekannten „Hotspots“. Es fragt sich, wie weit der Nutzungsdruck gesteuert werden kann, mit wünschbaren Qualitäten belegt wird und wie weit vermehrt Siedlungseinrichtungen damit vernetzt werden können und sollen. Zudem sind die produktionsorientierten Nutzungen von Land- und Forstwirtschaft möglichst nachhaltig zu gestalten.

3.4. Verkehr

Modal Split

Die nachfolgende Abbildung enthält teilträumliche Auswertungen zu den Verkehrsmittelanteilen an berichteten Wegen. Datenbasis ist der Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010. Im innerkantonalen und schweizweiten Vergleich haben die umweltschonenden Verkehrsmittel im Leimental eine vorrangige Bedeutung. Mehr als 40 % der Wege legt ein Bewohner in der Regel hauptsächlich zu Fuss oder mit dem Velo zurück. Mit dem ÖV werden knapp ein Fünftel der Wege zurückgelegt. Fast ein gleich hoher Anteil wie der Langsamverkehr erreicht auch der motorisierte Individualverkehr. Innerhalb des Leimentals sind bedeutende Unterschiede beim Modal Split festzustellen. Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes haben in den Gemeinden des inneren Korridors einen deutlich höheren Stellenwert als in den peripherer gelegenen Gemeinden. Dort wird die Mehrheit der Wege mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt. Der ÖV-Anteil ist zwar markant tiefer als in den Gemeinden des inneren Korridors, jedoch auch dem Niveau der gesamten Schweiz. Obwohl die umweltschonenden Verkehrsmittel im inneren Korridor des Leimentals bereits einen hohen Stellenwert haben, besteht weiteres Potenzial für die Erhöhung des Anteils vom öffentlichen Verkehr sowie vom Fuss- und Veloverkehr. Deren Anteile sind im benachbarten Kanton Basel-Stadt deutlich höher.

Abbildung 26: Verkehrsmittelanteile nach Teilräumen



Gemeinden Innerer Korridor: Allschwil, Binningen, Bottmingen, Ettingen, Oberwil, Therwil

Weitere Gemeinden: Bättwil, Biel-Benken, Hofstetten-Flüh, Metzleren-Mariastein, Rodersdorf, Schönenbuch, Witterswil

Grafik: INFRAS; F&K / STUDIO BLB. Quelle: Mikrozensus 2010, eigene Berechnungen, Basis Leimental: 1955 Wege

Motorisierter Individualverkehr

Die grossräumige (nationale) MIV-Erschliessung des Leimentals erfolgt von Osten über die Autobahnachse A2 und vom Norden über die Autobahnachse A3. Im Leimental selbst gibt es keine Hochleistungsstrasse. Wichtig für die grossräumige Anbindung sind die tangentialen Strassenachsen vom Leimental zur H18 im Birstal. Die regionale Vernetzung von und nach Basel stellen die Kantonsstrassen 274 und 311 sicher. Im Talboden zwischen Binningen/Bottmingen und Therwil verlaufen diese parallel zueinander. Auf diesen Strassen verkehren je nach Querschnitt zwischen 11'500 und 18'900 Fahrzeuge. Die stadtnächste Tangentialverbindung ist die Bruderholzstrasse, die mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr von 18'000 Fahrzeugen sehr stark befahren ist. Weitere wichtige Tangentialverbindungen verlaufen zwischen Therwil und Reinach sowie zwischen Ettingen und Aesch. Allschwil und Schönenbuch sind aufgrund der topografischen Lage und der Verkehrserschliessung eher abgetrennt vom Rest des Leimentals. Die wichtigsten Verknüpfungen führen von Allschwil nach Oberwil und über Basel nach Binningen sowie von Schönenbuch über Neuwiller nach Biel-Benken.

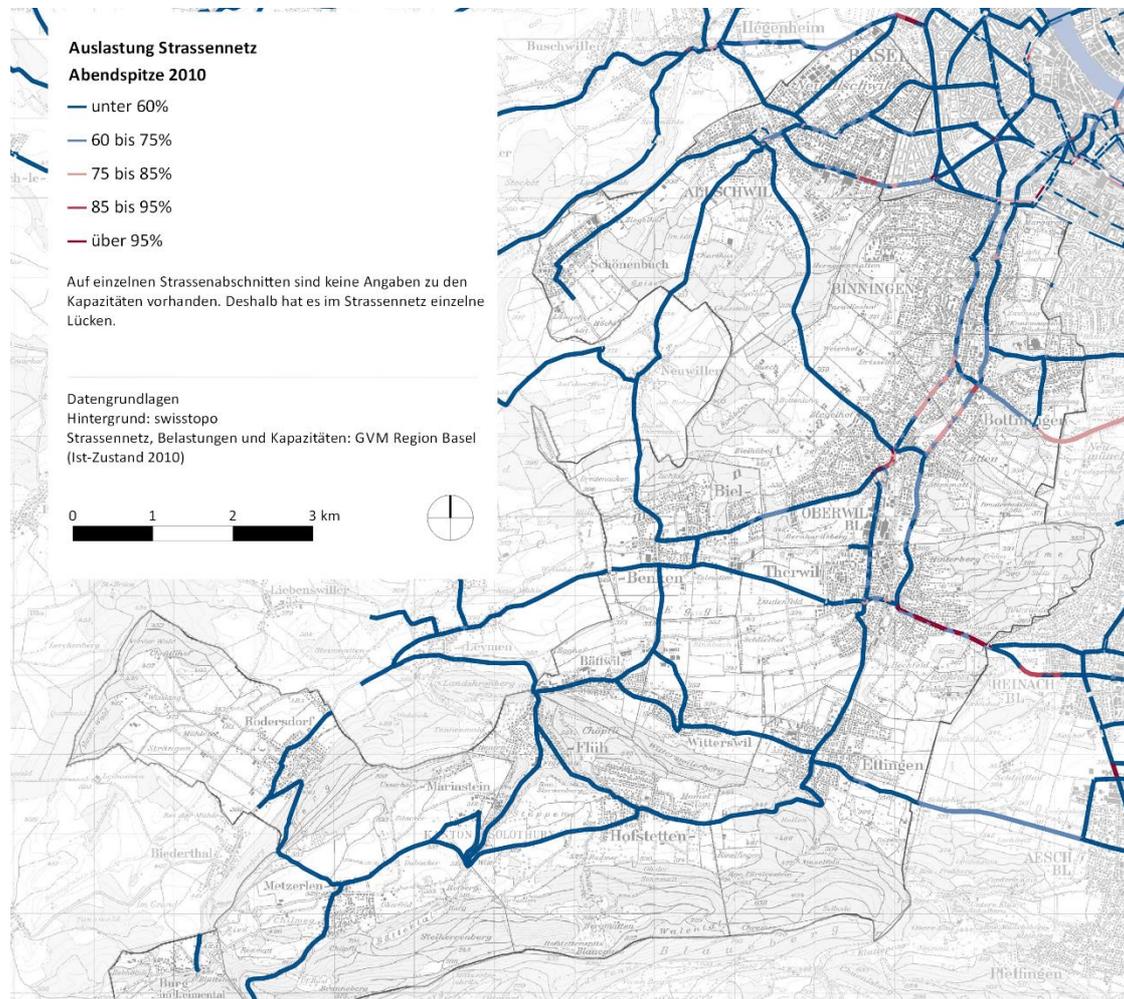
Allgemein sind die Verkehrsströme im Leimental schwierig vorhersehbar; viele Automobilisten wählen ihre Route abhängig von der Verkehrslage. Die Ortsdurchfahrten von Binningen, Bottmingen und Oberwil sind in den Spitzenstunden stark belastet bis überlastet. Die Verkehrsprobleme akzentuieren sich an den Knoten, wo sich die radialen Verkehrsströme mit den aufkommensstarken tangentialen Verkehren überlagern. Ausserdem wird die Kapazität der Strassen teilweise durch die niveaugleichen Tramquerungen eingeschränkt. In Allschwil ist die Verkehrssituation etwas entspannter als in den anderen stadtnahen Gemeinden des Leimentals. Ab Therwil Richtung hinteres Leimental ist die Verkehrslage weniger angespannt. Aber auch hier stockt der Verkehr teilweise während der Hauptverkehrszeiten. Ein Grund dafür ist der grenzquerende Pendlerverkehr von und nach Frankreich. Folgende Strecken und Knoten sind aufgrund der kritischen Verkehrslage besonders hervorzuheben:

- Bottmingen: Kapazitätsengpässe beim Mitteldorfkreisel, wo die stark befahrene Bruderholzstrasse von Münchenstein herkommend auf die Kantonsstrasse 311 trifft sowie allgemein hohe Auslastung der Hauptverkehrsachsen von und nach Basel
- Oberwil: Kritischer Verkehrsablauf auf der Hauptstrasse zwischen Knoten Schwanen (Bielstrasse/Mühlegasse/Hauptstrasse) bis Dorfkreisel
- Therwil: Hohe Belastung der Bahnhofstrasse (Sanierung und Umgestaltung ca. 2020) und Rückstau am Bahnübergang bei der Haltestelle Zentrum sowie Kapazitätsengpässe auf der Reinacherstrasse sowie am LSA-Knoten bei der Gemeindeverwaltung (bereits saniert)
- Binningen: Grösste Engpässe auf Hauptstrasse vom Dorenbachkreisel her, die Verkehrsprobleme auf der Tangentialachse Neubad – Kronenplatz konnten mit flankierenden Massnahmen entschärft werden

- Allschwil: regelmässige Kapazitätsengpässe am Knoten Grabenring/Hegenheimermattweg sowie dessen Zufahrtsstrassen durch Überlagerung des Grenz- und Durchgangsverkehrs mit dem lokalen Verkehr sowie auf der Binningerstrasse

Im Rahmen der trinationalen Netzstrategie Strasse des Agglomerationsprogramms Basel wurde die Auslastung auf dem Strassennetz ermittelt (Abbildung 27). Die Ergebnisse der Verkehrsmo- dellierungen unterstützen die oben erläuterten Aussagen.

Abbildung 27: Auslastung¹⁸ des Strassennetzes im Jahr 2010 (Abendspitze)



Grafik INFRAS; F&K / STUDIO BLB. Quelle: siehe Abbildung.

¹⁸ Quotient zwischen modellierter Belastung auf einer Verbindung und vom Modell unterstellter Kapazität.

Abbildung 29 zeigt die Veränderung des Strassenverkehrsaufkommens der letzten fünfzehn Jahre an ausgewählten Zählstellen im Leimental. Diese Daten sind leider nur für die basellandschaftlichen Gemeinden vorhanden. Im Kanton Solothurn hat das Hochrechnungsverfahren zur Ermittlung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs geändert, so dass nur die Daten aus den Jahren 2010 und 2015 verglichen werden können.

Über die letzten fünfzehn Jahre war die Verkehrsbelastung auf vielen Kantonsstrassen relativ konstant. In Binningen, Oberwil und auf der Baslerstrasse in Allschwil hat die Verkehrsmenge tendenziell abgenommen. An der Binningerstrasse in Allschwil ist die Verkehrsmenge zwar bis 2010 gesunken, in den letzten Jahren ist diese aber wieder angestiegen. Verschiedene Verkehrszählungen in Therwil, Biel-Benken und Ettingen zeigen, dass die Verkehrsbelastung in diesen Gemeinden in den letzten fünfzehn Jahren mehrheitlich zugenommen hat. Die Verkehrszählungen des Kantons Solothurn aus den Jahren 2015 und 2010 zeigen unterschiedliche Entwicklungen. Eine leichte Verkehrszunahme gab es auf den Zufahrten von Rodersdorf. Im Gegensatz dazu hat die Verkehrsmenge im Raum Bättwil, Witterswil sowie Hofstetten-Flüh abgenommen (Abbildung 29, Abbildung 28).

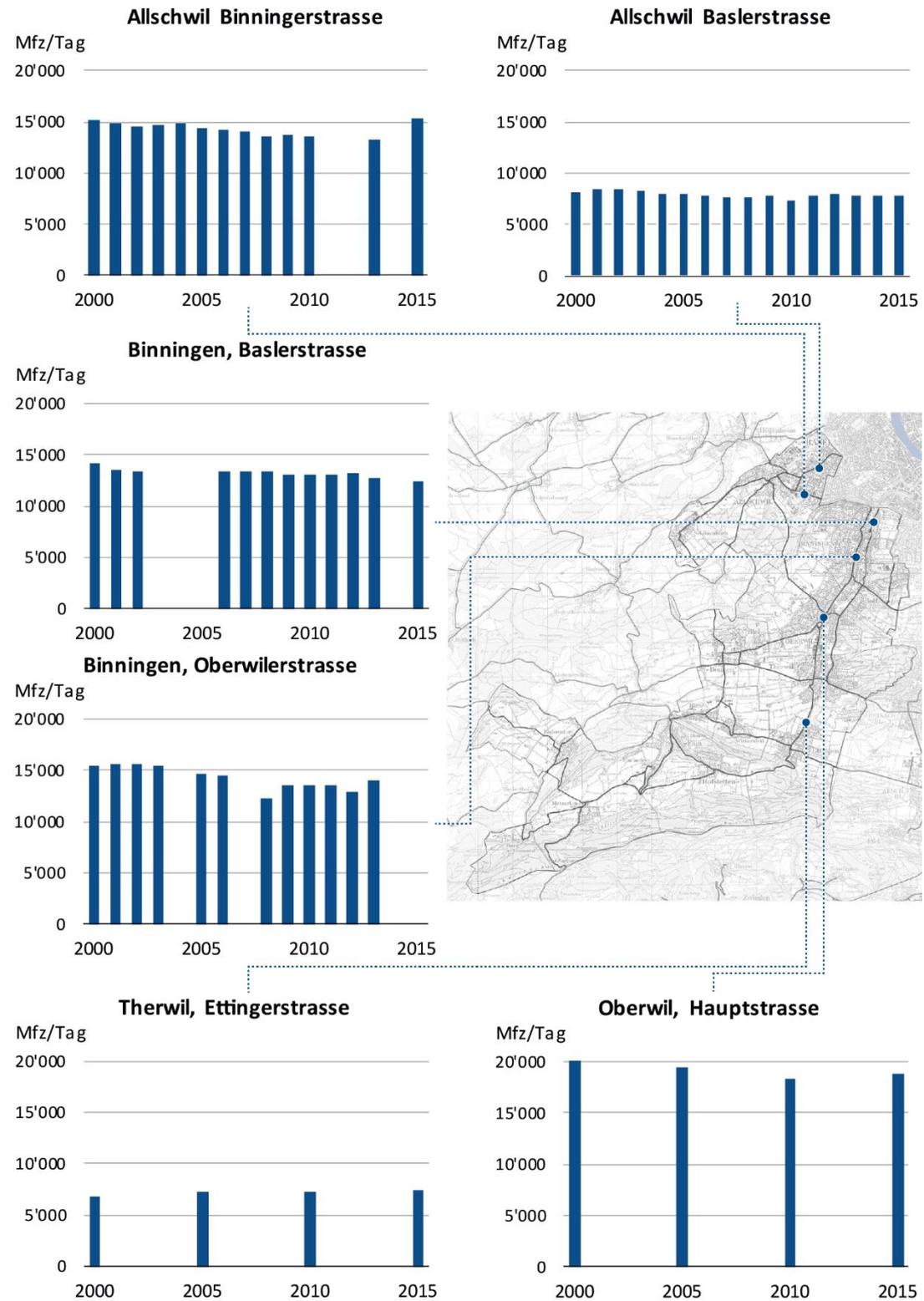
Abbildung 28: Verkehrsbelastung auf Kantonsstrassen von Solothurn, durchschnittlicher Tagesverkehr [Fahrzeuge/Tag] in den Jahren 2010 und 2015



oben: 2015, unten: 2010

Quelle: Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn.

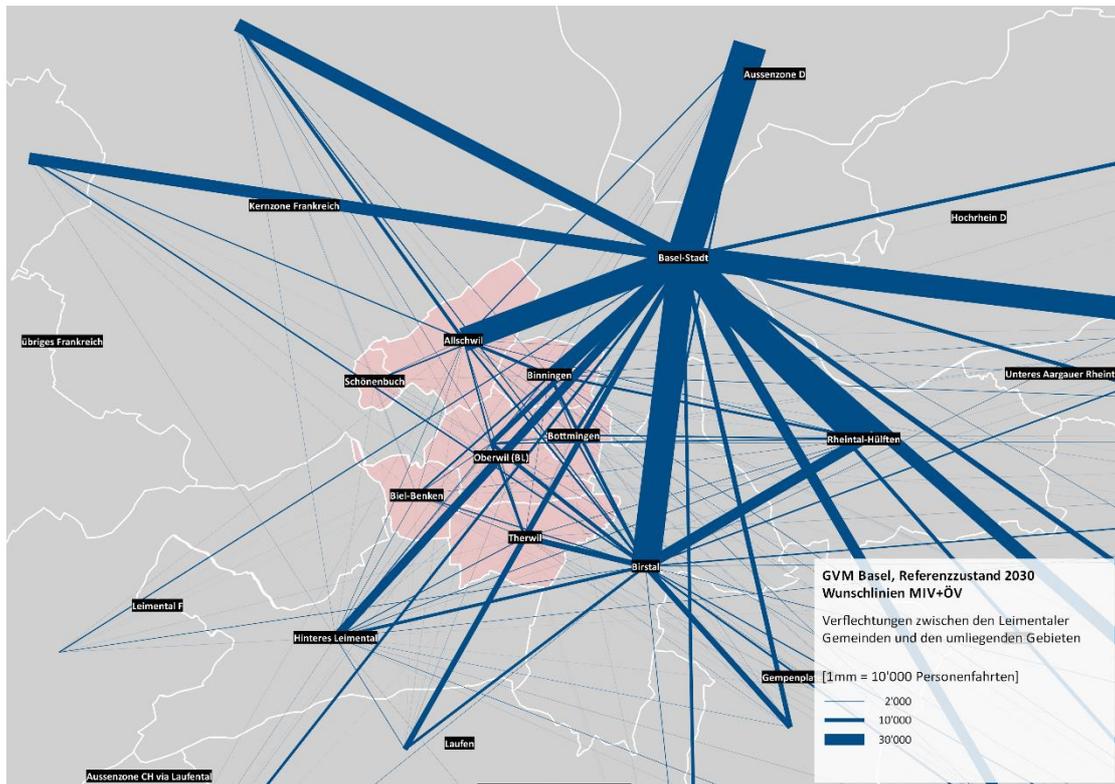
Abbildung 29: Dynamik des Strassenverkehrsaufkommens an ausgewählten Zählstellen im Leimental



Grafik: INFRAS; F&K / STUDIO BLB. Quelle: Tiefbauamt Basel-Landschaft

Neben den Belastungen sind die Relationen im Verkehr sehr wichtig. Die folgende Darstellung zeigt die Von-Nach-Beziehungen für verschiedene Verkehrszonen für das Jahr 2030 (MIV und ÖV zusammen). Dabei ist zu beachten, dass hier nur die pro Verkehrszone aggregierten Von-Nach-Punkte dargestellt sind und nicht über welches Verkehrsnetz die Personen genau durchfahren. Die wichtigste Relation für die Gemeinden des Vorderen *und* Hinteren Leimentals ist mit Abstand Richtung Basel-Stadt. Von den tangentialen Beziehungen sind die Relationen zwischen Leimental und Birstal am bedeutendsten. Von vergleichsweise untergeordneter Bedeutung sind die Verkehrsströme zwischen Leimental und Frankreich. Hier sind jedoch die ÖV-Anteile am tiefsten (<10%). Die ÖV-Anteile betragen im Hinteren Leimental ca. 10-15%, im Vorderen Leimental ca. 15-25%.

Abbildung 30: Wunschlinien MIV+ÖV 2030



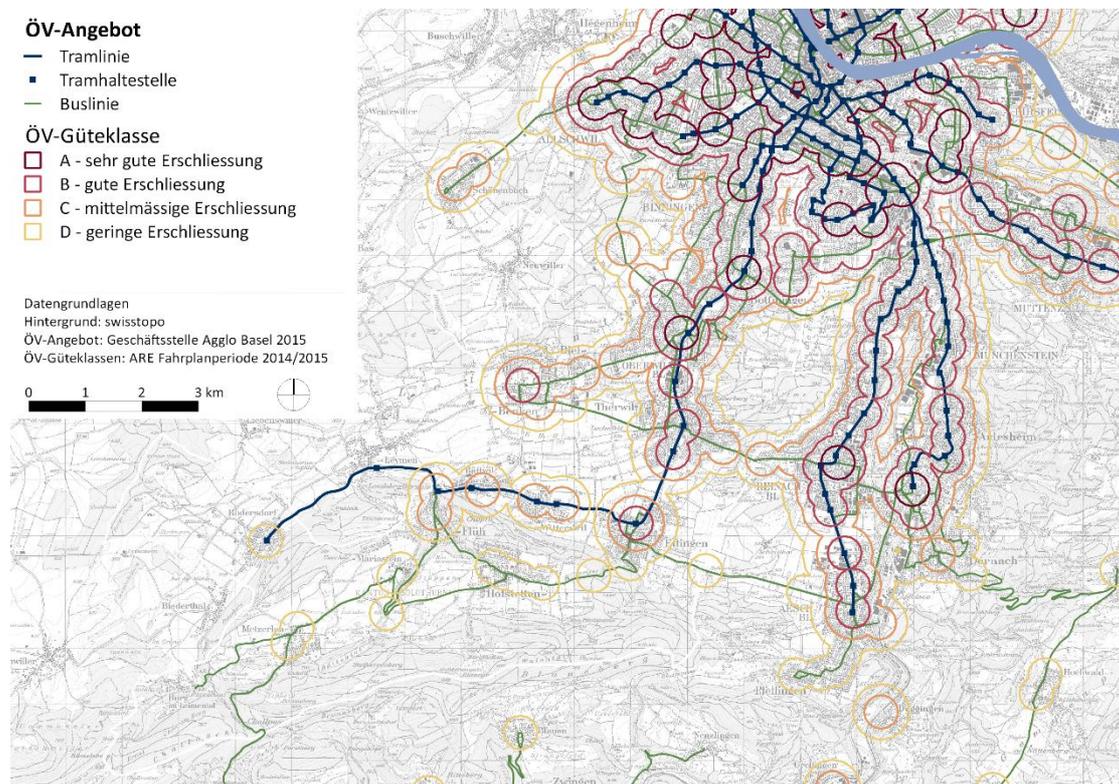
Grafik INFRAS. Quelle: Gesamtverkehrsmodell Agglomeration Basel

Öffentlicher Verkehr

Das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs bilden die Tramlinien 10/17 von Basel bis Rodersdorf sowie die Tramlinien 6 und 8 von Basel nach Allschwil. Letztere verkehren auf der gesamten Strecke im 7.5-Minutentakt. Die Tramlinie 10 verkehrt von Basel bis Ettingen im 7.5-Minutentakt, bis Flüh im 15-Minutentakt und bis Rodersdorf im 30-Minutentakt mit Verdichtungen

während der Hauptverkehrszeiten. Zusätzliche Kurse bietet die Tramlinie 17 während der Morgen- und Abendspitze. Ein feinmaschiges Busnetz ergänzt die Tramlinie innerorts, in den ländlicheren Gemeinden, auf den tangential verlaufenden Strecken aber auch auf den radial verlaufenden Achsen in die Stadt Basel. Insbesondere in Allschwil haben die radialen Busverbindungen eine hohe Bedeutung, weil die Tramlinie 6 nicht direkt bis zum Bahnhof Basel SBB verkehrt. Während die Gemeinden im Talboden über eine sehr gute ÖV-Erschliessung verfügen, haben einzelne peripherer gelegenen Gemeinden eine geringfügige ÖV-Erschliessung (v.a. das Gebiet Burg, Hofstetten-Flüh, Metzerlen), so dass die Bevölkerung auf das Auto angewiesen ist. Auch auf den tangential verlaufenden Strecken ist der ÖV oft nicht konkurrenzfähig mit dem MIV.

Abbildung 31: ÖV-Angebotsstruktur und ÖV-Güteklassen

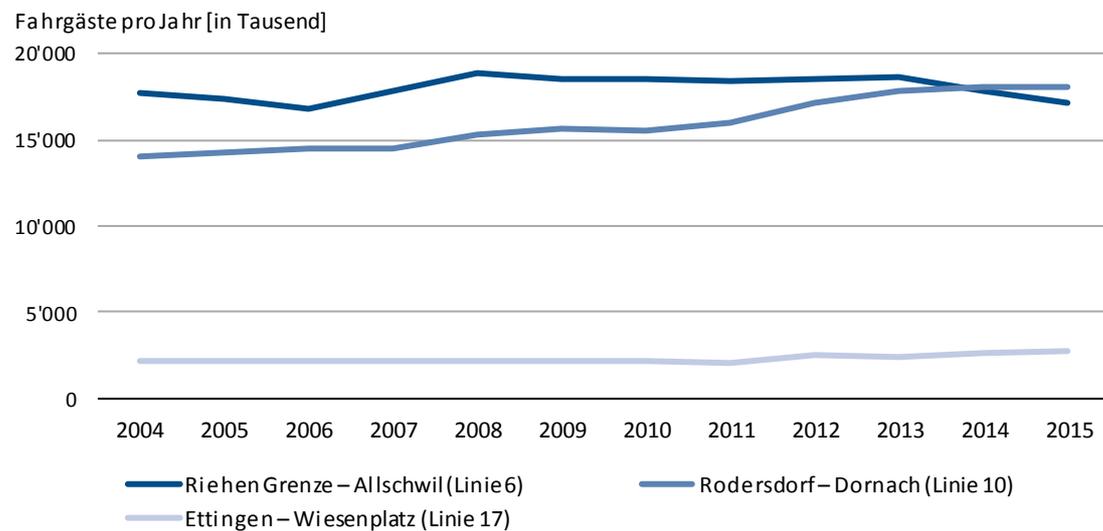


Grafik: INFRAS; F&K / STUDIO BLB. Quelle: siehe Abbildung.

Die Tramlinie 10 transportierte im Jahr 2015 etwas mehr als 18 Mio. Fahrgäste und die während der Hauptverkehrszeiten verkehrende Tramlinie 17 zusätzlich rund 2.8 Mio. Fahrgäste. Auf der Tramlinie 6 liegt die Belastung mit 17.2 Mio. Fahrgästen in einer ähnlichen Grössenordnung (Abbildung 32). In den letzten Jahren verzeichnete die Tramlinie 10 ein deutliches Nachfragewach-

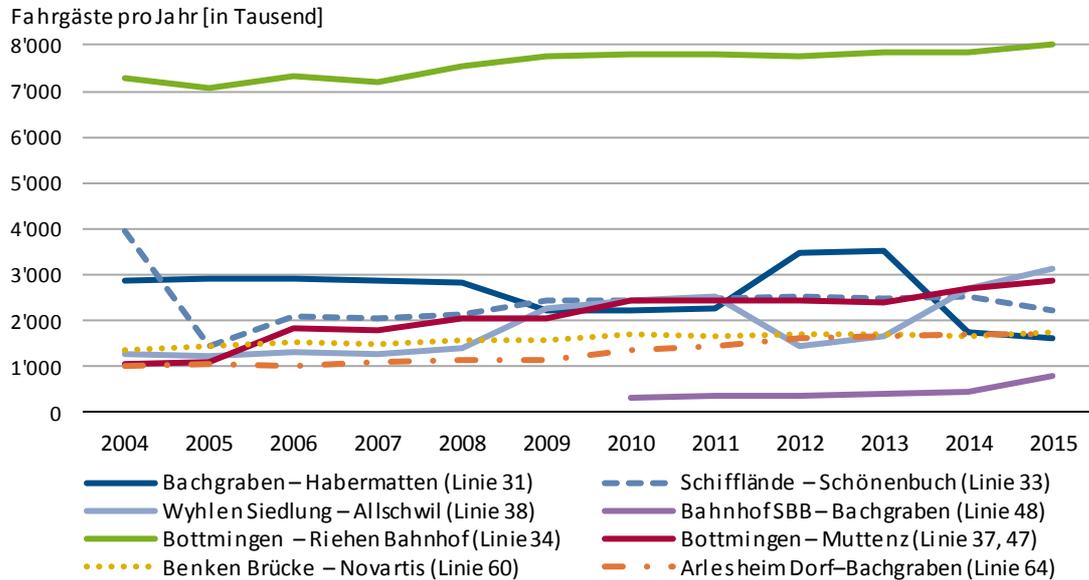
tum. Die Fahrgastzahlen waren bis ins Jahr 2007 relativ konstant, seit der Einführung der Einsatzlinie 17 im Jahr 2008 sowie den Verdichtungen zum 7.5-Minutentakt in den Jahren 2011 (bis Ettingen) bzw. 2014 (bis Flüh) stiegen die Fahrgastzahlen markant. Die Stagnation in den Jahren 2009 und 2010 ist auf die Neukonzeption der Buslinien zurückzuführen, die zu einer Verschiebung vom Tram auf die verschiedenen Buslinien führte (Regierungsrat Basel-Landschaft 2013: 15). Auf der Tramlinie 6 stieg die Belastung bis ins Jahr 2009 auf fast 19 Mio. Fahrgäste pro Jahr. Seitdem ist diese rückläufig. Ein Grund dafür ist die Verlagerung vom Tram auf die Buslinien mit dem Ausbau des Busangebots in Allschwil.

Abbildung 32: Nachfrageentwicklung Tramlinien im Leimental



Grafik INFRAS; F&K / STUDIO BLB. Quellen: Geschäftsberichte BVB und BLT

Die am stärksten frequentierte Buslinie im Leimental ist die radial verlaufende Busverbindung 34 von Bottmingen nach Riehen Bahnhof mit über 8 Mio. Fahrgästen pro Jahr. Deren Nachfrage nahm in den letzten Jahren konstant zu. Im Raum Allschwil entwickelten sich die Fahrgastzahlen unterschiedlich. Die Buslinien 31 und 33 verzeichneten insgesamt eine rückläufige Nachfrage. Der Rückgang auf der Linie 31 ist wahrscheinlich auf Verlagerungen auf die Linie 38 zurückzuführen. Die Entwicklungsdynamik war auf beiden Linien relativ volatil und verlief oft in genau entgegengesetzter Richtung. Seit 2010 ist das Bachgrabengebiet während der Spitzenzeiten und seit 2015 ganztags mit der Buslinie 48 direkt mit dem Bahnhof Basel SBB verbunden. Die Fahrgastzahlen steigen seitdem stets an. Zu den bedeutendsten Tangentialverbindungen im Leimental gehören die Buslinien 37, 60 und 64. Auf diesen Linien entwickelten sich die Fahrgastzahlen in den letzten Jahren stets positiv.

Abbildung 33: Nachfrageentwicklung ausgewählter Buslinien

Grafik INFRAS; F&K / STUDIO BLB. Quellen: Geschäftsberichte BVB und BLT

Gemäss Entwurf der ÖV-Leistungsvereinbarung des Kantons Basel-Landschaft für die Jahre 2018 bis 2022 sind im Leimental verschiedene Anpassungen geplant (Regierungsrat Basel-Landschaft 2016):

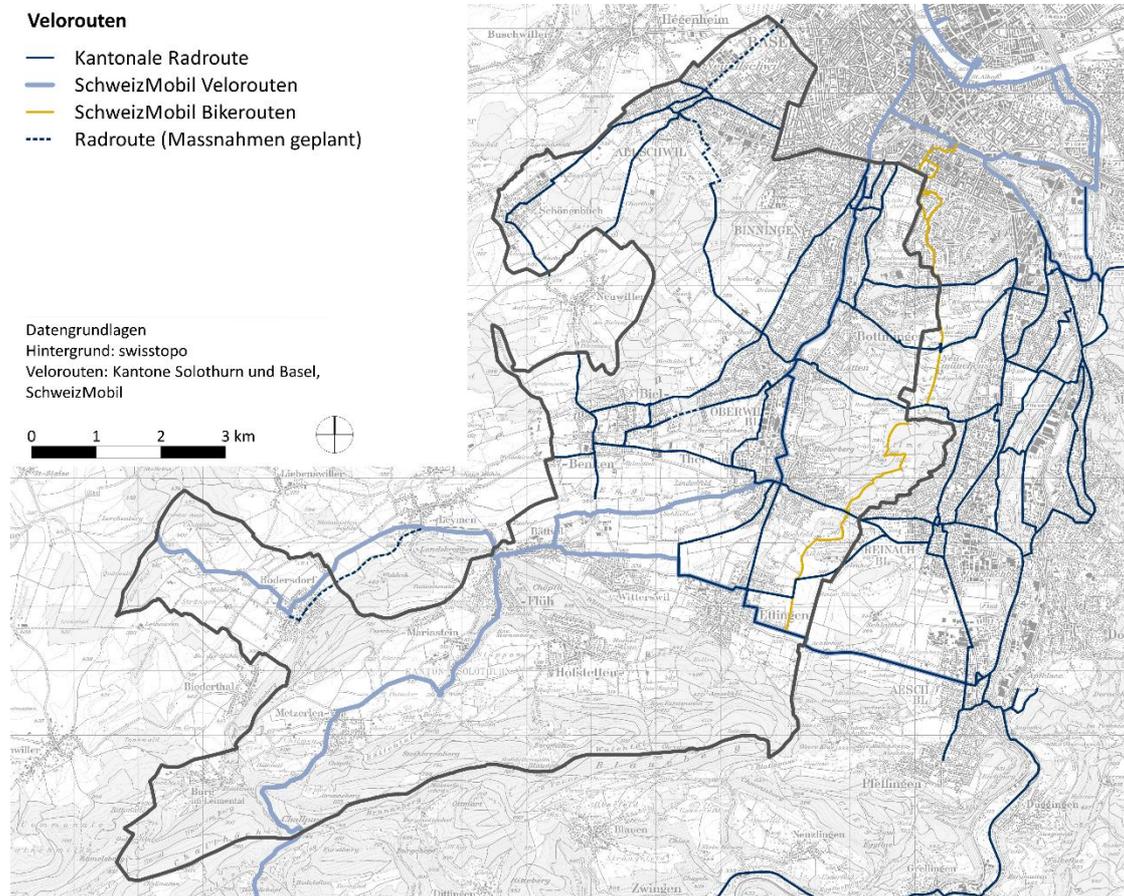
- Die Tramlinie 17 soll nach Inbetriebnahme der Tramverbindung Margarethenstich direkt zum Bahnhof Basel SBB und weiter bis zum Badischen Bahnhof verkehren. Damit entsteht eine direkte Verbindung vom Leimental zum Bahnhof SBB, was zu einer Fahrzeitverkürzung von bis zu fünf Minuten führt. Ausserdem entstehen mit der Verlängerung auch Vorteile für die Pendler vom Leimental in Richtung Kleinbasel. Mit dem Volks-Nein vom November 2017 muss die Planung jedoch neu aufgerollt werden.
- Im Raum Allschwil sind Angebotsoptimierungen geplant. Die Linie 38 verkehrt nur noch bis Allschwil anstatt bis Neuweilerstrasse; die Linien 38 und 48 sollen betrieblich miteinander verknüpft werden; die Erschliessung des Friedhofs wird mit der verlängerten Linie 61 ab Letten sichergestellt.
- Die Fahrzeiten auf der Linie 64 sollen angepasst werden, damit die Busse regelmässiger verkehren und die Anschlüsse an die S-Bahn in Dornach sichergestellt werden können. Ausserdem will der Kanton Basel-Landschaft zusammen mit Basel-Stadt die Verlängerung der Linie 64 Richtung Basel-Nord prüfen. Damit kann die Anbindung an den Bahnhof St. Johann verbessert werden.

Fuss- und Veloverkehr

Im Leimental besteht ein dichtes Fussgängernetz. Defizite bestehen teilweise bei der Qualität der Strassenraumgestaltung, bei der Verkehrssicherheit sowie im Zusammenspiel mit den anderen Verkehrsmitteln. In einigen Gemeinden des Leimentals sind Begegnungszonen vorhanden (u.a. Binningen, Therwil, Oberwil). Die Einführung von Tempo-30-Zonen handhaben die Gemeinden sehr unterschiedlich: Entweder sind diese gar nicht (z.B. Allschwil, Witterswil), punktuell (z.B. Ettingen) oder flächendeckend auf allen Quartierstrassen (z.B. Hofstetten-Flüh, Therwil, Oberwil) vorhanden.

Das Velonetz im Leimental besteht aus dem kantonalen Radroutennetz und den ergänzenden, eher touristisch orientierten nationalen und regionalen Routen von SchweizMobil. Letztere sind in Abbildung 34 als touristische Radrouten und Mountain Bike Routen bezeichnet. Derzeit werden die kantonalen Radrouten noch vervollständigt. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme sind Massnahmen zur Verbesserung der gemeindeübergreifenden Routen (Allschwil–Oberwil–Therwil) aber auch Massnahmen innerhalb der Gemeinden (z.B. in Binningen, Bättwil und Witterswil) geplant.

Abbildung 34: Velorouten im Leimental



Die kantonalen Radrouten und die SchweizMobil Velorouten überlagern sich teilweise. In diesen Fällen ist die kantonale Radroute ersichtlich.

Grafik INFRAS; F&K / STUDIO BLB. Quelle: siehe Abbildung.

Kombinierte Mobilität

In der Region Leimental gibt es von der BLT betriebene P+R Anlagen in Ettingen und Oberwil (Haltestelle Hüslimatt). Für beide Anlagen sind Dauerkarten verfügbar. Die Anlage in Hüslimatt ist nicht voll ausgelastet. Mögliche Gründe sind einerseits die Entfernung des P+R-Parkhauses zur Haltestelle, andererseits befindet sich die Anlage bereits relativ nahe bei Basel und in einem verkehrsbelasteten Umfeld, so dass sich ein Umsteigen vom Auto auf das Tram zeitlich kaum mehr lohnt.

Gesicherte Velostationen gibt es im Leimental keine. Bei der Tramstation Therwil entstanden aber im Rahmen der Umgestaltung des Dorfzentrums neue gedeckte Veloabstellplätze. Finanziell hat sich an diesem Projekt auch der Pendlerfonds Basel-Stadt beteiligt.

3.5. Überkommunale Zusammenarbeit

Anhand der Interviews mit den Gemeindevertretenden konnte eine Übersicht darüber gewonnen werden, welche Zusammenarbeitsformen mit anderen Gemeinden bestehen (Tabelle 7). Insgesamt ist die überkommunale Zusammenarbeit noch wenig ausgeprägt und konzentriert sich auf Schulwesen, Gesundheit und Musikschule. Als weitere Hürde der Zusammenarbeit zeigen sich die Kantonsgrenzen (BS, BL, SO) sowie die Landesgrenze (CH/F). Raumplanerisch stellt die Verkehrs- und Raumplanungskommission ein wichtiges, aber noch junges Gremium dar.

Tabelle 7: Überkommunale Zusammenarbeit im Leimental

Bereich	Zusammenarbeitsgefässe
Planung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrs- und Raumplanungskommission Leimental
Politik	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Region Leimental Plus (Austausch für Gemeindepräsidenten) ▪ Präsidienkonferenz hinteres Leimental
Bildung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zweckverband Schulen Leimental (solothurnische Gemeinden und Burg) ▪ Gemeinsame Schulkreise für Sekundarschule ▪ Gymnasium Oberwil (SchülerInnen haben freie Wahl der Gymnasien)
Kultur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Musikschule Binningen-Bottmingen, Leimental (Therwil, Oberwil, Ettingen, Biel-Benken) und solothurnisches Leimental (Bättwil, Hofstetten-Flüh, Rodersdorf, Witterswil)
Gesundheits- und Sozialwesen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kinder- und Erwachsenenschutz Leimental (basellandschaftliche Gemeinden) und Dorneck (solothurnische Gemeinden) ▪ überkommunal erarbeitetes Altersleitbild (solothurnische Gemeinden) ▪ stellenweise kommunale Kooperationen: Alters-, Wohn- und Pflegeheim Blumenrain Therwil und Flühbach, DREILINDEN leben und wohnen im Alter (Oberwil, Bottmingen), Tagesstätte für Senioren (Bottmingen, Oberwil, Therwil, Ettingen, Biel-Benken), Zweckverband Zentrum Passwang, Spitex (mittleres und solothurnisches Leimental), Spitex Oberwil plus (Oberwil, Bottmingen), Anlaufstelle für Altersfragen (hinteres Leimental ab Therwil), Mütter-Väterberatung Leimental (basellandschaftliche Gemeinden), regelmässige Treffen GemeinderätInnen für das Alter (basellandschaftliche Gemeinden)
Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zweckverband Bevölkerungs- und Zivilschutz Leimental und Allschwil Schönenbuch ▪ Feuerwehrverbund (Bättwil, Witterswil)
Sport, Freizeit, Tourismus	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gartenschwimmbad Bottmingen (Binningen, Bottmingen, Oberwil)
Umwelt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Forstrevierräum Blauen (solothurnische Gemeinden und Ettingen) ▪ Vernetzungsprojekte (Hofstetten-Flüh mit Metzleren-Mariastein, Witterswil mit Bättwil) ▪ Abfallbewirtschaftungskommission Leimental (basellandschaftliche Gemeinden) ▪ diverse Wasser- und Abwasserverbände

Diese Liste hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Tabelle INFRAS; F&K / STUDIO BLB. Quelle: Interviews

3.6. Fazit: Stärken und Schwächen

Auf dem Hintergrund der Analyse können heutige Stärken und Schwächen der Region Leimental als Ganzes sowie spezifisch für das vordere und hintere Leimental hergeleitet werden:

Tabelle 8: Stärken und Schwächen der Region Leimental

Stärken	Schwächen
Allgemein	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ stabiles Bevölkerungswachstum in den allermeisten Gemeinden ▪ attraktive Wohnlagen und nah gelegene Grün- und Naherholungsgebiete ▪ attraktive Landschaftsräume mit unterschiedlichen Funktionen ▪ Nähe zur Kernstadt bzw. Metropolitanraum Basel ▪ Grenzlage mit vielseitigen sozioökonomischen, kulturellen und landschaftsbezogenen Möglichkeiten ▪ gutes ÖV-Angebot (trotz fehlender S-Bahn und Optimierungspotenzial auf tangentialen Linien) ▪ Wasserschloss-Ring Birsig (Binningen, Bottmingen, Biel-Benken, Burg-Biederthal) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diskrepanz zwischen ländlichem Verständnis und fortschreitender Verstädterung ▪ Überalterungstendenzen ▪ schleppender Generationenwechsel in Einfamilienhausquartieren ▪ hohe Strassenverkehrsbelastung, insbesondere im mittleren Leimental (Kreuzungspunkte Leimen-/Birsital), in Binningen und an den Grenzübergängen von Allschwil Ri Frankreich. ▪ unbefriedigende P+R und B+R Situation bei Tramhaltestellen ▪ Keine touristischen Hot Spots (Ausnahme: Kloster Mariastein)
Vorderes Leimental (bis Therwil inkl. Allschwil)	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ stadtnahe Lage ▪ nah gelegene attraktive Grünräume (Bruderholz, Allschwiler Wald, Birsig) ▪ Konzentration der Arbeitsplätze in Ortskernen sowie Gewerbegebieten Mühlematt und Bachgraben ▪ Bedeutende Innentwicklungspotenziale ▪ vielfältige Einkaufsmöglichkeiten ▪ sehr gut ausgebaute Infrastrukturen ▪ sehr gute ÖV-Erreichbarkeit ▪ überdurchschnittlich hoher Anteil von Langsamverkehr und ÖV 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ praktisch keine unbebauten Bauzonen ▪ schlecht erkennbare städtebauliche Strukturierung, u.a. wegen eingeschränkter Entwicklungsmöglichkeiten durch kantonale Gesetzgebung (Realisierung von geschlossenen Bauweisen) ▪ nicht erkennbare oder wenig attraktive Ortszentren ▪ hoher Wachstumsdruck ▪ zu wenig bezahlbaren Wohnraum für jüngere Generation ▪ hohe MIV-Belastung ▪ zeitweise ausgeschöpfte Beförderungskapazität auf Tramlinien 10/17 und Trennwirkung des Tramtrassees ▪ fehlender regionaler Bezug zu Allschwil
Hinteres Leimental	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ mehrheitlich intakte Dörfer mit hoher Bürgerbeteiligung ▪ Nähe zu Basel ▪ Tramverbindung in einem ländlichen Raum ▪ identitätsstiftende historische Ortskerne mit einer hohen baulichen Qualität ▪ wenig Stau 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ bedeutende Bauzonenreserven und damit geringerer Druck auf Innenentwicklung ▪ Zersiedelungstendenzen ▪ Wohngemeinden mit tiefen Arbeitsplatzanteilen ▪ wenig Ausstattungen für Arbeitsplätze ▪ geschützte Bausubstanz führt zu grossen Herausforderungen bei Aufwertung und Innenentwicklung der Ortskerne ▪ wenig Austausch mit französischen Gemeinden (Leymen stark wachsend) ▪ geringes ÖV-Angebot auf Tangentialverbindungen ▪ unterschiedliche Finanzlage

Die wichtigsten Stärken (USPs) und Schwächen fassen wir folgendermassen zusammen:

- **Stärken (USPs):** Das Leimental bietet sehr attraktives Wohnen in grüner Umgebung bei gleichzeitig grosser Stadtnähe und höchst vielseitigen Arbeitsplatzangeboten. Die Landschaftsräume haben unterschiedliche Charakteristiken (Landschaft für 1h, Halb- oder Tagesausflüge) und sind von hoher Qualität. Hinzu kommt als eigentlicher USP die Grenzlage zum Ausland mit vielseitigen sozioökonomischen (Einkaufen, Arbeiten, etc.) und soziokulturellen Austauschmöglichkeiten. Siedlungsstrukturell verfügt zumindest das hintere Leimental über klar strukturierte Dorfstrukturen und attraktiven Zwischenräumen. Auch das soziokulturelle Leben in den Dörfern ist noch weitgehend intakt. Das ÖV-Angebot ist insgesamt sehr gut, das Manko einer fehlenden S-Bahn Verbindung in diesem Korridor wird durch eine hohe Taktdichte kompensiert, was Raum für Innenentwicklungen mit sich bringt und in dieser Angebotsdichte für den ländlichen Charakter der Gemeinden des hinteren Leimentals speziell ist. Auch das Velonetz ist über weite Teile sehr gut ausgebaut und die topografischen Voraussetzungen sehr gut (im Zuge der E-Bike Entwicklung auch auf den tangentialen Verbindungen).
- **Schwächen:** Attraktives Wohnen, Grenzlage und Arbeitsplatzangebot bringen auch die Kehrseite mit sich, die hohe Verkehrsbelastung im Leimental. Die Situation wird dadurch verschärft als das Leimental über keine Hochleistungsstrassen verfügt auf welche der Verkehr gelenkt werden könnte. Im mittleren Leimental (Raum Oberwil / Therwil / Bottmingen) überlagern sich heute die radialen und tangentialen Ströme sowie der Binnen-, Ziel-/Quell- und Transitverkehr am stärksten. Hier hat auch der strassengebundene ÖV ein Zuverlässigkeitsproblem in morgendlichen und abendlichen Spitzenzeiten. Eine zweite grosse Schwäche sehen wir in der fehlenden städtebaulichen Akzentsetzung in den Entwicklungsräumen des vorderen Leimentals sowie den Ortszentren. Letztere sind häufig wenig einladend gestaltet und durch eine hohe Verkehrsbelastung gekennzeichnet. Die historischen Ortskerne liegen häufig abseits der neuen Detailhandelsangebote und haben unterschiedliche Qualitäten. Schliesslich fehlt es dem Leimental an touristischen und gastronomischen Hot Spots und die regionale und grenzüberschreitende Zusammenarbeit ist wenig ausgeprägt.

4. Entwicklungsvarianten

4.1. Übergeordnete Trends

Als Grundlage für die Herleitung von Entwicklungsstrategien fürs Leimental sind neben der innerregionalen Stärken-Schwächen-Analyse auch die zu erwartenden übergeordneten Trends zu berücksichtigen. In Anlehnung an aktuelle in- und ausländische Perspektivstudien sehen wir folgende Trends im Vordergrund:

- **Alterung der Gesellschaft:** Gemäss neuesten BFS-Bevölkerungsperspektiven (BFS 2015) wird der Anteil über 65-Jähriger von heute 17 % bis ins Jahr 2040 auf über 23 % steigen. Umgekehrt sinkt der Anteil Kinder und Jugendlicher leicht von heute 20% auf 19 % im Jahr 2040. Neben Fragen rund um die Sozialversicherungen hat die Alterung der Gesellschaft vielseitige Auswirkungen auf die Raum- und Verkehrsentwicklung.
- **Urbanisierung:** Nach Dekaden einer überdurchschnittlichen Bevölkerungsentwicklung in periurbanen Gemeinden mit entsprechend starker Zersiedelung, zeigen sich seit rund 10 Jahren deutliche Anzeichen einer Reurbanisierung. Schweizweit am stärksten wachsen suburbane Gemeinden und in den Kernstädten konnte der Bevölkerungsrückgang gestoppt bzw. in ein (wenn auch unterschiedlich starkes) Wachstum gedreht werden; so auch in der Kernstadt Basel. Der Siedlungsdruck von den Kernstädten in die umliegenden Gemeinden bleibt infolge knapper Bauzonenreserven und Preisunterschieden aber hoch.
- **Multilokale Lebensweisen:** Die Individualisierung der Gesellschaft, unterstützt durch die zunehmende Digitalisierung, lassen standortunabhängigere Arbeits- und Wohnformen an Bedeutung gewinnen. Jüngere und urbaner orientierte Personen sind dafür besonders prädestiniert. Räumlich können davon aber insbesondere auch ländliche Gebiete profitieren (Homeworking, etc.).
- **Weiter zunehmende Mobilität:** Mobilität bleibt auch in Zeiten wirtschaftlicher Unsicherheiten ein überdurchschnittlich hohes Gut. Kaum sinkende Verkehrsleistungen trotz Benzinspreishöchststand im Jahr 2008 und anschliessender Wirtschaftskrise haben dies eindrücklich illustriert. Zwar sind gewisse Sättigungen sowie neue Mobilitätstrends erkennbar (Sharing, Multimodalität, E-Mobilität, etc.), das anhaltende strukturelle Wachstum von Bevölkerung und Wirtschaft sowie vergleichsweise stabile Kosten lassen aber keine echte Trendumkehr erkennen. So erstaunt es nicht, dass die neuesten Schweizerischen Verkehrsperspektiven (ARE 2016) zwischen 2010 und 2040 ein weiteres Wachstum von +25.5 % Personenkilometer bzw. im Güterverkehr von +37 % Tonnenkilometer erwarten.

- **Landschaftswerte und Entschleunigung:** Neben weiterem Wachstum gibt es aber auch Gegenrends in Richtung mehr Nachhaltigkeit. Insbesondere der Wert der Landschaften rückt in dicht besiedelten Ländern wie der Schweiz immer stärker ins Bewusstsein. Stress bei Erwerbstätigen und Alterung der Gesellschaft unterstützen den «Entschleunigungstrend». Das Bewusstsein für ein ökologisches Verhalten betrifft aber nur Teile der Gesellschaft und wird häufig überkompensiert durch Mehrkonsum andernorts (z.B. Flugreisen).
- **Finanzknappheit und wirtschaftliche Unsicherheiten:** Wir leben insgesamt nach wie vor in einer Wohlstandsgesellschaft. Der Druck auf die Finanzen von Bund, Kantonen und Gemeinden nimmt aber stetig zu (v.a. Sozialwesen, Gesundheitskosten, Infrastrukturunterhalt). Die Schweizer Systeme der Lastenausgleiche sind ausgeschöpft, jüngste Revisionen wie die geplanten Anpassungen in Basel-Landschaft gehen tendenziell zulasten strukturschwächerer Gebietskörperschaften. Hinzu kommen weltweite Unsicherheiten, insbesondere bezüglich wirtschaftlicher Entwicklung in (Süd-)Europa. All dies wird dazu führen, dass auch beim weiteren Infrastrukturausbau die Möglichkeiten begrenzt sind und der Unterhalt mehr Gewicht erhält.
- **Druck auf überkommunale Zusammenarbeit:** Getrieben durch die Finanzknappheit, schwindende Bereitschaft zur Mitarbeit in Milizorganisationen und zunehmenden Abhängigkeiten bezüglich Infrastrukturplanung wird der Ruf nach regionaler Zusammenarbeit immer grösser. Kantonale Raumkonzepte und Agglomerationsprogramme unterstreichen dies, können aber nur begrenzten Druck hinsichtlich Umsetzung entwickeln. Die Notwendigkeit muss letztlich von den Gemeinden selber erkannt werden.

4.2. Thesen und Varianten zur räumlichen Entwicklung

Auf dem Hintergrund der Stärken und Schwächen der Region Leimental (Kapitel 3.6) und Berücksichtigung von übergeordneten, weniger beeinflussbaren Trends (Kapitel 4.1) formulieren wir **vier Thesen** zur räumlichen Entwicklung. Aus diesen werden in einem weiteren Schritt die strategischen Leitsätze und die schliesslich die Raumkonzeption abgeleitet (Kapitel 6).

Landschaftsraum

Ob innerer oder äusserer Korridor, die hohe Qualität von Grünräumen unterschiedlicher Grösse und Funktion in unmittelbarer Nähe zum Siedlungsraum ist eine besondere Stärke der Region Leimental. Es können verschiedene Landschaftstypen unterschieden werden: Städtische Naherholungsgebiete auf den Hügelflanken (Bruderholz, Allschwiler Wald), Bachläufe (Birsig, Mühlebach, Bachgraben) und offene Kulturlandschaften (insbesondere Grenzraum CH/F), sowie die Jurahöhen (Blaueberg, Challhöchi) mit dem vorgelagerten Juraplateau von Hofstetten-Flüh und Metzerlen-Mariastein.

These

Der Siedlungs- und Nutzungsdruck auf diese Landschaftstypen ist unterschiedlich gross. Aufwertungs- und Vernetzungspotenzial besteht vor allem entlang der Flussläufe. Die offene Kulturlandschaft, insbesondere im Grenzgebiet, gilt es vor weiterer Zersiedlung zu bewahren. Im vorderen Leimental sind klare Siedlungsränder als Abgrenzung zu den Landschaften der Hügelflanken zu erhalten.



Naherholungslandschaft mit vielfältigen Nutzungsansprüchen (Bruderholz)

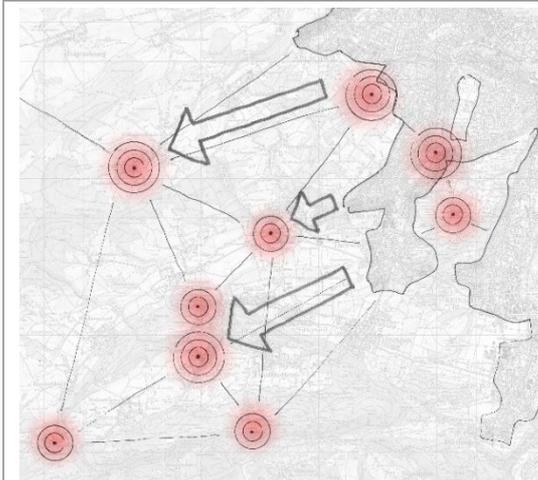


Offene Kulturlandschaft im Grenzraum CH-F (Leymen/Bättwil)

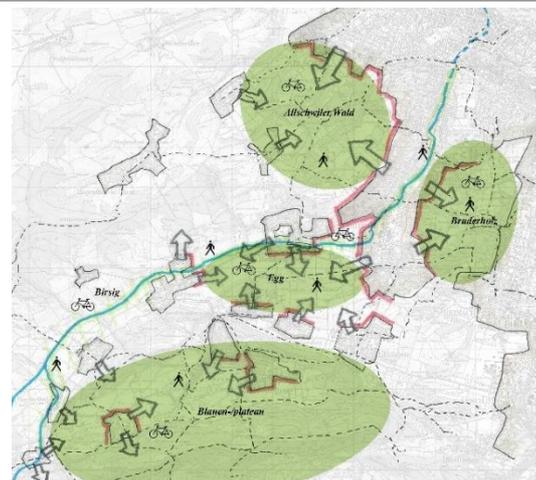


Kleinräumige Naherholungsräume im Siedlungsgebiet (Birsig in Binningen, Quelle: Kury; Yilmaz 2013)

Varianten Landschaftsentwicklung



1. Leimental als Freizeitpark der Stadt Basel: Konzentration auf einzelne regionale Hotspots mit hohen Besucherfrequenzen (z.B. Kloster Mariastein, Schlösser, Restaurants), Schaffung neuer Hot Spots und verbesserte Verknüpfung dieser Hotspots (v.a. Velo, ÖV).



2. Inwertsetzung der Alltagslandschaft als Ganzes mit dem Schwerpunkt «Landschaft für eine Stunde»: prioritäre Nutzungen für die Landschaftsräume festlegen, um Nutzungskonflikte zu verringern, sanfte Mobilität im Landschaftsraum weiterentwickeln, Sicherstellung der ökologischen Vielfalt und Vernetzung.

Bei den weiteren Arbeiten wird schwergewichtig die Variante «Landschaft für eine Stunde» weiterverfolgt. Somit soll die Leimentaler Landschaft zukünftig schwergewichtig Naherholungsraum für die regional ansässige Bevölkerung sein und keine Tourismusdestination. Zusätzlich wird in der Raumkonzeption aus der Variante «Freizeitpark» die Idee der Weiterentwicklung und besseren Vernetzung von regionalen und kommunalen «Attraktionspunkten» mitgenommen, insbesondere durch besser Vernetzung mit Veloverkehr und ÖV.

Entwicklungsraum und Städtebau

Siedlungsstrukturell sind die Gemeinden des vorderen und hinteren Leimentals zu unterscheiden. Im hinteren Leimental sind die Dorfstrukturen noch weitgehend intakt, d.h. die Siedlungsbegrenzung erkennbar und die Dorfkernzentren vielerorts noch gut erhalten und mit Angeboten des täglichen Bedarfs ausgestattet. Der Siedlungsraum des vorderen Leimentals kann als Erweiterungsraum von der Stadt Basel wahrgenommen werden mit schwer erkennbaren städtebaulichen Strukturen. Die Ortszentren sind wenig attraktiv und stark mit Verkehr belastet.

These

Um die Wachstumsziele von Kanton und Gemeinden nachhaltig umzusetzen, sind in den Gebieten mit grösstem Innenentwicklungspotenzial (Talsole und Tramachse Binningen – Bottmingen – Oberwil sowie Teile von Allschwil) städtebaulich mutige Entwicklungsschritte nötig inklusive attraktiver Freiraumplanung. Ergänzend dazu sind die Ortszentren aufzuwerten oder neu zu schaffen. Grössere Abtausch- bzw. Kompensationspotenziale zwischen Gemeinden des vorderen und hinteren Leimentals sind nicht offensichtlich, zumal die Überbauung der letzten Grünräume im vorderen Leimental grossen Widerstand der hier ansässigen Bevölkerung auslösen dürfte.



Schwer erkennbare städtebauliche Strukturen und Innenentwicklungspotenziale im vorderen Leimental (Therwil)



Aufwertungs- und Innenentwicklungspotenziale in historischen Ortskernen (Allschwil)

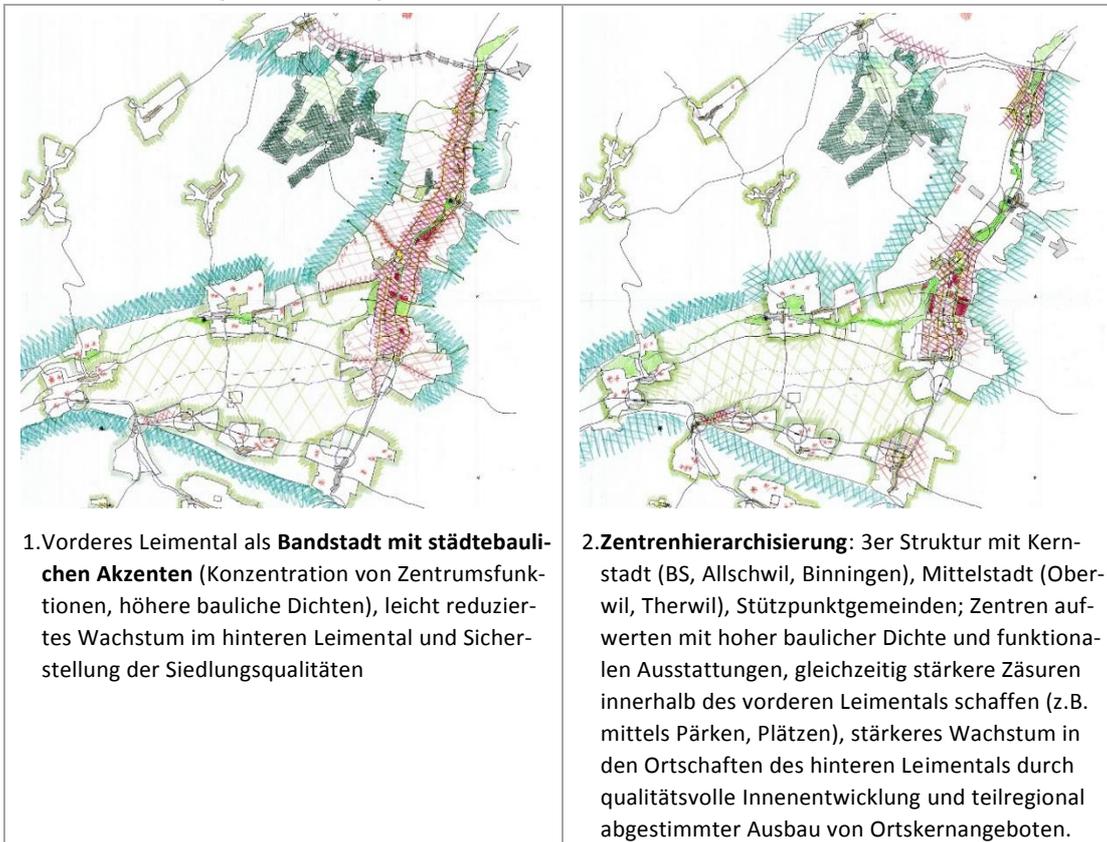


Aktivierung von inneren Reserven im hinteren Leimental (Rodersdorf)



Baulücken im hinteren Leimental (Bättwil)

Varianten Siedlungsentwicklung



Derzeit geht die Entwicklung im Leimental in Richtung Bandstadt. Eine stärkere Akzentuierung der Zentren, wie dies beide Varianten vorsehen, ist wünschenswert. Eine allzu hohe Konzentration des Bevölkerungswachstums wie bei der Variante 2 kann jedoch die Siedlungsqualität vermindern und auch zu Widerständen in der Bevölkerung führen. Deshalb soll schwergewichtig der erste Ansatz «Differenzierte Bandstadt» (mit städtebaulichen Akzenten) weiterverfolgt werden. Klar erkennbare Ortszentren sollen zur städtebaulichen Akzentsetzung beitragen.

Verkehrsraum und Tramachse

Die Zugehörigkeit zum trinationalen Wirtschaftsraum Basel ist eine unbestrittene Stärke des Leimentals und die verkehrliche Erschliessung ist gut. Im Vergleich zu Korridoren mit S-Bahn und Hochleistungsstrassen ist dies aber kein Alleinstellungsmerkmal. Der Verkehr kann nur bedingt auf übergeordnete Netze gelenkt werden und der Strassenraum ist insgesamt stark belastet. Auf der anderen Seite bestehen sehr gute topografische und auch verhaltensmässige Voraussetzungen zur Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.

These

Das Leimental ist für den weiteren Ausbau des Veloverkehrs besonders prädestiniert. Neben attraktiven radialen Pendler Routen besteht die Chance zur Verkehrsverlagerung insbesondere auf den tangentialen Beziehungen und dem grenzquerenden Verkehr. Das ÖV-Angebot hat bereits eine hohe Qualität. Eigentliche Systemsprünge wie beispielsweise eine S-Bahn-Südtangente sind mittelfristig kaum zu erwarten und das Expressstram auf der Linie 10/17 beinhaltet einige planerische und finanzielle Hürden. Mittelfristig steht somit die Innenentwicklung und städtebauliche Aufwertung entlang der Tramachse im Vordergrund. In diesem Zusammenhang sollte auch im Strassenverkehr eine siedlungsverträgliche Verkehrsgestaltung Priorität haben. Das alleinige Warten auf verkehrliche Grossprojekte – namentlich eine vollständige neue Autostrassen-Tangente oder eine Untertunnelung der Tramlinie in Binningen – birgt das Risiko, städtebauliche Aufwertungsprozesse zu verpassen.



Vielfältige Nutzeransprüche im engen Strassenraum (Binningen)



Radiale Velo-Pendleroute (Oberwil)

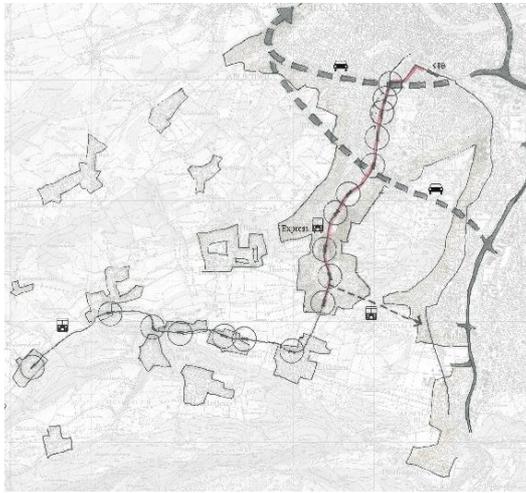
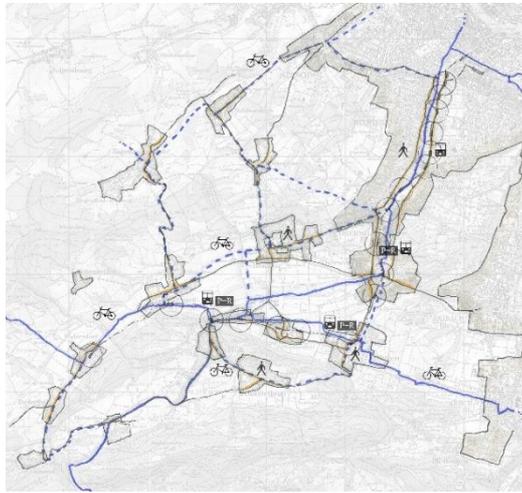


Trennende Wirkung von Verkehrsinfrastrukturen und begrenzte ÖV-Ausbaumöglichkeiten (Binningen)



Vom MIV stark belasteter Strassenraum (Oberwil)

Varianten Verkehrsentwicklung

	
<p>1. Fokus Entlastung durch Infrastrukturausbau:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ÖV: Expresstram und Tramtunnel Binningen, neue Tramtangente (Birstal – Leimental) ▪ MIV: stadtnahe oder stadtfornere HVS-Tangente (Ringschluss ab Zubringer Bachgraben-Allschwil) 	<p>2. Fokus Verkehrsverlagerung und -steuerung durch Förderung Umweltverbund (ÖV, Velo, neue Mobilitätsangebote): Aktives Verkehrsmanagement v.a. im mittleren Leimental, um Strassenverkehr zu lenken / dosieren und Ortsdurchfahrten zu entlasten; konsequenter Ausbau der Velo-Pendlerrouuten, sichere und attraktive Fusswege, Angebot für kombinierte Mobilität optimieren, regional abgestimmte Parkplatzbewirtschaftung, konsequente Verkehrsberuhigung und Aufwertung von Ortsdurchfahrten</p>

Im Raumkonzept wird schwergewichtig der Ansatz «Verkehrsverlagerung und -steuerung» weiterverfolgt. Jedoch sind auch punktuelle Infrastrukturbauten zu prüfen, um den Verkehr siedlungsverträglicher zu gestalten sowie die Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs zu erhöhen. Ein wichtiges Thema ist zudem die verbesserte verkehrliche Vernetzung im öffentlichen und Veloverkehr zu den Nachbarsräumen in Frankreich und im Birstal.

Zusammenarbeits- und Grenzraum

Die überkommunale Zusammenarbeit ist im Leimental noch wenig entwickelt. Einzelne Zweckverbände und Kooperationen sowie die Existenz der Verkehrs- und Raumplanungskommission Leimental können nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Gemeinden insgesamt sehr autonom agieren. Hinzu kommt im hinteren Leimental die Kantonsgrenze zwischen Basel-Landschaft und Solothurn als deutlich spürbare Hürde der Zusammenarbeit. Mit den französischen Nachbargemeinden arbeiten die Gemeinden noch weniger zusammen, obwohl die Nähe zum benachbarten Ausland die Entwicklungschancen deutlich erweitern kann, d.h. sozioökonomisch

(Einkaufen, Flughafen, Arbeitsplätze, etc.), soziokulturell (Festivitäten, Gastronomie, etc.) sowie hinsichtlich des Landschaftsraums. Schliesslich ist auch der Zusammenhalt zwischen Allschwil und den übrigen Gemeinden des Leimentals eher schwach.

These

Das Leimental ist durch Entwicklungen der benachbarten Handlungsräume mindestens so stark geprägt wie von der innerregionalen Rollenteilung. Eine gesamtregionale Abstimmung kann nicht erzwungen werden. In einem ersten Schritt erscheinen teilträumliche Koordinationen zwischen zwei bis drei Gemeinden zweckmässig (z.B. weitere Entwicklung von Gewerbebezonen). Dazu gehört auch der stärkere Einbezug der unmittelbaren französischen Nachbargemeinden Leymen, Liebenswiller und Neuwiller. In diesem Zusammenhang soll nicht nur auf das Verkehrsthema fokussiert werden, sondern vielmehr der soziokulturelle Dialog zwischen den benachbarten Gemeinden gestärkt und die Schönheiten der Landschaft gesamtregional vermarktet werden¹⁹.



Grenzstein CH – F (Bättwil)



Tram als grenzüberschreitenden, regionalen Identifikator

Varianten Grenzraumentwicklung und Zusammenarbeit

1. Fokus gesamtregionale **Vermarktung**: Stärken von regionalen Organisationen in den Bereichen Wirtschaftsentwicklung, Tourismus; Aufbau von regionalen Vermarktungsorganisation und vermehrten Plattformen nach Aussen, etc.

2. Fokus **interkommunale Koordination** in ausgewählten Teilbereichen: Arealentwicklungen oder Freiraumplanungen über zwei bis drei Gemeinden hinweg; Testplanungen, Pilotprojekte (z.B. neue Mobilitätsangebote), etc.

In den weiteren Konzeptarbeiten werden beide Varianten weiterverfolgt.

¹⁹ Im Rahmen der IBA Basel wird die Förderung und Vermarktung der länderübergreifende Naherholung- und Urlaubsregion angestrebt. Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang das vornominierte Projekt «Landschafts-Rendez-Vous».

5. Ziel der zukünftigen Entwicklung

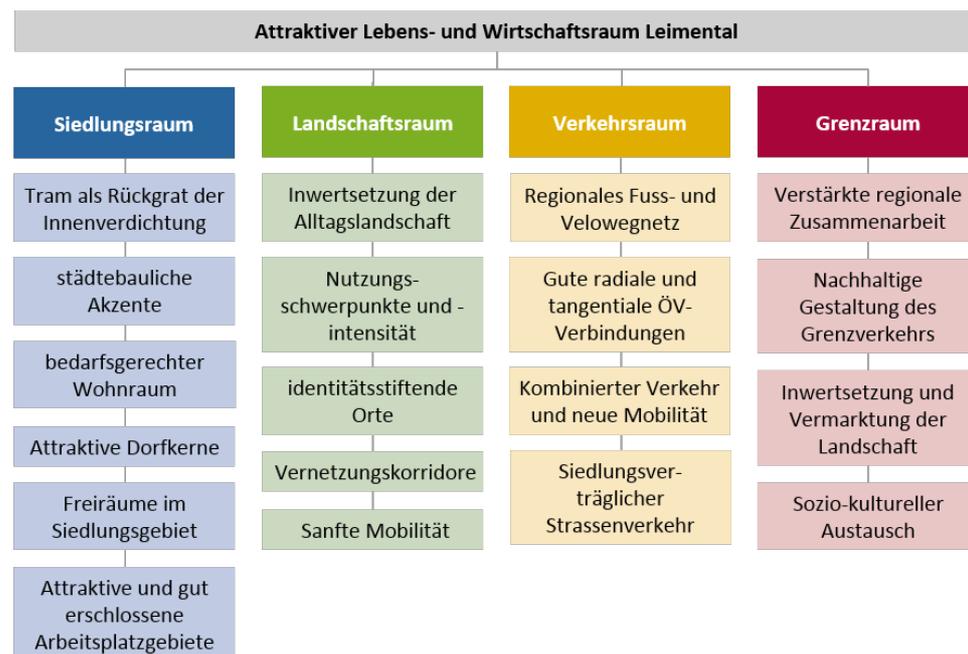
Die strategischen Leitsätze (Kapitel 5.1) definieren die übergeordneten Grundsätze für die zukünftige Entwicklung des Leimentals. Die Bevölkerungs- und Beschäftigtenziele (Kapitel 5.2) geben einen groben Zielrahmen zur quantitativen Entwicklung. Auf Basis der Ziele werden die Konzepte zur räumlichen Entwicklung bis ca. 2035 in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr hergeleitet (Kapitel 6).

5.1. Strategische Leitsätze

Übergeordneter Leitsatz: Attraktiver Lebens- und Wirtschaftsraum

Das Leimental positioniert sich in der Metropolitanregion Basel als dynamischer und vielfältiger Lebens- und Wirtschaftsraum. Dazu gehören lebendige Ortskerne und Quartiere, Raum für verschiedene Bevölkerungsgruppen und Arbeitsplätze, vielfältige und gut zugängliche öffentliche Freiräume sowie ein funktionierendes Verkehrssystem. Die nachfolgende Abbildung beschreibt die wichtigsten Handlungsfelder, die zu einer attraktiven Lebens- und Wirtschaftsregion beitragen. Das weitere Verkehrswachstum muss gemildert werden. Dies ist nur mit einer konsequenten Siedlungsentwicklung nach innen und einem Mix von Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen möglich.

Abbildung 35: Handlungsfelder der zukünftigen Entwicklung des Leimentals



Leitsatz 1: Siedlungsraum und Städtebau – qualitativ hochwertiges Wachstum innerhalb des Siedlungsgebietes

Die «Leimentalbahn» bildet das Rückgrat der Siedlungsentwicklung, die im bestehenden Siedlungsgebiet stattfinden soll. Im vorderen Leimental²⁰ werden städtebauliche Akzente gesetzt, um die Bandstadt besser zu strukturieren und eine höhere Identität zu erlangen. Die Zentren und die Räume zwischen den parallel verlaufenden Verkehrsachsen sind aufzuwerten. In den weiteren Gemeinden liegt der Fokus bei einer konsequenten Innenentwicklung unter Erhalt des ländlichen Charakters der Dörfer. Eine hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen sollen Wohnraum für verschiedene Alterskategorien und Einkommensklassen schaffen sowie zu einer Aufwertung der Ortskerne beitragen. Zu einer qualitätsvollen Innenentwicklung gehören ausserdem ansprechende und gut zugängliche Freiräume im Siedlungsgebiet. Ferner sind attraktive und gut erschlossene Arbeitsplatzgebiete ein wichtiger Grundstein für den Wirtschaftsstandort Leimental.

Leitsatz 2: Landschaftsraum – multifunktional genutzte und miteinander vernetzte Alltagslandschaft

In unmittelbarer Nähe zum Siedlungsraum gibt es vielfältige Landschaftskammern mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten und -intensitäten. Diese sollen der Bevölkerung länderübergreifenden Raum für Erholung und Aufenthalt bieten, aber auch einen Beitrag zur ökologischen Vielfalt leisten. Das Leimental versteht sich in erster Linie als Naherholungsraum für die regional ansässige Bevölkerung. Die Erholungsfunktionen gilt es mit einer qualitätsorientierten Land- und Forstwirtschaft und Massnahmen zum Erhalt der Biodiversität gut abzustimmen. Um Nutzungskonflikte zu vermeiden, werden in den Landschaftskammern unterschiedliche Nutzungsschwerpunkte und -intensitäten definiert. Ausserdem soll in der Leimentaler Landschaft ein Netz aus identitätsstiftenden Orten (z.B. Kloster, Aussichtspunkte) entstehen. Vernetzungskorridore verbinden die Landschaftskammern miteinander und strukturieren das Siedlungsgebiet. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Verbesserung der Zugänglichkeiten der Landschaftsräume mit dem öffentlichen Verkehr, dem Velo oder zu Fuss.

Leitsatz 3: Verkehrsraum – Verkehrswachstum siedlungsverträglich bewältigen

Die Verkehrsleistung (pro Kopf) soll durch eine zentrumsnahe Siedlungsentwicklung möglichst reduziert werden. Der Mehrverkehr durch Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum ist mehrheitlich mit dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr abzudecken. Voraus-

²⁰ Gemeinden: Allschwil, Binningen, Bottmingen, Oberwil, Therwil

setzung dafür sind ein zusammenhängendes, direktes und sicheres Fuss- und Velowegnetz sowie konkurrenzfähige radiale und in Zukunft verstärkt auch tangentielle ÖV-Verbindungen. Dazu gehören vor allem die Verbindungen zwischen Leimental und Birstal sowie die bessere Netzintegration von Allschwil. Durch den Ausbau der kombinierten Mobilität (B+R, P+R) und neue Mobilitätsangebote werden die Transportketten noch besser miteinander verknüpft. Ausserdem sind negative Wirkungen des Verkehrs möglichst zu minimieren, insbesondere in den Ortsdurchfahrten. Dazu gehören insbesondere Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und -steuerung. Ein allfälliger neuer stadtnaher Strassen-Ring erfordert bedeutende flankierende Massnahmen, damit das städtische Strassennetz des vorderen Leimentals nicht zusätzlich belastet wird. Ein allfälliger Tram und/oder Strassentunnel in Binningen bleibt eine langfristige Vision und muss gesamtverkehrlich gedacht werden. Er soll aber für die weitere städtebauliche Entwicklung nicht wegweisend sein.

Leitsatz 4: Grenzraum – Inner- und überregionale Zusammenarbeit ausbauen

Die regionale Zusammenarbeit insgesamt und der grenzüberschreitende Austausch im Besonderen ist weiter zu fördern. Die interkommunale Abstimmung bei Fragen zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie zu sozio-kulturellen Themenfeldern soll intensiviert werden. Es geht dabei auch um den Aufbau nachhaltiger institutioneller Organisationsformen. Die Wertschätzung und nachhaltige Nutzung von Natur- und Landschaftsräumen soll zusammen mit den Nachbarsregionen aktiv gefördert werden (z.B. gemeinsames Wander-/Veloroutennetz, grenzüberschreitende Bewirtschaftung von Kulturland). Ferner soll der soziokulturelle Austausch zwischen benachbarten Gemeinden grenzüberschreitend gestärkt werden (Festivitäten, Gastronomie, etc.).

5.2. Zukünftige Bevölkerungsentwicklung

Ausgangslage Gemeinden und Kantone

Bei der Festlegung der regionalen Zielgrössen sind die Rahmenbedingungen der Kantone (kantonale Richtpläne) sowie die Entwicklungsabsichten der Gemeinden (kommunale Leitbilder, Richtpläne, Interviews) zu berücksichtigen (siehe auch Kapitel 2)²¹. Dabei zeigt sich, dass die kantonalen Bevölkerungsziele (v.a. BL) etwas höher liegen als die Summe der kommunalen Absichten. Bei den Beschäftigten sind die Entwicklungsabsichten ähnlich:

Tabelle 9: Ausgangslage für Zielsetzungen zur Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung

	2014	2035	Veränderung	
Einwohner				
Absichten Gemeinden	81'100	ca. 91'000	+ 9'300	+11%
Absichten Kantone	81'100	ca. 93'000	+11'300	+14%
Beschäftigte [VZÄ]				
Absichten Gemeinden	23'000	ca. 31'000	+8'000	+35%
Absichten Kantone	23'000	ca. 32'000	+9'000	+39%

Tabelle INFRAS, F&K / STUDIO BLB.

Interventionsmöglichkeiten zur Bereitstellung von Wohn- und Arbeitsraum

Im Leimental soll die zukünftige Siedlungsentwicklung soweit als möglich in den bebauten Gebieten stattfinden. Dementsprechend gelten folgende **Prioritäten** bei der Bereitstellung der zukünftigen Wohn- und Arbeitsräume.

1. In einem ersten Schritt sollen die **regionalen Entwicklungsschwerpunkte** gemäss Raumkonzept Leimental soweit als möglich verdichtet werden. Dazu gehören die Siedlungstypen «Verdichtungsschwerpunkt Zentrum», «Verdichtungsgebiet, Primärnutzung Wohnen», «Umstrukturierungsgebiet» und «Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten». Diese sind in Kapitel 0 genauer erläutert und verortet.
2. Zusätzlich ist eine **Innenentwicklung ausserhalb der regionalen Entwicklungsschwerpunkte** anzustreben. Im Raumkonzept betrifft dies die Siedlungstypen «Ortskerne» und «Verdichten im Bestand».
3. Ergänzend sind auch die **unbebauten Bauzonen ausserhalb der regionalen Entwicklungsschwerpunkte** zu aktivieren. Weil es sich dabei oft um sensible Wohngebiete oder Orts-

²¹ Im Gegensatz zum Analysekapitel sind in den vorliegenden Berechnungen zusätzlich zu den Wohn-, Misch- und Kernzonen auch die Arbeitszonen berücksichtigt. Weil somit auch der kantonale Entwicklungsschwerpunkt Bachgraben berücksichtigt ist, ist das Beschäftigtenwachstum relativ gesehen deutlich höher als das Bevölkerungswachstum.

kerne handelt, ist eine tiefere Dichte als in den regionalen Entwicklungsschwerpunkten anzustreben. Um den ländlichen Charakter in den Gemeinden ausserhalb des inneren Korridors zu erhalten, sind bewusst ortsbildprägende Freiräume zu erhalten.

Entsprechende Kapazitätsberechnungen sind im Anhang A3 (Tabelle 14) zu finden.

Regionale Zielsetzung (Dichteziele und Wachstum)

Bei der Festlegung der regionalen Zielgrössen sind die oben erläuterten übergeordneten Rahmenbedingungen sowie die ermittelten Kapazitäten im bestehenden Siedlungsgebiet berücksichtigt. Das Leimental soll auch in Zukunft dynamisch wachsen. Aus Sicht der Region ist bis ins Jahr 2035 ein **Bevölkerungswachstum** um 9'000 bis 11'500 Einwohner auf ca. 91'000 bis 93'000 aufgrund der Kapazitäten möglich. Dieses Wachstumsziel liegt in der Summe etwa zwischen den kantonalen und kommunalen Absichten. Das *relative* Wachstum soll in den Gemeinden des Vorderen Leimentals ähnlich hoch sein wie in den weiteren Gemeinden des Leimentals. Absolut gesehen wird dort jedoch 85% (!) des Gesamtwachstums stattfinden. In den weiteren Gemeinden besteht die Herausforderung, das Wachstum auf die bestehenden Siedlungsgebiete zu lenken bzw. die weitere Zersiedlung möglichst einzudämmen.

Bei den **Beschäftigten** ist eine Zunahme von 7'500 bis 8'000 Vollzeitäquivalenten auf ca. 30'000 bis 31'000 Vollzeitäquivalente erstrebenswert. Im Unterschied zur Bevölkerung wird die Wachstumsrate in den Gemeinden der inneren Korridore deutlich höher sein als in den weiteren Gemeinden. Hauptgrund dafür ist, dass mit dem kantonalen Entwicklungsschwerpunkt Bachgraben in Allschwil sehr grosse Kapazitäten für eine dynamische Arbeitsplatzentwicklung zur Verfügung stehen, die auch aktiviert werden sollen. In den Gemeinden ausserhalb der inneren Korridore liegt der Schwerpunkt in der sanften Entwicklung der grösseren zusammenhängenden Gewerbegebiete entlang der Tramlinie.

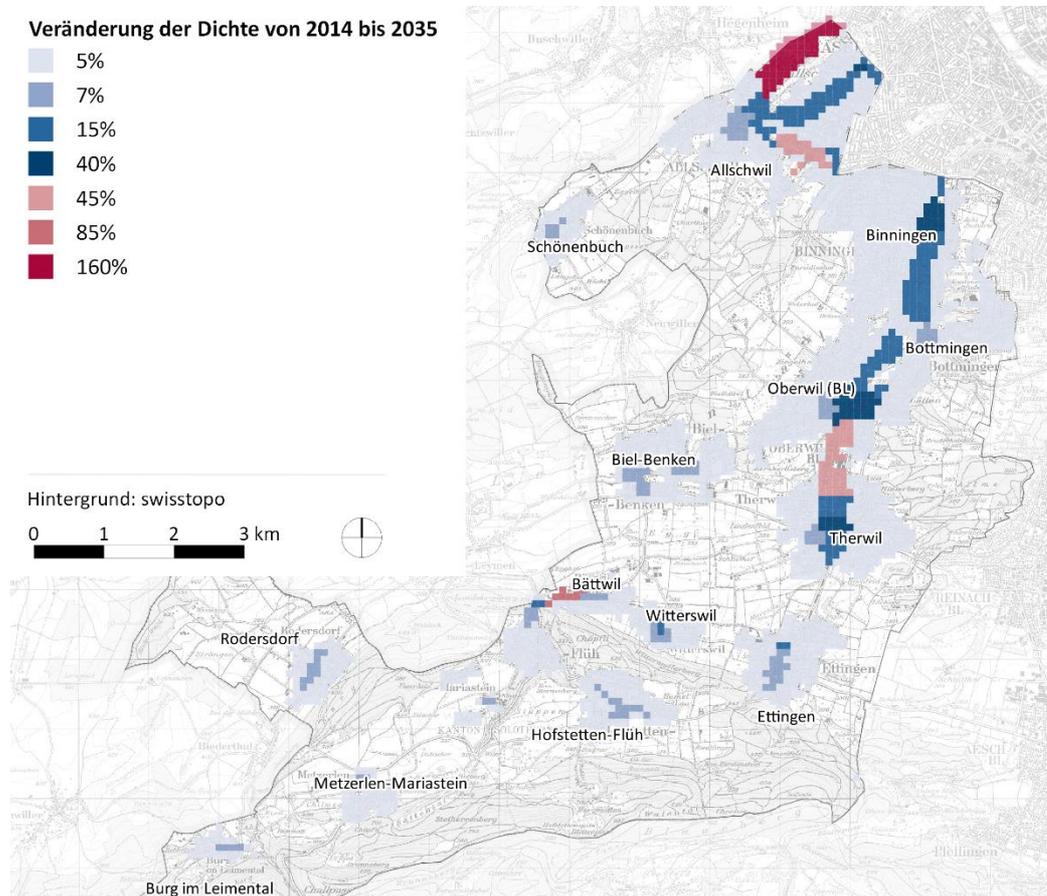
Tabelle 10: Regionale Ziele zur Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung

	Heute	2035		Veränderung	
	2014	Min	Max	absolut	in %
Einwohner					
Bandstadt	63'000	70'000	72'500	+7'000 bis 9'500	+11 bis 14%
Weitere Gemeinden	18'100	20'100	20'600	+1'800 bis 2'500	+11 bis 14%
Total	81'100	90'600	93'100	+8'800 bis 12'000	+11 bis 14%
Beschäftigte [VZÄ]					
Bandstadt	19'600	26'700	27'400	+7'100 bis 7'800	+36 bis 40%
Weitere Gemeinden	3'400	3'800	3'900	+400 bis 500	+11 bis 14%
Total	23'000	30'500	31'300	+7'500 bis 8'300	+33 bis 36%

Tabelle INFRAS; F&K / STUDIO BLB

Um diese Ziele zu erreichen sind wie mehrmals ausgeführt sehr grosse Anstrengungen zur Siedlungsentwicklung nach innen (d.h. in Bestandesgebieten) notwendig. Die folgende Karte und Tabelle 11 zeigen, wie sich die dichten in den unterschiedlichen Gebieten bzw. Siedlungstypen erhöhen müssen, um die Ziele zu erreichen.

Abbildung 36: Ziele zur Veränderung der Dichte nach Siedlungstypen gemäss Raumkonzept Leimental



Grafik INFRAS; F&K / STUDIO BLB.

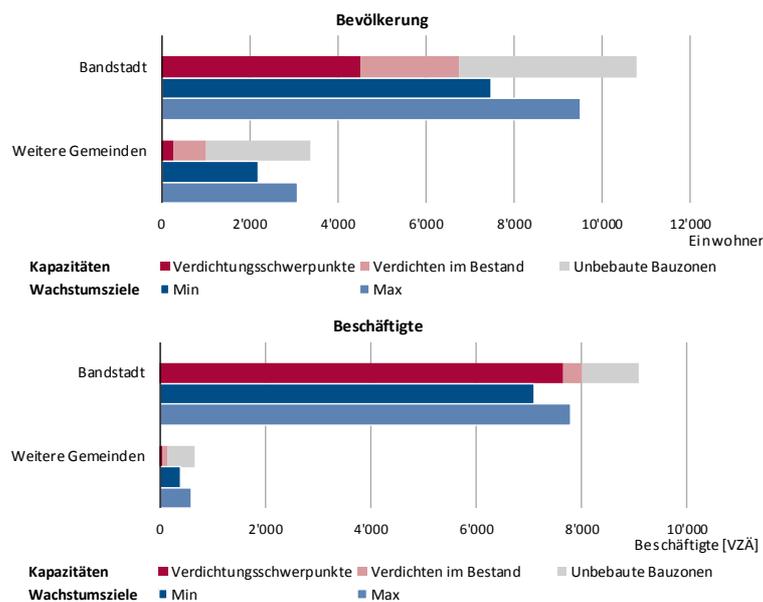
Tabelle 11: Verdichtungsziele bis 2035 nach Siedlungstypen

	IST 2014	ZIEL 2035	
	EW+VZÄ/ha	EW+VZÄ/ha	Verdichtungsfaktor
Bandstadt			
Verdichtungsschwerpunkt Zentrum	100	140	+40%
Verdichtungsgebiet, Primärnutzung Wohnen	87	100	+15%
Umstrukturierungsgebiet	69	100	+45%
Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten	93	240	+159%
Verdichten im Bestand	-	-	+5%
Ortskern	-	-	+7%
Weitere Gemeinden			
Verdichtungsschwerpunkt Zentrum	53	61	+15%
Umstrukturierungsgebiet	27	50	+85%
Verdichten im Bestand	-	-	+5%
Ortskern	-	-	+7%
Unbebaute Bauzonen weiteres Siedlungsgebiet	-	90	-

Tabelle INFRAS; F&K / STUDIO BLB.

Auf dem Hintergrund dieser Dichteziele stellt die folgende Abbildung die Kapazitäten dem angestrebten Bevölkerungs- und Beschäftigtengewachstum gegenüber.

Abbildung 37: Gegenüberstellung der Einwohner- und Arbeitsplatzpotenziale und der regionalen Wachstumsziele



Grafik INFRAS; F&K / STUDIO BLB.

6. Raumkonzept

Auf dem Hintergrund der Situationsanalyse, den Entwicklungsvarianten und den Zielen zeigt das vorliegende Kapitel die konkrete räumliche Entwicklung auf. In einem Konzeptschema werden zunächst die Hauptstossrichtungen zusammengefasst. Anschliessend werden in Teilkonzepten die Leitideen räumlich detaillierter verortet und zwar nach den drei Themenfeldern Siedlung, Landschaft und Verkehr. Schliesslich werden die Teilkonzepte in Form einer Synthesekarte auch themenübergreifend dargestellt.

6.1. Konzeptschema

Die folgende Darstellung zeigt das übergeordnete Konzept und die Leitideen des Raumkonzept Leimentals. Diese Leitideen werden in den nachfolgenden Teilkonzepten räumlich weiter konkretisiert (siehe «Kartenausschnitte Gesamtkonzept»).

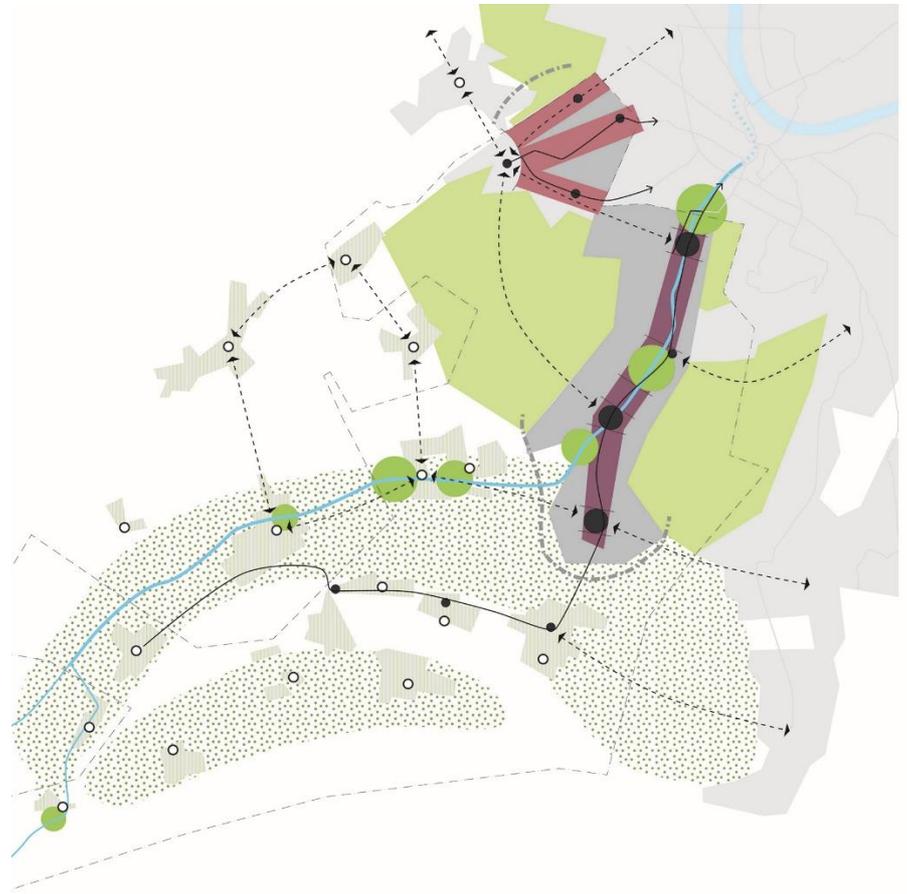
Abbildung 38: Konzeptschema und Leitideen Raumkonzept Leimental

Konzeptschema - Leitideen

4.1.2018

-  **DIFFERENZIERTE BANDSTADT**
Verdichtete, in Abschnitte differenzierte und durch Zentren akzentuierte Bandstadt entlang Tramlinie
-  **VERDICHTUNGSGEBIET ALLSCHWIL**
Verdichtung entlang den Tram- und Bushauptkorridoren
-  **ATTRAKTIVE KLEINZENTREN**
Kleinräumige Zentrumsverdichtungen im Einklang mit Dorfstruktur an Tramlinie und in Allschwil
-  **LÄNDLICHE DÖRFER**
Intakte Dorfstrukturen, vitale Ortskerne und durchgrünte Siedlungen im hinteren Leimental
-  **BIRSIG-PARK-PERLENKETTE**
Urbane Freiräume und Schlossparks als „Perlenkette“ entlang dem Birsig-Flusslauf
-  **SIEDLUNGSNAHE ERHOLUNGSRÄUME**
Intensiv genutzte Naherholungsräume im Einklang mit landwirtschaftlicher Nutzung
-  **TALLANDSCHAFT / HOCHPLATEAU**
Landwirtschaftliche Nutzung mit einzelnen touristischen Attraktionspunkten
-  **ÖV- UND VELOTANGENTIALEN**
Optimierte ÖV- und Velo-Tangentialverbindungen: Allschwil-Oberwil, Leimental-Birsstadt, Leimental-F
-  **VERKEHRSMANAGEMENT MIV**
Massnahmen zur Verkehrssteuerung, Verkehrswachstum siedlungsverträglich bewältigen

Kartenausschnitte Gesamtkonzept



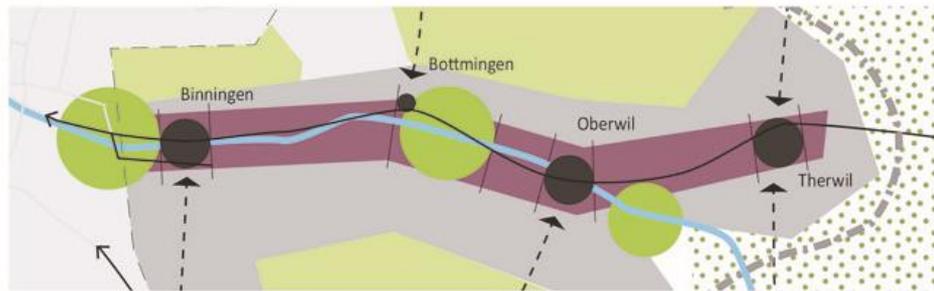
6.2. Teilkonzept Siedlung

Unter Berücksichtigung der bestehenden Qualitäten und Potenziale wird eine Differenzierung der Siedlungsentwicklung in der «Bandstadt» und den ländlichen Dörfern angestrebt. In der Bandstadt soll zukünftig eine starke Verdichtung erzielt werden, in den weiteren Gemeinden hingegen eine moderate Innenentwicklung im Bestand unter Bewahrung der Grünraumqualitäten. Die **Bandstadt entlang der «Leimentalbahn» zwischen Binningen und Therwil** soll differenziert verdichtet werden, sodass verschiedene Abschnitte mit unterschiedlichen Qualitäten entstehen:

- Die Zentren Binningen, Oberwil und Therwil sollen in ihrer Zentrumsfunktion gestärkt werden. Die Zentren erstrecken sich zwischen den beiden Tal-Hauptachsen, Querverbindungen dazwischen strukturieren die Zentren zusätzlich und sind als öffentlicher Raum aufzuwerten.
- Die Talsohle zwischen den Zentren wird hauptsächlich mit zusätzlichem Wohnraum verdichtet. Das Entwicklungsgebiet liegt zwischen den beiden Tal-Hauptachsen, umfasst aber die Bebauung beidseits der Achsen, sodass eine kohärentere Strassenraumqualität entsteht.
- Der Ortskern Bottmingen bildet zusammen mit dem Schloss eine Zäsur in der verdichteten Tallandschaft. Erhalt und Vitalisierung des Ortskerns sowie Aufwertung der Aussenräume sind der baulichen Verdichtung vorzuziehen.
- Im Gewerbegebiet Mühlematt steht die bereits laufende Umstrukturierung und Innenentwicklung zu einem gemischt genutzten Gebiet mit Fokus auf Dienstleistungsnutzungen im Vordergrund. Der öffentliche Raum entlang der Achse Oberwiler-/Mühlemattstrasse soll dabei als Strassenraum mit angegliederten Platzräumen aufgewertet werden.
- Die übrigen, vielfach an Hängen gelegenen Siedlungsgebiete, können im Rahmen der heutigen Entwicklungspotenziale moderat weiterentwickelt werden, wobei die siedlungsdurchdringenden Freiraumqualitäten möglichst erhalten bleiben sollen.
- In Siedlungsgebieten sollen die bestehenden Grünraumqualitäten unter Berücksichtigung der Entwicklungsschwerpunkte möglichst erhalten bleiben.

In der folgenden Abbildung ist das Konzeptschema für die Leitidee «Bandstadt» dargestellt:

Abbildung 39: Konzeption «Bandstadt»



In unterschiedliche Abschnitte differenzierte Bandstadt zwischen Binningen und Therwil



Grafik / STUDIO BLB / F&K

In **Allschwil**, das ebenfalls zum Vorderen Leimental gehört, sind drei Entwicklungsachsen zu unterscheiden. Entlang der Baslerstrasse sind vielfältige Verdichtungen mit Schwerpunkt Wohnen

vorgesehen. Als Kleinzentrum soll der Lindenplatz gestärkt und baulich verdichtet werden. Der bestehende historische Ortskern von Allschwil soll aufgewertet und belebt werden. Eine zweite Achse betrifft den kantonalen Entwicklungsschwerpunkt Bachgraben mit sehr hohem Potenzial für hochqualifizierte Arbeitsplätze. Eine dritte Achse befindet sich in Allschwil Süd / Letten, entlang der Binningerstrasse. Das Gewerbegebiet Letten soll zu einem gemischt genutzten Quartier umstrukturiert und verdichtet werden. Nebst dem Nutzungsschwerpunkt Arbeiten sind auch Wohnnutzungen und weitere Einkaufsflächen denkbar. Generell ist der öffentliche Raum entlang der Binningerstrasse und Baslerstrasse als Rückgrat der Entwicklung aufzuwerten.

In den ländlichen Gemeinden des hinteren Leimentals soll eine konsequente Innenentwicklung unter Erhalt der Grünraumqualitäten stattfinden. Dazu können die bestehenden inneren Reserven (unbebaute Parzellen, bestehendes Ausnutzungspotenzial) genutzt werden. Die Ortskerne sollen in ihrer Identität gestärkt und möglichst belebt werden. Weitere kleinere Entwicklungsgebiete sind dennoch vorgesehen: Das Gewerbegebiet Bättwil am Bahnhof Flüh soll umgenutzt und verdichtet werden. Es eignet sich auch zur Ansiedelung allfälliger zusätzlicher Zentrumsfunktionen für das hintere Leimental. Ausserdem sind drei kleinere Zentrumsgebiete an den an der Tramachse gelegenen Gemeinden Bättwil, Witterswil und Ettingen vorgesehen.

=> in den Massnahmenblättern (Kapitel 7) werden zu vier unterschiedlichen Verdichtungsschwerpunkten mögliche «Lupen» der städtebaulichen Entwicklung illustriert.

6.3. Teilkonzept Landschaft

Das Teilkonzept Landschaft bekräftigt die Differenzierung der vorhandenen Natur- und Kulturräume. Landschaftsräumlich wurden in der Analyse drei Raumtypen unterschieden: das Jura-plateau im Süden, die offene Tallandschaft des hinteren Leimentals und die Hügelflanken des dicht besiedelten vorderen Leimentals. Die Talachse wird vom Birsig und seiner Zuflüsse strukturiert.

In der von den Hügelflanken umgebenen Tallandschaft der Bandstadt wird eine konsequente Innenentwicklung angestrebt. Die verbleibende Kulturlandschaft und bewaldeten Hügelkuppen haben verschiedenste Funktionen. Es gilt eine gute Abstimmung zwischen qualitätsorientierter nachhaltiger Land- und Forstwirtschaft, Erhalt der Biodiversität und intensiver Nutzung als Naherholungsgebiete zu finden («Landschaft für eine Stunde»). Folgende landschaftlichen Elemente prägen das **vordere Leimental**:

- Der Flussraum des Birsig soll, ohne einen grossmassstäblichen Landschaftspark schaffen zu wollen, die verschiedenen Freiraumstrukturen im Tal im Sinne eines Rückgrats verbinden und in seiner natürlichen Form gestärkt werden. Der im Grenzgebiet von Bottmingen und Oberwil gelegene Freiraum an der Birs soll langfristig für Erholungs- und Freizeitnutzungen

zur Verfügung stehen. Im Sinne der gesamtheregional identitätsstiftenden «Birsig-Park-Perlenkette» sind auch Aufwertungen entlang der Birsig über Biel-Benken – Leymen bis zum Schloss Burg i. L. vorzusehen.

- Urbane und landschaftliche Querverbindungen (zwischen Talboden und Hügelflanken) rhythmisieren und differenzieren die langgezogene Siedlungsstruktur. Sie dienen als ökologisch wertvolle Vernetzungskorridore und/oder als attraktive Wegverbindungen für den Fuss- und Veloverkehr.
- Die siedlungsnahen Landschaftsräume entlang der «Hügelflanken» sind für die Bewohnerinnen und Bewohner der umliegenden Ortschaften beliebte Erholungsgebiete. Sie sollen als multifunktionale Freiräume (mit Fokus auf Natur- und Landschaftsschutz, nachhaltige Landwirtschaft und Freizeitnutzung) gestärkt werden. Der geplante «Parc des Carrières» im französischen Grenzraum zu Allschwil soll in das Netzwerk der siedlungsnahen Erholungsräume integriert werden.
- Die Durchlässigkeit von Freiraumfunktionen ist möglichst hoch zu halten. In diesem Sinne sind heutige Trennwirkungen (inklusive Schrebergärten) zu verbessern. Dazu sind Abwägungsprozesse zwischen Nutzungs- und Schutzansprüchen nötig.

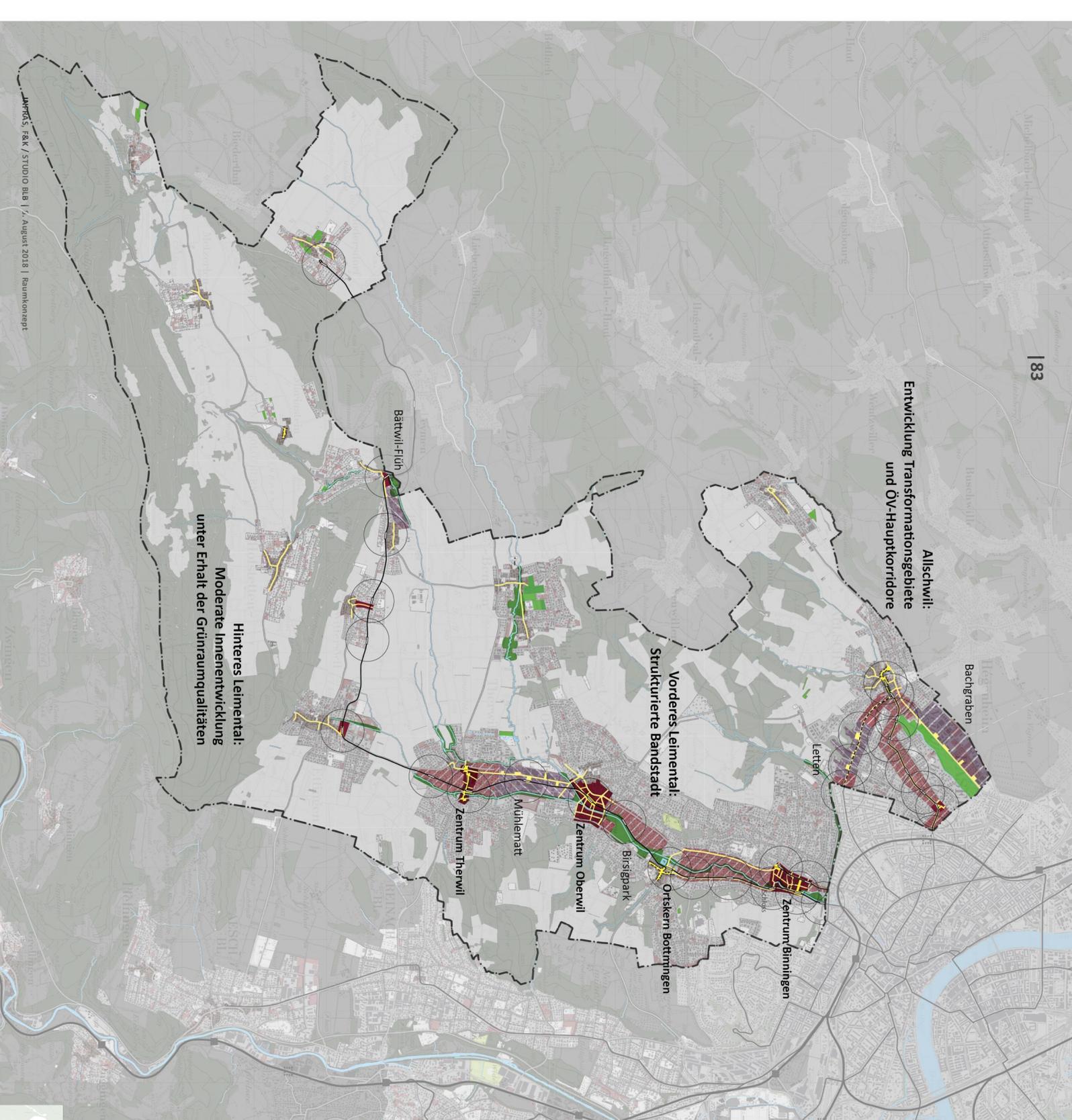
Im **hinteren Leimental** öffnet sich die Tallandschaft von Therwil und Biel-Benken bis Leymen. Zwischen den Siedlungsgebieten werden die ebenen Gebiete intensiv landwirtschaftlich genutzt. Hier gilt es eine nachhaltige Produktionsweise zu fördern. Die entsprechenden Anforderungen an Produktion sowie Landschaftsschutz werden jedoch übergeordnet bestimmt (Umweltschutzgesetz, Kant. Richtplan, u.a.m.) und sind nicht primäre Aufgabe des regionalen Raumkonzepts. Für die Naherholung ist insbesondere das Wegenetz von Bedeutung, das vor allem von Fussgängern, Velofahrenden und Reitenden genutzt wird. Folgende Themen sind von Bedeutung:

- Die im Raumkonzept Basel-Landschaft vorgesehenen Siedlungstrenngürtel sollen erhalten bleiben und als ökologische Vernetzungskorridore in nord-südlicher Richtung dienen.
- Der offene Wasserlauf des Birsigs ist (wo möglich) mit Begleitstrukturen zu stärken. Innerorts sind die un bebauten Flächen entlang dem Fluss zu erhalten und aufzuwerten. Insbesondere in Biel-Benken bestehen diesbezüglich Potenziale.
- Die Langsamverkehrsnetze in den Freiräumen sind zu verdichten, sodass vielfältige Wegnetze für die verschiedenen Nutzergruppen entstehen.

Im Süden wird das Leimental vom Fuss der Blauenkette begrenzt. Zusätzlich vom Witterswilerberg und Landskronberg umschlossen, ergibt sich eine relativ abgeschlossene Landschaftskam-

mer; eine Agrarlandschaft mit hoher Struktur- und Nutzungsvielfalt. Das Juraplateau ist ein beliebtes Ausflugsziel für Wanderungen, Velo- und Klettertouren. Eindrücklich ist die hohe Dichte an Burgen, Schlösser und Ruinen. Als besonders beliebt gilt das Kloster Mariastein. Zu verfolgende Themen sind:

- Erhalt und Vitalisierung der Siedlungs- und Freiraumstrukturen (Fokus auf Massstäblichkeit, Struktur- und Nutzungsvielfalt),
- Erhalt und Aufwertung der Vernetzungskorridore in Nord-Süd Richtung
- Ausbau des Wegnetzes unter Berücksichtigung der vorhandenen Landschaftsqualitäten, mit guter Anbindung an die Ortskerne und Ausflugsziele als Ausgangspunkte.



Konzept Siedlung und Städtebau

Siedlung

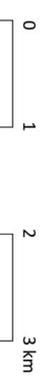
- Verdichtungsschwerpunkt Zentrum, Mischungszung
- Verdichtungsgebiet, Primärnutzung Wohnen
- Umstrukturierungsgebiet
- Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten
- Erhalt und Vitalisierung Ortskerne
- Verdichten im Bestand / Erhalt Durchführung

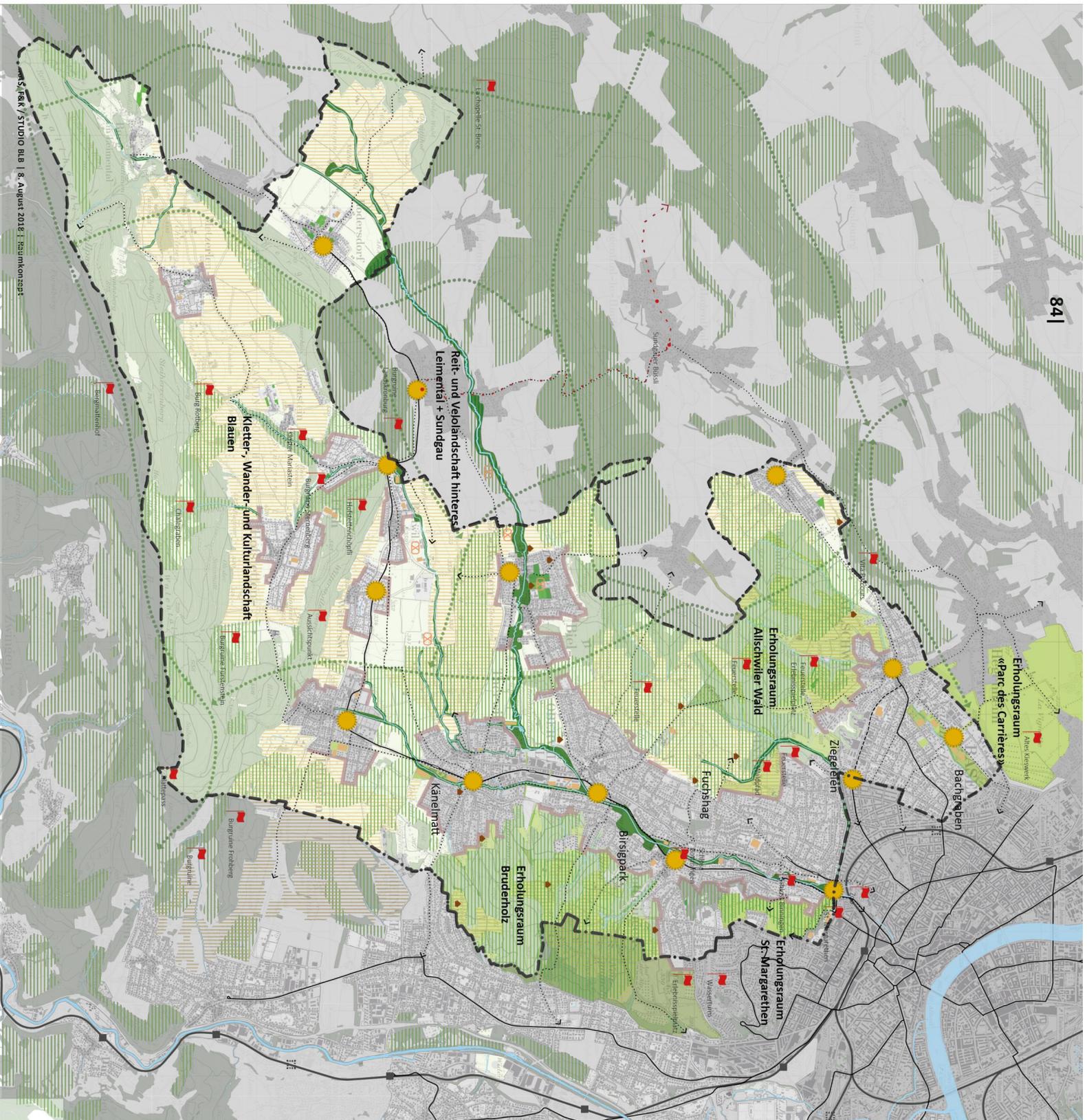
Freiraum

- Primärer öffentlicher Raum
- Erhalt und Aufwertung kommunaler Grünräume
- Flussraum im Siedlungsgebiet

Hintergrund (orientierend)

- Bahn
- Tram
- Fließgewässer
- Wald
- Perimeter Raumkonzept





Konzept Landschaftsraum

- Freiraum**
- Siedlungsnaher Erholungsraum mit übergeordneter Bedeutung
- Flussraum bisig-Perlenkette
- Erhalt und Aufwertung kommunaler Grünräume
- Weitere Freiräume (vorwiegend Landwirtschaft)
- Schwerpunkt Natur- und Landschaftsschutz
- Fruchtfolgeflächen

- Vernetzungskorridor (u.a. Wildtierkorridore)
- > Velo Haupt- und Freizeitrouten
- Landschaftsrelevante Siedlungsbegrenzungen
- ÖV Ausgangspunkte
- Identitätsstiftende Orte (Ausflugziele)
- Bauernhöfe (mit Hofverkauf)
- Öffentliche Sportanlagen/ schulanlagen
- Reitanlagen

- Siedlung (orientierend)**
- Siedlungsfläche
- Ortskerne
- Hintergrund (orientierend)**
- Bahn
- Tram
- Gewässer
- Wald
- Perimeter Raumkonzept



6.4. Teilkonzepte Verkehr

Strassenverkehr und öffentlicher Verkehr

Ein leistungsfähiges **ÖV-Angebot** ist für die Weiterentwicklung der Region von grosser Bedeutung. Die hauptsächliche Siedlungsentwicklung konzentriert sich entlang der Tramhauptkorridore, die wegen der fehlenden S-Bahn die Haupterschliessungsfunktion im ÖV haben. Bei den bestehenden Tramlinien 10/17 («Leimentalbahn») und 6 steht der Kapazitätsausbau und Beschleunigung (Expresstram) im Vordergrund. Ein Tramtunnel Binningen bleibt eine langfristige Vision, soll aber für die kurz- und mittelfristig notwendigen städtebaulichen Verdichtungen nicht wegleitend sein und muss gesamtverkehrlich gedacht werden (d.h. denkbar für die Entlastung Binningens wäre auch ein Strassentunnel, insbesondere falls ein stadtnaher HVS-Ringschluss zwischen Allschwil und Gundeldingen realisiert würde). Eine Trassensicherung in Binningen ist zu prüfen. Zusätzlich zur «Leimentalbahn» soll die Anbindung von Allschwil verbessert werden. In Allschwil ist bereits eine Verlängerung der Tramlinie 8 bis Letten geplant. Längerfristig könnte diese bis Allschwil Dorf verlängert werden und so die Binningerstrasse als regional bedeutende Zentrumsachse stärken. Zudem ist auch eine Tramtangente Bachgraben – St.Johann zu planen. Mittel- bis längerfristig bleibt auch eine Tramverbindung Birstal – Leimental auf der Achse Therwil – Reinach – Dornach ein Ziel.

Der Ausbau von Bushauptkorridoren soll die Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs auf den tangentialen Verbindungen zwischen Leimental und Birstal verbessern. Bushauptkorridore können auch als Busvorläufer zu langfristigen Tramlösungen auf diesen Tangenten dienen. Es ist eine Erhöhung der Betriebsstabilität auf verspätungsanfälligen Achsen wie der Linie 60 oder 64 anzustreben. Ausserdem sind Möglichkeiten zur Verkürzung der Reisezeiten zu prüfen. Ein weiterer Schwerpunkt ist die verbesserte ÖV-Anbindung des Arbeitsschwerpunkts Bachgraben nach Basel, aber auch in Richtung Leimental und Frankreich. Ergänzend soll die Region die Zusammenarbeit mit den französischen Nachbargemeinden bei der ÖV-Angebotsplanung vertiefen; ein ÖV-Angebot im französischen Raum kann zu einer Entlastung des Leimentaler Strassennetzes beitragen, insbesondere im Grenzraum Allschwil - Hegenheim. In Bottmingen und in Allschwil Dorf sollen regional bedeutende ÖV-Drehscheiben entstehen, um die Verknüpfung innerhalb des öffentlichen Verkehrs zu verbessern (Bus-Bus, Tram-Bus).

Die kombinierte Mobilität bietet ein grosses Potenzial zur Förderung eines nachhaltigen Verkehrsverhaltens mit verhältnismässig wenig zusätzlichen Mitteln. Fahrgäste sollen möglichst frühzeitig auf den öffentlichen Verkehr umsteigen. Dementsprechend sind P+R Standorte entlang der Tramlinie ab Ettingen bis Rodersdorf zweckmässig. Wichtig ist auch ein P+R an der Tramstation Leymen, welche einen Teil der französischen Pendler aufnehmen kann. Das B+R

Angebot soll flächendeckend entlang der Tramhauptkorridore ausgebaut werden. Hierzu können auch Mittel aus dem Pendlerfonds des Kantons Basel-Stadt beantragt werden.

Beim **Strassennetz** besteht ein gewisser Zielkonflikt zwischen der Sicherstellung der widerstandsfreien Erreichbarkeit sowie einer siedlungsverträglichen Gestaltung. Die trinationale Netzstrategie Strasse (Geschäftsstelle Agglo Basel 2015) definiert ein hierarchisch strukturiertes Strassennetz, das auch für das Raumkonzept Leimental wegleitend ist. Die Hauptverkehre werden über die tangentialen Kantonsstrassen (Bottmingen – Münchenstein, Reinach – Therwil – Biel-Benken) und die radiale Verbindung Bottmingen – Therwil abgewickelt. Zwischen Bottmingen und Basel soll die Strasse hauptsächlich zur örtlichen Verbindung genutzt werden, wo eine siedlungsverträgliche Verkehrsgestaltung Priorität hat. Die westliche Achse soll primär dem strassengebundenen ÖV zur Verfügung stehen, während die östliche Achse die Hauptlast des MIV tragen soll. Zu Spitzenzeiten sollen aber beide Achsen gezielt genutzt werden (vgl. Rapp Trans AG 2015). Bei der Realisierung von neuen Netzelementen (Zubringer Bachgraben, Umfahrung / Tunnel Allschwil, neue Tangente in Oberwil) bestehen noch grosse planerische und finanzielle Hürden. In jedem Fall sind dazu umfassende flankierende Massnahmen notwendig für eine siedlungsverträgliche Gestaltung des untergeordneten städtischen Strassennetzes. Umso wichtiger zu realisieren sind Verkehrsberuhigungs- und Gestaltungsmassnahmen, insbesondere in den Ortskernen. Weil die grossen Infrastrukturprojekte erst langfristig Entlastung bringen und Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGKs) in den Ortsdurchfahrten ebenfalls längere Planungsprozesse erfordern sind kurzfristig regional abgestimmte Verkehrssteuerungsmassnahmen sehr wichtig. Die Verkehrsbelastung soll im vorderen und mittleren Leimental kontinuierlich überwacht und gezielt dosiert oder gelenkt werden. Dafür sind Verkehrsinformations- und -lenkungsmassnahmen möglich.

Exkurs: Umgang mit Verkehrswachstum bis 2040

Gemäss Gesamtverkehrsmodell Basel nimmt im Raum Leimental (vorderes und hinteres L.) zwischen 2010 und 2040 der MIV um knapp 20%, der ÖV um gut 40% zu. Die schweizerischen Verkehrsperspektiven liegen in ähnlichen Grössenordnungen. Das Wachstum im Fuss- und Veloverkehr wird gemäss schweizerischen Prognosen mit rund 30% geschätzt. Es wird somit erwartet, dass der Mehrverkehr zu höheren Teilen über ÖV und LV aufgefangen werden können. Voraussetzung dazu sind weitere ÖV-Angebotsweiterungen und LV-Netzausbauten. Im Strassenverkehr postuliert das vorliegende Raumkonzept Leimental für den Horizont 2035 in Übereinstimmung mit übergeordneten Strategien eine möglichst weitgehende Verlagerung des Strassenverkehrs vom städtischen aufs übergeordnete Verkehrsnetz. Mit flankierenden Verkehrslenkungs-, -beruhigungs- und Gestaltungsmaßnahmen soll der MIV-Verkehrsfluss aufrechterhalten werden. Entscheidend ist jedoch, dass mit der vorgeschlagenen Siedlungsentwicklung nach innen das Verkehrsproblem an der Wurzel angepackt wird. Das Raumkonzept zielt mit den strategischen Leitsätzen (Kapitel 5.1) insgesamt darauf ab, das den Modellen hinterlegte Trendwachstum zu mildern und kürzere Wege zu ermöglichen. Je städtischer die Bevölkerungsstruktur desto kürzer sind erfahrungsgemäss die pro Kopf zurückgelegten Tagesdistanzen. Ob diese Strategie für einen längerfristigeren Zeitraum über 2035 hinaus genügt, muss periodisch geprüft werden. Weitere Kapazitätsausbauten sind langfristig nicht auszuschliessen. Verändertes Mobilitätsverhalten infolge von Digitalisierungstrends und sich abschwächende Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklungen können dem heute prognostizierten Verkehrswachstum aber auch Gegensteuer geben.

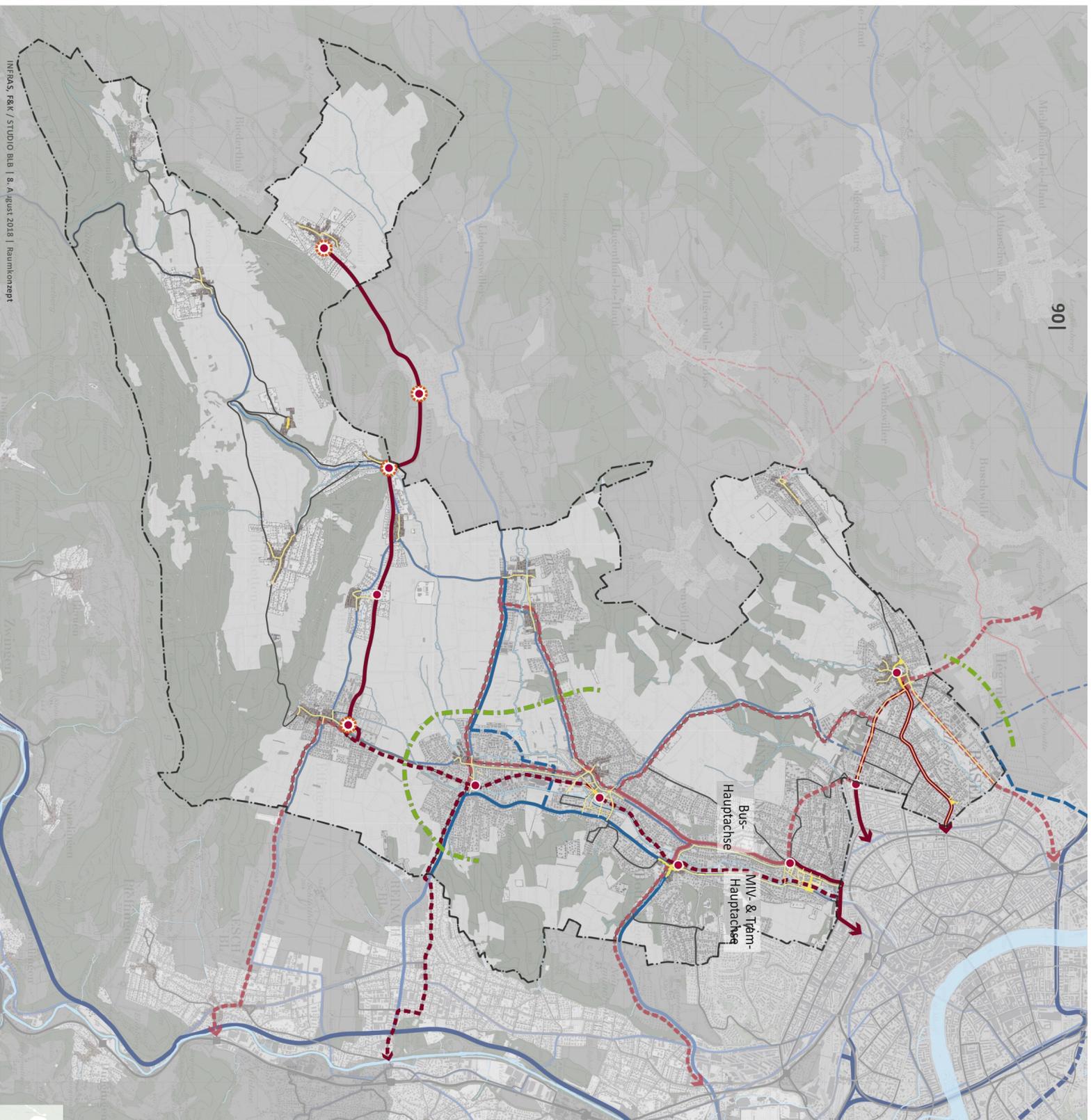
Fuss- und Veloverkehr

Die Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs soll im Alltags- und im Freizeitverkehr zunehmen. Im Leimental soll ein flächendeckendes und attraktives Velonetz mit unterschiedlichen Funktionen entstehen. Die regionalen Haupttrouten und das Korridornetz basieren mehrheitlich auf dem Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation:

- Regionale Haupttrouten ermöglichen schnelle und direkte Verbindungen von den Gemeinden in Richtung Basel und die angrenzenden Regionen. Sie dienen hauptsächlich dem Pendlerverkehr, die oft mit einer hohen Geschwindigkeit unterwegs sind. Die Infrastruktur soll eine entsprechend hohe Qualität aufweisen (Sicherheit, Signalisation, etc.). Im Leimental sollen alle Gemeinden an das Haupttroutennetz angebunden sein. Ein eigentliches Veloschnellroutennetz ist noch zu entwickeln.

- Das Korridornetz ergänzt das Hauptroutennetz zwischen den Gemeinden und dient der lokalen Erschliessung von zentralen Einrichtungen (Arbeitsplatzgebiete, Siedlungen, Schwimmbäder, Schulen, Bahnhöfe etc.). Hier liegt der Fokus auf der Behebung von Netzlücken und der Verkehrssicherheit.
- Regional bedeutende Freizeitrouten ergänzen das Velonetz in den Freiräumen. Dieses Netz soll für den langsamen und rücksichtsvollen Veloverkehr attraktiv sein. Allfällige Konflikte mit anderen Erholungssuchenden sind zu vermeiden.

Für den Fussverkehr soll ein feinmaschiges und attraktives Wegenetz zur Verfügung stehen. Netzlücken und Sicherheitsdefizite sind möglichst zu beheben. Weiter können Strassenraumgestaltungen die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit für Fussgänger massgeblich verbessern. Das Wanderwegnetz in den siedlungsnahen Freiräumen ist gut ausgebaut und signalisiert. Optimierungsbedarf gibt es bei der Festlegung und Signalisation der landesgrenzüberschreitenden Wege. Weiter soll an den ÖV-Hauptausgangspunkten ein regional einheitliches Informationssystem auf die vorhandenen Routen und Ausflugsziele in der Region hinweisen.



Konzept - Verkehrsraum (Strasse und ÖV)

Öffentlicher Verkehr

- Tramhauptkorridor (bestehend/Ausbau)
- - - Bushauptkorridor (bestehend/Ausbau)
- - - - - Ausbau ergänzende Buslinien

Kombinierter Verkehr

- ⊙ P+R Standorte
- Regional bedeutende B+R Standorte

Strassennetz

- ▬ Aufwertung öffentlicher Strassenraum
- - - Perimeter Verkehrssteuerung

Verbindungsbedeutung

- ▬ 1 - Durchleiten und überregional verbinden (bestehend/neu)
- - - 2 - Überregional und regional verbinden (bestehend/neu)
- - - - - 3 - Regional und örtlich verbinden (bestehend/neu)
- - - - - längerfristig geplante Ausbauoptionen

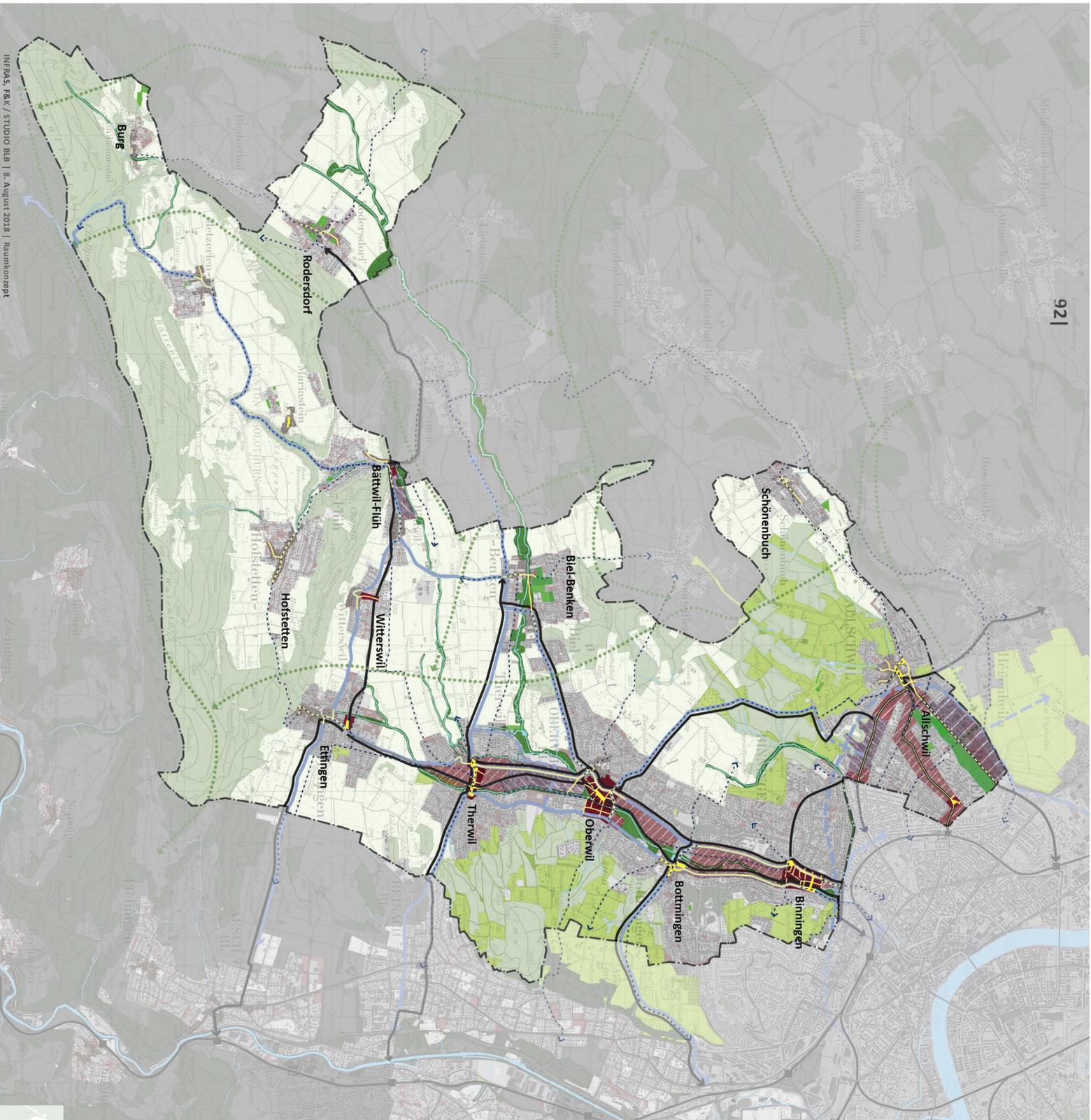
Hintergrund (orientierend)

- ▬ Weitere Strassen
- ▬ Buslinien bestehend
- ▬ Tramlinien bestehend
- ▬ Bahn
- ▬ Ortskerne
- ▬ Weitere Siedlungsfläche
- ▬ Fließgewässer
- ▬ Wald



6.5. Gesamtkonzept

Im Gesamtkonzept Leimental sind die wichtigsten Elemente der Teilkonzepte Siedlung, Landschaft und Verkehr zusammengefasst dargestellt.



Gesamtkonzept

- Siedlung**
- Verdichtungsschwerpunkt Zentrum, Mischungszung
- Verdichtungsgebiet, Primärnutzung Wohnen
- Umstrukturierungsgebiet
- Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten
- Erhalt und Vitalisierung Ortskerne
- Verdichten im Bestand / Erhalt Durchgrünung

Freiraum und Landschaft

- Siedlungsnaher Erholungsräume mit übergeordneter Bedeutung
- Flussraum Birsig-Perlenkette
- Erhalt und Aufwertung kommunaler Grünräume
- Weitere Freiräume (vorwiegend Landwirtschaft)
- Vernetzungskorridore (Wildtierkorridore)

Verkehr

- Aufwertung öffentlicher Strassenraum (in Ortskernen)
- ÖV-Hauptkorridore
- Regionales Strassennetz (bestehend/neu)
- Velo Haupt- und Zeitrouten

Hintergrund (orientierend)

- Bahn
- Tram
- Fließgewässer
- Wald
- Perimeter Raumkonzept



7. Massnahmen und Entwicklungsschwerpunkte (Lupen)

7.1. Massnahmenüberblick

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick der Massnahmenschwerpunkte nach den vier Themenfeldern gemäss Zielsystem (Kapitel 5). Dabei wird neben zeitlichen Prioritäten unterschieden zwischen Massnahmen welche idealerweise gesamtschweizerisch und Massnahmen die im Verbund einzelner Gemeinden umgesetzt werden. Bei vielen Massnahmen wird zudem eine aktive Beteiligung der Kantone erwartet. Auch wenn die Massnahmen nach Bereichen gruppiert werden, ist die Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen entscheidend. Nachfolgend sind die einzelnen Massnahmen in Form von Massnahmenblättern erläutert. Dabei hat die Umsetzung der Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebieten (Massnahmen S1, S2) einen besonders wichtigen Stellenwert. Diese werden mit «Lupen» zusätzlich illustriert.

Massnahme	Federführung	Horizont ¹⁾
Siedlung		
S1 Verdichtungsschwerpunkt Zentrum – Potenzialstudien / Testplanungen / Wettbewerbe	Einzelgemeinden (Allschwil, Binningen, Oberwil, Therwil, Ettingen, Witterswil, Bättwil)	kurzfristig
S2 Umstrukturierungsgebiete – Potenzialstudien / Testplanungen / Wettbewerbe	Einzelgemeinden (Allschwil, Oberwil / Therwil, Bättwil)	kurzfristig
S3 Dorfkernentwicklung – Informationsaustausch und Kommissionsbildung	Region	mittelfristig
S4 Siedlungsverdichtung im Bestand – Erfahrungsaustausch kommunale Umsetzung und Anpassungsbedarf kantonaler Gesetzesgrundlagen	Region (kantonale Begleitung)	mittelfristig
S5 Öffentliche Aussenräume im Siedlungsgebiet – kommunale Festsetzungen	Einzelgemeinden (v.a. Allschwil, Binningen, Bottmingen, Oberwil, Therwil)	mittelfristig
S6 Baulandabtausch – Findungskommission und Pilotprojekt	Region (kantonale Begleitung)	mittel- bis langfristig
Landschaft		
L1a Aufwertung von Freiräumen im Siedlungsgebiet – Pilotprojekt «Birsig- und Schlosspark Leimental»	Region (kantonale Begleitung)	kurzfristig
L1b Aufwertung von Freiräumen im Siedlungsgebiet – kommunale Aufwertungsprojekte	Einzelgemeinden (entlang der Birsig)	mittelfristig
L2 Nutzung von Landschafts- und Naherholungsräumen – Projekt «Landschaft für eine 1h»	Region (und Projekte Einzelgemeinden)	kurzfristig
L3 Nutzung und Durchlässigkeit von Landschafts- und Freiräumen ausserhalb Siedlungsgebiet	Region (kantonale Begleitung)	mittelfristig
Verkehr		
V1 Verkehrssteuerung Vorderes Leimental – Regionale Konzeptstudie und Massnahmen	Region (VRKL) und Kanton BL	kurzfristig

V2 Veloroutennetz Leimental – grenzüberschreitende Planung und Schaffung von Veloschnellrouten	Region (VRKL, Kantone BL/SO, franz. Gden)	kurzfristig
V3 Ausbau Bus-Tangentialen und Busbeschleunigungen	Kantone BL/SO (VRKL)	mittelfristig
V4 Ausbau Tramangebot – aktive Beteiligung an kantonalen Langfristplanungen	Kantone BS/BL (VRKL)	mittel- bis langfristig
V5 Regionales Mobilitäts- und Parkplatzmanagement – Konzeptstudie und Pilotprojekte	Region (VRKL)	mittelfristig
Zusammenarbeit, Kommunikation und Organisation		
Z1 Regionale Zusammenarbeit Leimental – Umsetzungsprogramm Raumkonzept und Evaluation zukünftiger Organisationsform	Region (Kantone BL/SO)	kurzfristig
Z2 Regionale Information und Kommunikation – Internetplattform	Region	kurzfristig
Z3 Grenzüberschreitende Zusammenarbeit – Umsetzung von Initialprojekten	Region (VRKL und / oder Gemeindegruppen)	mittelfristig

1) Zeitpunkt der Realisierung: kurzfristig = ca. 2020; mittelfristig = ca. 2030; längerfristig = ca. 2040.

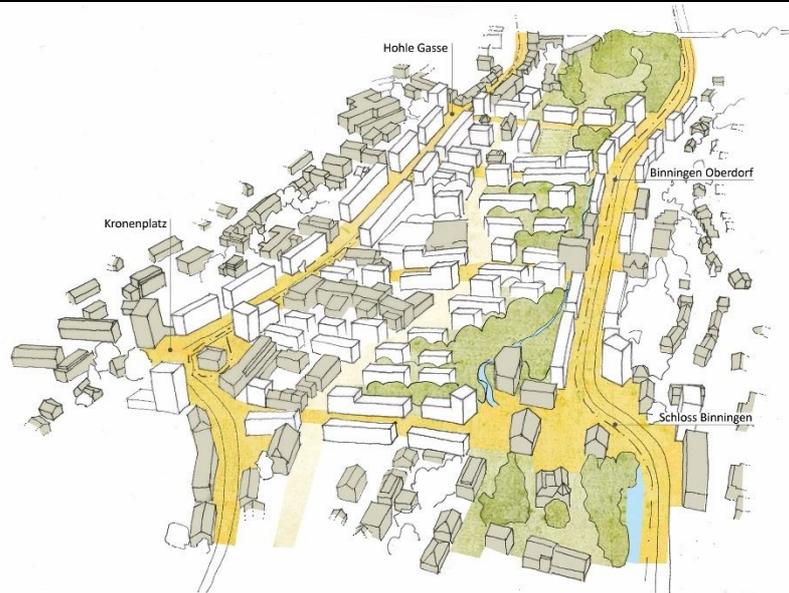
7.2. Siedlung

S1 Verdichtungsschwerpunkt Zentrum – Potenzialstudien, städtebauliche Konzepte, behörden- und eigentümergebundene Umsetzung

Ziel	In den «Verdichtungsschwerpunkten Zentrum» gemäss Raumkonzept Leimental leben und arbeiten zukünftig deutlich mehr Personen in einem qualitativ hochstehenden Siedlungsraum. Die Zentren übernehmen eine lokale Versorgungsfunktion für die wachsende Bevölkerung. Die Abstimmung von Zentrums- und Verkehrsentwicklung ist zu verbessern und die öffentlichen Strassenräume sind aufzuwerten (Abstimmung mit Massnahmen S3 und V1).
Handlungsanweisung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erarbeitung von städtebaulichen Konzepten und Zielbildern für die Verdichtungsschwerpunkte, Festlegung der Freiraumstruktur und Identifizierung der öffentlichen Haupträume, Identifizierung und Priorisierung der Verdichtungspotenziale und Entwicklungsgebiete innerhalb der Verdichtungsschwerpunkte, Erarbeitung von Baukonzepten inkl. Eignungsprüfung von Hochbauten, Erarbeitung von Verkehrskonzepten zur Erschliessung der Zentren ▪ Lancierung von qualitätssichernden Verfahren (Testplanung, Studienauftrag, o.ä.) ▪ Überprüfung, ggf. Anpassung der Bauordnung (z.B. Aufzoning, Sicherung von Freiräumen etc.), Erarbeiten von weiteren geeigneten behörden- und/oder eigentümergebundenen Planungsinstrumenten (Teilrichtplan, Entwicklungsleitbild, Quartierplan etc.) ▪ Erfahrungsaustausch mit anderen Gemeinden, Formulierung von Erwartungen/Anträgen an Kanton (z.B. Verkehrsberuhigung auf Kantonsstrassen) ▪ Sensibilisierung und Information der Eigentümer und der Bevölkerung (Gebiets- bzw. Quartiermanagement, vergl. z.B. LuzernPlus, wie Luzern Süd, LuzernNord, LuzernOst)

Zeithorizont	Federführung	Priorisierung
2020 (Studien)	Allschwil, Bättwil, Binningen, Ettingen,	hoch
2025 (Planungsinstr.)	Oberwil, Therwil, Witterswil	
> 2025 (Umsetzung)		

Beispiel Bandstadt: Verdichtungsschwerpunkt Zentrum Binningen



Theoretisches Innenentwicklungspotenzial

Einwohner- und Beschäftigtendichte [EW+VZÄ/ha]	310	Einwohner	+1'200
Wohnanteil	50% – 90%	Beschäftigte	+650

Referenzbeispiele



Verdichtung und städtebauliche Akzente mit «höheren Häusern»
(Hohes Haus West, Zürich)



(Skyline, Uster)



Block-/Randbebauung entlang Hauptachsen
(Volta Mitte, Basel)



Fussgängerfreundliche Querverbindungen
(Gerichtsstrasse, Uster)

Beispiel weitere Gemeinden: Innenentwicklung Tram-Knoten Ettingen



Theoretisches Innenentwicklungspotenzial

Einwohner- und Beschäftigtendichte [EW+VZÄ/ha]	170	Einwohner	+550
Wohnanteil	70% – 100%	Beschäftigte	+200

Referenzen



Verdichtung im historischen Kontext
(Krone, Rheineck)



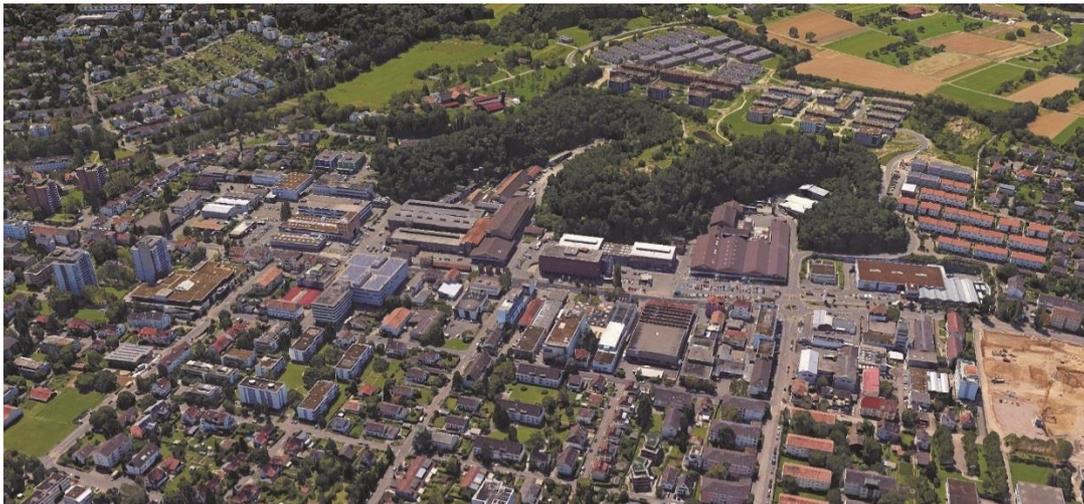
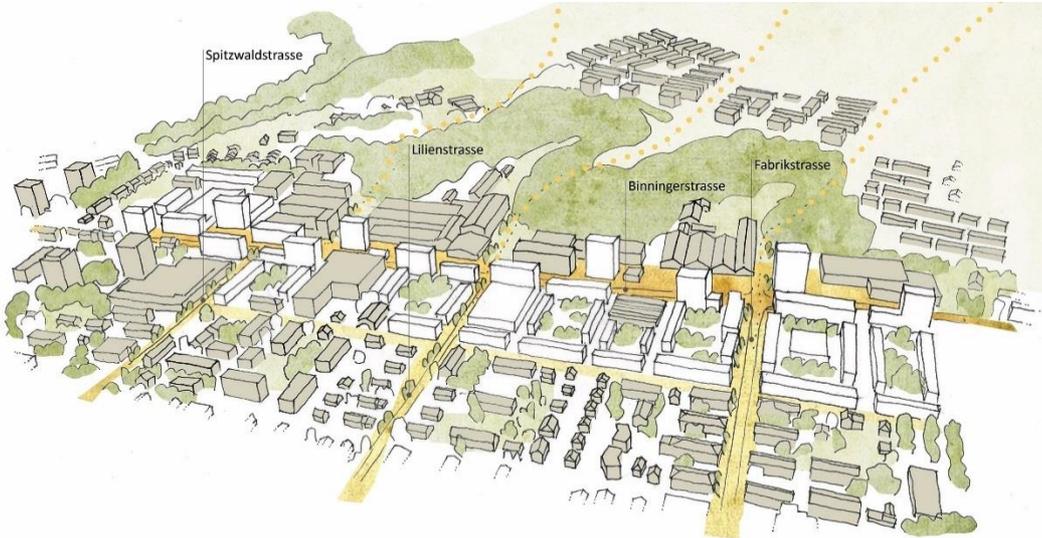
Siedlungsverträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt
(St. Gallerstrasse, Gossau SG)

S2 Umstrukturierungsgebiete – Potenzialstudien, städtebauliche Konzepte, behörden- und eigentümergebundene Umsetzung der Verdichtung

Ziel	<p>In den «Umstrukturierungsgebieten» gemäss Raumkonzept Leimental leben und arbeiten zukünftig deutlich mehr Personen in einem qualitativ hochstehenden Siedlungsraum. Ausgewählte Gewerbegebiete sind zukünftig attraktiv gemischte Wohn- und Arbeitsplatzstandorte und übernehmen eine Versorgungsfunktion für das ganze Leimental.</p> <p>Um ein gesundes Mass an Gewerbebetrieben zu erhalten sind auf die spezifische Situation abgestimmte Nutzungsanforderungen zu definieren.</p>
Handlungsanweisung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erarbeitung von städtebaulichen Konzepten und Zielbildern für die Verdichtungsschwerpunkte, Festlegung der Freiraumstruktur und Identifizierung der öffentlichen Haupträume, Identifizierung und Priorisierung der Verdichtungspotenziale und Entwicklungsgebiete innerhalb der Verdichtungsschwerpunkte, Erarbeitung von Bebauungskonzepten inkl. Eignungsprüfung von Hochpunkten, Erarbeitung von Verkehrskonzepten zur Erschliessung der Zentren ▪ Lancierung von qualitätssichernden Verfahren (Testplanung, Studienauftrag o.ä.) ▪ Überprüfung, ggf. Anpassung der Bauordnung (z.B. Aufzoning, Sicherung von Freiräumen etc.), Erarbeiten von weiteren geeigneten behörden- und/oder eigentümergebundenen Planungsinstrumenten (Teilrichtplan, Entwicklungsleitbild, Quartierplan etc.) ▪ Aufwertung der öffentlichen Haupträume und Strassenräume zur Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit ▪ Erfahrungsaustausch mit anderen Gemeinden, Formulierung von Erwartungen/Anträgen an Kanton (z.B. Verkehrsberuhigung auf Kantonsstrassen) ▪ Sensibilisierung und Information der Eigentümer und der Bevölkerung

Zeithorizont	Federführung	Priorisierung
2020 (Studien)	Allschwil, Bättwil, Oberwil & Therwil	hoch
2025 (Planungsinstr.)		
> 2025 (Umsetzung)		

Beispiel Bandstadt: Umstrukturierungsgebiet Allschwil Süd



Theoretisches Innenentwicklungspotenzial

Einwohner- und Beschäftigtendichte [EW+VZÄ/ha]	240	Einwohner	+1'850
Wohnanteil	40%	Beschäftigte	+900

Referenzbeispiele



Verdichtung Industrieareal
(Dreisitz, Basel-Münchenstein)



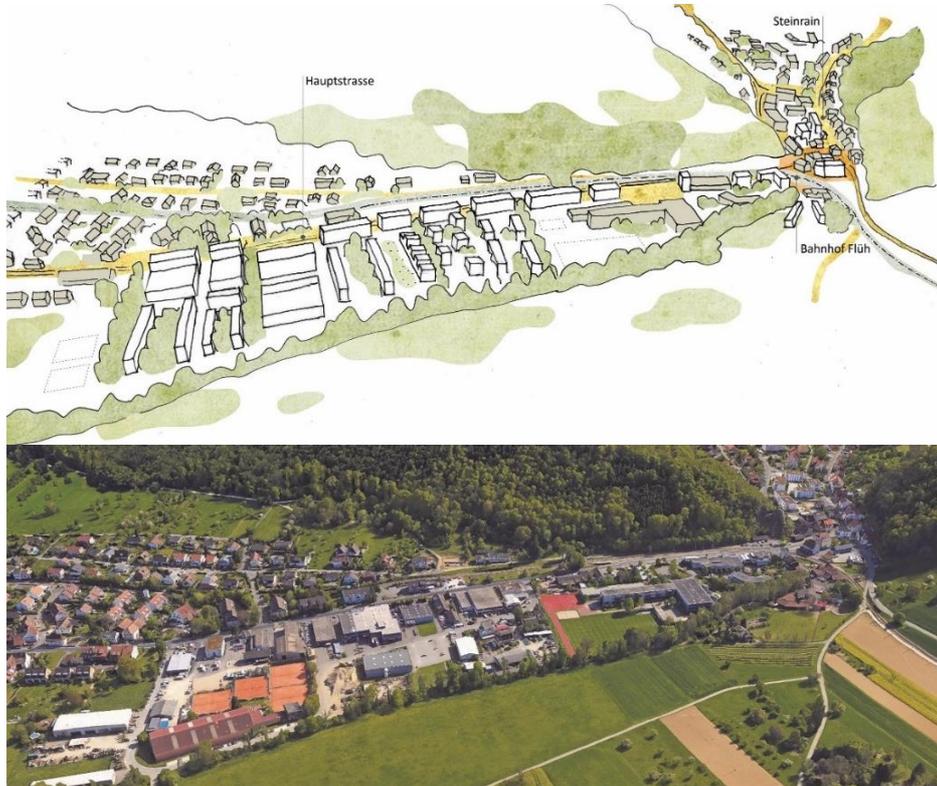
Städtisches Einkaufszentrum
(Sihlcity, Zürich)



Wohnen im ehemaligen Industrieareal
(Sulzer-Areal, Winterthur)



Dichtes Wohnen an Durchfahrtstrasse
(Wohnüberbauung Letzibach, Zürich)

Beispiel weitere Gemeinden: Umstrukturierungsgebiet Bättwil-Flüh


Hinweis Gde: Bezüglich Umnutzung und Verdichtung ist zu beachten, dass zwischen der Gewerbezone Mühlematt und dem Rosenmattquartier beim Bahnhof Flüh, welche durch die Kreisschule getrennt sind, unterschieden werden muss. Insbesondere hängt die Umnutzung des Rosenmattquartiers eng mit dem Knoten Zollhaus und der Tramschleife der BLT zusammen.

Theoretisches Innenentwicklungspotenzial

Einwohner- und Beschäftigtendichte [EW+VZÄ/ha]	110	Einwohner	+700
Wohnanteil	50%	Beschäftigte	+200

Referenzbeispiele



Wohnen am Bach
(Zelgli, Winterthur)



Reihenhausssiedlung mit Bezug zum Landschaftsraum
(Schorenstadt, Basel)



Kombination Gewerbe-/Wohnnutzungen
(Am Rietpark, Schlieren)



Dichtes Wohnen im Grünen
(Wohnüberbauung Wolfswinkel, Zürich-Affoltern)

S3 Dorfkernentwicklung – Informationsaustausch und Kommissionsbildung

Ziel	Die Ortskerne sollen zukünftig attraktive und belebte Arbeits- und Wohnorte darstellen. Insbesondere in den kleineren Gemeinden findet hauptsächlich dort das Dorfleben statt. Die Ortskerne sind ein wichtiges Identifikationselement für die Bevölkerung. Diese sollen möglichst vital sein und eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen. Entscheidend ist auch hier die Abstimmung zwischen Dorfkernentwicklung und Gestaltung des Strassenraums sowie Verkehrssteuerung (Abstimmung mit Massnahme V1). Dorfkernentwicklungen liegen in der Planungshoheit der Gemeinden und die gestalterische Umsetzung sowie die Finanzierung sind eine grosse Herausforderung. Auf Stufe Region kann jedoch der Informationsaustausch gefördert werden.
Handlungsanweisung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategie und Konzept erarbeiten: Vitalisierung unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Denkmalpflege, geleitet durch eine interdisziplinäre Kommission (Ausgangslage: zahlreich vorliegende Arbeitshilfen verschiedener Kantone, u.a. auch Kt. BL) ▪ Überprüfung und ggf. Anpassung der kommunalen Bauordnung (z.B. Ermöglichung von Ausbauten, Nutzungsänderungen) ▪ administrative/inhaltliche/finanzielle Unterstützung von Bauwilligen ▪ Lancierung von Pilotprojekten zur Belebung der Ortskerne (z.B. genossenschaftlicher Dorfladen, Generationenaustausch) ▪ Erfahrungsaustausch zwischen den Gemeinden, insbesondere zu den Themen Denkmalschutz, ISOS-Standorte und Verkehrsberuhigung ▪ siedlungsverträgliche Gestaltung der Ortsdurchfahrten

Zeithorizont	Federführung	Priorisierung
mittelfristig	alle Gemeinden (Region)	hoch
		
Der Dorfladen als Treffpunkt (Rod ersdorf)	Siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrt (Schwarzenburgstrasse, Köniz) ²²	

²² Quelle: www.heimatschutz.ch

S4 Siedlungsverdichtung im Bestand – Erfahrungsaustausch kommunale Umsetzung und Anpassungsbedarf kantonalen Gesetzesgrundlagen

Ziel Auch ausserhalb der regionalen Entwicklungsschwerpunkte soll eine moderate Innenentwicklung unter Erhalt der Grünraumqualitäten stattfinden. Einerseits sollen die bestehenden baulichen Ausnützungspotenziale noch besser genutzt werden, andererseits soll innerhalb der bestehenden Bausubstanz eine soziale Verdichtung stattfinden. Weiter sollen bestehende Baulücken, wo zweckmässig, überbaut werden. Und schliesslich gilt es zu monitoren, ob man bezüglich Dichteziele gemäss kantonalen Richtplänen auf Zielkurs ist.

Die im vorliegenden Raumkonzept vorgeschlagenen Verdichtungen des Siedlungsgebietes sollen auf ihre planungsrechtliche Machbarkeit geprüft werden. Dazu ist eine Klärung der kommunalen und kantonalen planungsrechtlichen Grundlagen und Begrifflichkeiten notwendig (z.B. Grenzbaurecht, Näherbaurecht, Blockrandbebauungen).

- Handlungsanweisung**
- Verdichtungspotenziale prüfen und Eigentümer aktiv angehen
 - Strategien/Konzepte zur Förderung des Generationenwechsels in Wohnquartieren erarbeiten
 - Ggf. Überarbeitung von Zonenplänen und Baureglementen
 - Massnahmen zur Baulandaktivierung erarbeiten
 - Anträge stellen zur Überarbeitung der kantonalen Gesetzgebung (u.a. Baulandaktivierung)
 - Zusammenstellung und Vergleich der verschiedenen kommunalen und planungsrechtlichen Grundlagen
 - Aufzeigen von geeigneten Verfahrensmöglichkeiten und Planungsinstrumenten die verschiedenen Verdichtungsgebiete
 -

Zeithorizont	Federführung	Priorisierung
kurz-, mittel- und langfristige	alle Gemeinden, Kanton	mittel



Verdichtetes Bauen in Wohnquartier (Therwil)

S5 Öffentliche Aussenräume im Siedlungsgebiet – kommunale Festsetzungen

Ziel	Die Ausdehnung bzw. Sicherung und Aufwertung von öffentlichen Aussenräumen sind im Kontext der beabsichtigten Verdichtungsaktivitäten sehr wichtig für den Erhalt bzw. die Verbesserung der Siedlungsqualität. Innerhalb des Siedlungsgebiets sollen qualitätsvolle, gut zugängliche und ausgewogen verteilte Plätze, Strassen- und Grünräume entstehen.	
Handlungsanweisung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sicherung der öffentlichen Aussenräume mit kommunalen Planungsinstrumenten (Richt-/Nutzungsplanung) ▪ ggf. kommunales Freiraumkonzept erstellen ▪ Bei Bauprojekten der öffentlichen Hand Anforderungen an Freiraumqualitäten formulieren und systematisch prüfen, ggf. Qualitätssicherungsverfahren lancieren (z.B. Wettbewerbe) ▪ Projekte lancieren für Aufwertung der öffentlichen Plätze, Strassen- und Grünräume 	

Zeithorizont	Federführung	Priorisierung
mittelfristig	Einzelgemeinden (insb. Allschwil, Binningen, Bottmingen, Oberwil, Therwil)	hoch



Freiraum im Siedlungsgebiet (Köniz)²³
stein)



„Pocket-Park“ Kunstfreilager, Dreispitz-Areal (Münchenstein)

²³ Quelle: www.heimatschutz.ch

S6 Baulandabtausch – Findungskommission und Pilotprojekt

Ziel	Zukünftig soll das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum hauptsächlich im bereits bebauten Siedlungsgebiet stattfinden. Die Überbauung von unbebauten Bauzonen hat zweite Priorität, insbesondere wenn diese an schlecht mit ÖV erschlossenen Lagen sind. Wenn die bestehenden Kapazitäten trotzdem nicht ausreichen, sollen innerhalb des Leimentals Möglichkeiten zum Baulandabtausch geprüft werden. Einzonungen sind an Standorten vorzusehen, die zweckmässig sowie gut mit dem ÖV, dem Fuss- und Veloverkehr erschlossen sind. Ausserdem sind in den potenziellen Abtauschgebieten hohe bauliche Dichten vorzusehen.
Handlungsanweisung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beurteilung der kommunalen Bauzonenkapazitäten und -entwicklungsabsichten (z.B. in räumlichen Leitbild) ▪ Bestimmung von potenziellen Abtauschgebieten, Einsetzung einer gesamtregionalen Findungskommission (unter aktiver Beteiligung der Kantone) ▪ Suche von Partnergemeinden, gemeinsame Erarbeitung von möglichen Kompensationsmassnahmen ▪ Regionaler Erfahrungsaustausch ▪ Begleitung durch Kantonale Raumplanungsämter ▪ Bei Einzonungen Gewährleistung der Standortanforderungen, Siedlungsqualität und Verdichtungsziele

Zeithorizont

mittel- bis langfristig

Federführung

alle Gemeinden

Priorisierung

tief



Grosszügige Baulandreserven in Burg

7.3. Landschaft

L1a Aufwertung von Freiräumen im Siedlungsgebiet – Pilotprojekt «Birsig- und Schlosspark Leimental»

Ziel Entlang des Birsig bestehen hochwertige Freiräume, die über einen durchgängigen Velo-/Fussweg miteinander verbunden sind. Die primär der Erholung und Freizeit dienenden Freiräume bilden eine „Perlenkette“, die das ganze Leimental verbindet, von Binningen bis Burg. Bestehende Schlösser und dazugehörige Parks (z.B. Binningen, Biel-Benken, Burg) sind Teil der Parklandschaft und wichtige Identitätsträger. Die Parklandschaft bietet ein reichhaltiges Kultur-/Sport-/Freizeit- und Gastronomieangebot. Durch Renaturierungen an sinnvollen Stellen ist der Birsigraum ökologisch aufgewertet und sind allfällige Hochwasserdefizite behoben. Nebst dem Mehrwert für Bewohner und Beschäftigte besteht auch ein touristischer Mehrwert für das Leimental.

Handlungsanweisung

- Erarbeitung Konzept „Birsig- und Schlosspark Leimental“, inkl. Studien zu Nutzung / Renaturierung / Hochwasser / ökologische Aufwertung
- Planungsrechtliche Sicherung von Freiräumen entlang des Birsig (kommunale Richt-/Nutzungspläne)
- Lückenschlüsse und Qualitätsverbesserungen durchgehende Langsamverkehrsverbindungen
- Studien / Wettbewerbe zur Aufwertung von konkreten Freiräumen, z.B. interkommunaler Freiraum Oberwil / Bottmingen
- Touristische Vermarktung Parklandschaft

Zeithorizont
kurzfristig

Federführung
alle Gemeinden (VRKL) und Kantone

Priorisierung
hoch



Heutiges Schlössli (Biel-Benken) / Stadtpark an der Aa (Uster)

L1b Aufwertung von Freiräumen im Siedlungsgebiet – kommunale Aufwertungsprojekte

Ziel Auf Basis des Pilotprojektes und Gesamtkonzept «Birsig- und Schlosspark Leimental» (Massnahme L1a) sollen kommunale Projekte lanciert werden zur Aufwertung einzelner Abschnitte entlang des Birsig. Das können klassische Renaturierungen sein, aber vor allem auch Projekte zur verbesserten Zugänglichkeit von Fuss- und Veloverkehr sowie zu einer intensiveren, aber nachhaltigen Nutzung für Erholungssuchende.

Handlungsanweisung

- Studien / Wettbewerbe zur Aufwertung von konkreten Abschnitten
- Planungsrechtliche Sicherung von Freiräumen entlang des Birsig (kommunale Richt-/Nutzungspläne)

- Lückenschlüsse und Qualitätsverbesserungen durchgehende Langsamverkehrsverbindungen
-

Zeithorizont mittelfristig	Federführung Einzelgemeinden (entlang der Birsig)	Priorisierung mittel
--------------------------------------	--	--------------------------------

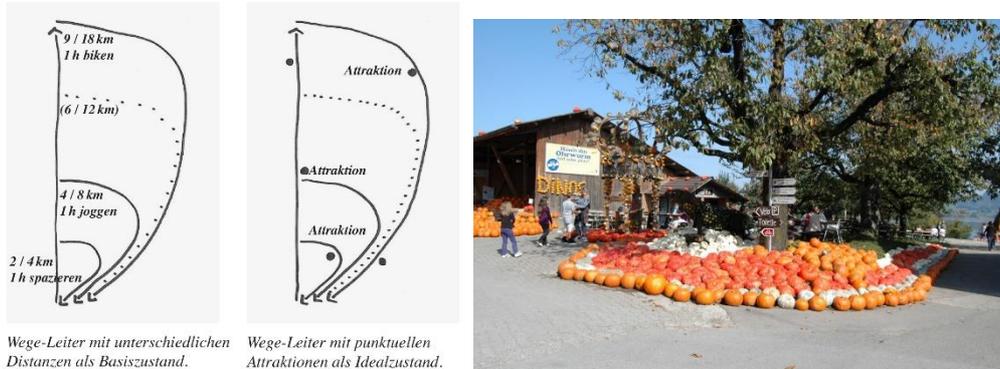


Kleinräumige Aufwertungspotenziale für Naherholung im Umfeld der Birsig (Birsig in Binningen)

L2 Nutzung von Landschafts- und Naherholungsräumen – «Landschaft für 1h»

Ziel	Die Erholungsfunktion der siedlungsnahen Freiräume ist gestärkt. Im Sinne der „Landschaft für 1h“ bieten sie allen Bewohnern und Beschäftigten attraktive Möglichkeiten für die alltägliche Naherholung. Ein dichtes Wegenetz in den Freiräumen ermöglicht vielfältige Routen für die unterschiedlichen Nutzer: Fussgänger, gemütliche und sportliche Velofahrer, Reiter etc. Aus dem Siedlungsgebiet sind unterschiedliche, rund 1-stündige Erholungstouren möglich (konzeptionell gedacht, können natürlich auch länger sein). Ein vielfältiges Angebot an kleinen Attraktionspunkten / sanften Freizeiteinrichtungen (Bioerlebnishof, Gastronomie etc.) ist Teil des feinmaschigen Wegenetzes und des Erholungsangebotes.
Handlungsanweisung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erarbeitung Konzept „Landschaft für 1h“, mit Analyse von Nutzungskonflikten, Abstimmung mit landwirtschaftlicher Nutzung ▪ Festlegung von identitätsstiftenden Pilotprojekten zusammen mit betroffenen privaten Gremien / Verbänden (Waldbesitzer, Fischer, Mountainbike-Clubs. etc.) ▪ Ausbau von Velo-/Fuss-/Reitwegen ▪ Proaktive Initiierung und Vermarktung von Attraktionspunkten, Unterstützung von Eigentümern/Projektinitianten

Zeithorizont kurzfristig	Federführung alle Gemeinden	Priorisierung hoch
------------------------------------	---------------------------------------	------------------------------



Prinzip der „Wege-Leiter“ / Erlebnishof (Seegraben)

L3 Nutzung und Durchlässigkeit von Landschafts- und Freiräumen ausserhalb Siedlungsgebiet

Ziel	Die Nutzung und die Durchlässigkeit der verschiedenen Landschafts- und Freiräume soll vertieft werden. Einerseits sollen die Möglichkeiten für eine intensivere Erholungsnutzung unter Berücksichtigung der weiteren Nutzungsansprüche und Schutzziele genauer beleuchtet werden. Andererseits soll die Durchlässigkeit verschiedener, heute nicht passierbarer Gebiete geprüft werden, beispielsweise von Schrebergärten-Areale.
Handlungsanweisung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Analyse der heutigen Nutzungskonflikte ▪ Erarbeitung Nutzungskonzept für Landschafts- und Freiräume ausserhalb des Siedlungsgebietes ▪ Erarbeitung von Fuss- und Velowegnetz, Identifikation von Netzlücken ▪ Prüfen des Anpassungsbedarfs von kantonalen Regelungen im Spannungsfeld von Schutz- und Erholungsfunktionen bzw. deren Durchlässigkeit

Zeithorizont kurzfristig	Federführung alle Gemeinden	Priorisierung mittel
------------------------------------	---------------------------------------	--------------------------------



Beispiel: Undurchgängiges Schrebergartenareal (Therwil)

7.4. Verkehr

V1 Verkehrssteuerung Vorderes Leimental – Regionales Teilkonzept und Massnahmen

Ziel	<p>Im Raum Allschwil, Binningen, Bottmingen, Oberwil und Therwil ist mittels einer regional abgestimmten Verkehrssteuerung die Gesamtleistungsfähigkeit des Verkehrssystems zu erhöhen sowie gleichzeitig die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr und die Siedlungsverträglichkeit zu erhöhen. Ein Hauptziel ist die Verringerung von Zeitverlusten im ÖV und die Verringerung von damit verbundenen Anschlussbrüchen.</p> <p>Verkehrssteuerungsmassnahmen stehen in engem Konnex zur Strassenraumgestaltung (siehe namentlich Beispiele im Kt. BE). Entsprechend ist das Verkehrssteuerungskonzept Leimental mit den lokalen Siedlungsmassnahmen S1 bis S3 eng abzustimmen.</p> <p>Zudem ist das Verkehrssteuerungskonzept Leimental auf das «Verkehrslenkungskonzept Basel-Stadt» abzustimmen.</p>
Handlungsanweisung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erarbeitung eines regionalen Verkehrssteuerungs-Konzepts unter gemeinsamer Federführung des VRKL und des TBA Kt. BL; auf Basis der trinationalen Strategie Strasse des Agglomerationsprogramms ▪ Konkretisierung und Umsetzung von Massnahmen (Dosierung und Steuerung mittels Lichtsignalanlagen, Bus-Priorisierungen) ▪ Prüfen von Temporeduktionen in Dorfzentren (z.B. in Biel-Benken)

Zeithorizont	Federführung	Priorisierung
2020 (Regionskonzept) >2020 (Umsetzung)	Region (VRKL) und Kanton BL	hoch

V2 Veloroutennetz Leimental – grenzüberschreitende Planung und Schaffung von Veloschnellrouten

Ziel	<p>Im Leimental besteht zukünftig ein attraktives, grenzüberschreitendes, lückenloses und signalisiertes Velonetz. Dieses bietet einerseits direkte und schnelle Hauptrouten für den Pendlerverkehr und andererseits ergänzende Routen für den langsameren Freizeitverkehr.</p> <p>Ergänzend zum bestehenden Velo-Hauptroutenkonzept des Agglomerationsprogramms gilt es, sogenannte «Veloschnellrouten» auf den wichtigsten Pendlerachsen im Leimental (und den Tangenten zu Nachbarsregionen) zu prüfen und deren Standards festzulegen.</p>
Handlungsanweisung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bestimmung von Schwachstellen im regionalen Alltags- und Freizeit-Velonetz; in Ergänzung und abgestimmt auf die bereits erarbeiteten Grundlagen Agglomerationsprogramm Basel (u.a. Netzlücken, Sicherheitsdefizite, ungenügende Signalisation) und Lancierung von Projekten zu deren Behebung ▪ Planung von Velo-Schnellrouten und erster Pilotbetrieb (z.B. Rodersdorf – Ettingen – Binningen – Basel, Schönenbuch – Allschwil – Basel oder Therwil - Dornach) ▪ Projektanträge bei Agglomerationsprogramm Basel eingeben

Zeithorizont	Federführung	Priorisierung
mittelfristig	alle Gemeinden (VRKL, Kantone BL/SO, französische Gemeinden)	hoch



attraktive Velo-Hauptroute in Oberwil

V3 Ausbau Bus-Tangentialen und Busbeschleunigungen

Ziel	<p>Auf den tangentialen Verbindungen ist der öffentliche Verkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zukünftig konkurrenzfähiger. Dazu soll auch der französische Raum besser mit dem öffentlichen Verkehr angebunden werden (insbesondere im nachfragestarken Raum rund um Allschwil). Innerhalb des Leimentals stehen die Verbesserung der Betriebsstabilität, Busbeschleunigungen und die Optimierung von Umsteigebeziehungen im Vordergrund.</p> <p>Die ÖV-Nachfrage auf französischer Seite soll im Raum Leymen primär über P&R Angebote und Bündelung auf die «Leimentalbahn» erfolgen. Im Grenzraum Allschwil – Hegeheim besteht mehr Nachfragepotenzial für Angebotsausbauten im Busverkehr.</p>
Handlungsanweisung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlängerung Tangentialbus: Birstal – Therwil bis Biel-Benken. ▪ Bus-Beschleunigungsmassnahmen: Birstal – Oberwil – Allschwil-Bachgraben ▪ Ausbau des Busangebots im Grenzraum Allschwil – Hegeheim.

Zeithorizont
kurzfristig

Federführung
Kantone BL/SO (VRKL)

Priorisierung
hoch



Die Linie 60 als wichtige Tangentialverbindung zwischen Birstal und Leimental

V4 Ausbau Tramangebot – aktive Beteiligung an kantonalen Langfristplanungen

Ziel	Die Region setzt sich bei den Kantonen und der Agglomeration für die Umsetzung seiner Interessen in den Planungsprozessen ein. Dies betrifft namentlich die Angebotsplanungen Expresstram Linie 10/17, Verlängerung Tramlinie 8, eine Tramtangente Allschwil-Bachgraben – St.Johann sowie längerfristig eine neue Tramtangente Birstal – Leimental (Systemnutzen). Auch die Vision eines Tramtunnels Binningen kann in diese Langfristplanungen einfließen. Eine Langfristvision zur Entlastung der radialen Achse Bottmingen – Binningen - Basel-Stadt ist aber gesamtverkehrlich zu denken (d.h. neben einem Tram- wäre auch ein Strassentunnel vorstellbar, v.a. im Zusammenhang mit einem allfälligen längerfristigen Ringschluss Allschwil - Gundeldingen).	
Handlungsanweisung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regionale Abstimmung der kommunalen Interessen bzgl. langfristigen Tramangebotsplanungen (insbesondere auch zwischen Birstal – Leimental) ▪ Zusammenarbeit mit Kantonen und der Agglomeration Basel (Korridorprozess Leimental) 	

Zeithorizont	Federführung	Priorisierung
mittel- bis langfristig	Kantone BS/BL, GS Agglo (VRKL)	mittel

V5 Regionales Mobilitäts- und Parkplatzmanagement – Konzeptstudie und Pilotprojekte

Ziel	Ein regionales Mobilitäts- und Parkplatzmanagement soll dazu beitragen, den Modal Split vom motorisierten Individualverkehr in Richtung ÖV und LV zu verschieben, um so den Strassenverkehr zu entlasten und die Siedlungsqualität zu erhöhen.	
Handlungsanweisung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Flächendeckendes, zwischen den Leimentaler Gemeinden abgestimmtes Parkplatzmanagement anstreben ▪ Prüfung eines regionalen Velo-Verleihsystems ▪ Multimodale Angebote an ÖV-Knoten verbessern: regionales Konzept vertiefen, Handlungsbedarf bei Park & Ride- sowie Bike & Ride-Anlagen bestimmen, ▪ Finanzierungsantrag an Pendlerfonds Basel-Stadt stellen ▪ Mobilitätsmanagement in Unternehmen fördern ▪ Mobilitätskonzepte bei grösseren Wohn- und Arbeitsplatzüberbauungen einfordern 	

Zeithorizont	Federführung	Priorisierung
mittelfristig	alle Gemeinden (VRKL)	mittel

7.5. Zusammenarbeit und Kommunikation

Z1 Regionale Zusammenarbeit Leimental – Umsetzungsprogramm Raumkonzept und Evaluation zukünftiger Organisationsform

Ziel	Nach Verabschiedung des regionalen Raumkonzepts gilt es die weiteren Umsetzungsschritte zu definieren. Einerseits geht es darum, eine Agenda für die wichtigsten Inhalte von Massnahmen zu definieren. Dies kann z.B. in Form von 5-Jahres-Schwerpunktprogrammen erfolgen (abgeleitet aus dem vorliegenden Massnahmenspektrums). Andererseits sind die Verantwortlichkeiten für die Umsetzung der regionalen Massnahmenschwerpunkte zu definieren sowie die Interessensvertretung bei den Nachbarregionen und übergeordneten Institutionen.
------	---

Es ist mittelfristig eine funktionsfähige Organisationsstruktur zu definieren. Dazu gibt es verschiedene Ansätze, von der vollständigen Übertragung der Aufgaben an bestehende Gremien wie die VRKL über die Schaffung einer Geschäftsstelle bis hin zu einer neuen institutionellen Ebene wie die «Regionalkonferenz». Die Möglichkeiten sind zu evaluieren. Dies in Abstimmung mit den übergeordneten Entwicklungen, namentlich der bestehenden Gemeindepräsidentenkonferenz «Region Leimental Plus».

Handlungsanweisung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Raumkonzept verabschieden (z.B. Charta) ▪ Agenda erstellen mit Massnahmenswerpunkten, Zeitplan und Verantwortlichkeiten ▪ mögliche Organisationsformen prüfen (Integration der Aufgaben in der VRKL, Aufbau einer Geschäftsstelle zusammen mit «Region Leimental Plus», Regionalkonferenz, o.ä.) ▪ Betrieb und Zuständigkeiten festlegen ▪ Finanzierung sichern
--------------------	---

Zeithorizont	Federführung	Priorisierung
kurz- bis mittelfristig	alle Gemeinden	hoch

Z2 Regionale Information und Kommunikation – Internetplattform

Ziel	Auf einer gemeinsamen Internetplattform kommuniziert die Region über deren Angebote (z.B. Veranstaltungen, Wander- und Velowege, Ausflugsziele) sowie aktuell laufende regionale Projekte und Massnahmenswerpunkte.
Handlungsanweisung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konzept erstellen für Internetplattform ▪ Betrieb und Zuständigkeiten festlegen ▪ Finanzierung sichern ▪

Zeithorizont	Federführung	Priorisierung
kurzfristig	alle Gemeinden	mittel

Z3 Inner- und überregionale Zusammenarbeit – Umsetzung von Initialprojekten

Ziel	Der landes-, kantons- und gemeindegrenzüberschreitende Austausch und Zusammenhalt soll innerhalb der Region Leimental und auch mit den Nachbarregionen verbessert werden. Für klassische Planungsfragen zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung dürften sich Zusammenarbeitsformen zwischen den betroffenen Gemeindegruppen aufdrängen. Daneben gibt es aber auch mögliche Initialprojekte, um den sozialen und kulturellen Austausch zu fördern (z.B. Regionale Märkte, Konzertveranstaltungen, organisierter Landschaftsspaziergang, regionale Produktvermarktung, etc.).
Handlungsanweisung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Initialprojekte festlegen (z.B. Landschaft für 1h, Birsig-Park-Perlenkette, Velonetz und nachhaltige Nutzung der Landschaft) ▪ Zuständigkeiten festlegen und Schlüsselpersonen identifizieren ▪ Konzept erstellen und Finanzierung sichern

Zeithorizont	Federführung	Priorisierung
mittelfristig	VRKL und / oder Gemeindegruppen F/CH	mittel

8. Umsetzung Raumkonzept und Organisation

Umsetzung des Raumkonzeptes

Für die Finalisierung und Umsetzung des vorliegenden Vernehmlassungsentwurfs des Regionalen Raumkonzeptes Leimental sind folgende Schritte vorgesehen:

1. Vernehmlassung von Raumkonzept und Charta bei allen Gemeinden des Projektperimeters. Konsultation bei den weiteren Gemeinden des Betrachtungsperimeters sowie den Kantonen. Integriert in die Vernehmlassung sind Informationsveranstaltungen mit den Gemeinderäten (April 2018).
2. Finale Überarbeitung des Raumkonzeptes aufgrund der Vernehmlassungseingaben (ca. Sommer 2018)
3. Parallel dazu: Erarbeitung des Kommunikationskonzeptes
4. Verabschiedung des Raumkonzeptes sowie Absichtserklärung zu dessen Umsetzung («Charta»)
5. Agendasetting z.B. in Form eines ersten 5-Jahres-Schwerpunktprogramms von Umsetzungsaktivitäten (siehe Massnahmenliste mit «hoher» Priorität)
6. Aufbau einer Informationsplattform (Basis Kommunikationskonzept)
7. Informationsveranstaltungen für die Bevölkerung (Basis Kommunikationskonzept)
8. Bildung von Arbeitsgruppen als Ausschüsse bestehender Gremien und Umsetzung erster Initialprojekte
9. Evaluation der mittelfristig zu etablierenden Organisationsform (Massnahmenblatt Z1)

Organisation regionale Zusammenarbeit

Die zukünftige Organisation der regionalen Zusammenarbeit gilt es als prioritäre Massnahme (Z1) zu evaluieren. Zu beachten gilt es dabei die übergeordneten Rahmenbedingungen. Aus heutiger Sicht sind drei organisatorische Stufen denkbar:

- a. kurzfristig: Alle Aktivitäten werden bestehenden Gremien übertragen (insbesondere VRKL und Korridorprozess Aggloprogramm) und es werden massnahmenspezifische Ausschüsse oder Projektgruppen gebildet.
- b. mittelfristig: Aufbau einer regionalen Geschäftsstelle im Sinne eines «Regionalmanagers». Eine solche Geschäftsstelle könnte insbesondere mit der bestehenden Gemeindepräsidentenkonferenz «Region Leimental Plus» gekoppelt werden.
- c. längerfristig: Aufbau einer neuen institutionellen Ebene, z.B. in Form einer «Regionalkonferenz» (wie im mittlerweile sistierten Entwurf Gemeinderegionengesetz Kt. BL angedacht).

Annex

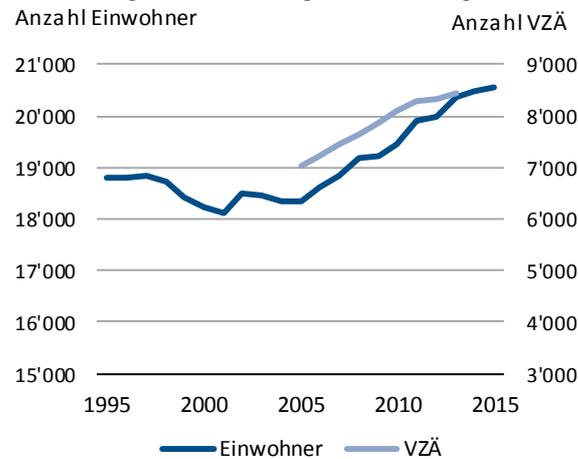
A1. Faktenblätter

Allschwil

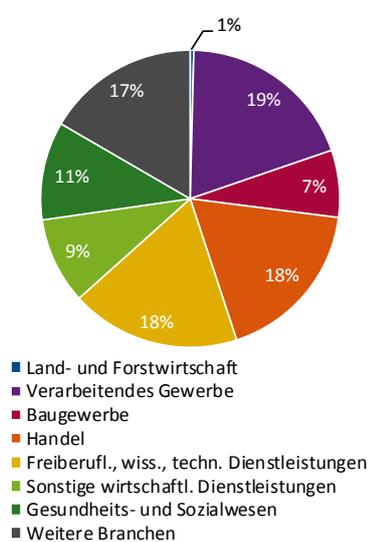
Kennzahlen

Einwohner 2015	20'556	
Vollzeitäquivalente 2013	8'442	
Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte 2013	72	m ² Wohn-, Misch-, Zentrumszone pro E+VZÄ
Unbebaute Wohn-, Misch- und Kernzonen 2014	11.4	ha
Unbebaute Industrie- und Gewerbebezonen 2014	12.0	ha

Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung



Branchenstruktur



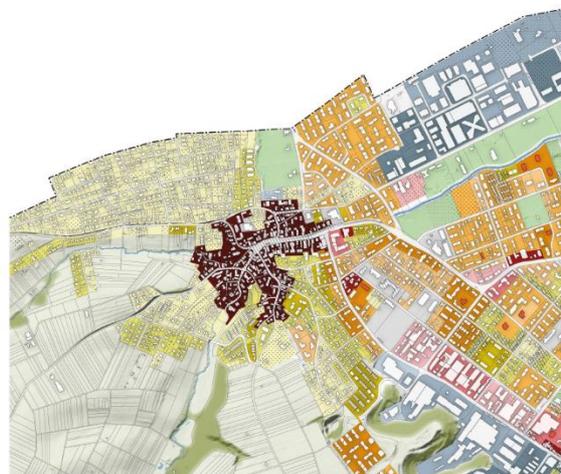
Stand kommunale Raumplanung

Räumliches Entwicklungskonzept in Erarbeitung, Siedlungszonenplan 2008 genehmigt, frühzeitige Revision ist beabsichtigt, Genehmigung Landschaftszonenplan durch Regierungsrat noch ausstehend

Geplante Infrastrukturprojekte von regionaler Bedeutung

Sanierung Baslerstrasse, Zubringer Bachgraben

Räumliches Entwicklungskonzept Allschwil – Potenzialkarte



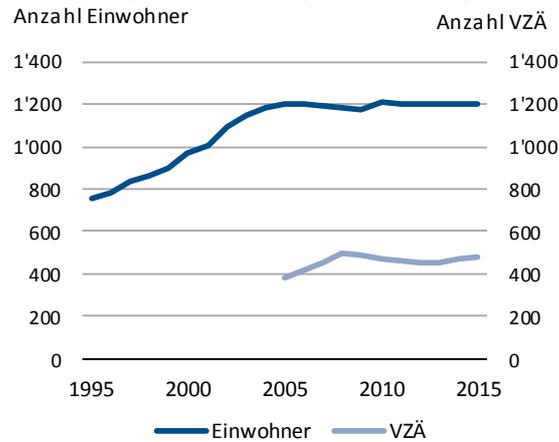
Grafik: Metron 2016, Legende bearbeitet

Bättwil

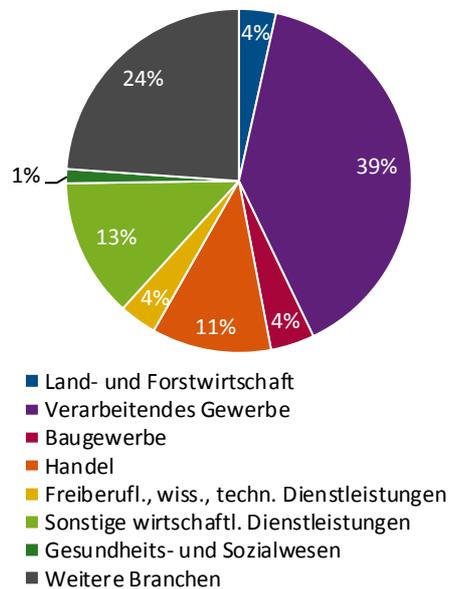
Kennzahlen

Einwohner 2015	1'199
Vollzeitäquivalente 2013	455
Bevölkerungs- und Beschäftigendichte 2013	116 m ² Wohn-, Misch-, Zentrumszone pro E+VZÄ
Unbebaute Wohn-, Misch- und Kernzonen 2014	1.3 ha
Unbebaute Industrie- und Gewerbezone 2014	1.2 ha

Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung



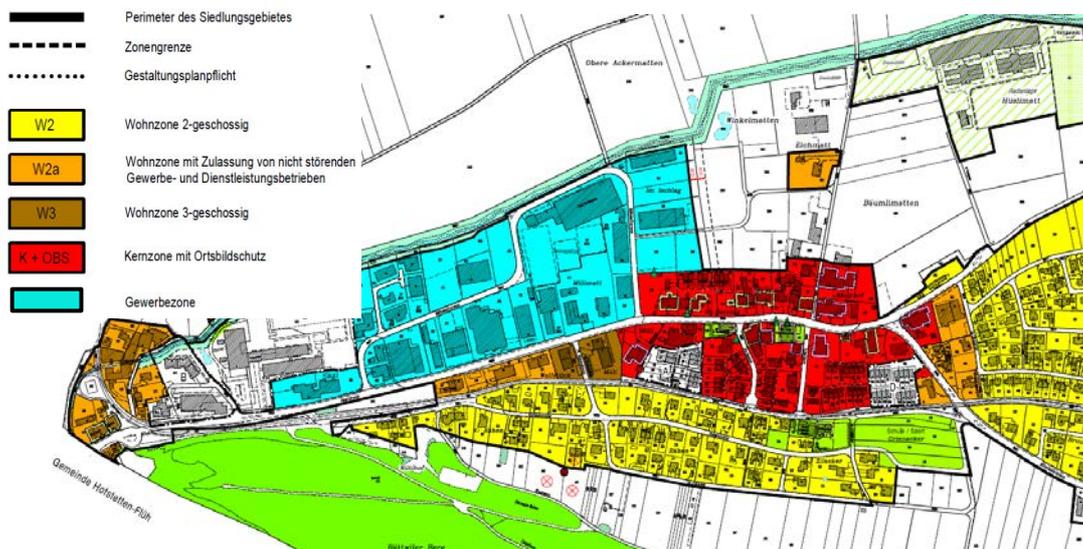
Branchenstruktur



Stand kommunale Raumplanung

■ Start räumliches Leitbild im 2016, Start Zonenplanrevision ab Festsetzung des kantonalen Richtplans

Ausschnitt aus Bauzonenplan



Grafik: Gemeinde Bättwil

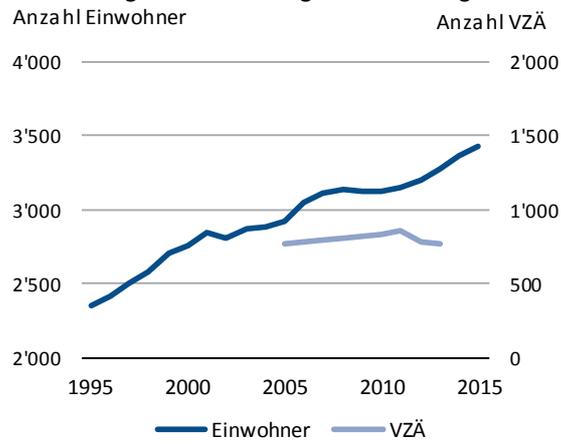
Biel-Benken

Kennzahlen

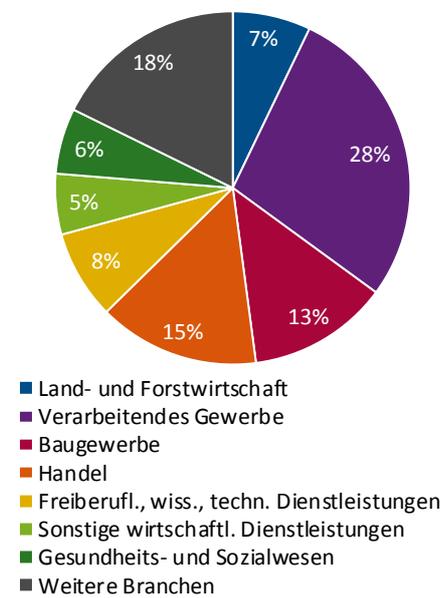
Einwohner 2015	3'434
Vollzeitäquivalente 2013	771

Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte 2013	169	m ² Wohn-, Misch-, Zentrumszone pro E+VZÄ
Unbebaute Wohn-, Misch- und Kernzonen 2014	10.9	ha
Unbebaute Industrie- und Gewerbebezonen 2014	0.3	ha

Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung



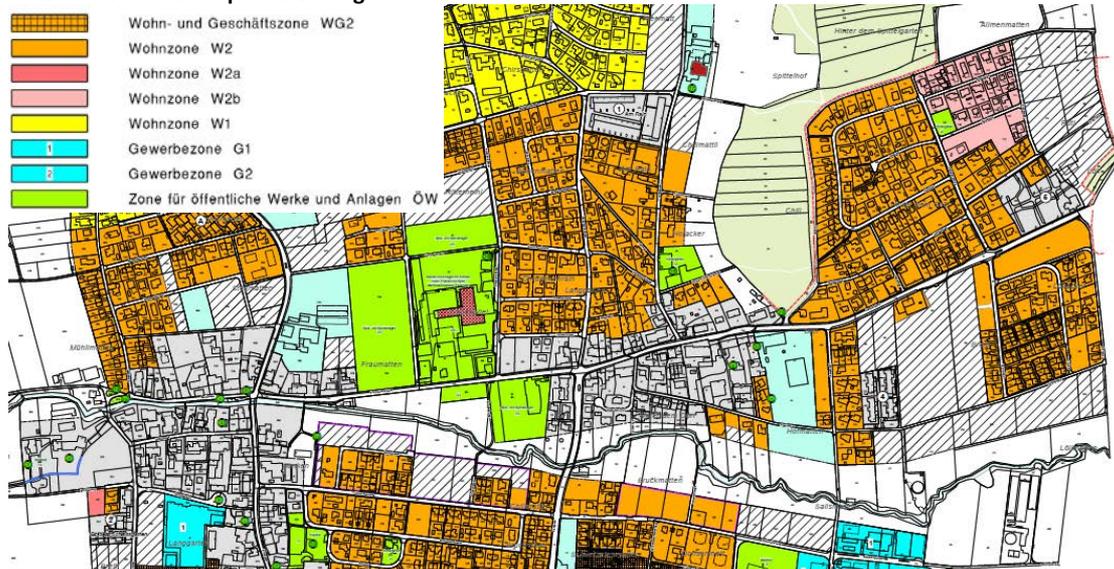
Branchenstruktur



Stand kommunale Raumplanung

Zonenplan Siedlung 2006 genehmigt, letzte Nachführung 2014, keine Ortsplanungsrevision anstehend

Ausschnitt aus Zonenplan Siedlung



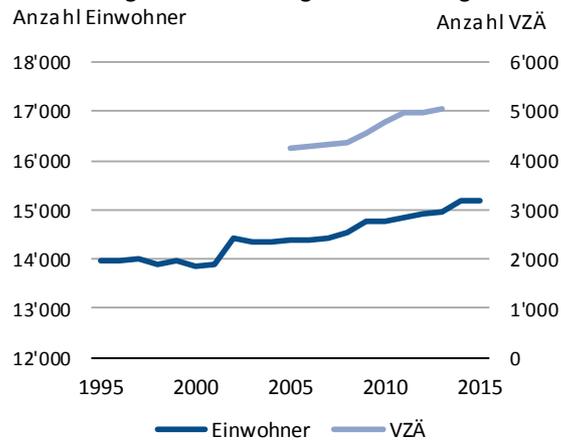
Grafik: Gemeinde Biel-Benken

Binningen

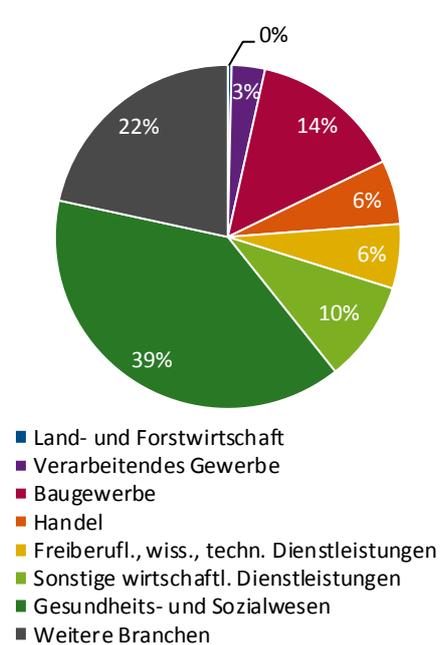
Kennzahlen

Einwohner 2015	15'200	
Vollzeitäquivalente 2013	5'031	
Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte 2013	107	m ² Wohn-, Misch-, Zentrumszone pro E+VZÄ
Unbebaute Wohn-, Misch- und Kernzonen 2014	7.9	ha
Unbebaute Industrie- und Gewerbezone 2014	0.0	ha

Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung



Branchenstruktur



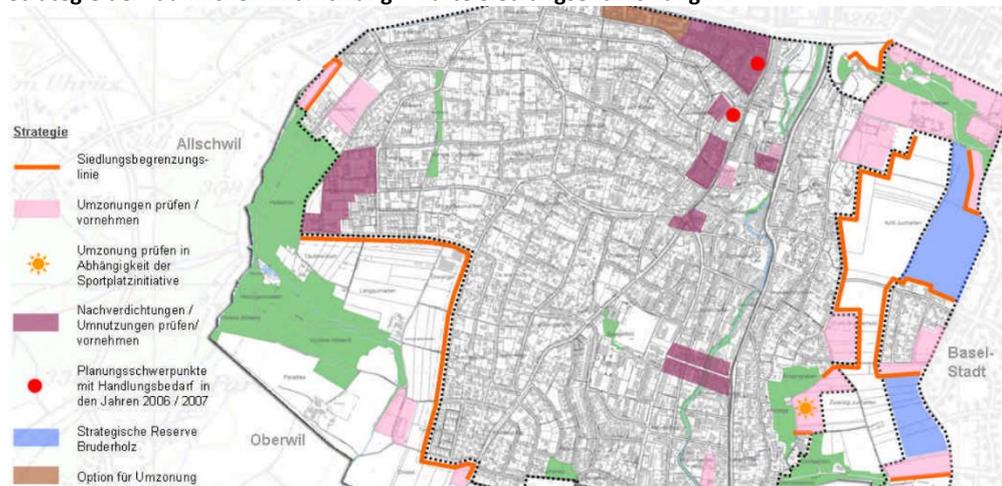
Stand kommunale Raumplanung

- Strategie räumliche Entwicklung 2006 verabschiedet, Revision Teilzonenplan Zentrum anstehend

Geplante Infrastrukturprojekte von regionaler Bedeutung

Doppelspurausbau Tramlinie 10/17 beim Spiesshöfli

Strategie der räumlichen Entwicklung – Karte Siedlungsentwicklung



Grafik: Gemeinde Binningen

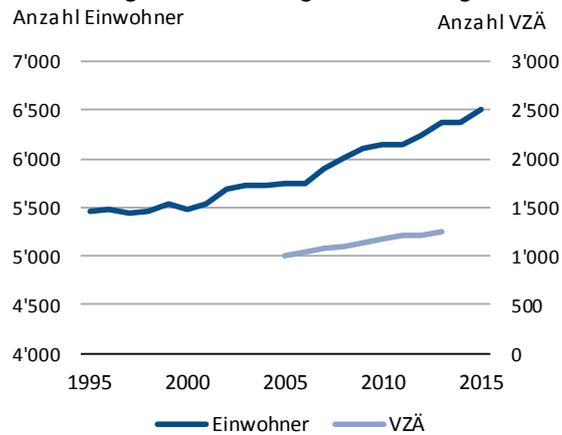
Bottmingen

Kennzahlen

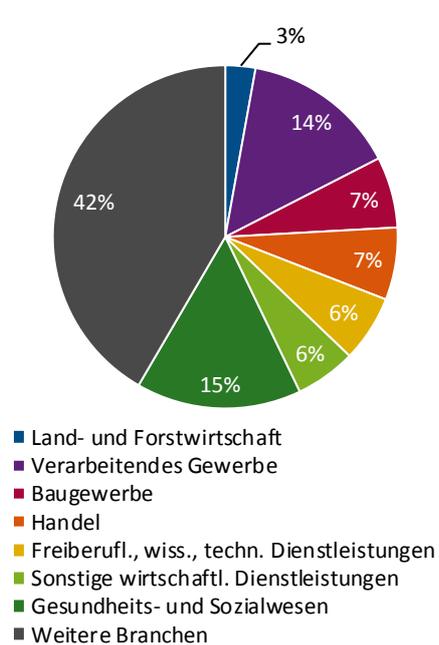
Einwohner 2015	6'502
Vollzeitäquivalente 2013	1'250

Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte 2013	150	m ² Wohn-, Misch-, Zentrumszone pro E+VZÄ
Unbebaute Wohn-, Misch- und Kernzonen 2014	8.2	ha
Unbebaute Industrie- und Gewerbebezonen 2014	1.1	ha

Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung



Branchenstruktur



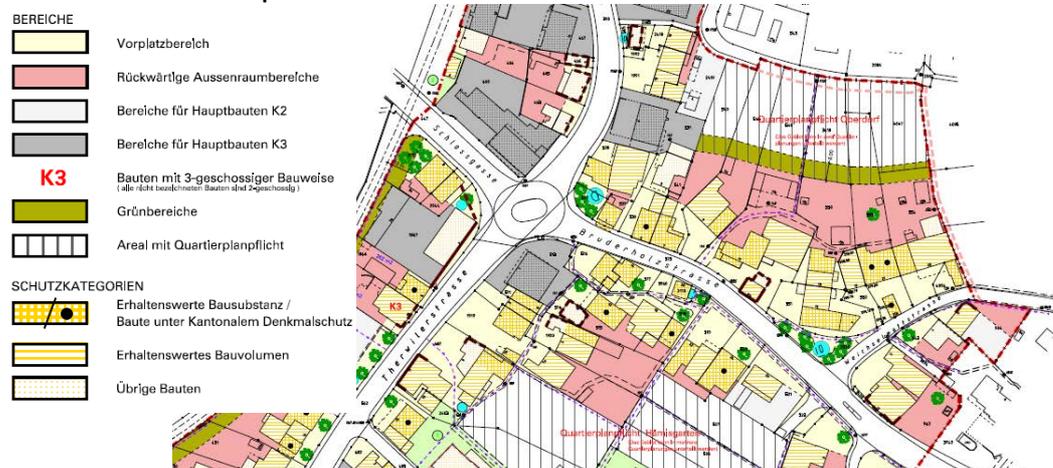
Stand kommunale Raumplanung

Siedlungsentwicklungsstrategie 2011 erstellt, Gesamtrevision Siedlung und Erstellung Zonenplan Landschaft und Strassennetzplan in den nächsten Jahren geplant

Geplante Infrastrukturprojekte von regionaler Bedeutung

Bushof Bottmingen, Busbeschleunigungsmassnahmen Bruderholzstrasse

Ausschnitt aus Teilzonenplan Ortskern



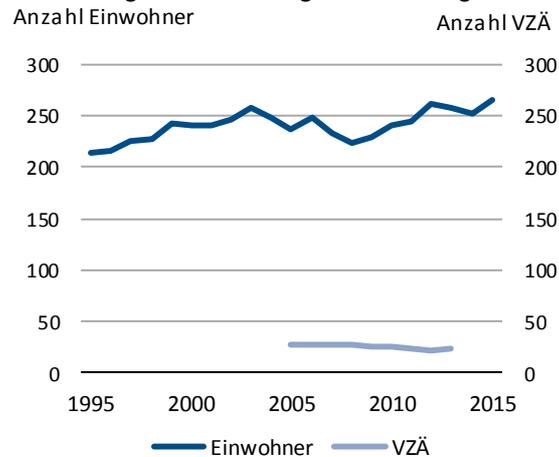
Grafik: Gemeinde Bottmingen

Burg im Leimental

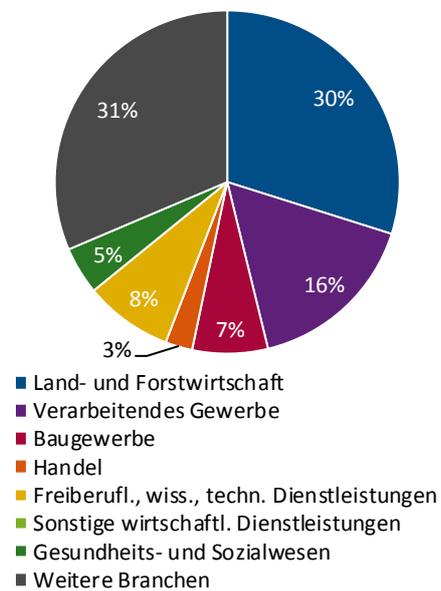
Kennzahlen

Einwohner 2015	265	
Vollzeitäquivalente 2013	23	
Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte 2013	278	m ² Wohn-, Misch-, Zentrumszone pro E+VZÄ
Unbebaute Wohn-, Misch- und Kernzonen 2014	4.0	ha
Unbebaute Industrie- und Gewerbebezonen 2014	0.0	ha

Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung



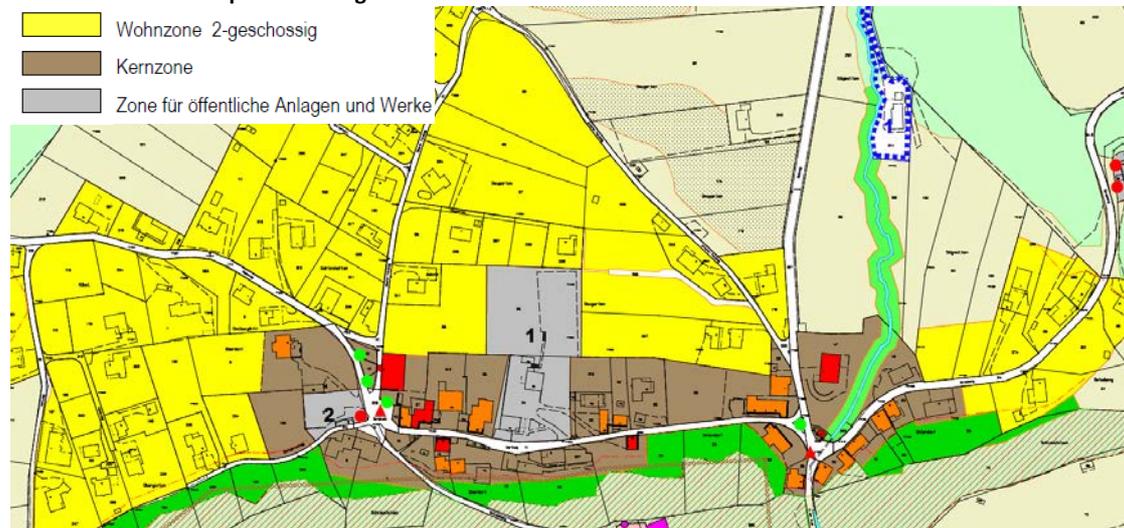
Branchenstruktur



Stand kommunale Raumplanung

Zonenplan Siedlung sowie Zonenreglement Siedlung und Landschaft 2008 genehmigt,
keine Ortsplanungsrevision anstehend

Ausschnitt aus Zonenplan Siedlung



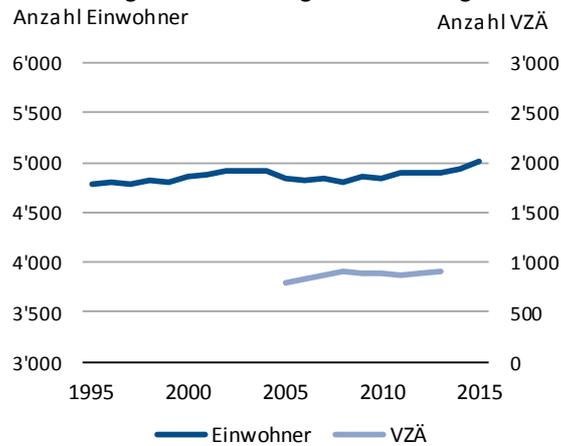
Grafik: Gemeinde Burg

Ettingen

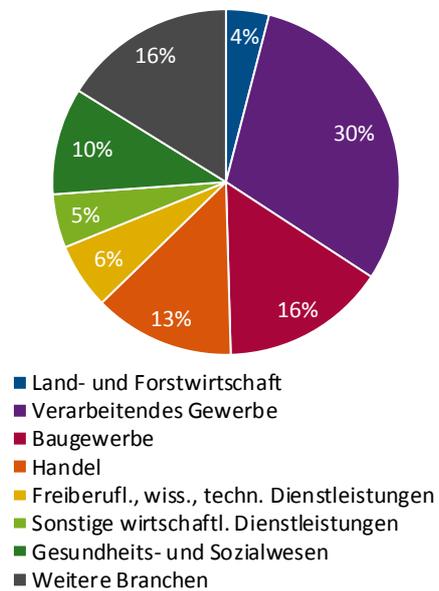
Kennzahlen

Einwohner 2015	5'004	
Vollzeitäquivalente 2013	908	
Bevölkerungs- und Beschäftigendichte 2013	122	m ² Wohn-, Misch-, Zentrumszone pro E+VZÄ
Unbebaute Wohn-, Misch- und Kernzonen 2014	9.3	ha
Unbebaute Industrie- und Gewerbebezonen 2014	2.2	ha

Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung



Branchenstruktur



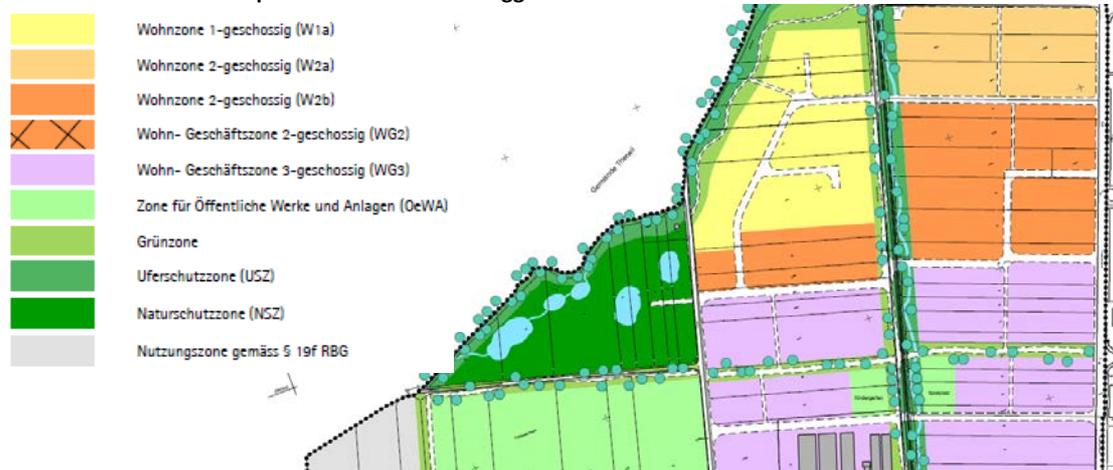
Stand kommunale Raumplanung

Zonenplan Siedlung 2007 und Landschaft 2011, Teilzonenplan Dorfkern 2009, Teilzonenplan Kammermatten 2010 genehmigt, keine Ortsplanungsrevision anstehend

Geplante Infrastrukturprojekte von regionaler Bedeutung

Überbauung Kammermatten

Ausschnitt aus Teilzonenplan Kammermatten-Toggessenmatten



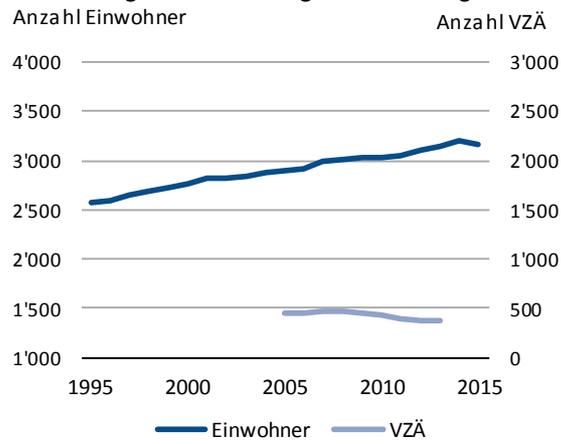
Grafik: Gemeinde Ettingen

Hofstetten-Flüh

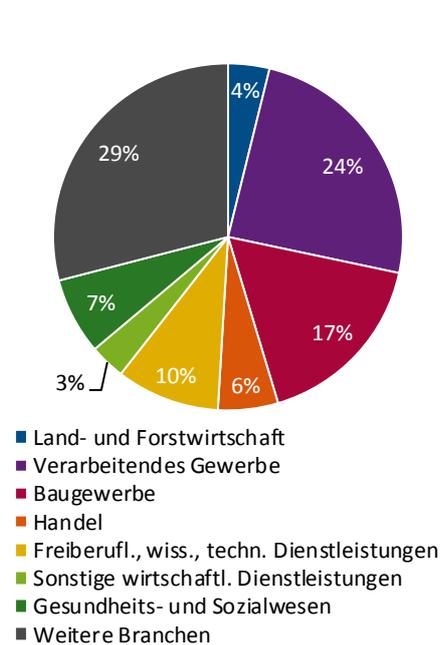
Kennzahlen

Einwohner 2015	3'171	E
Vollzeitäquivalente 2013	369	VZÄ
Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte 2013	215	m ² Wohn-, Misch-, Zentrumszone pro E+VZÄ
Unbebaute Wohn-, Misch- und Kernzonen 2014	13.0	ha
Unbebaute Industrie- und Gewerbezone 2014	1.4	ha

Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung



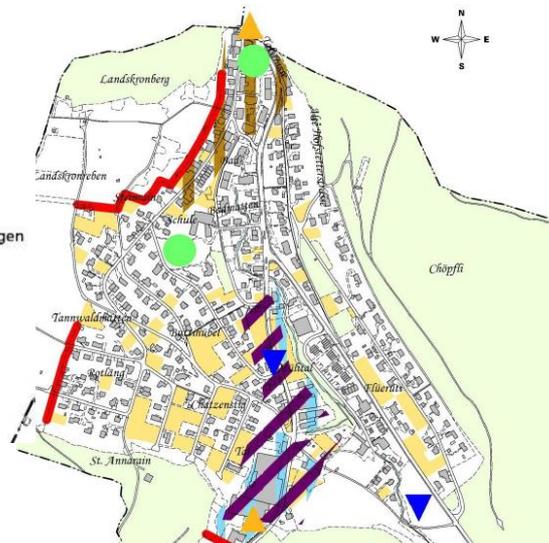
Branchenstruktur



Stand kommunale Raumplanung

Räumliches Leitbild 2016 erarbeitet als Grundlage für laufende Ortsplanungsrevision

Räumliches Leitbild – Siedlungsgebiet Flüh



Grafik: Gemeinde Hofstetten-Flüh

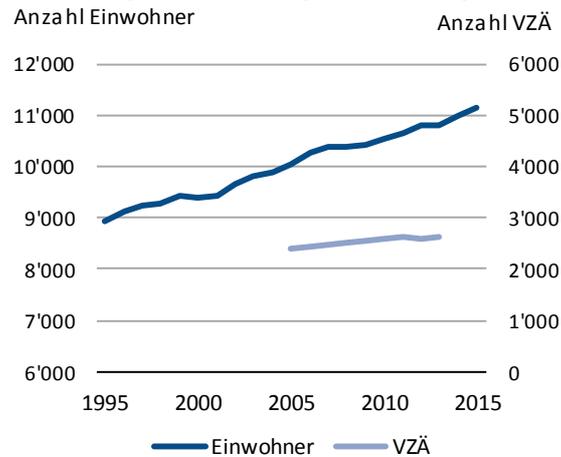
Oberwil

Kennzahlen

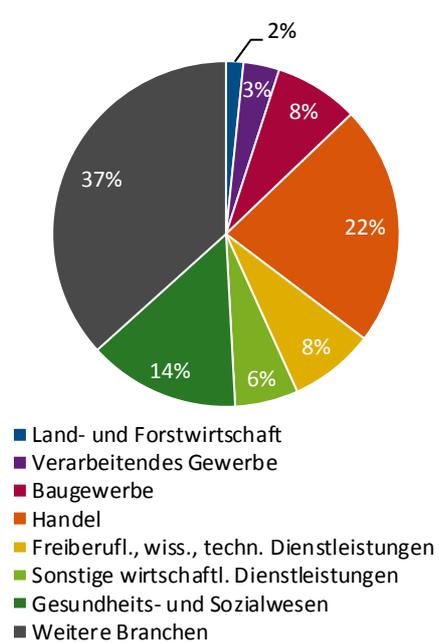
Einwohner 2015	11'156
Vollzeitäquivalente 2013	2'640

Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte 2013	127	m ² Wohn-, Misch-, Zentrumszone pro E+VZÄ
Unbebaute Wohn-, Misch- und Kernzonen 2014	7.9	ha
Unbebaute Industrie- und Gewerbebezonen 2014	5.8	ha

Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung



Branchenstruktur



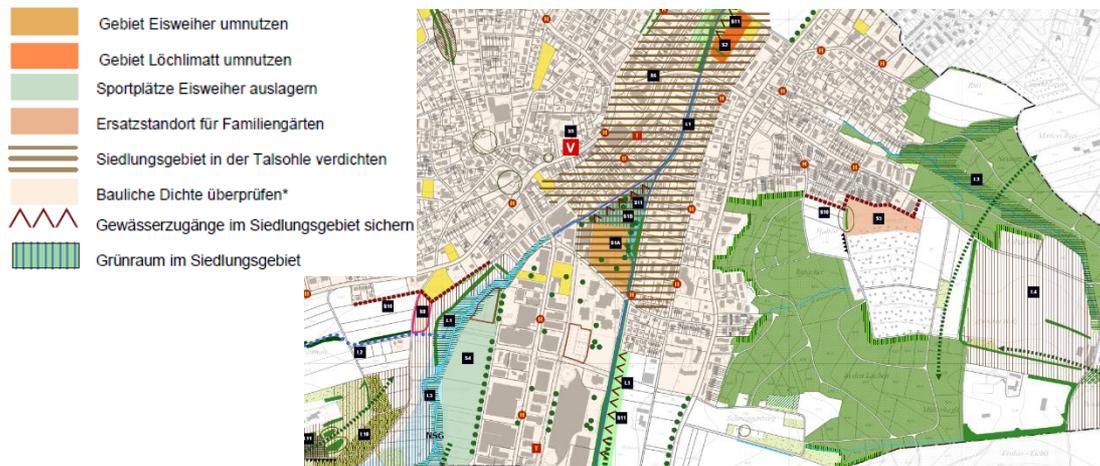
Stand kommunale Raumplanung

- Kommunaler Richtplan 2012 verabschiedet, Innenentwicklungsstrategie 2015 erarbeitet
- Zonenplan Landschaft in Revision, Revision Zonenplan Siedlung voraussichtlich ab 2017/2018

Geplante Infrastrukturprojekte von regionaler Bedeutung

Überbauung Eisweiher, Querspange oder Teilergänzung Langmattstrasse

Ausschnitt aus kommunalem Richtplan Siedlung und Landschaft



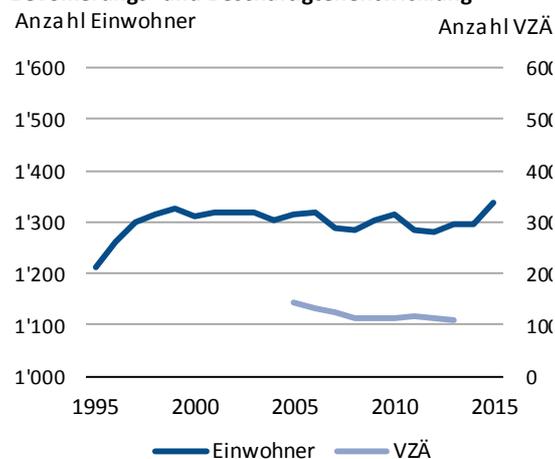
Grafik: Gemeinde Oberwil

Rodersdorf

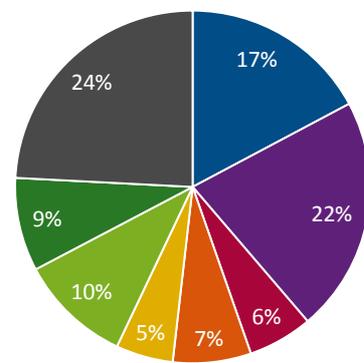
Kennzahlen

Einwohner 2015	1'336	
Vollzeitäquivalente 2013	108	
Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte 2013	224	m ² Wohn-, Misch-, Zentrumszone pro E+VZÄ
Unbebaute Wohn-, Misch- und Kernzonen 2014	6.8	ha
Unbebaute Industrie- und Gewerbebezonen 2014	0.0	ha

Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung



Branchenstruktur



- Land- und Forstwirtschaft
- Verarbeitendes Gewerbe
- Baugewerbe
- Handel
- Freiberufl., wiss., techn. Dienstleistungen
- Sonstige wirtschaftl. Dienstleistungen
- Gesundheits- und Sozialwesen
- Weitere Branchen

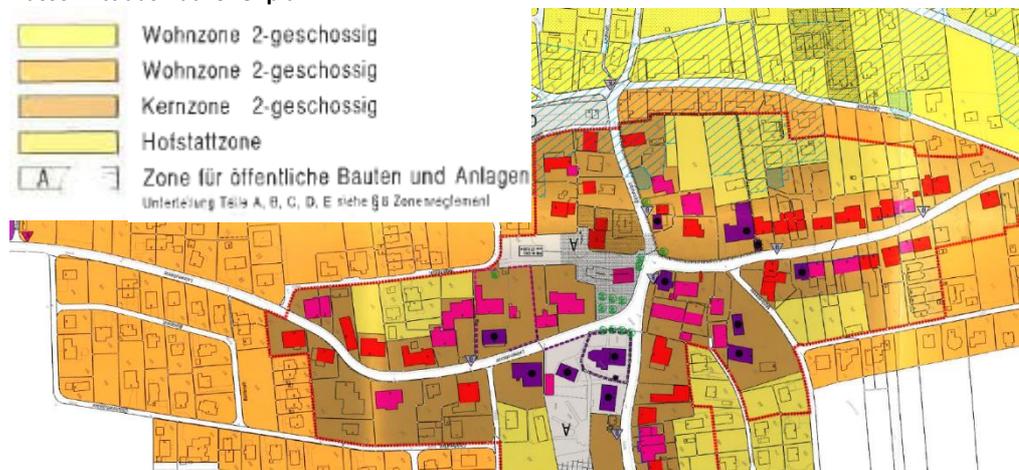
Stand kommunale Raumplanung

- Bauzonenplan 2008 genehmigt, räumliches Leitbild in Erarbeitung

Geplante Infrastrukturprojekte von regionaler Bedeutung

Veloverbindung Rodersdorf – Leymen - Flüh

Ausschnitt aus Bauzonenplan



Grafik: Gemeinde Rodersdorf

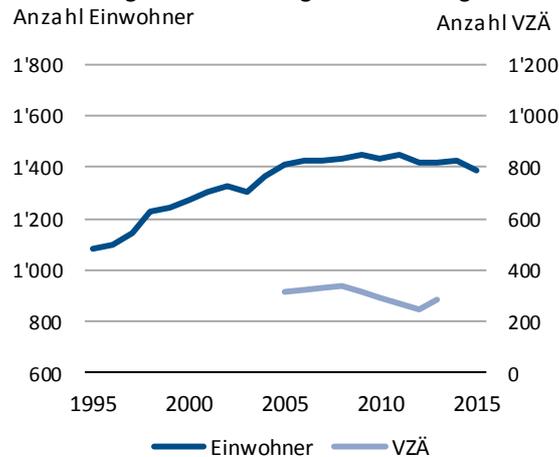
Schönenbuch

Kennzahlen

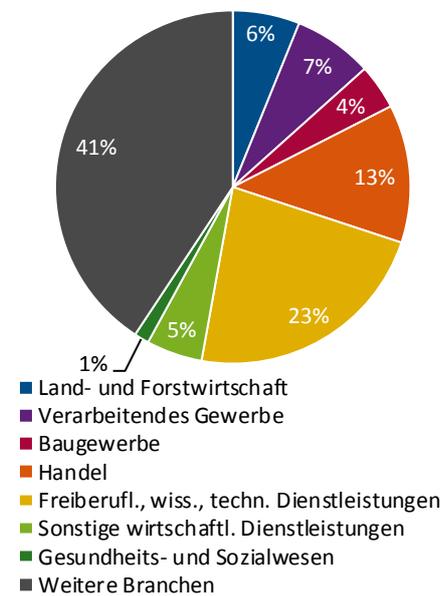
Einwohner 2015	1'387
Vollzeitäquivalente 2013	281

Bevölkerungs- und Beschäftigendichte 2013	162	m ² Wohn-, Misch-, Zentrumszone pro E+VZÄ
Unbebaute Wohn-, Misch- und Kernzonen 2014	3.4	ha
Unbebaute Industrie- und Gewerbebezonen 2014	0.3	ha

Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung



Branchenstruktur



Stand kommunale Raumplanung

Teilrevidiertes Zonenreglement Siedlung 2015 genehmigt, derzeit kein Bedarf für Gesamtrevision der Ortsplanung

Ausschnitt aus Zonenplan Siedlung und Landschaft



Grafik: Gemeinde Schönenbuch

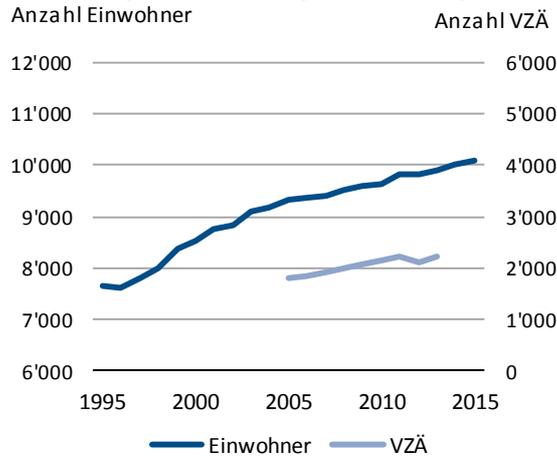
Therwil

Kennzahlen

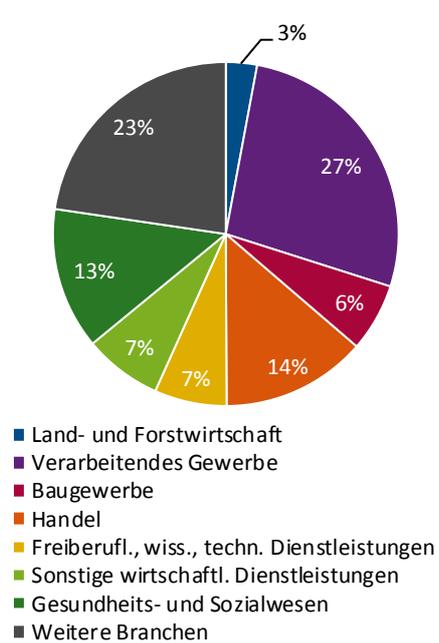
Einwohner 2015	10'085
Vollzeitäquivalente 2013	2'239

Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte 2013	108	m ² Wohn-, Misch-, Zentrumszone pro E+VZÄ
Unbebaute Wohn-, Misch- und Kernzonen 2014	8.4	ha
Unbebaute Industrie- und Gewerbezone 2014	1.2	ha

Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung



Branchenstruktur



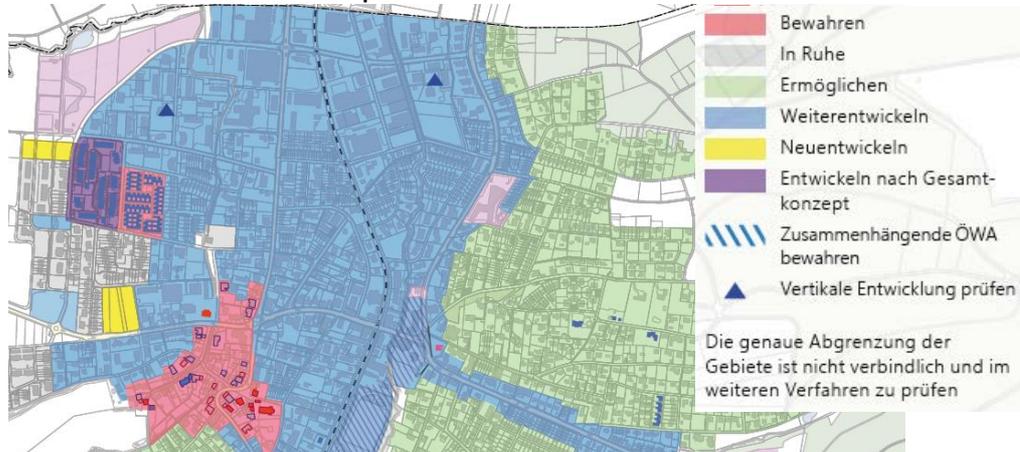
Stand kommunale Raumplanung

Kommunaler Richtplan 2016 verabschiedet, Erarbeitung Masterplan Zentrum, Prüfung und Umsetzung der inneren Verdichtung, gesamthafte Überarbeitung der Ortsplanung anstehend

Geplante Infrastrukturprojekte von regionaler Bedeutung

Aufwertung und Verkehrsberuhigung Bahnhofstrasse

Ausschnitt aus kommunalem Richtplan



Grafik: Gemeinde Therwil

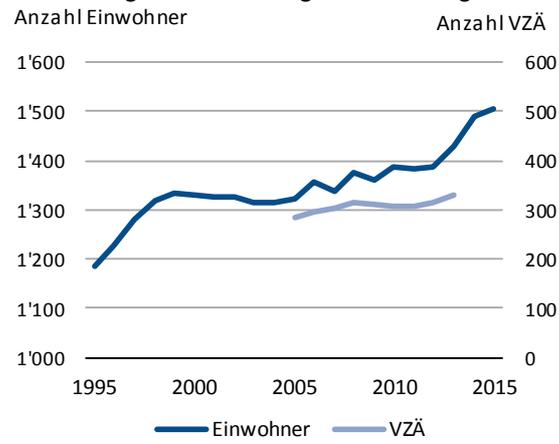
Witterswil

Kennzahlen

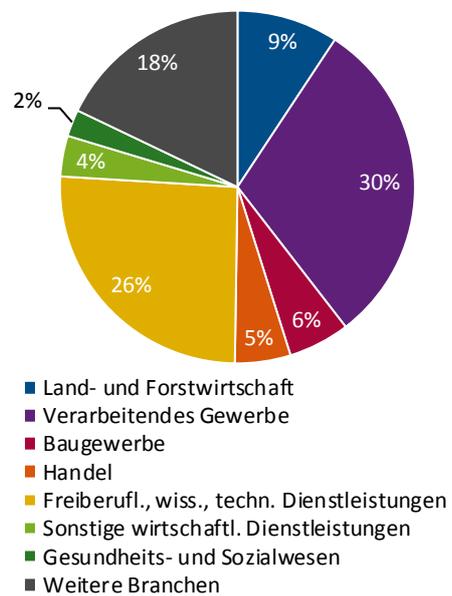
Einwohner 2015	1'504
Vollzeitäquivalente 2013	908

Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte 2013	162	m ² Wohn-, Misch-, Zentrumszone pro E+VZÄ
Unbebaute Wohn-, Misch- und Kernzonen 2014	4.9	ha
Unbebaute Industrie- und Gewerbebezonen 2014	0.5	ha

Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung



Branchenstruktur



Stand kommunale Raumplanung

- Räumliches Leitbild 2015 verabschiedet, Gesamtrevision Ortsplanung 2006 genehmigt

Ausschnitt aus räumlichem Leitbild 2015

- Entwicklungsgebiete prüfen
 - 1. Etappe (orange schraffiert) Wohnen
 - 2. Etappe (gelb schraffiert) Wohnen
- Verdichtungspotential prüfen (rot schraffiert)
- Standortperimeter Begegnungsort (orange Kreis)
- Grünraum erhalten (grün schraffiert)
- Gewässerraum prüfen und erhalten (blau schraffiert)



Grafik: Gemeinde Witterswil

A2. Vertiefende Informationen zur Analyse

Tabelle 12: Quantitative Entwicklungsvorstellungen/-erwartungen der Gemeinden (Korridorprozess)

Gemeinde	Lage	Einwohner	Arbeitsplätze	Zeithorizont
Bättwil	Äusserer Korridor	+100		2017
Biel-Benken	Ländliche Gemeinden	+240		k.A.
Ettingen	Äusserer Korridor	+1'000	+250	k.A.
Oberwil	Innerer Korridor	+0.5 bis 1 % p.a.	0% p.a.	k.A.
Bottmingen	Innerer Korridor	+0.8% p.a.		k.A.
Therwil	Innerer Korridor	+1'900	+450	2035
Hofstetten-Flüh	Äusserer Korridor	+330		2035
Allschwil	Innerer Korridor	+3'000	+9'000	k.A.
Binningen	Innerer Korridor	+0.3% p.a. ¹⁾		k.A.

1) Ziel von Binningen ist es, die Bevölkerungszahl zu erhalten. Die Erwartung liegt aber bei +0.3% pro Jahr.

Tabelle Geschäftsstelle Agglo Basel.

Tabelle 13: A-Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel

1. Generation (Mitfinanzierung Bund genehmigt)

Ö47 ÖV-Direktverbindung Leimental – Basel Bahnhof SBB (Margarethenstich)

M100 Ausbau Baslerstrasse Allschwil

Ö11b Konzept LV_A-Liste

2. Generation (Mitfinanzierung Bund genehmigt)

M13 Strassenraumgestaltung Bachgraben

Ö19 Doppelspurausbau Tramlinien 10/17, «Spiesshöfli» / Binningen
LV A-Liste (Anhang 1)

3. Generation (Eingabe Ende 2016)

Ö7 Bushof Bottmingen

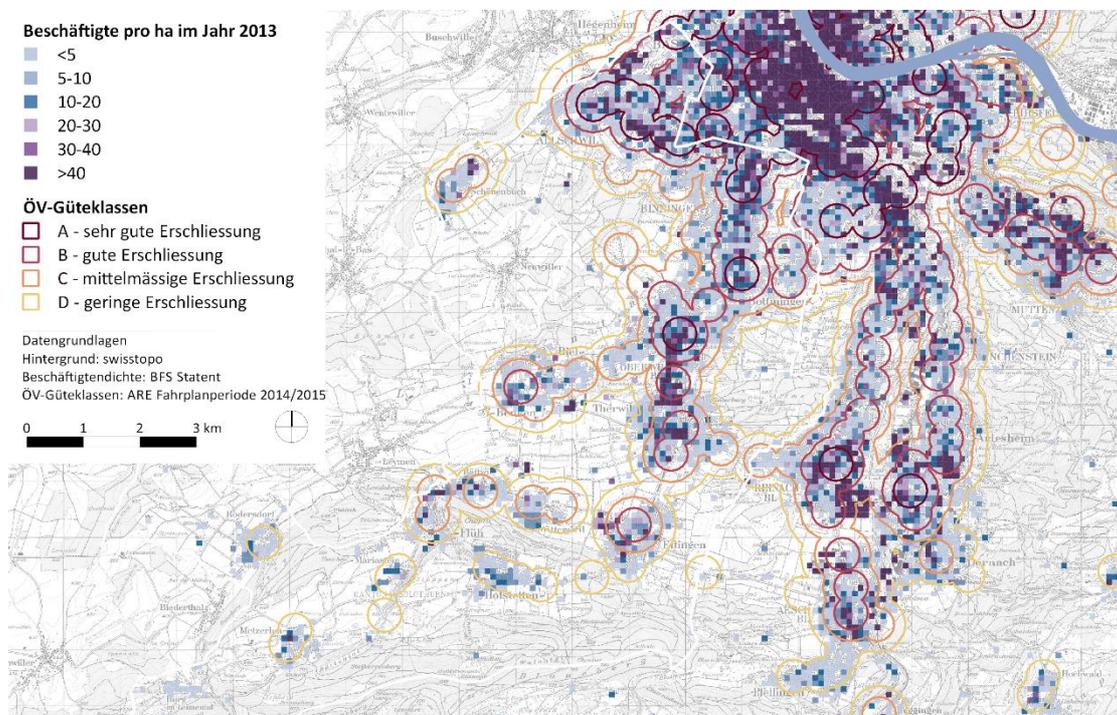
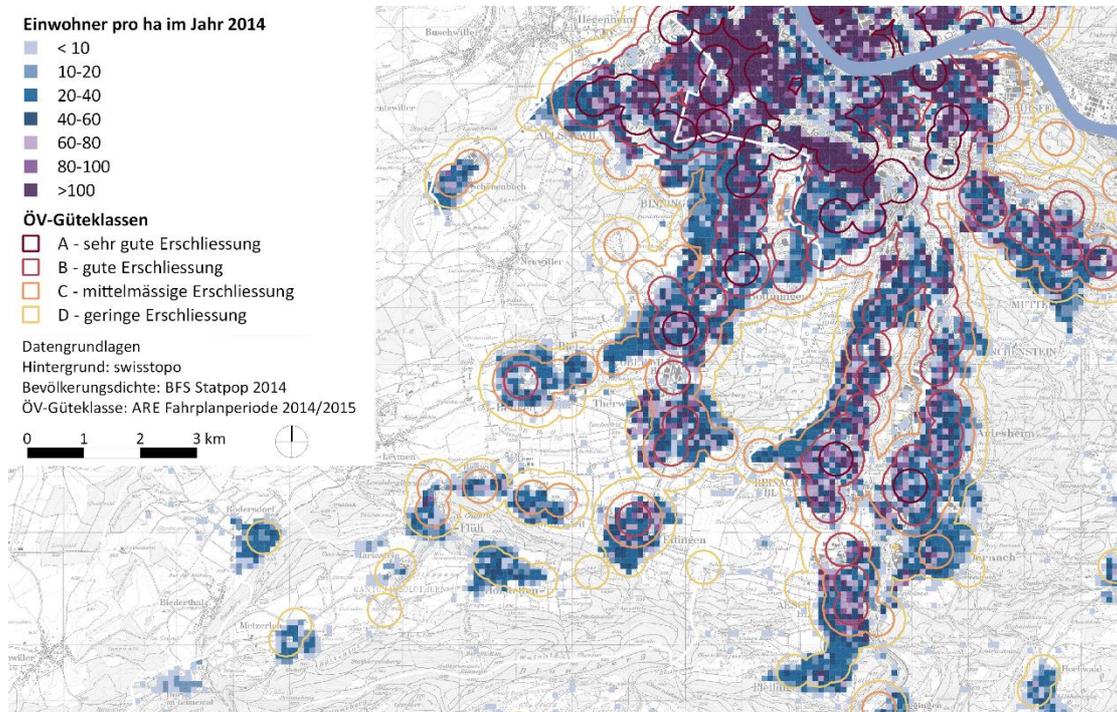
Ö12 Busspur Bruderholzstrasse

M4 Therwil, Umgestaltung Ortsdurchfahrt

LVA6 LV-Korridorpaket Leimental

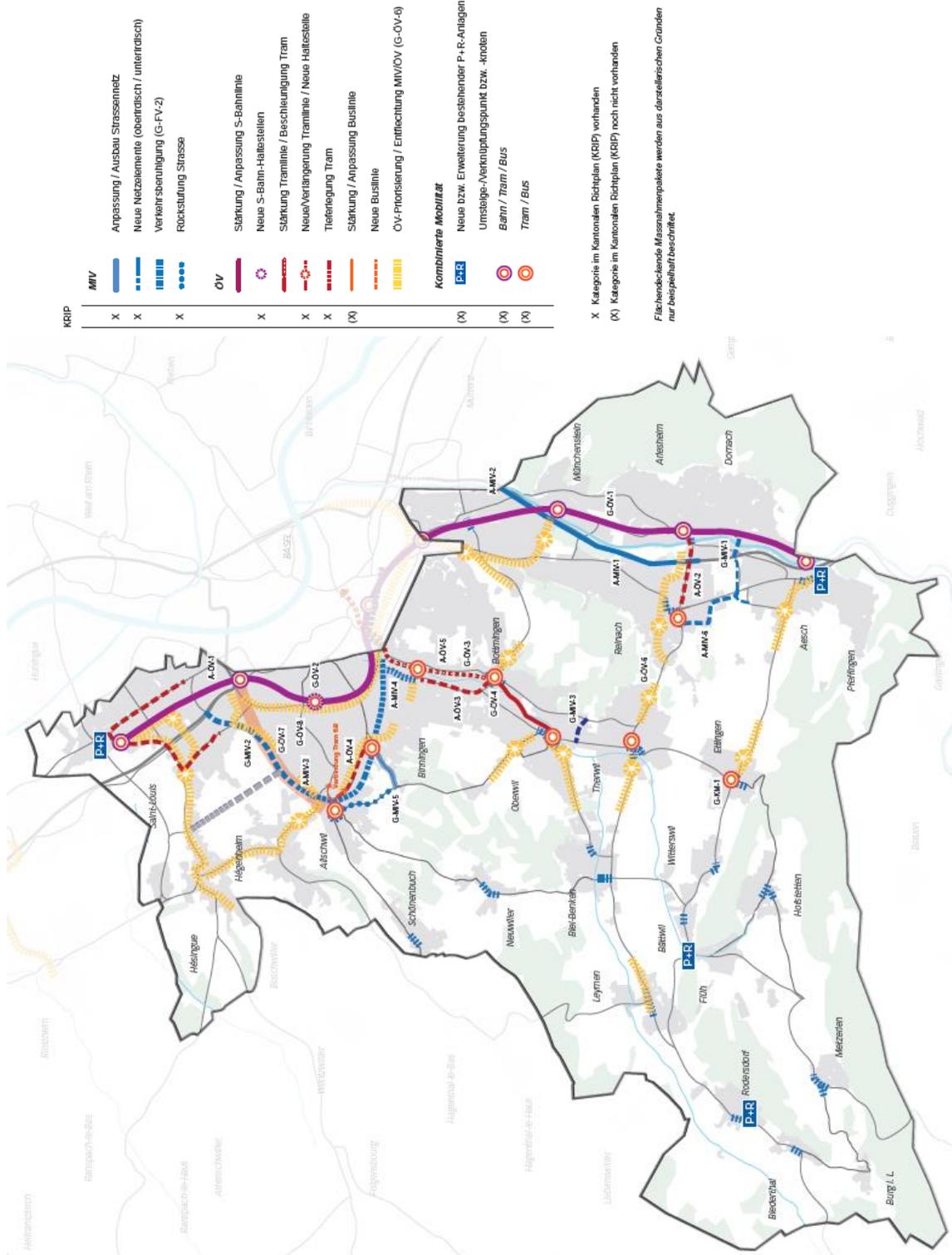
Tabelle INFRAS; Feddersen & Klostermann. Quelle: Geschäftsstelle der Agglo Basel

Abbildung 40: Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte nach ÖV-Güteklassen



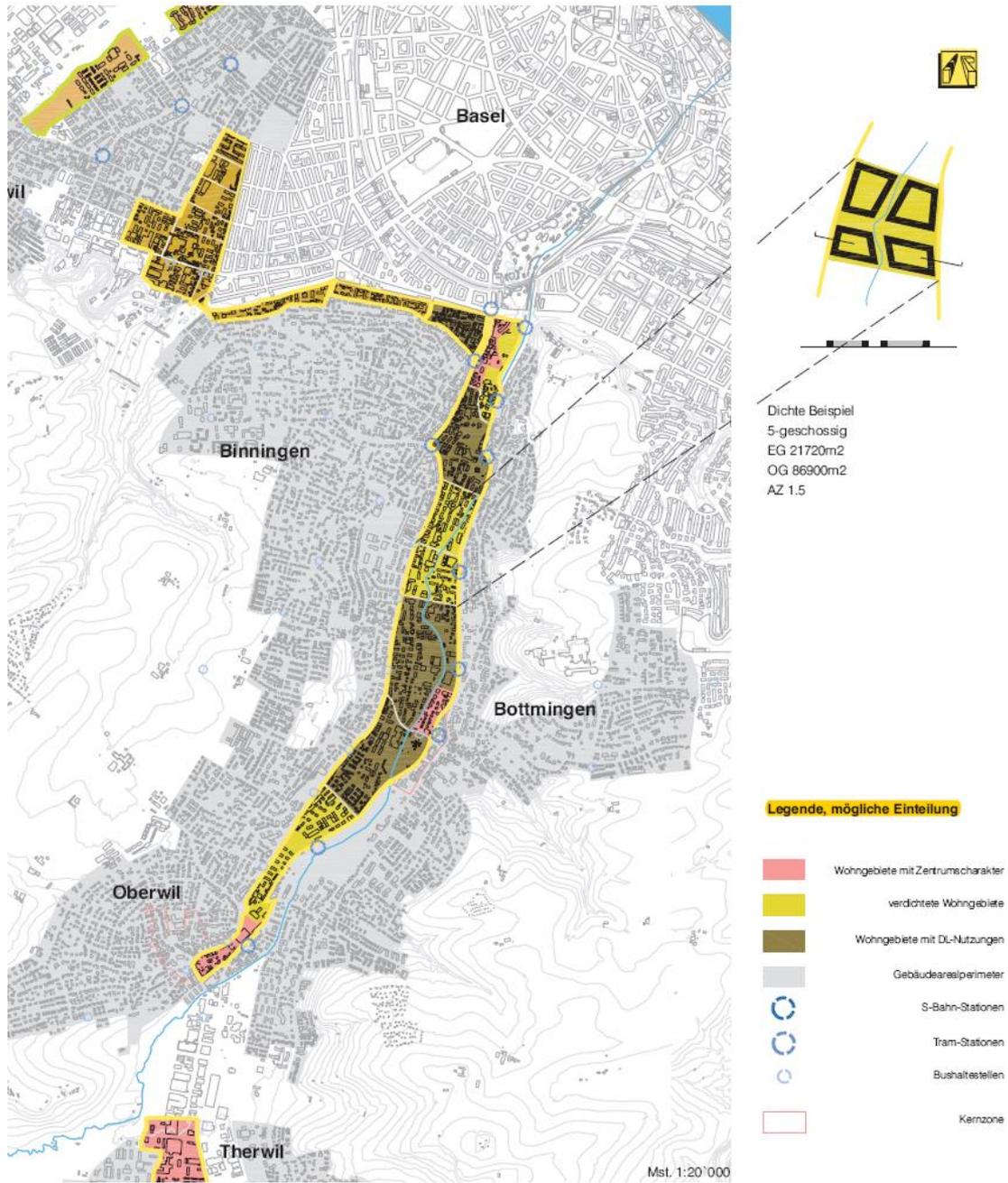
Grafik INFRAS; F&K / STUDIO BLB. Quelle: siehe Abbildung

Abbildung 41: ELBA – Gesamtkonzept Ausbau: Massnahmen Verkehr»



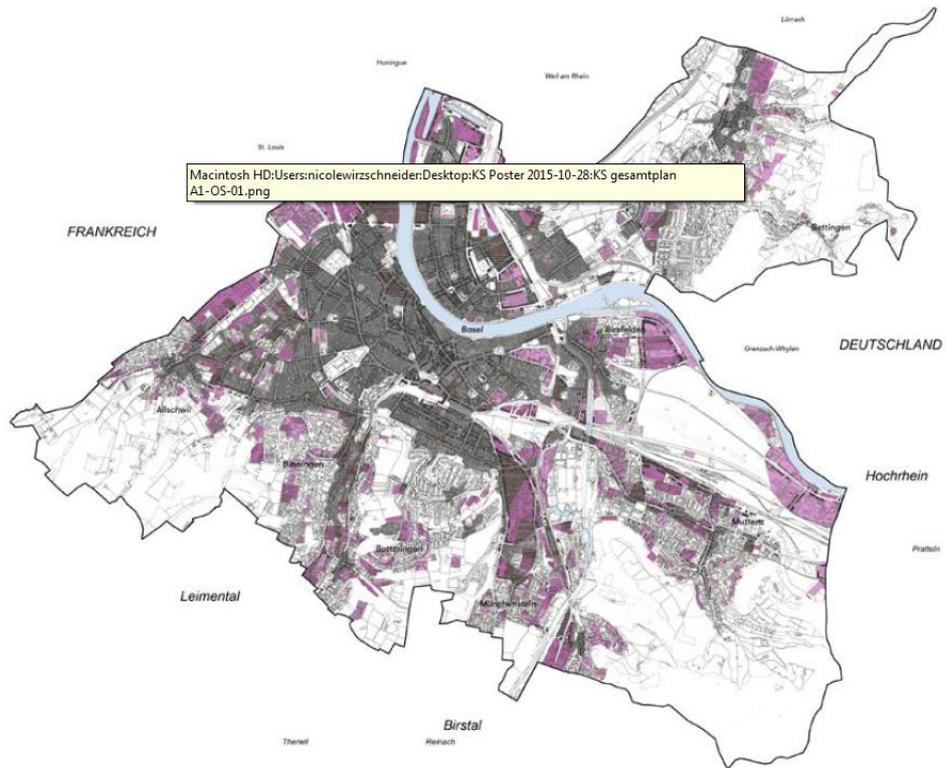
Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft 2013

Abbildung 42: Verdichtungsstudie Basel-Landschaft – Teilraum Leimental



Grafik: Nissen & Wentzlaff Architekten BSA SIA AG 2011

Abbildung 43: Zukunftsbild Kernstadt 2035 Basel



Grau: Kernstadt heute, Violett: Kernstadt-Potenziale

Grafik Regionalplanung beider Basel 2016.

A3. Berechnung der Einwohner- und Arbeitsplatzpotenziale

Tabelle 14: Berechnung der Einwohner- und Arbeitsplatzpotenziale bis 2035

	Schätzung Gesamtpotenzial 2035			Veränderung ggü. Bestand (in %)		
	EW	VZÄ	Total	EW	VZÄ	Total
Priorität 1: Regionale Entwicklungsschwerpunkte (bebaute und unbebaute Bauzonen)						
Bandstadt	+4'500	+7'650	+12'150	+28%	+68%	+44%
Weitere Gemeinden	+250	+50	+300	+86%	+12%	+48%
Total regionale Entwicklungsschwerpunkte	+4'750	+7'700	+12'450	+29%	+66%	+45%
Priorität 2: Innenentwicklung ausserhalb der regionalen Entwicklungsschwerpunkte (Verdichtung im Bestand und Ortskerne)						
Bandstadt	+2'400	+450	+2'850	+5%	+5%	+5%
Weitere Gemeinden	+950	+150	+1'100	+5%	+5%	+5%
Bestand weiterentwickeln	+3'350	+600	+3'950	+5%	+5%	+5%
Priorität 3: Überbauung von unbebauten Bauzonen im weiteren Siedlungsgebiet						
Bandstadt	+4'050	+1'050	+5'100			
Weitere Gemeinden	+2'400	+500	+2'900			
Total unbebaute Bauzonen	+6'450	+1'550	+8'000			
Total Kapazitäten						
Bandstadt	+10'950	+9'150	+20'100			
Weitere Gemeinden	+3'600	+700	+4'300			
Total	+14'550	+9'850	+24'400			

Annahmen:

- Die Kapazitäten der **regionalen Entwicklungsschwerpunkte** basieren auf den in Kapitel 5.2, Abbildung 36 postulierten Verdichtungszielen. In den Berechnungen sind die bebauten sowie die unbebauten Bauzonen berücksichtigt.
- Innenentwicklung ausserhalb der regionalen Entwicklungsschwerpunkte:** Die Berechnungen basieren auf den in Kapitel postulierten Verdichtungszielen. Bis 2035 sollen im Raumtyp «Verdichten im Bestand» 5% mehr Personen in den Ortskernen 7% mehr Personen wohnen und arbeiten.
- Überbauung von unbebauten Bauzonen:** In der Bandstadt soll eine Dichte von 140 Nutzern/ha erzielt werden, in den weiteren Gemeinden 90 Nutzer/ha. Der Wohnanteil in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen beträgt in der Bandstadt 80%, in den weiteren Gemeinden 90%. In der Berechnung wurde ausserdem berücksichtigt, dass ausserhalb der Bandstadt bis 2035 lediglich die Hälfte der unbebauten Bauzonen aktiviert werden und die restlichen Bauzonen gegebenenfalls auch ausgezont werden. Insbesondere in den ländlich geprägten Gebieten sind gezielt Baulücken im Siedlungsgebiet zu erhalten, um den ländlichen Charakter zu bewahren.

Tabelle INFRAS; F&K / STUDIO BLB.

A4. Beispielhafte Kapazitätsberechnung

Tabelle 15: Berechnung Innenentwicklungspotenzial

Nr.	Bestand		Potenzial							
	Fläche (m ²)	EW ¹⁾	Besch. ²⁾	AZ	Geschossfläche GF (m ²)	Wohnanteil	GF Wohnen	GF Arbeiten	EW	Besch.
Total	217'907	231	2'230	1.2	261'488	40%	104'595	156'893	2'092	3'138
1	21'595	86								
2	29'676	47								
3	24'640	89								
4	11'783	0								
5	3'373	0								
6	22'903	0								
7	68'996	0								
8	22'464	4								
9	12'479	4								

1) Quelle: Raubeobachtung BL, Geviertanalyse

2) Quelle: Gemeinde Allschwil, Analyse Okt. 15

3) Annahme: 50m² GF / EW

4) Annahme: 50m² GF / Beschäftigte, mit Berücksichtigung eines Anteils für flächenintensive Verkaufsflächen

Tabelle INFRAS; F&K / STUDIO BLB

Abbildung 44: Baufelder Umstrukturierungsgebiet Allschwil Süd



Tabelle INFRAS; F&K / STUDIO BLB. Daten Hintergrund: swisstopo.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bearbeitungsperimeter _____	8
Abbildung 2: Ausschnitt aus der Raumkonzeptkarte Basel-Landschaft _____	9
Abbildung 3: Ausschnitt aus Richtplan-Gesamtkarte (Entwurf für Vernehmlassung) _____	11
Abbildung 4: Ausschnitt aus Richtplan-Gesamtkarte (Entwurf für die öffentliche Auflage) _____	13
Abbildung 5 Grundzüge der räumlichen Entwicklung Basel-Stadt _____	15
Abbildung 6: Zukunftsbild Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation _____	16
Abbildung 7: Vergleich Stand kommunale Raumplanung _____	19
Abbildung 8: Bevölkerungsstand und -entwicklung _____	21
Abbildung 9: Indexierte Bevölkerungsentwicklung nach Gemeinden _____	22
Abbildung 10: Wanderungssaldo Region Leimental 2005 bis 2014 _____	23
Abbildung 11: Altersquotient am Jahresende 2014 _____	24
Abbildung 12: Beschäftigtenstand und -entwicklung _____	26
Abbildung 13: Verhältnis Einwohner zu Beschäftigten im Jahr 2013 _____	27
Abbildung 14: Anteil der Branchen im Leimental im Jahr 2013 _____	28
Abbildung 15: Vergangene und zukünftige Bevölkerungsentwicklung im Leimental _____	29
Abbildung 16: Beschäftigtenentwicklung im Leimental _____	29
Abbildung 17: Prognose Entwicklung reales Bruttoinlandsprodukt _____	30
Abbildung 18: Struktur des Siedlungsgebietes: Vier Typen _____	31
Abbildung 19: bebaute und unbebaute Bauzonen im Siedlungsgebiet (kantonale Bauzonenstatistik) _____	34
Abbildung 20: unbebaute Bauzonen in den Gemeinden des Leimentals _____	35
Abbildung 21: Nicht überbaute Bauzonen in den Gemeinden (Wohn-, Misch-, Kernzone sowie Industrie- und Gewerbezone) _____	36
Abbildung 22: Innenentwicklungspotenziale für Wohn- und Mischnutzungen (Geodaten nur für BL verfügbar) _____	37
Abbildung 23: Bauzonenbedarf bis 2035 und vorhandene Kapazitäten im Jahr 2014 _____	40
Abbildung 24: Drei Typen von Landschaftsräumen _____	41
Abbildung 25: Nationales ökologisches Netzwerk REN – Lebensraum Wald _____	43
Abbildung 26: Verkehrsmittelanteile nach Teilräumen _____	45
Abbildung 27: Auslastung des Strassennetzes im Jahr 2010 (Abendspitze) _____	47
Abbildung 28: Verkehrsbelastung auf Kantonsstrassen von Solothurn, durchschnittlicher Tagesverkehr [Fahrzeuge/Tag] in den Jahren 2010 und 2015 _____	48
Abbildung 29: Dynamik des Strassenverkehrsaufkommens an ausgewählten Zählstellen im Leimental _____	49

Abbildung 30: Wunschlinien MIV+ÖV 2030 _____	50
Abbildung 31: ÖV-Angebotsstruktur und ÖV-Güteklassen _____	51
Abbildung 32: Nachfrageentwicklung Tramlinien im Leimental _____	52
Abbildung 33: Nachfrageentwicklung ausgewählter Buslinien _____	53
Abbildung 34: Velorouten im Leimental _____	55
Abbildung 35: Handlungsfelder der zukünftigen Entwicklung des Leimentals _____	68
Abbildung 36: Ziele zur Veränderung der Dichte nach Siedlungstypen gemäss Raumkonzept Leimental _____	74
Abbildung 37: Gegenüberstellung der Einwohner- und Arbeitsplatzpotenziale und der regionalen Wachstumsziele _____	75
Abbildung 38: Konzeptschema und Leitideen Raumkonzept Leimental _____	77
Abbildung 39: Konzeption «Bandstadt» _____	79
Abbildung 40: Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte nach ÖV-Güteklassen _____	131
Abbildung 41: ELBA – Gesamtkonzept Ausbau: Massnahmen Verkehr» _____	132
Abbildung 42: Verdichtungsstudie Basel-Landschaft – Teilraum Leimental _____	133
Abbildung 43: Zukunftsbild Kernstadt 2035 Basel _____	134
Abbildung 44: Baufelder Umstrukturierungsgebiet Allschwil Süd _____	136

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kantonale Entwicklungs- und Dichteziele für 2035 _____	10
Tabelle 2: Stand kommunale Raumplanung _____	18
Tabelle 3: Gegenüberstellung der kantonalen und kommunalen Entwicklungsabsichten (Zeithorizont 2035) _____	20
Tabelle 4: Bestand und Projektion der Betagten (65+) und Hochbetagten (80+) nach Alters- und Pflegeheim-Region _____	25
Tabelle 5: Pendlersaldo der Arbeitspendler nach Bezirk 2012-2014 kumuliert _____	26
Tabelle 6: Vorgaben zu Mindestdichten in den kantonalen Richtplänen _____	39
Tabelle 7: Überkommunale Zusammenarbeit im Leimental _____	56
Tabelle 8: Stärken und Schwächen der Region Leimental _____	57
Tabelle 9: Ausgangslage für Zielsetzungen zur Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung __	71
Tabelle 10: Regionale Ziele zur Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung _____	73
Tabelle 11: Verdichtungsziele bis 2035 nach Siedlungstypen _____	75
Tabelle 12: Quantitative Entwicklungsvorstellungen/-erwartungen der Gemeinden (Korridorprozess) _____	130
Tabelle 13: A-Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel _____	130
Tabelle 14: Berechnung der Einwohner- und Arbeitsplatzpotenziale bis 2035 _____	135
Tabelle 15: Berechnung Innenentwicklungspotenzial _____	136

Glossar

AP	Agglomerationsprogramm
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
AZ	Ausnutzungsziffer
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BFS	Bundesamt für Statistik
ELBA	Entwicklungsplanung Leimental – Birseck - Allschwil
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
EW+B	Einwohner und Beschäftigte
GVM	Gesamtverkehrsmodell
IEP	Innenentwicklungspotenziale
LV	Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr)
MIV	motorisierter Individualverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
REN	Nationales ökologisches Netzwerk
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm des Bundes (Schiene und Strasse)
VRKL	Verkehrs- und Raumplanungskommission Leimental
VZÄ	Vollzeitäquivalente

Literatur

- Amman K. 2002:** Spuren früher Vermessung und Raumordnung in der Region Basel und im Alpengebiet. In: Mensuration, Photogrammétrie, Génie rural, 07/2002.
- ARE 2016:** Perspektiven des Schweizerischen Personen- und Güterverkehrs bis 2040, Hauptbericht, Bundesamt für Raumentwicklung, Bern, August 2016.
- BAK Basel 2016:** Basel-Landschaft. Perspektiven. Jahrespublikation 2016. Liestal.
- Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn 2015:** Siedlungsstrategie Kanton Solothurn. 06/2015. Solothurn.
- Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft 2013:** Entwicklungsplanung Leimental – Birseck - Allschwil (ELBA). Synthesebericht vom 16. September 2013. Liestal.
- Bundesamt für Raumentwicklung 2010:** Landschaftstypologien Schweiz. In: https://map.geo.admin.ch/?topic=are&lang=de&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-grau&X=260880.00&Y=604620.00&zoom=5&layers_opacity=0.75&catalogNodes=965&layers=ch.are.landschaftstypen
- Bundesamt für Statistik 2015:** Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung der Schweiz 2015–2045, Bundesamt für Statistik, Neuchâtel, Juni 2015.
- Bundesamt für Umwelt 2004:** Nationales ökologisches Netzwerk REN. Schlussbericht. Eine Vision für einen landesweiten vernetzten Lebensraum. Bern.
- Geschäftsstelle Agglo Basel 2015:** Strategie Strasse. Trinationale Netzstrategie. Schlussbericht vom 31. Juli 2015. Bern.
- Geschäftsstelle Agglo Basel 2016:** Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation.
- Handelskammer beider Basel (Hrsg.) 2012:** Wirtschaftsflächen Region Basel. Bestandesanalyse zur Potenzialentwicklung. Basel.
- IBA Basel 2020:** 26 – Landschafts-Rendez-Vous. Nachhaltige Entwicklung der agglomerationsnahen Natur- und Erholungslandschaft. In: http://www.iba-basel.net/de/projekte/projektuebersicht_2016/17-projekte/470.html
- INFRAS 2015:** Raumkonzept Basel-Landschaft. Grundlagenbericht. Bern.
- Kanton Basel-Landschaft 2015:** Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft. Anpassung 2016. Entwurf für Vernehmlassung. Liestal.
- Kanton Solothurn 2015:** Kantonaler Richtplan. Entwurf für die öffentliche Auflage. 06/2015. Solothurn.
- Küry D.; Yilmaz A. 2013:** Naturinventar Binningen. Basel.
- Metron 2014:** Hochhauskonzept Basel-Landschaft. Schlussbericht. Brugg.
- Nissen & Wentzlauff Architekten BSA SIA AG 2011:** Verdichtungsstudie Baselland. Potenziale und Visionen. Liestal.

- Rapp Trans AG 2015:** Strategie Strasse, Teil Verkehrsmanagement. Agglomerationsprogramm 3. Generation. Basel, 12. Oktober 2015.
- Regionatur 2016A:** Sundgauer Hügelland. In: <http://www.regionatur.ch/Orte/Naturraeume-Flusslandschaften/Sundgauer-Huegelland>
- Regionatur 2016B:** Birsig-Marchbach. In: <http://www.regionatur.ch/Orte/Naturraeume-Flusslandschaften/Birsig-Marchbach>
- Regionatur 2016C:** Herzogenmatt Allschwiler Wald. In: <http://www.regionatur.ch/Orte/Naturschutzgebiete/Herzogenmatt-Allschwiler-Wald>
- Regierungsrat Basel-Landschaft 2013:** Vorlage an den Landrat. Erteilung eines Generellen Leistungsauftrages im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2014 – 2017.
- Regierungsrat Basel-Landschaft 2016:** Vorlage an den Landrat. Erteilung des 8. Generellen Leistungsauftrags im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2018 – 2021. Entwurf.
- Regierungsrat Basel-Landschaft; Regierungsrat Basel-Stadt 2016:** Gemeinsamer Wirtschaftsbericht der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft 2016-2019. Liestal/Basel, Juni 2016.
- Regionalplanung beider Basel 2016:** Die Grenzen der Kernstadt Basel. Schlussbericht. Basel. 30. Juni 2016.
- Statistisches Amt Basel-Landschaft 2016:** Wanderungsbewegungen 2015. Liestal. In: www.statistik.bl.ch.
- Statistisches Amt Basel-Stadt 2016:** Wanderungsanalyse. Ausgabe 2016. Basel.
- Wirtschafts- und Umweltministerium Baden-Württemberg (Hrsg.) 2008:** Schlussbericht des Kooperationsprojektes Raum+. Nachhaltiges grenzüberschreitendes Siedlungsflächenmanagement. Regions- und Nationalgrenzen überschreitendes Kooperationsprojekt. Stuttgart.