Bau- und Umweltschutzdirektion
Kanton Basel-Landschaft

Tiefbauamt

Kanton Basel-Landschaft

Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil (ELBA)

Programm Testplanung

2. November 2011

Impressum

Auftraggeber:
Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft, Tiefbauamt, Rheinstrasse 29,
4410 Liestal

Organisation:
ecoptima, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Bearbeitung:
Marco Rupp, Raumplaner SIA
Francesca Foletti, Geografin, Raumplanerin
MAS ETH

ELBA Basel-Landschaft/Resultate/Programm Testplanung/PT 111102\ff

Inhalt

1. Einleitung 5
1.1 Ausgangslage 5
1.2 Zielsetzung 5
1.3 Planungsverfahren 5

2. Aufgaben 7
2.1 Rahmenbedingungen 7
2.2 Allgemeine Aufgaben 10
2.3 Siedlung 11
2.4 Verkehr 12
2.5 Landschaft 13
2.6 Beurteilung des Lösungsvorschlages 13
2.7 Empfehlungen für die Testplanungsphase 14
2.8 Zusatzauftrag 16

3. Allgemeine Bestimmungen 17
3.1 Auftraggeber / Veranstalter 17
3.2 Art des Verfahrens 17
3.3 Organisation des Verfahrens 17
3.4 Fachliche Begleitung 17
3.5 Beurteilungsgremium und -kriterien 18
3.6 Ablauf des Verfahrens 19
3.7 Entschädigung 20
3.8 Veröffentlichung der Resultate 21
3.9 Weitere Verfahrensbestimmungen 21

4. Abzugebende Unterlagen 22
4.1 Präsentationen 22
4.2 Schlussabgabe 23

5. Termine 24

6. Grundlagen 25

7. Genehmigung 26

Anhang 29
Anhang 1: Auftrag aus dem Kantonalen Richtplan BL 29
Anhang 2: Projektorganisation ELBA 30
Anhang 3: Ziel- und Bewertungssystem 31

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Der Kantonale Richtplan Basel-Landschaft (KRIP) enthält folgenden Auftrag:

„Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Parlament innert 5 Jahren nach dem Bundesratsbeschluss zum Kantonalen Richtplan in geeigneter Form eine Landratsvorlage zur Anpassung des Richtplans im Bereich Leimental/ Birseck betreffend Abstimmung Siedlung und Verkehr vorzulegen (...)"
(s. auch Anhang «Auftrag aus dem Kantonalen Richtplan BL»).

In der zweiten Hälfte des Jahres 2009 wurde somit unter Federführung der Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft die Folgeplanung der Südumfahrung Basel unter dem Namen «Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil» (ELBA) in Angriff genommen.

Als erster Schritt wurden im Herbst 2009 zwei Workshops mit VertreterInnen der betroffenen Gemeinden und Kantonen sowie dem angrenzenden Ausland zu den Erwartungen, Problemen und Herausforderungen durchgeführt. Ein dritter Workshop, an dem die Startvereinbarung für das Verfahren und die Kommunikation diskutiert und konsolidiert wurde, hat im September 2010 stattgefunden.

1.2 Zielsetzung

Mit dem Projekt ELBA werden folgende Ziele verfolgt:

- Klären der langfristigen Entwicklung des Raumes Leimental – Birseck – Allschwil mit einer integralen Sichtweise (Siedlung, Verkehr und Landschaft)
- Erkunden eines möglichst breiten Fächers an Ideen für die optimale Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Landschaft
- Ermöglichen eines Meinungsbildungsprozesses

1.3 Planungsverfahren

Für die Erarbeitung von Entwicklungsszenarien und -varianten für den Raum Leimental – Birseck – Allschwil wird ein zweistufiges Konkurrenzverfahren (Studienauftrag / Testplanung) mit interdisziplinär zusammengesetzten Teams (Verkehrs-, Raum- und LandschaftsplanerInnen) durchgeführt.

Im Rahmen der 1. Stufe (Studienauftrag) haben sechs Teams in Konkurrenz, ohne Kenntnis der Resultate der anderen Teams gearbeitet. Das Beurteilungsgremium hat am 22. September 2011 nach Abschluss der 1. Stufe die von sechs Teams vorgeschlagenen Lösungsansätze bewertet. Zudem hat das Beurteilungsgremium folgende drei Teams für die Weiterbearbeitung im Rahmen der 2. Stufe zuhanden der politischen Projektsteuerung vorgeschlagen:

– Portoferraio (Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, mrs partner AG, asp Landschaftsarchitekten AG)

– INGE Rapp Trans, SKK, B,S,S.

– Metron Verkehrsplanung AG und HHF Architekten

Die politische Projektsteuerung hat am 28. September 2011 entschieden, in der Testplanungsphase folgende drei Stossrichtungen weiterzuverfolgen:

– «Bestand» (Team Metron): Weiterentwicklung des Raumes ELBA mit Schwerpunktsetzung auf den ÖV und Verzicht auf zusätzliche Kapazitäten für den MIV, jedoch starke gestalterische Interventionen im bestehenden Strassenraum. Berücksichtigung der Gesamtmobilität.

– «Kombi» (Team Portoferraio): Ausgewogene Kombination von punktuellen Massnahmen im Bereich Siedlung und Landschaft sowie öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr und Langsamverkehr.

– «Tangente» (Team Rapp Trans): Fokus auf eine neue Strassentangente südlich von Basel.

In der 2. Stufe (Testplanung) werden die im Rahmen der Studienauftragsphase von den drei Teams erarbeiteten Zukunftsbilder zu Gesamtkonzepten vertieft. In dieser Phase kennen die drei ausgewählten Teams die Resultate der anderen Teams.

2. Aufgaben

2.1 Rahmenbedingungen

2.1.1 Perimeter

Der Planungs- und Betrachtungsperimeter sind aus nachfolgender Abbildung ersichtlich:

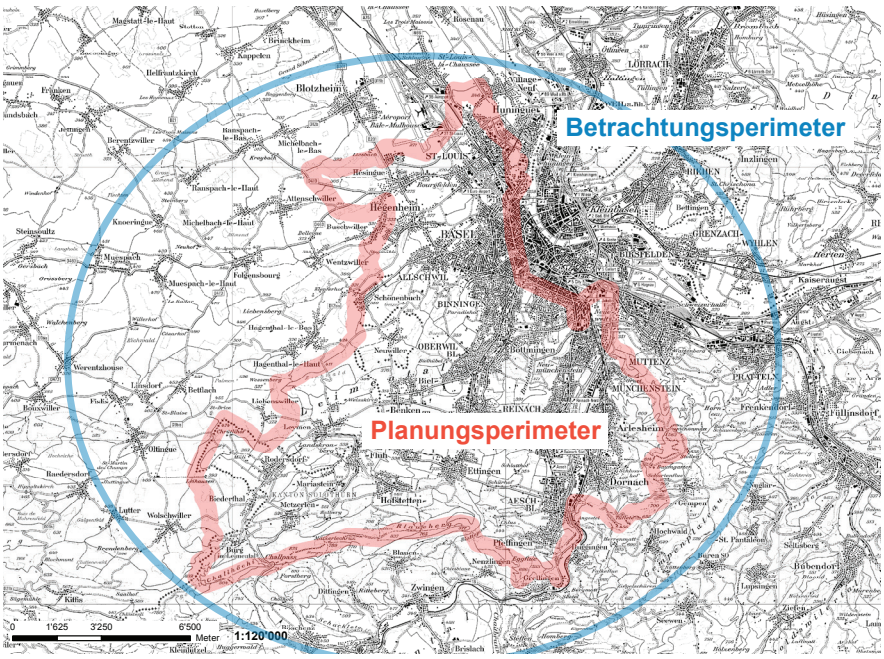


Abb. 1: Planungs- und Betrachtungsperimeter (Quelle: Kanton Basel-Landschaft, Startvereinbarung) s. auch Anhang 3

Planungsperimeter

Der Planungsperimeter umfasst folgende Gemeinden:

Kanton Basel-Landschaft
Aesch, Allschwil, Arlesheim, Biel-Benken, Binningen, Bottmingen, Burg i. Leimental, Ettingen, Münchenstein, Oberwil, Pfeffingen, Reinach, Schönenbuch, Therwil

Kanton Basel-Stadt
Teile der Stadt Basel (Westen und Süden)

Kanton Solothurn
Bättwil, Dornach, Hofstetten-Flüh, Metzerlen, Rodersdorf, Witterswil

Frankreich
Biederthal, Hegenheim, Hésingue, Leymen, Neuwiller, Saint-Louis

Betrachtungsperimeter

Eine scharfe Abgrenzung des Betrachtungsperimeters ist nicht möglich. Dieser richtet sich nach der jeweiligen Fragestellung. Innerhalb des Betrachtungsperimeters sind die Auswirkungen der Entwicklungsplanung ELBA zu untersuchen. Zudem sind die funktionalen Einwirkungen aus dem Betrachtungsperimeter in den Planungsperimeter ELBA zu berücksichtigen.

2.1.2 Relevante Planungsgrundlagen und Schnittstellen

Folgende relevante Planungsgrundlagen sind zu berücksichtigen:

- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft
- Kantonaler Richtplan Basel-Stadt
- Kantonaler Richtplan Solothurn
- Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) des cantons de Huningue et de Sierentz
- Agglomerationsprogramm Basel 1. Generation
- Zukunftsbild, Schwachstellen und Teilstrategien Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation
- Nutzungspläne der Gemeinden
- Kommunale Richtpläne (wo vorhanden)
- Verdichtungsstudie Baselland
- Planungsstudie Südumfahrung Basel
- Schlussbericht Verkehrsentlastung im Leimental
- ÖV-Planungen der Kantone: u.a. Herzstück Regio-S-Bahn Basel
- MARDA - Bericht zur Erkundungsphase (Münchenstein – Arlesheim – Reinach – Dornach – Aesch)

Im Rahmen des Projekts ELBA bestehen neben dem Agglomerationsprogramm Basel (2. Generation) insbesondere Schnittstellen mit folgenden Planungen und Projekten:

- Entwicklungsplanung Dreispitz
- A2, Abschnitt 7 (Gundeldinger Umfahrung)
- Gesamtverkehrskonzept MARDA
- Interreg-IVA-Projekt „Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität (P&R/B&R) im TEB“

Im Laufe des Verfahrens kann es zwischen diesen Planungen und ELBA Rückkoppelungen geben.

2.2 Allgemeine Aufgaben

Im Rahmen des Studienauftrags/Testplanung sind der Fächer von Möglichkeiten in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft für eine Raumentwicklung im Gebiet Leimental – Birseck – Allschwil zu öffnen und neue Lösungsmöglichkeiten zu erkunden. Von den Teams sind Zukunftsbilder für die räumliche, städtebauliche, wirtschaftliche und verkehrliche Entwicklung dieses Raumes bis 2030 und bis 2050 (langfristige Perspektive) zu erarbeiten. Die langfristige Perspektive 2050 dient insbesondere dazu, Überlegungen zu langfristigen Infrastrukturmassnahmen im Bereich Bahn und Strasse (S-Bahn, Ergänzung des HLS-Netzes, grössere Umfahrungsstrassen) anzustellen.

Im Rahmen des Projekts ELBA ist folgende Frage zu beantworten: Welche Massnahmen im Bereich Verkehr, Siedlung und Landschaft sind für die langfristige Entwicklung des Raumes Leimental – Birsecks – Allschwil zweckmässig? Hierfür sind die folgenden Teilfragen zu beantworten:

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

- Welche Probleme bestehen heute und in der Zukunft?

- Welche Ziele werden verfolgt und sind prioritär?

- Welche Möglichkeiten gibt es, diese Ziele zu erreichen? Wie können die erkannten Probleme entschärft oder gelöst werden?

Da die räumliche Entwicklung nicht linear und oft entgegen den Erwartungen verläuft, sind Lösungen zu entwickeln, die auf unterschiedliche Entwicklungen reagieren und weiter entwickelt werden können. Aus diesem Grund sollten Lösungen etappierbar und kombinierbar sein.

2.3 Siedlung

Bevölkerung

Im Bereich Siedlung wird bezüglich Bevölkerungsentwicklung mit folgenden zwei Szenarien gearbeitet:

Szenarien	Bevölkerungsentwicklung	
	2030	2050
Szenario mittel	+ 13'000 Einwohner	+ 19'000 Einwohner
Szenario hoch	+ 27'000 Einwohner	+ 42'000 Einwohner

Tab. 1: Bevölkerungsentwicklung bis 2030 und 2050: Szenarien[1]

Zeithorizont 2030

- Beim «Szenario mittel» soll das Bevölkerungswachstum im Raum ELBA im bestehenden Baugebiet (unüberbaute Bauzonen, Verdichtung) untergebracht werden.

- Beim «Szenario hoch» ist die Bevölkerungszunahme soweit als möglich, jedoch mindestens im Umfang des «Szenario mittel» im bestehenden Baugebiet unterzubringen. Der restliche Bedarf ist durch Einzonungen abzudecken.

Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen ist aufzuzeigen, wie eine optimale Verteilung und Anordnung aussehen könnte, welche Auswirkungen das Wachstum mit sich bringt sowie welches Wachstum aus der Sicht des Teams für den Raum ELBA sinnvoll wäre und warum.

Langfristige Perspektive 2050
Die langfristige Perspektive 2050 dient insbesondere zur Beurteilung der «Robustheit» der angebotenen Verkehrskapazität 2030, d.h.: Würden die angebotenen Verkehrskapazitäten im Jahr 2030 noch ein weiteres Wachstum zulassen (und wenn ja, wie viel) oder ergäben sich Sprungkosten bei den Verkehrsinfrastrukturen?

Die vorgeschlagene Verteilung der zusätzlichen Einwohner ist auch nach Verkehrszonen aufzuteilen.

Arbeitsplätze

Betreffend Arbeitsplätze wird mit folgenden zwei Szenarien gerechnet:

Szenarien	Arbeitsplatzentwicklung	
	2030	2050
Szenario mittel	+ 15'000 Arbeitsplätze	+ 20'000 Arbeitsplätze
Szenario hoch	+ 25'000 Arbeitsplätze	+ 35'000 Arbeitsplätze

Tab. 2: Arbeitsplatzentwicklung bis 2030 und 2050: Szenarien[1]

[1] Bevölkerungsszenarien: Die Szenarien 2030 wurden gestützt auf die Bevölkerungsprognosen der Kantone BL, BS und SO sowie des SCOT definiert. Szenarien 2050: Eigene Schätzung. Arbeitsplatzszenarien: Eigene Schätzung.

Die Verteilung und Anordnung der zusätzlichen Arbeitsplätze sowie die Rollenverteilung und die Typisierung der (neuen) Arbeitsplatzgebiete ist aufzuzeigen.

Die vorgeschlagene Verteilung der zusätzlichen Arbeitsplätze ist auch nach Verkehrszonen aufzuteilen.

Standorte für publikumsintensive Einrichtungen

Im Bereich Siedlung ist zudem zu beurteilen, ob und wo im Raum ELBA geeignete Standorte für grössere publikumsintensive Einrichtungen vorhanden sind (über 4'000 Fahrten pro Tag).

2.4 Verkehr

Auf der Grundlage der Siedlungsszenarien (Bevölkerung / Arbeitsplätze) sind für den Zeithorizont 2030 plausible Verkehrsszenarien zu entwickeln, welche folgendes aufzeigen:

- wie der Verkehr (Pendler, Freizeit u.a.) bewältigt werden kann
- welche zusätzlichen Infrastrukturen bzw. Angebote/Kapazitäten benötigt werden
- wie die Siedlungsverträglichkeit stark belasteter Verkehrsabschnitte verbessert werden kann.

Mit einer optimalen Abstimmung von Siedlung und Verkehr sollen die Umweltbelastung und der Ressourcenverbrauch minimiert werden.

Auf der Grundlage der Siedlungsszenarien und in Abstimmung mit den anderen Verkehrsträgern sind folgende Strategien zu erarbeiten:

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Eine Strategie für den motorisierten Individualverkehr ist zu entwickeln.

Es ist aufzuzeigen
- in welchen Teilräumen der MIV welche Rolle spielt
- welche Massnahmen in den verschiedenen Teilräumen zu ergreifen sind (neue Netzelemente, Betriebs- und Gestaltungskonzepte, Kapazitätserweiterungen/-reduktionen, Verkehrsmanagement, nachfrageorientierte Massnahmen u.a.)

Falls im Bereich MIV eine Lösung mit einer Südumfahrung Basel nicht als Bestvariante gewählt wird, ist der Verzicht auf die Südumfahrung sorgfältig und transparent zu begründen.

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Eine Strategie für den öffentlichen Verkehr ist zu entwickeln.

Es ist aufzuzeigen
- welche Rolle die S-Bahn, das Tram und der Bus in der Erschliessung der Teilregion übernehmen
- welches Angebotskonzept mittel- bis langfristig anzustreben ist (Takt, Gefässe)
- welche Infrastruktur bzw. welches Rollmaterial (Grobbeurteilung) dafür (zusätzlich) notwendig ist.

Fuss- und Veloverkehr

Eine Strategie für den Fuss- und Veloverkehr ist zu entwickeln.

Es ist aufzuzeigen
- wie ein langfristiges Grobkonzept für den Fuss- und Veloverkehr (Alltags- und Freizeitnetz) aussieht.
- welche (Siedlungs-)Gebiete eine Aufwertung des Fuss- und Veloverkehrs bedürfen.

Kombinierte Mobilität

Eine Strategie für die kombinierte Mobilität ist zu entwickeln.

Es ist aufzuzeigen
- wie ein langfristiges Konzept für die kombinierte Mobilität (wichtigste P+R-Standorte und Umsteigeknoten) aussieht.

2.5 Landschaft

Im Bereich Landschaft ist
- ein langfristiges regionales Grobkonzept mit den verschiedenen Landschaftsfunktionen (Landwirtschaft, Erholung / Sport, Ökologie, Landschaftsschutz usw.) aufzuzeigen.

2.6 Beurteilung des Lösungsvorschlages

Die Auswirkungen der entwickelten Strategien auf

- Siedlung (Siedlungsverträglichkeit u.a.)
- Verkehr (ÖV-Nachfrage, MIV-Belastung u.a.)
- Landschaft (Trennwirkung, Siedlungsflächenwachstum u.a.)
- Umwelt, d.h. Lärm, Luft und Ressourcen (u.a. Boden)

sind von den Teams grob aufzuzeigen.

Die Kosten der vorgeschlagenen Lösung sind abzuschätzen.

2.7 Empfehlungen für die Testplanungsphase

2.7.1 Generelle Empfehlungen

- Die vorgeschlagenen Stossrichtungen aus der Studienauftragsphase («Kombi» bei Portoferraio, «Tangente» bei Rapp Trans und «Bestand» bei Metron) sind zu konkretisieren, weiterzuentwickeln und in ihren Unterschiedlichkeiten zu schärfen.

- Unabhängig von der Stossrichtung ist ein Gesamtverkehrskonzept (MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr, Kombinierte Mobilität) zu erarbeiten.

- Es ist aufzuzeigen, wie die empfohlenen Strategien in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft umgesetzt werden können. Konkrete Handlungsempfehlungen in Bezug auf die nächsten Umsetzungsschritte sind abzugeben.

- Die Auswirkungen der vorgeschlagenen Stossrichtung auf Siedlung, Verkehr, Landschaft und Umwelt sind (grob) aufzuzeigen (s. auch Kap. 2.6).

- Schlüsselmassnahmen sind in Bezug auf ihre (grobe) Machbarkeit, ihre Kosten und ihre Wirkung kritisch zu hinterfragen.

- Die funktionalen Einwirkungen aus dem Betrachtungsperimeter (u.a. Pendlerbeziehungen) sind stärker zu berücksichtigen.

- Die Grundlagen des französischen Teilgebiets sind verstärkt einzubeziehen. Zudem sind für dieses Teilgebiet generell konkretere Aussagen, insbesondere auch für den öffentlichen Verkehr zu machen.

- Eine Beurteilung der Innenentwicklungspotenziale ist vorzunehmen und die Umsetzungschancen (grob) abzuschätzen.

- Der Freizeitverkehr ist besser zu berücksichtigen.

- Die Kreuzungspunkte zwischen öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr sind näher zu untersuchen.

2.7.2 Spezifische Empfehlungen an die drei Teams

Portoferraio

- Eine Priorisierung der vorgeschlagenen Infrastrukturmassnahmen ist vorzunehmen.

- Die Verhältnissmässigkeit einer Tieflegung der Tramlinie 10 ist zu überprüfen bzw. mit der Alternative Tramtunnel Bruderholz zu vergleichen.

- Es ist zu überprüfen, ob das Konzept tatsächlich ohne Ausbau von ÖV-Tangenten zwischen dem Birseck und dem Leimental funktioniert.

- Im Raum Allschwil und Binningen sind im Bereich des motorisierten Individualverkehrs die Aussagen bezüglich Funktion und Verträglichkeit mit der Siedlung zu konkretisieren (u.a. Etappierung).

- Es ist aufzuzeigen, welche Auswirkungen die Realisierung bzw. keine Realisierung der Gundeldingen Umfahrung auf den Lösungsansatz hat.

Rapp Trans

- Die Schnittstellen zwischen Landschaft und Siedlung sind zu überprüfen und zu konkretisieren.

- Die Aussagen zu den urbanen und suburbanen Freiräumen sind zu konkretisieren.

- Es ist klar aufzuzeigen wo Verdichtungen (Wohnen / Arbeiten / Mischnutzungen) stattfinden sollen.

- Für die weiteren Arbeiten ist ein(e) RaumplanerIn beizuziehen.

- Es ist aufzuzeigen, welche Auswirkungen einen Verzicht der Gundeldingen Umfahrung auf die Idee der Strassentangente hat.

- Die Ansätze im Bereich ÖV sind zwischen den Zeithorizonten 2030 und 2050 aufwärtskompatibel vorzuschlagen. Es dürfen keine grossen Investitionen in einem späteren Zeithorizont verloren gehen.

Metron

- Die zukünftige Siedlungsentwicklung im Bereich Wohnen und Arbeiten ist besser zu differenzieren und zu konkretisieren.

- Die Interaktion motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr ist zu vertiefen.

- Die Idee einer Kombination von tangentialen und radialen ÖV-Linien ist zu konkretisieren (z.B. Basel – Therwil / Therwil – Arlesheim).

- Betreffend Strassenraum sind für 3 – 4 Schlüsselbereiche Querschnitte aufzuzeichnen.

- Es ist aufzuzeigen, welche Auswirkungen die Realisierung bzw. keine Realisierung der Gundeldingen Umfahrung auf den Lösungsansatz hat.

- Die Vernetzungen und die Schwerpunkte für Landschaft und Erholung sind zu vertiefen und zu konkretisieren.

- Die Lösungsansätze in allen Bereichen sind deutlich zu konkretisieren. Zudem ist die Machbarkeit (grob) nachzuweisen.

- Generell sind spezifischere Aussagen zum Raum ELBA sowie konkretere Darstellungen zu machen.

2.8 Zusatzauftrag

Das Team Rapp Trans erhält für die Testplanungsphase folgenden Zusatzauftrag:

- *Die optimale Linienführung der Strassentangente ist im ganzen Bereich zwischen der Umfahrung Gundeldingen (Voraussetzung) und dem Perimeter der ursprünglichen Südumfahrung zu suchen und in ein Strassennetz inkl. flankierenden Massnahmen zu integrieren.*
- *Die Funktion der neuen Strassentangente ist zu definieren.*
- *Im zu untersuchenden Variantenspektrum muss das Trassee der ursprünglichen Südumfahrung zwingend enthalten sein. Falls dieses Trassee aufgrund der vorzunehmenden Bewertung nicht als Bestvariante definiert wird, ist die Südumfahrung einem Vergleich mit der Bestvariante zu unterziehen.*
- *Die Auswirkungen der vorgeschlagenen Strassentangente auf die Siedlung und die Landschaft sind aufzuzeigen.*
- *Die Bestvariante muss aufwärtskompatibel sein. Die Verknüpfung mit der Stadt Basel und dem französischen Netz sind aufzuzeigen.*

Dafür werden auch zusätzliche Mittel für die Modelldurchläufe zur Verfügung gestellt.

3. Allgemeine Bestimmungen

3.1 Auftraggeber / Veranstalter

Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft, Tiefbauamt

Ansprechpersonen

Alain Aschwanden: *Gesamtprojektleiter*	Tiefbauamt, Geschaftsbereich Verkehr, Leiter Fachbereich Strategische Planung
Martin Huber: *Gesamtprojektleiter Stv.*	Amt für Raumplanung, Leiter Abteilung Kantonsplanung

3.2 Art des Verfahrens

Das Verfahren wird als Testplanung, in Anlehnung an die Ordnung SIA 143 (2009), durchgeführt.

3.3 Organisation des Verfahrens

Die Vorbereitung, die Organisation und die Begleitung des Studienauftrags/Testplanung erfolgen durch:

ecoptima AG

Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern, Telefon 031 310 50 80

Ansprechpersonen

Marco Rupp:	rupp@ecoptima.ch
Francesca Foletti:	foletti@ecoptima.ch

3.4 Fachliche Begleitung

Im Rahmen des Testplanungsverfahrens werden die Fragen der Teams laufend von ecoptima gesammelt und in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen geklärt. Die Antworten werden allen Teams zur Verfügung gestellt.

Fragen können auch an der Zwischenpräsentation gestellt werden. Die Antworten werden entweder im Rahmen der Zwischenpräsentation gegeben oder allenfalls im Nachgang allen drei Teams zur Verfügung gestellt.

3.5 Beurteilungsgremium und -kriterien

3.5.1 Beurteilungsgremium

Das Beurteilungsgremiums setzt sich aus folgenden Personen zusammen:

Kantonsvertreter
- Alain Aschwanden, Leiter Fachbereich strategische Planung, Tiefbauamt, Kanton Basel-Landschaft
- Martin Huber, Leiter Abteilung Kantonsplanung, Amt für Raumplanung, Kanton Basel-Landschaft
- Martin Schaffer, Projektleiter Fachbereich strategische Planung, Tiefbauamt, Kanton Basel-Landschaft
- Simon Kettner, Leiter Mobilitätsstrategie, Mobilität, Kanton Basel-Stadt
- Rudolf Bieri, Leiter Abteilung Nutzungsplanung, Amt für Raumplanung, Kanton Solothurn
- Oliver Jacobi, Kantonsingenieur, Tiefbauamt, Kanton Basel-Landschaft
- Jörg Jermann, Abteilung Öffentlicher Verkehr, Amt für Raumplanung, Kanton Basel-Landschaft
- Martin Sandtner, Leiter Planung, Städtebau & Architektur, Kanton Basel-Stadt
- Stefan Gantenbein, Kantonsingenieur Stv., Amt für Verkehr und Tiefbau, Kanton Solothurn
- Patrick Feldner, Directeur des Routes et des Transports du Département du Haut-Rhin, Frankreich
- Patrick Hechinger, Leiter Bereich Raumplanung, ComCom 3F
- Frédéric Duvinage, Geschäftsführer des Trinationalen Eurodistricts Basel (TEB), Frankreich

Externe Fachexperten
- Verkehr: Mario Keller, Dipl. Bauing. ETH/SVI, M.Sc. (M.I.T.)
- Landschaft: Martin Schwarze, Dipl. Ing. TUB Landschaftsplaner, Raumplaner ETH, Ökologe SVU
- Kommunikation: Walter Schenkel, Dr. phil. I, Politologe

Begleitung
Marco Rupp, ecoptima ag

3.5.2 Bewertung der Lösungsansätze

Die Bewertung der von den drei Teams erarbeiteten Lösungsansätze erfolgt anhand eines Zielsystem und entsprechenden Bewertungskriterien.

Das Ziel- und Bewertungssystem orientiert sich am Bewertungsraster der Agglomerationsprogramme[1]:

- WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessern
- WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern
- WK3: Verkehrssicherheit erhöhen
- WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern[2]

Diese vier Kriterien bilden die Grundlage für eine Vergleichswertanalyse. Weitere Bewertungskriterien bilden die Kostenwirksamkeit, Risiko / Machbarkeit / Etappierbarkeit und Dringlichkeit (s. auch detaillierte Liste im Anhang 3). Die Gesamtbeurteilung führt zu zwei empfohlenen Lösungsansätzen.

3.6 Ablauf des Verfahrens

3.6.1 Präsentationen

Zwischenpräsentation: Vertiefung Zukunftsbild
An der Zwischenpräsentation der 2. Stufe stellen die drei ausgewählten Teams die Konkretisierung ihres Zukunftsbildes vor. Das Beurteilungsgremium diskutiert zusammen mit den Teams die Bearbeitungsschwerpunkte im Hinblick auf die Schlusspräsentation. Die Präsentationen erfolgen teamweise nacheinander. Die einzelnen Teams nehmen an den Präsentationen und nachfolgenden Diskussionen der anderen Teams teil. Die Zwischenpräsentation findet im Rahmen der Kupplung Nr. 3 mit dem Begleitgremium ELBA statt.

Schlusspräsentation: Gesamtkonzept
An der Schlusspräsentation stellen die Teams ihr Gesamtkonzept vor. Die Präsentationen erfolgen teamweise nacheinander. Die einzelnen Teams nehmen an den Präsentationen und nachfolgenden Diskussionen der anderen Teams teil. Die Schlusspräsentation findet im Rahmen der Kupplung Nr. 4 mit dem Begleitgremium ELBA statt.

3.6.2 Kupplungen

Im Rahmen des Gesamtverfahrens werden sogenannte Kupplungen mit dem Forum und dem Begleitgremium ELBA durchgeführt. Diese Veranstaltungen dienen dazu, diese zwei Gremien einzubeziehen und die Koordination zu gewährleisten. Die Kupplungen dienen auch der Meinungsbildung. Diese finden voraussichtlich wie folgt statt:

[1] ARE, Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation, 14. Dezember 2010
[2] Datengrundlagen zur Bewertung der 4 WK bilden u.a. die Angaben der Teams zu Kap. 2.6.

Testplanung		
Kupplung 3: Begleitgremium (im Rahmen der Zwischenpräsentation)	Teilnahme zwingend	Präsentation der Zwischenresultate, Aufnahme der Anregungen des Begleitgremiums
Kupplung 4: Begleitgremium (im Rahmen der Schlusspräsentation)	Teilnahme zwingend	Präsentation des Gesamtkonzeptes
Schlussbericht Studienauftrag / Testplanung ELBA		
Kupplung 5 (optional): Begleitgremium	noch offen	noch offen
Forum 3 (Präsentation Schlussbericht)	Teilnahme mind. 1 Teammitglieds erforderlich	noch offen

Die Teilnahme der Schlüsselpersonen der Teams an den Kupplungen Nr. 3 und 4 ist zwingend. Beim Forum 3 ist die Teilnahme mindestens eines Teammitglieds erforderlich.

Die Ergebnisse aus diesen Veranstaltungen werden in Kurzberichten festgehalten. Die Rückmeldungen aus den Kupplungen werden in den Prozess integriert.

3.6.3 Schlussbericht

Die in der 2. Stufe von den Teams erarbeiteten Gesamtkonzepte werden in einem Schlussbericht dargestellt und bewertet. Dem Landrat werden mindestens zwei Varianten vorgelegt. Diese müssen nicht zwingend die Südumfahrung Basel[1] mitberücksichtigen, sofern die Begründung plausibel ist. Die Mitwirkung am Schlussbericht ist nicht Bestandteil der Aufgabe der Teams.

3.7 Entschädigung

Jedes ausgewählte Team erhält für die vollständige und termingerechte Abgabe einer dem Programm entsprechenden Arbeit für die Testplanungsphase eine pauschale Entschädigung von Fr. 67'000.– (inkl. MWST und Nebenkosten) (s. Vertrag).

Die Teilnahme am Forum 3 wird separat entschädigt.

Zusatzaufträge werden separat entschädigt. Die Entschädigung wird bilateral zwischen den Teams und dem Auftraggeber festgelegt.

[1] Die Südumfahrung muss im Rahmen der Testplanungsphase im Variantenfächer enthalten sein.

3.8 Veröffentlichung der Resultate

Die Öffentlichkeitsarbeit ist Sache des Auftraggebers. Die Teilnehmer verpflichten sich, über das laufende Verfahren Stillschweigen zu bewahren. Sämtliche Inhalte (Auftragsunterlagen, Ergebnisse usw.) sind bis zur Publikation durch den Auftraggeber vertraulich zu halten. Dem Auftragnehmer ist die Veröffentlichung auch nach der Erstpublikation nur mit schriftlicher Zustimmung des Auftraggebers gestattet.

Die Öffentlichkeit wird während des Verfahrens (u.a. Foren) sowie über das Ergebnis der Testplanungsphase in geeigneter Form informiert.

3.9 Weitere Verfahrensbestimmungen

3.9.1 Weiterbearbeitung

Nach Abschluss des Testplanungsverfahrens ist der Auftrag abgeschlossen. Es wird kein Folgeauftrag in Aussicht gestellt.

Wenn im Anschluss an die Testplanung Vertiefungsarbeiten durchgeführt werden, führt die Teilnahme an diesem Testplanungsverfahren nicht zu einem Ausschluss wegen Vorbefassung.

3.9.2 Urheberrechte

Das Urheberrecht verbleibt bei den Teilnehmern der Testplanung. Der Auftraggeber ist jedoch berechtigt, sämtliche Arbeitsdokumente und Ergebnisse, wie Konzepte, Skizzen, Pläne usw., selbst oder unter Beizug Dritter nach Abschluss des Verfahrens weiter zu verwenden. Hierzu gehören insbesondere die Veröffentlichung, Vervielfältigung und (Weiter-)Bearbeitung sowie deren ganze oder teilweise bauliche Umsetzung. Die Abgeltung für die Übertragung dieser Rechte ist in der Entschädigung gemäss Ziffer 3.7 enthalten (massgeblich sind die Bestimmungen im Vertrag).

4. Abzugebende Unterlagen

4.1 Präsentationen

Zwischenpräsentation
Die Vorstellung der Ergebnisse erfolgt anhand einer Beamerpräsentation. Folgende Unterlagen sind an die Zwischenpräsentation mitzubringen:

- Übersichtsplan zum Zukunfsbild (Synthesekarte) (Massstab 1:50'000) und falls erwünscht Zooms im Massstab 1:25'000 (20 Exemplare)
- Übersichtsplan oder Skizze zu den wichtigsten Massnahmen (Siedlung / Verkehr / Landschaft) (20 Exemplare)
- Handouts (z.B. Powerpoint-Präsentation) (70 Exemplare)
- Poster (3 A0) mit den zentralen Aussagen und Darstellungen

Schlusspräsentation
Die Vorstellung der Ergebnisse erfolgt anhand einer Beamerpräsentation. Folgende Unterlagen sind an die Schlusspräsentation mitzubringen:

- Übersichtsplan zum Zukunfsbild (Synthesekarte) (Massstab 1:50'000) und falls erwünscht Zooms im Massstab 1:25'000 (je 20 Exemplare)
- Übersichtspläne zum Gesamtkonzept und zu den Massnahmen Siedlung / Verkehr / Landschaft (Massstab 1:50'000) und falls erwünscht Zooms im Massstab 1:25'000 (je 20 Exemplare)
- Handouts (z.B. Powerpoint-Präsentation) (je 70 Exemplare)
- Poster (4 A0) mit den zentralen Aussagen (Lagebeurteilung, Herausforderungen, Szenarien, Zukunftsbild, Zielen/Strategien, Gesamtkonzept, Massnahmen, Umsetzung/Terminplan) und Darstellungen (Skizzen/Pläne, insb. Gesamtkonzept)

Die Übersichtspläne sowie die Handouts sind bis spätestens ***Donnerstag, 12. April 2012, 12.00 Uhr*** *an folgende E-Mail-Adresse mit dem Vermerk «ELBA» zu schicken: tiefbauamt@bl.ch.*

Zur Dokumentation der Entwicklung der Teambeiträge sind die wesentlichen Inhalte der Präsentationen sowie die Präsentationen als pdf-Datei und als Originaldatei ecoptima abzugeben.

4.2 Schlussabgabe

Folgende Unterlagen sind abzugeben:

- Poster (4 A0) mit den zentralen Aussagen (Lagebeurteilung, Herausforderungen, Szenarien, Zukunftsbild, Zielen/Strategien, Gesamtkonzept, Massnahmen, Umsetzung/Terminplan) und Darstellungen (Skizzen/Pläne, insb. Gesamtkonzept)

- Handlungsempfehlungen und zeitliche Verhältnisse als Schema

- Erläuterungsbericht (Bericht A4, 20–30 Seiten) mit Visualisierungen (Skizzen / Pläne): Dieser enthält Überlegungen zu folgenden Themen: Lagebeurteilung, Herausforderungen, Szenarien, Zukunftsbild, Zielen/Strategien, Gesamtkonzept, Massnahmen, Umsetzung und Kosten. Im Bericht ist auch die Erklärung zum Weg zwischen den verschiedenen Zuständen (Ist / 2030 / 2050) sowie die wichtigen Entwicklungen im räumlichen und sachlichen Umfeld, welche für die Planung relevant sind, aufzuzeigen.

- Excel-Tabelle mit den zusätzlichen Einwohnern und Arbeitsplätzen 2030 / 2050 aufgeteilt nach Verkehrszonen (s. auch Kap. 2.3).

Diese Dokumente sind in Papierform (20 Exemplare Erläuterungsbericht, Schema und Excel-Tabelle, 1 Exemplar Poster) sowie als pdf-Datei und als Originaldatei auf einer gekennzeichneten CD (ELBA) abzugeben. Sämtliche Unterlagen sind mit dem Namen des Verfassers sowie mit dem Vermerk «Testplanung ELBA» zu versehen. Die Dokumente sind abzugeben an:

Tiefbauamt BL, Geschäftsbereich Verkehr
Rheinstrasse 29, Postfach
CH-4410 Liestal

5. Termine

Wann	Was	Wer
	Testplanung	
16. Januar 2012, Nachmittag	Zwischenpräsentation: Vertiefung Zukunftsbild *(im Rahmen der Kupplung 3)*	Begleitgremium, Beurteilungsgremium, 3 Teams, ecoptima
17. Januar 2012, Vormittag	Zwischenpräsentation: Vertiefung Zukunftsbild Besprechung Teams – Beurteilungsgremium	Beurteilungsgremium, 3 Teams, ecoptima
16. April 2012, Nachmittag	Schlusspräsentation: Gesamtkonzept *(im Rahmen der Kupplung 4)*	Begleitgremium, Beurteilungsgremium, 3 Teams, ecoptima
17. April 2012, Vormittag	Schlusspräsentation: Gesamtkonzept Besprechung Teams – Beurteilungsgremium	Beurteilungsgremium, 3 Teams, ecoptima
23. Mai 2012	Schlussabgabe Testplanungsunterlagen	3 Teams
	Schlussbericht Studienauftrag / Testplanung ELBA	
18. Juni 2012	*Kupplung 5 (optional): noch offen*	*Begleitgremium, Beurteilungsgremium, Teams (Teilnahme noch offen), ecoptima*
22. September 2012 (oder Abendveranstaltung im September 2012)	*Schlussbericht Beurteilungsgremium mit Empfehlungen (im Rahmen des Forums 3)*	*Beurteilungsgremium, ecoptima, Teams (Teilnahme mind. 1 Teammitglieds erforderlich), Forum*

6. Grundlagen

Zusätzlich zu den Unterlagen, welche im Rahmen des Studienauftrags (1. Stufe) abgegeben wurden, werden für die Testplanungsphase folgende aktualisierte bzw. neue Grundlagen den drei Teams zur Verfügung gestellt.

			Bemerkungen
1.	**Studienauftragsphase – Unterlagen der Veranstaltungen**		
1.1	Ergebnisbericht des Forums 1 vom 21. Mai 2011	pdf	
1.2	Ergebnisbericht des Forums 2 vom 29. Oktober 2011	pdf	
1.3	Protokoll der Kupplung 2 vom 21. September 2011	pdf	
1.4	Protokoll der Kupplung 3 vom 16. Januar 2012	pdf	Wird im Januar 2012 vorliegen
1.5	Protokoll der Kupplung 4 vom 16. April 2012	pdf	Wird im April 2012 vorliegen
1.6	Ergebnisse des Studienauftrags ELBA (Kurzberichte, Poster und Schlusspräsentationen der 6 Teams)	pdf	
2.	**Agglomerationsprogramm Basel**		
2.1	Zukunftsbild 2030 für die Agglomeration Basel, 31. Oktober 2011	pdf	
2.2	Synthese Schwachstellenanalyse – Teil Verkehr sowie Teil Siedlung und Landschaft	pdf	Wird im Februar 2012 vorliegen
2.3	Auszug Bericht	pdf	Wird im Februar 2012 vorliegen
3.	**Weitere Studien**		
3.1	MARDA – Entwurf Folgebericht	pdf	Wird Ende November 2011 vorliegen
3.2	Interreg-Projekt «Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität (P&R/B&R) im TEB»	pdf	Wird Ende November 2011 vorliegen
4.	**Weitere Grundlagen**		
4.1	Verkehrszonen des GVM Basel	xls	Wird Ende November 2011 vorliegen

7. Genehmigung

Das vorliegende Programm ist durch den Auftraggeber sowie durch das Beurteilungsgremium genehmigt worden:

Für den Auftraggeber

Liestal, 2. November 2011

.....

Alain Aschwanden (GPL), Leiter Fachbereich Strategische Planung, Geschäftsbereich Verkehr, Tiefbauamt, Kanton Basel-Landschaft

.....

Martin Huber (GPL Stv.), Leiter Abteilung Kantonsplanung, Amt für Raumplanung, Kanton Basel-Landschaft

Für das Beurteilungsgremium

Liestal, 2. November 2011

Alain Aschwanden .....

Martin Huber .....

Marco Rupp .....

Martin Schaffer .....

Simon Kettner .....

Rudolf Bieri .....

Oliver Jacobi .....

Jörg Jermann .....

Martin Sandtner .....

Stefan Gantenbein .....

Patrick Feldner .....

Patrick Hechinger .....

Frédéric Duvinage .....

Mario Keller .....

Martin Schwarze .....

Walter Schenkel .....

Teilnehmer

Die unterzeichnenden Teilnehmer bestätigen, das Programm gelesen zu haben und erklären damit das Programm für sich als verbindlich.

INGE Portoferraio: Van de Wetering / mrs partner AG / ASP Landschaftsarchitekten AG

Ort und Datum: .....

Der/die Teilnehmer: .....

.....

Unterschrift(en): .....

Metron Verkehrsplanung AG

Ort und Datum: .....

Der/die Teilnehmer: .....

.....

Unterschrift(en): .....

Rapp Trans AG

Ort und Datum: .....

Der/die Teilnehmer: .....

.....

Unterschrift(en): .....

Anhang

Anhang 1: Auftrag aus dem Kantonalen Richtplan BL

Der Auftrag des Landrats zu Handen der Regierung für die Planung ELBA wurde mit der folgenden Planungsanweisung im kantonalen Richtplan vom 26. März 2010 erteilt (Objektblatt V. 2.1 Planungsanweisung b):

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

- *Problemanalyse: Die Verkehrsprobleme mit räumlichem Fokus Birseck-Leimental - Allschwil - Grenzraum zu Frankreich und Basel-Stadt werden analysiert und eine gemeinsame Sichtweise Kanton-Gemeinden angestrebt („Harmonisierung der Problemwahrnehmung")*

- *Randbedingungen für Lösungsentwicklung (Masterplan Verkehr): Erarbeitung von Varianten im Konkurrenzverfahren. Die Variante Südumfahrung muss Bestandteil des Variantenfächers sein. Die Verkehrsarten MIV und ÖV stehen im Vordergrund und der LV ist sinnvoll miteinzubeziehen, wobei Alternativen mit allen Verkehrsträgern zu untersuchen und aufzuzeigen sind.*

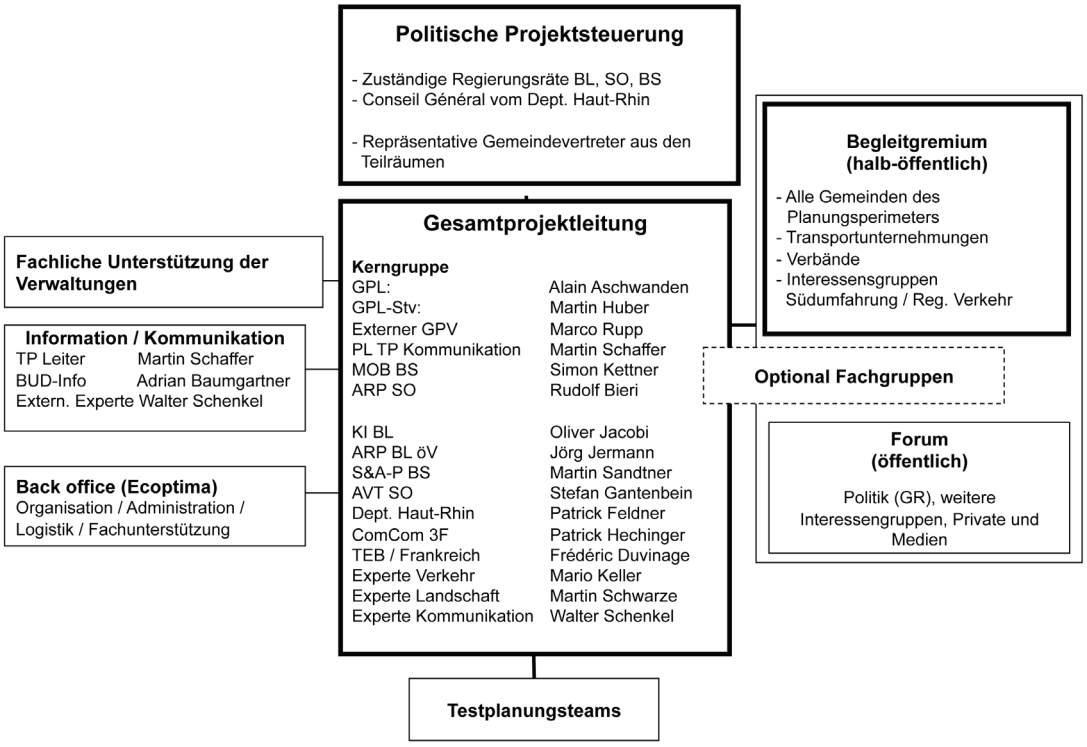
- *Ergebnisse: Es sind mindestens zwei auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte Varianten der Problemlösung darzulegen und zum Beschluss vorzulegen. Den Varianten liegt weiter eine Zweckmässigkeitsbeurteilung sowie eine erste technische Machbarkeitsstudie zugrunde.*

- *Richtplananpassung: Die Landratsvorlage zeigt auf, wie die Varianten in den Richtplan integriert werden können.*

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

Der Regierungsrat wird beauftragt, das Trassee der Südumfahrungsroute nötigenfalls mit einer Planungszone nach Raumplanungs- und Baugesetz § 53 RBG zu sichern.

Anhang 2: Projektorganisation ELBA



Anhang 3: Ziel- und Bewertungssystem

Indikator		Beschreibung, Subkriterien
WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern		
11	Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems	
12	Verbesserung des Strassennetzes	
13	Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs	
14	Verbesserung der Erreichbarkeit	
15	Verbesserung der Intermodalität	
16	Nachfrageorientierte Massnahmen	
17	Verbesserung des Freizeitverkehrs	
WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
21	Erreichbarkeit, Regionalentwicklung	– Konzentration der Bevölkerung und Arbeitsplätze an gezielten Standorten – Verringerung der Zersiedelung
22	Städtebauliche Impulse	– Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume
WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen		
31	Erhöhung der Verkehrssicherheit	– Objektive Sicherheit – Subjektive Sicherheit
WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch		
41	Lärmbelastung	
42	Luftbelastung	
43	Verminderung der Flächenbeanspruchung	
44	Natur- und Landschaftsschutz / Ortsbildschutz	
45	Gewässerschutz / Grundwasser	
WKK Investitions- und Betriebskosten minimieren		
51	Investitionskosten	
52	Betriebs- und Unterhaltskosten	
ZK Risiko / Machbarkeit / Etappierbarkeit / Dringlichkeit		
61	Risiken	Politik, Verfahren
62	Komplikationen Bauphase	
63	Etappierbarkeit / Abhängigkeiten	
64	Dringlichkeit	Kapazitätsreserven