

AGGLO BASEL



Agglomerationsprogramm Basel

3. Generation

Teil 4 – Kartenband

24. Oktober 2016



Impressum

Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Teil 4 – Kartenband

Geschäftsstelle Agglo Basel, Liestal 2016

Aarau · Basel · Liestal · Lörrach · Saint-Louis · Solothurn

24. Oktober 2016

Geschäftsstelle Agglo Basel:

Emma-Herwegh-Platz 2a
CH- 4410 Liestal
Tel.: +41 61 926 90 50
Fax: +41 61 921 12 46
info@agglobasel.org
www.agglobasel.org

Gesamtverantwortung:

Dr. Patrick Leypoldt, Geschäftsführer
Jessica Fässler, Stellvertretender Geschäftsführer
Michael Schirmer, Projektleiter Verkehr
Dr. Emanuel Barth, Fachbereich S-Bahn
Tania Cachaco, Sekretariat - Events

Politische Steuerung:

Regierungsrätin Dr. Sabine Pegoraro*

Bau- und Umweltschutzdirektion
Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat Dr. Hans-Peter Wessels

Bau- und Verkehrsdepartement
Kanton Basel-Stadt

Regierungsrat Stephan Attiger

Departement für Bau, Verkehr und Umwelt
Kanton Aargau

Regierungsrat Roland Fürst

Bau- und Justizdepartement
Kanton Solothurn

Landrätin Marion Dammann

Landkreis Lörrach und Vorsitzende Regionalverband
Hochrhein-Bodensee (RVHB)

Vice-Präsident Jean-Marie Zoellé

Communauté d'Agglomération des Trois Frontières
(Président Commission Transports CA3F)

*Präsidentin Agglo Basel

Geschäftsleitung*:

Dr. Martin Kolb**	Kantonsplaner Kanton Basel-Landschaft
Alain Groff**	Leiter Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt
Dr. Martin Sandtner	Kantonsplaner Kanton Basel-Stadt
Urs Roth (ab 01. März 2016)	Stv. Kantonsingenieur Kanton Basel-Landschaft
Dr. Daniel Kolb	Kantonsplaner Kanton Aargau
Bernard Staub	Kantonsplaner Kanton Solothurn
Karl-Heinz Hoffmann	Verbandsdirektor Regionalverband Hochrhein Bodensee (RVHB)
Ulrich Hoehler (ab April 2015)	Erster Landesbeamte, Landkreis Lörrach
Etienne Heinrich	Directeur Général Adjoint des Services CA3F
Guillaume Benoit (ab 10. November 2015)	Chargé de mission aménagement du territoire et coopération transfrontalière (CA3F)

* Ehemalige Mitglieder GL-Agglo: Oliver Jacobi, Leiter Tiefbauamt BL (Mitglied bis 17. Juni 2015), Dr. Jörg Jermann, Leiter Mobilität BL (Mitglied zwischen 17. Juni 2015 und 31. Januar 2016), Walter Holderried, Erster Landesbeamter, Landkreis Lörrach (Mitglied bis 12. September 2014)

** Mitglied Ausschuss Geschäftsleitung Agglo Basel

Fachgruppe Raumplanung:

Susanne Fischer	Leiterin Abteilung Raumentwicklung Kanton Basel-Stadt
Dr. Martin Huber	Leiter Kantonsplanung Kanton Basel-Landschaft
Thomas Frei	Planer Abteilung Raumentwicklung Kanton Aargau
Lionel Leuenberger	Raumplaner ARP Kanton Solothurn
Brigitte Schelble	Raumplanerin ARP Kanton Solothurn
Dr. Oliver Stucki	Kreisplaner ARP Kanton Basel-Landschaft
Jean-Michel Damm	Stev. Verbandsdirektor Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)
Guillaume Benoit	Service de l'Urbanisme, de l'Aménagement du Territoire et des Affaires Transfrontalières, Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F)

Fachgruppe Strasse:

Leo Andlauer	Leitender Baudirektor, Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 4, Referat 43
Alain Aschwanden	Leiter Fachbereich Gesamtverkehrsplanung, Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft
Lydie Deloffre	Adjointe au chef de la Division d'Exploitation de Strasbourg, Ministère de l'écologie, de développement durable et de l'énergie, Direction interdépartemental des Routes Est Division d'exploitation de Strasbourg
Dr. Rudolf Dieterle	Managementunterstützung Nationalstrassen, Tiefbauamt Kanton Basel-Stadt
Kurt Erni	Leiter Grundlagen/Verkehr, Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn
Michael Freitag	Verkehrs- und Infrastrukturplanung, Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)
Rainer Ganz	Leiter Fachbereich Straßen, Landkreis Lörrach, Dezernat III

Etienne Heinrich	Directeur Général Adjoint des Services CA3F
Karl Heinz Hoffmann	Verbandsdirektor Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)
Simon Kettner	Leiter Mobilitätsstrategie, Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt
Jean-Luc Poffet (Gast)	Stellvertreter Abteilung Strassennetze (N), Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Dr. Roger Reinauer	Kantonsingenieur, Tiefbauamt Kanton Basel-Stadt
Urs Roth	Stv. Kantonsingenieur, Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft
Philippe Rust	Directeur des Etudes Prospectives et 'Aménagements, Département du Haut-Rhin Direction des Routes et des Transports
Thomas Schluep	Leiter Projektmanagement Kreis III, Bezirke: Dorneck, Thierstein, Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn
Götz Timcke	Projektleiter, Abteilung Verkehr, Verkehrsplanung, Kanton Aargau

Strategiegruppe trinationale S-Bahn-Basel:

David Asséo	Délégué aux transports, République et Canton du Jura, Service du développement territorial
Dr. Ludwig Dünbier	Abteilungsleiter Öffentlicher Verkehr, Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn
Wolfgang Fleischer	Projektleiter S-Bahn, Amt für Mobilität, Kanton Basel-Stadt
Esther Gervais	Chargée de mission Convention et compte TER, Région Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine - Direction des Transports et de la Mobilité
Georg Graf	Planer Infrastruktur, Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW)
Karl Heinz Hoffmann	Verbandsdirektor Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)
Dr. Eva Juhasz	Delegierte Öffentlicher Verkehr, Generalsekretariat BUD, Kanton Basel-Landschaft
Benno Jurt	Leiter / Delegierter Öffentlicher Verkehr, Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt
Georg Keitel	Ministerialrat, Baden-Württemberg, MVI, Referat 33
Karsten Klapheck	Oberregierungsrat, Baden-Württemberg, MVI, Referat 33
Eric Lorenzo	Responsable de la planification des transports publics, Canton du Jura, Service du développement territorial
Christian Maurer (Gast)	Projektleiter Bahnnetzentwicklung Nordwestschweiz, Bundeamt für Verkehr (BAV)
Andreas Müller	Fachbereichsleiter Verkehr, Landratsamt Lörrach
Adeline Nico	Région Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine - Direction des Transports et de la Mobilité
Hans Ruedi Rihs	Leiter Sektion ÖV / ÖV-Delegierter, Abteilung Verkehr, Kanton Aargau
Hubert Vaxelarie	Responsable du service transport, Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F)

Fachgruppe Velo:

Barbara Auer	Bereichsleiterin Verkehrsinfrastruktur, Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt
Nicola Kugelmeier	Mobilitätsplanung, Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt
Armin Schmauss	Projektleiter Verkehrsinfrastruktur, Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft
Sabine Cantaluppi	Projektleitung GIS-Gesamtverkehrsplanung, Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft
Thomas Schluep	Leiter Projektmanagement Kreis III, Bezirke: Dorneck, Thierstein, Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn
Götz Timcke	Projektleiter, Abteilung Verkehr, Verkehrsplanung, Kanton Aargau
Leonie Wiesiollek	Radverkehrsbeauftragte Landkreis Lörrach
Guillaume Benoit	Service de l'Urbanisme, de l'Aménagement du Territoire et des Affaires Transfrontalières, Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F)

Fachgruppe Tram:

Rainer Franzen	Teamleiter Tramnetz, Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt
Martin Schaffer	Stv. Leiter Gesamtverkehrsplanung, Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft
Julia Harms-Tüshaus	Mobilitätsplanung, Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt
Benno Jurt	Leiter / Delegierter Öffentlicher Verkehr, Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt
Hubert Vaxelarie	Responsable du service transport, Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F)
Axel Moick	Abteilungsleiter, stellv. Amtsleiter in der Abteilung für Verkehr und Tiefbau, Stadt Weil am Rhein

Punktuelle fachliche Unterstützung:

Thomas Graf	Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt
-------------	--------------------------------------

Beteiligte Beratungsbüros:



INFRAS
Forschung und Beratung
Sennweg 2
3012 Bern
Roman Frick
Benjamin Belart
Lutz Ickert
Mirjam Strahm



Arendt Consulting
Hasenrainstrasse 65
CH - 4102 Binningen/Basel
Dr. Michael Arendt



Etage 11 - Werbeagentur
Heinrich-von-Stephan-Str. 5
D 79100 Freiburg im Breisgau
Vajra Niemeyer
Jana Rupp

Druck:



Hofmann Druck
Am Weiher Schloss 8
D 79312 Emmendingen

Inhalt

1. Grundlagen

- 1.1 Perimeter und räumliche Gliederung (Korridore)

2. Analyse: Siedlung und Landschaft

- 2.1 Naturschutzflächen
- 2.2 Bevölkerung
- 2.3 Bevölkerungsdichte
- 2.4 Beschäftigte
- 2.5 Beschäftigtendichte
- 2.6 Siedlungsschwerpunkte und verkehrsintensive Einrichtungen
- 2.7 Bauzonen und Bauzonenreserven nach ÖV-Gütekategorie

3. Analyse: Verkehr

- 3.1 ÖV-Angebotsstruktur
- 3.2 Strassennetz Funktionale Gliederung
- 3.3 Motorisierungsgrad
- 3.4 ÖV-Nachfrage, 2010 DWV
- 3.5 ÖV-Nachfragedifferenz, 2010 bis 2030, DWV
- 3.6 MIV-Nachfrage 2010, DWV
- 3.7 MIV-Nachfragedifferenz, 2010 bis 2030, DWV
- 3.8 Auslastung Strassennetz 2010, Abendspitze
- 3.9 Differenz Auslastung Strassennetz, 2010 bis 2030, Abendspitze
- 3.10 ÖV-Erreichbarkeit von Basel-Zentrum, 2010
- 3.11 MIV-Erreichbarkeit von Basel-Zentrum, 2010
- 3.12 Velohaupttrouten- und -korridornetz
- 3.13 Temo 30 und Begegnungszonen
- 3.14 Kombinierte Mobilität: Park + Ride
- 3.15 Kombinierte Mobilität: Bike + Ride

4. Zukunftsbild

- 4.1 Zukunftsbild 2030

5. Handlungsbedarf

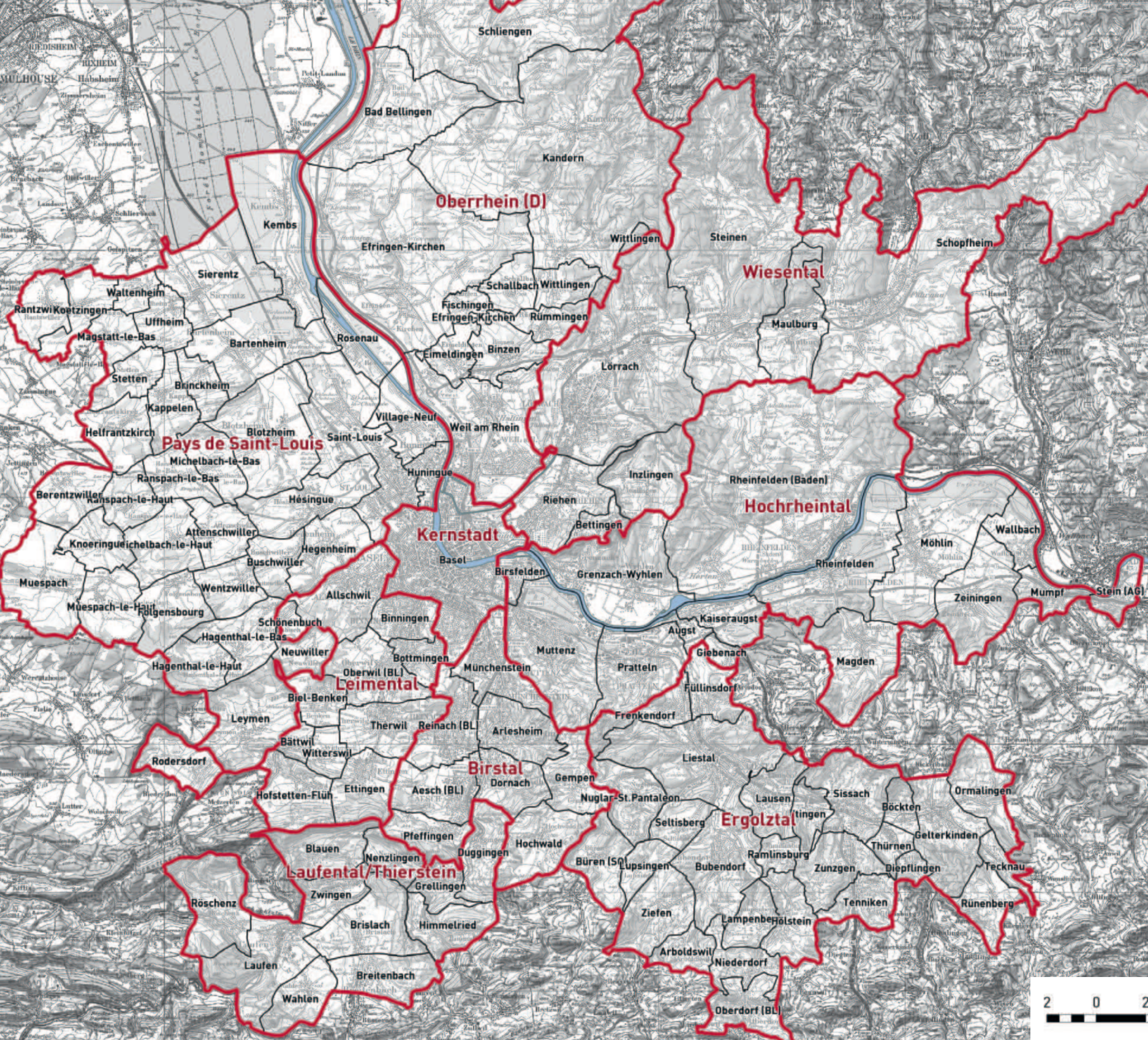
- 5.1 Schwachstellen Siedlung, Landschaft und Umwelt
- 5.2 Schwachstellen ÖV und kombinierte Mobilität
- 5.3 Schwachstellen Strassenverkehr
- 5.4 Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr

6. Teilstrategien

- 6.1 Teilstrategie Landschaft
- 6.2 Teilstrategie Siedlung
- 6.3 Teilstrategie öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität
- 6.4 Teilstrategie motorisierter Individualverkehr
- 6.5 Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr
- 6.6 Teilstrategie Güterverkehr

7. Massnahmen

- 7.1 Übergeordnete Massnahmen, A-Horizont
- 7.2 Übergeordnete Massnahmen, B-Horizont
- 7.3 Übergeordnete Massnahmen, C-Horizont
- 7.4 Agglo Massnahmen A-Horizont
- 7.5 Agglo Massnahmen B-Horizont
- 7.6 Agglo Massnahmen C-Horizont



 Räumliche Gliederung (Korridore)
 Gemeindegrenzen

Datum: 30. September 2016
Maststab: 1:150'000



1.1

Perimeter Agglomerationsprogramm Basel und räumliche Gliederung (Korridore)



2.1

Naturschutzflächen

- Naturschutzflächen Deutschland**
- Besonderes geschütztes Biotop
 - Naturschutzgebiet
 - Waldschutzgebiet
 - Natura 2000 FFH
 - Natura 2000 SPA
- Schweiz**
- Geplantes Naturschutzgebiet
 - Naturschutzgebiet
 - Naturschutzzone
 - Waldreservat mit Vertrag
- Frankreich**
- Espaces naturels sensibles
 - Natura 2000 FFH
 - Natura 2000 SPA

Datengrundlagen
 Hintergrund: swisstopo PK100
 Perimeter: BfS
 Schutzzonen: deutsch-französisch-schweizerische Oberhainkonferenz
 2006: Naturschutzflächen im Mandatsgebiet der D-F-CH-DBK

Datum: 30. September 2016
 Massstab: 1:150'000



2.1

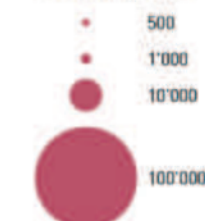
Naturschutzflächen



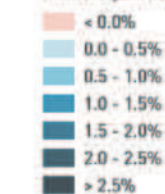
2.2

Bevölkerungsanzahl 2013 und Veränderung von 2000-2013

Bevölkerung 2013



Mittlere jährliche Veränderung 2000-2013



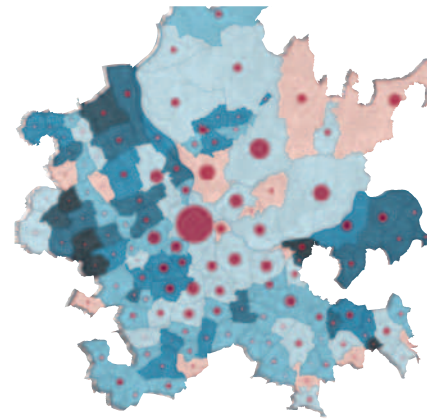
Datengrundlagen:
Hintergrund: swisstopo PK100
Perimeter: BFS
Bevölkerungsdaten: BFS 2013, INSEE 2012, StaLa 2012

Datum: 30. September 2016
Massstab: 1:150'000



2.2

Bevölkerungszahl 2013
und Veränderung von 2000–2013



2.3

Bevölkerungsdichte im Jahr 2013 und ÖV-Güteklassen

Agglomerationsperimeter BFS

ÖV-Güteklassen (nur CH)

- A - sehr gute Erschliessung
- B - gute Erschliessung
- C - mittelmässige Erschliessung
- D - geringe Erschliessung

Bevölkerungsdichte (Einwohner pro ha)

- <20.0
- 20.0 - 40.0
- 40.0 - 60.0
- 60.0 - 80.0
- 80.0 - 100.0
- >100.0

Bemerkungen
Die Hektarrasterdaten sowie die ÖV-Güteklassen sind nur für den Schweizerischen Teil der Agglomeration vorhanden.
Die Bevölkerungsdichten in Deutschland und Frankreich sind deshalb nicht differenziert pro ha dargestellt, sondern beziehen sich auf das gesamte Siedlungsgebiet gemäss Teletlas.

Datengrundlagen
Hintergrund: swisstopo PK100
Perimeter: BFS
ÖV-Güteklassen: INFOPLAN ARE, SBB/ÖV (Fahrplanperiode 2013/2014)
Bevölkerung CH: Bundesamt für Statistik (BFS), CIESSTAT 2013
Bevölkerung D, F: INSEE, Stata 2013
Siedlungsflächen D, F: Copyrights Cartosphere et Teletlas 2011

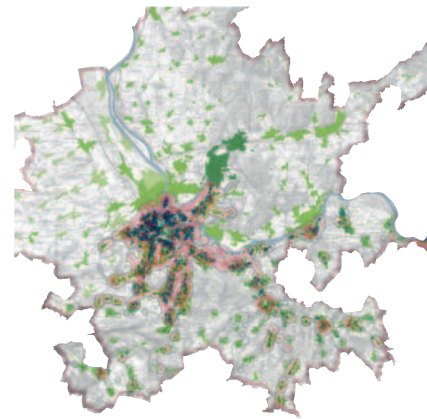
Datum: 30. September 2016
Massstab: 1:150'000

2 0 2 4 6 km



2.3

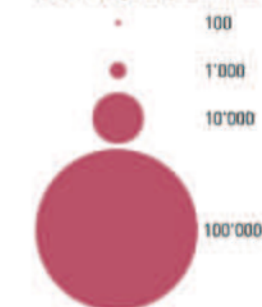
Bevölkerungsdichte im Jahr 2013 und ÖV-Güteklassen



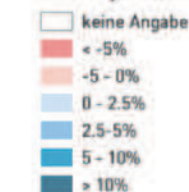
2.4

Beschäftigtenanzahl 2012 und Veränderung von 2008-2012

Beschäftigte 2012 (nur Werte über 100)



Mittlere jährliche Veränderung 2005 bis 2012



Datengrundlagen:
Hintergrund: swisstopo PKT00
Perimeter: BFS
Beschäftigte: BFS 2012, INSEE 2011, Stala 2012

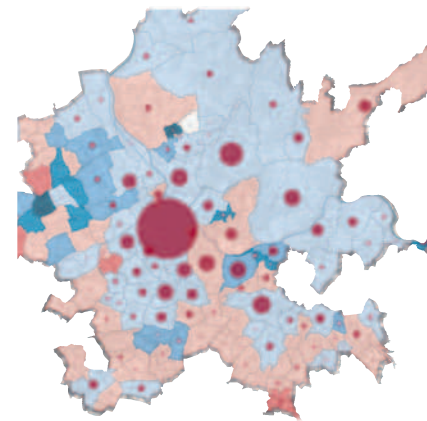
Bemerkungen:
In Schallbach sind aus Datenschutzgründen keine Beschäftigten
vorhanden.

Datum: 30. September 2016
Mastab: 1:150'000



2.4

Beschäftigtenanzahl 2012 und
Veränderung von 2008 – 2012



2.5

Beschäftigtendichte im Jahr 2012 und ÖV-Güteklassen

Agglomerationsperimeter BFS

ÖV-Güteklassen (nur CH)

- A - sehr gute Erschliessung
- B - gute Erschliessung
- C - mittelmässige Erschliessung
- D - geringe Erschliessung

Beschäftigtendichte (Beschäftigte pro ha)

- <5
- 5.0 - 10.0
- 10.0 - 20.0
- 20.0 - 40.0
- 40.0 - 60.0
- 60.0 - 80.0
- > 80

Bemerkung
Die Hektarasterdaten sowie die ÖV-Güteklassen sind nur für den Schweizerischen Teil der Agglomeration vorhanden.
Bei der Beschäftigtendichte sind die Beschäftigten des 2. und 3. Sektors berücksichtigt. Die Beschäftigtendichten in Frankreich und Deutschland sind nicht differenziert pro ha dargestellt sondern beziehen sich auf das gesamte Siedlungsgebiet gemäss Teletlas.

Datengrundlagen
Hintergrund: swisstopo PK100
Perimeter: BFS
ÖV-Güteklassen: INFOPLAN ARE, SBB/NOV IFahrplanperiode 2013/2014
Bevölkerung CH: Bundesamt für Statistik (BFS), GEOSTAT 2013
Bevölkerung D, F: INSEE, Stata 2013
Siedlungsflächen D, F: Copyrights Cartosphere et TeleAtlas 2011

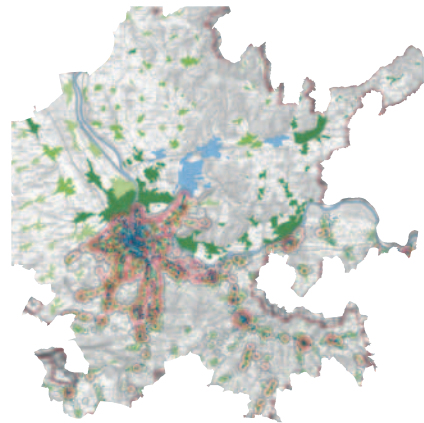
Datum: 30. September 2016
Massestab: 1:150'000

2 0 2 4 6 km



2.5

Beschäftigtendichte im Jahr 2012
und ÖV-Güteklassen



2.6

Siedlungsschwerpunkte und verkehrsintensive Einrichtungen

- Agglomerationsperimeter BFS
- Verkehrsintensive Einrichtungen
 - Bestehend
 - Geplant
 - Vororientierung in Richtplanung
- Siedlungsschwerpunkte
 - Schwerpunktgebiete

Bemerkungen
Die verkehrsintensiven Einrichtungen in Deutschland und Frankreich basieren auf einer qualitativen Auswahl. Diejenigen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft entsprechen den Angaben in den kantonalen Richtplänen. Im Agglomerationsperimeter der Kantone Aargau und Solothurn sind keine verkehrsintensive Anlagen in den Richtplänen festgesetzt.

Datengrundlagen
Hintergrund: swisstopo PK100
Perimeter: BFS
ESP: Geschäftsstelle Agglomeration Basel
Verkehrsintensive Einrichtungen: Kantonaler Richtplan BS, BL

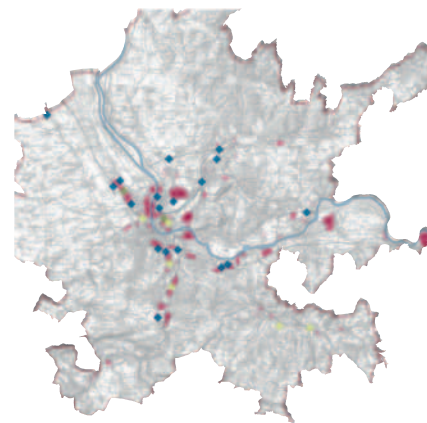
Datum: 30. September 2016
Mastab: 1:150'000

2 0 2 4 6 km



2.6

Siedlungsschwerpunkte und verkehrsintensive Einrichtungen



2.7

Bauzonen und Bauzonenreserven nach ÖV-Güteklassen

- Agglomerationsperimeter BFS
- Bauzonen Schweiz**
 - Wohnzone bebaut
 - Kern- und Mischzone bebaut
 - Wohn-, Kern- und Mischzone unbebaut
 - Übrige Bauzone
- Bauzonen Deutschland**
 - Wohnbaufläche Bestand
 - Gemische Baufläche Bestand
 - Wohnbaufläche, gemische Baufläche Planung
 - Gemeinbedarfsfläche, gewerbliche Baufläche
- Bauzonen Frankreich**
 - Zones urbaines
 - Zones à urbaniser
 - Übrige (Industrie-/Gewerbegebiete)
- ÖV-Güteklasse**
 - A - sehr gute Erschliessung
 - B - gute Erschliessung
 - C - mittelmässige Erschliessung
 - D - geringe Erschliessung

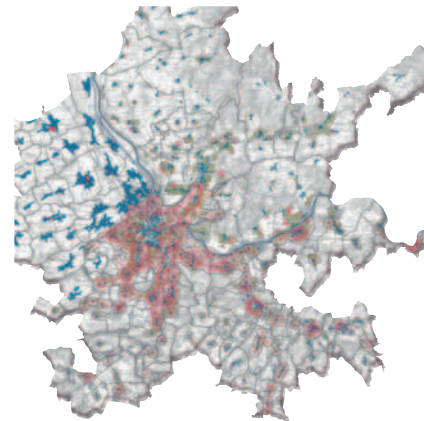
Datengrundlagen:
Hintergrund: swisstopo PK100
Perimeter: BFS
Bauzonen SO: Amt für Raumplanung Solothurn 2014
Bauzonen AG: Daten des Kantons Aargau 2012
Bauzonen BS: Geodaten Kanton Basel-Stadt 2014
Bauzonen LU: Geodaten des Kantons Basel-Landschaft 2012
PLU/F: DDT Haut-Rhin 2014, bearbeitet
FNP/B: Geoportail Raumordnung Baden-Württemberg 2014
ÖV-Güteklassen: INFOPLAN ARE, SBB/VOV Fahrplanperiode 2013/2014
Datum: 30. September 2016
Maststab: 1:150'000

2 0 2 4 6 km



2.7

Bauzonen und Bauzonenreserven nach ÖV-Güteklassen



3.1

ÖV-Angebotsstruktur Fahrplanperiode 2014/2015

Agglomerationsperimeter BFS

Grundtakt je Linie

Bahn

15 Min-Takt

30 Min-Takt

60 Min-Takt

Tram

7,5 Min-Takt

15 Min-Takt

30 Min-Takt (Waldenburgerbahn)

Bus

unter 20 Min

20 bis 30 Min

über 30 Min

Bemerkungen:

Allgemein: Zu den Hauptverkehrszeiten verkehren auf praktisch allen Streckenastern Verdichtungszüge.
Bahn: In der Karte sind nur die Regionalzüge berücksichtigt, zwischen den grösseren Bahnhöfen sind die Taktfrequenzen aufgrund der RE-/IC-Verbindungen höher.
Tram und Bus: Im Kernbereich ergeben sich durch Überlagerungen von Linien auf zahlreichen Abschnitten höhere Taktfrequenzen.

Datengrundlagen:
Hintergrund: swisstopo PK100
Perimeter: BFS
ÖV-Linien: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel 2015

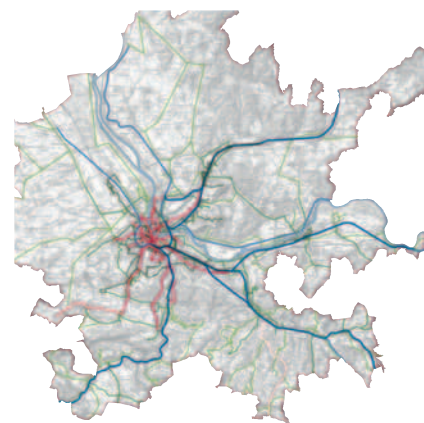
Datum: 30. September 2016
Mastab: 1:150'000

2 0 2 4 6 km



3.1

ÖV-Angebotsstruktur Fahrplanperiode 2014/2015



3.2

Strassennetz Funktionale Gliederung National- und Kantonsstrassen

Strassennetz CH und D, Nationalstrassen F

— HLS
— HVS
— VS

Departementsstrassen F

— Réseau principal
— Réseau complémentaire
— Voies de liaison
— Voies de desserte

Weitere Inhalte:

— Agglomerationsperimeter BFS
— Rhein

Datengrundlagen:
Hintergrund: swisstopo PK100
Perimeter: BFS
Strassennetz: Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt, GIS-Fachstelle
Kanton Basel-Landschaft, AGIS Geportal Kantons Aargau, Amt für Verkehr
und Tiefbau Kanton Solothurn, Direction des Routes et des Transports
(Département du Haut-Rhin)

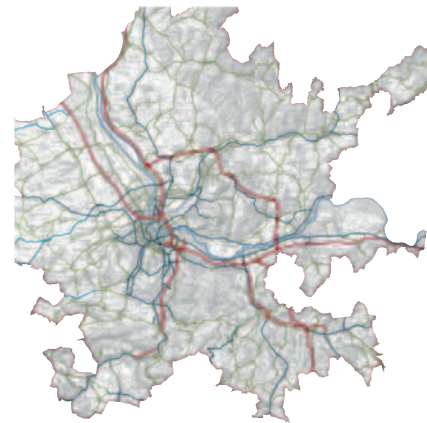
Datum: 30. September 2016
Massestab: 1:150'000

2 0 2 4 6 km



3.2

Strassennetz Funktionale Gliederung



3.3

Kommunaler Motorisierungsgrad

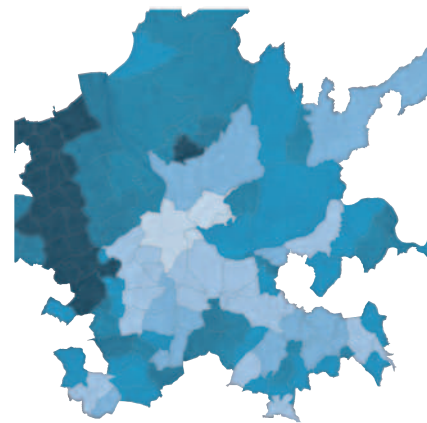


Datengrundlagen:
 Hintergrund: swisstopo PK100
 Perimeter: BFS
 Motorisierungsgrad AG: VAACAR AG 2013
 Motorisierungsgrad SO: MFK Kanton Solothurn 2014 (Stand 2013)
 Motorisierungsgrad BS: Statistisches Amt BS 2013
 Motorisierungsgrad BL: Motorfahrzeugkontrolle Basel-Landschaft 2013
 Motorisierungsgrad LU: StLa 2014 (Stand 2013)
 Motorisierungsgrad F: PTV 2012 (Stand 2013)
 Datum: 30. September 2016
 Massstab: 1:150'000



3.3

Kommunaler
Motorisierungsgrad



3.4

Nachfrage öffentlicher Verkehr DWV 2010, richtungsgetreunt

Agglomerationsperimeter BPS

DWV 2010 [Anz. Personen je Richtung]

- bis 1'000
- über 1'000 bis 2'000
- über 2'000 bis 4'000
- über 4'000 bis 8'000
- über 8'000 bis 12'000
- über 12'000 bis 20'000
- über 20'000 bis 40'000
- über 40'000

Datengrundlagen:
Hintergrund: swisstopo PK100
Perimeter: BPS
OV-Netz und Nachfrage: GVM Region Basel (Ist-Zustand 2010)

Datum: 30. September 2016
Maßstab: 1:150'000

2 0 2 4 6 km



3.4

Nachfrage öffentlicher Verkehr
DWV 2010, richtungsgetrennt



3.5

Nachfrage öffentlicher Verkehr Veränderung DWV 2010 bis 2030 richtungsgetrennt

Agglomerationsperimeter BPS

Veränderung DWV 2010 - 2030, je Richtung

- Abnahme um mehr als 5%
- Abnahme um 0 bis 5%
- Zunahme um 0 bis 10%
- Zunahme um 10 bis 20%
- Zunahme um mehr als 20%

Datengrundlagen:
Hintergrund: swisstopo (PK100)
Perimeter: BPS
ÖV-Nutz und Nachfrage: ÖVM Region Basel
(Ist-Zustand 2010 und Referenzzustand 2030)

Datum: 30. September 2016
Massestab: 1:150'000

2 0 2 4 6 km



3.5

Nachfrage öffentlicher Verkehr
Veränderung DWV 2010 bis 2030,
richtungsgetreunt



3.6

Nachfrage motorisierter Individualverkehr DWV 2010, richtungsgetreunt

Agglomerationsperimeter BPS

DWV 2010 [Anz. Fahrzeuge je Richtung*]

- bis 1'000
- über 1'000 bis 2'000
- über 2'000 bis 4'000
- über 4'000 bis 8'000
- über 8'000 bis 12'000
- über 12'000 bis 20'000
- über 20'000 bis 40'000
- über 40'000

* Personenkraftwagen, Lieferwagen, Lastwagen und ÖV-Busse

Datengrundlagen:
Hintergrund: swisstopo (PK100)
Perimeter: BPS
Strassennetz und Belastungen MV: GVM Region Basel (let.-Zustand 2010)

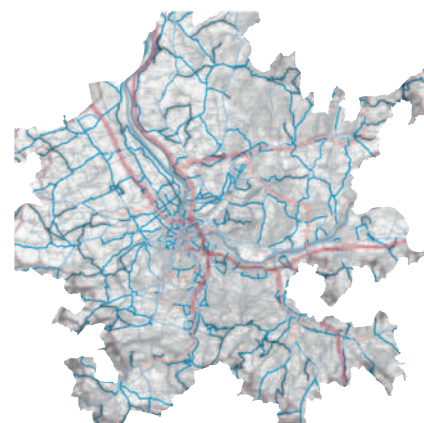
Datum: 30. September 2016
Mastab: 1:150'000

2 0 2 4 6 km



3.6

Nachfrage motorisierter
Individualverkehr
DWV 2010, richtungsgetrennt



3.7

Nachfrage motorisierter Individualverkehr Veränderung DWV 2010 bis 2030 richtungsgetrennt

Agglomerationsperimeter BPS

Veränderung DWV* 2010 - 2030, je Richtung

- Abnahme um mehr als 5%
- Abnahme um 0 bis 5%
- Zunahme um 0 bis 10%
- Zunahme um 10 bis 20%
- Zunahme um mehr als 20%

* Personenkraftwagen, Lieferwagen, Lastwagen und ÖV-Busse

Datengrundlagen:
Hintergrund: swisstopo (PK100)
Perimeter: BPS
Strassennetz und Belastungen MV: GVM Region Basel
(Ist-Zustand 2010 und Referenzzustand 2030)

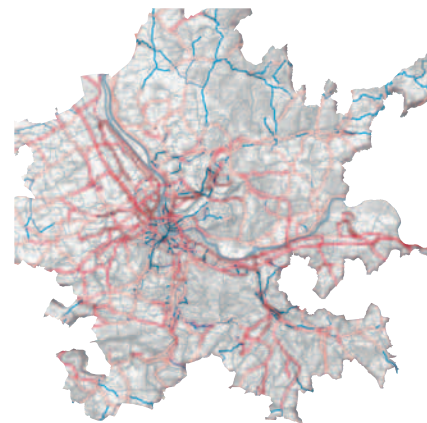
Datum: 30. September 2016
Mastab: 1:150'000

2 0 2 4 6 km



3.7

Nachfrage motorisierter Individualverkehr
Veränderung DWV 2010 bis 2030,
richtungsgetreunt



3.8

Auslastung Strassennetz Abendspitze 2010

Agglomerationsperimeter BPS

Auslastung* 2010, je Richtung

- unter 60%
- 60 bis 75%
- 75 bis 85%
- 85 bis 95%
- über 95%

* Quotient aus Spitzenunterbelastung ASP und maximaler Stundenkapazität (beides Modellwerte)

Datengrundlagen
Hintergrund: swisstopo PK100
Perimeter: BPS
Strassennetz, Belastungen und Kapazitäten: GVM Region Basel
(Ist-Zustand 2010)

Datum: 30. September 2016
Mastab: 1:150'000

2 0 2 4 6 km



3.8

Auslastung Strassennetz Abendspitze 2010



3.9

Auslastung Strassennetz Veränderung 2010 bis 2030 Abendspitze

Agglomerationsperimeter BPS

Veränderung Auslastung* 2010-2030, je Richtung

- Abnahme um mehr als 5 Prozentpunkte
- Abnahme um bis zu 5 Prozentpunkte
- Zunahme um bis zu 5 Prozentpunkte
- Zunahme um 5 bis 10 Prozentpunkte
- Zunahme um mehr als 10 Prozentpunkte

* Quotient aus Spitzenstundenbelastung ASP und maximaler Stundenkapazität (beides Modellwerte)

Datengrundlagen:
Hintergrund: swisstopo (PK100)
Perimeter: BPS
Strassennetz, Belastungen und Kapazitäten: GVM Region Basel
(Ist-Zustand 2010)

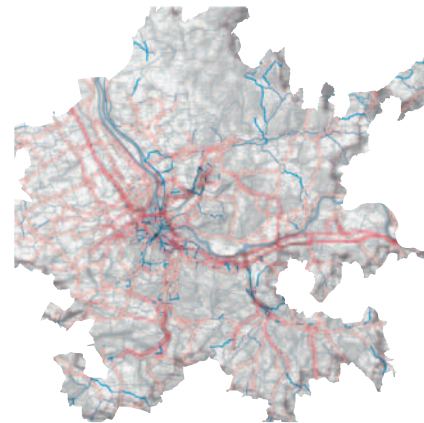
Datum: 30. September 2016
Mastab: 1:150'000

2 0 2 4 6 km



3.9

Auslastung Strassennetz
Veränderung 2010 bis 2030
Abendspitze



3.10

Erreichbarkeit öffentlicher Verkehr,
2010
Reisezeit nach Basel Bankverein

Agglomerationsperimeter BPS

Dietzone: Basel Bankverein

Reisezeit im ÖV (in Minuten)

Tür zu Tür*, mittlere Reisezeit im DWV



* beinhaltet Zugangszeit, Reisezeit im Fahrzeug, Umsteigezeit,
Umsteigewartezeit und Abgangszeit

Datengrundlagen:
Hintergrund: swisstopo (PK100)
Perimeter: BPS
Fahrzeiten: GVM Region Basel (Ist-Zustand 2010)

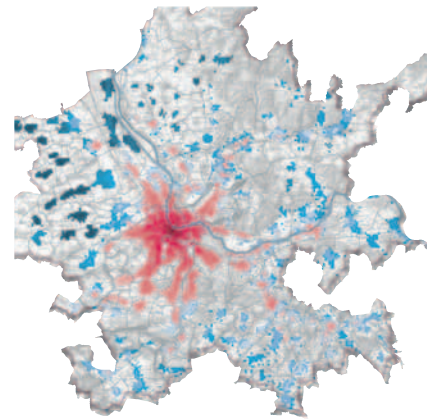
Datum: 30. September 2016
Massestab: 1:150'000

2 0 2 4 6 km



3.10

Erreichbarkeit
öffentlicher Verkehr, 2010
Reisezeit nach Basel Bankverein



3.11

Erreichbarkeit motorisierter
Individualverkehr, 2010
Reisezeit nach Basel Bankverein

Agglomerationsperimeter BPS

Zielzone: Basel Bankverein

Reisezeit in MJV (in Minuten)
auf schnellster Route bei mittlerer DWV-Belegung



Datengrundlagen:
Hintergrund: swisstopo (PK100)
Perimeter: BPS
Fahrzeiten: GVM Region Basel (Ist-Zustand 2010)

Datum: 30. September 2016
Maßstab: 1:150'000



3.11

Erreichbarkeit motorisierter
Individualverkehr, 2010
Reisezeit nach Basel Bankverein



3.12

Velohaupttrouten- und -korridornetz

Agglomerationsperimeter BFS

Velonetz

Haupttroutennetz
Korridornetz

Datengrundlagen
Hintergrund: swisstopo PK100
Perimeter: BFS
Velonetz: Geschäftsstelle Agglomeration Basel 2015

Datum: 30. September 2016
Massestab: 1:150'000

2 0 2 4 6 km



3.12

Velohaupttrouten- und -korridornetz



3.13

Tempo 30 und Begegnungszonen

- Agglomerationsperimeter BFS
- Verkehrsberuhigungsmassnahmen
 - Tempo 30
 - Fussgängerzone / Begegnungszone
 - keine Daten verfügbar

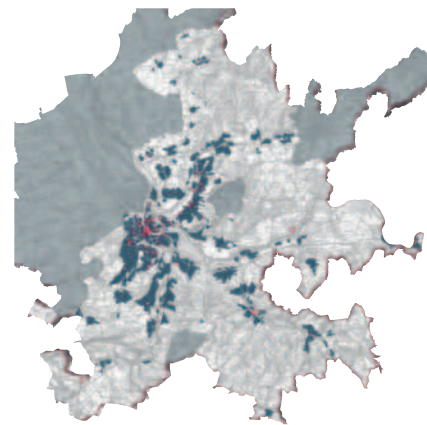
Datengrundlagen
 Hintergrund: swisstopo PK100
 Perimeter: BFS
 Verkehrsberuhigte Zonen BS: Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt 2014
 Tempo-30 und Begegnungszonen im Kanton Basel-Landschaft: Geodaten des Kantons Basel-Landschaft 2014
 Tempo 30, Begegnungszonen AG, SO, D: Digitalisiert durch INFRAS

Datum: 30. September 2016
 Massstab: 1:150'000



3.13

Tempo 30 und Begegnungszonen



3.14

Kombinierte Mobilität: Park + Ride

Agglomerationsperimeter BFS

Park + Ride

Anzahl Parkplätze

- <25
- 25 - 50
- 50 - 100

Kostenpflichtig

- ja
- ◆ nein

Bahnlinie

- 15 Min-Takt
- 30 Min-Takt
- 60 Min-Takt

Tramlinie

- 7.5 Min-Takt
- 15 Min-Takt
- 30 Min-Takt (Waldenburgerbahn)

Buslinie

- unter 20 Min
- 20 bis 30 Min
- über 30 Min

Datengrundlagen:
Hintergrund: swisstopo PK100
Perimeter: BFS
OV-Linien: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel 2015
P + R: PTV 2013, Bas- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
2015, SBB 2015

Datum: 30. September 2016
Massestab: 1:150'000

2 0 2 4 6 km



3.14

Kombinierte Mobilität:
Park + Ride



3.15

Kombinierte Mobilität: Bike + Ride

Agglomerationsperimeter BFS

Bike + Ride
Anzahl Abstellplätze

- Anzahl unbekannt
- < 50
- 50 - 100
- > 100

bestehend
Erweiterung bzw. Neubau geplant

Bahnlinie

- 30 Min-Takt
- 60 Min-Takt
- 60 Min-Takt

Tramlinie

- 7.5 Min-Takt
- 15 Min-Takt
- 30 Min-Takt

Buslinie

- unter 20 Min
- 20 bis 30 Min
- über 30 Min

Bemerkungen
Im Kanton BS sind lediglich die geplanten Velostationen und B+R-Anlagen an S-Bahnstationen aufgeführt, die weiteren Anlagen an Bus- und Tramhaltestellen sind im Teilrichtplan Velo zu finden. Auch in BL sind die Informationen zu Abstellanlagen an Tramhaltestellen nicht flächendeckend vorhanden und somit partiell eingetragen.

Datengrundlagen
Hintergrund: swisstopo PK100
Perimeter: BFS
B+R-Linien: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel 2015
B+R-PTV 2013, Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt 2015, SBB 2015
Datum: 30. September 2016
Mastab: 1:150'000

2 0 2 4 6 km



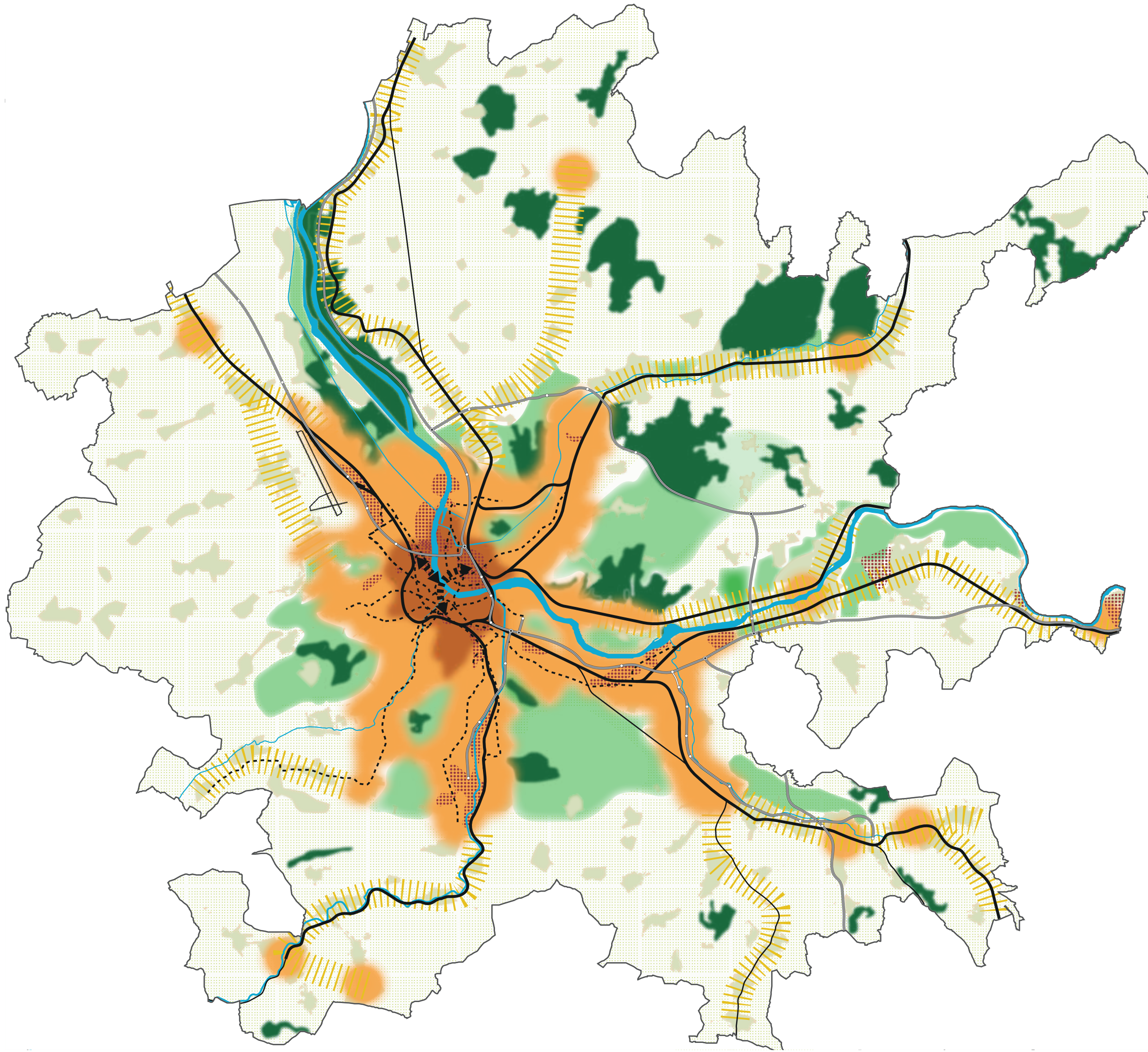
3.15

Kombinierte Mobilität:
Bike + Ride



4.1

Zukunftsbild 2030



Perimeter Agglomerationsprogramm

Landschaft

- Landschaftsräume
- Grün- und Freiräume im engeren Einzugsgebiet der Agglomeration
- Naturschutzgebiete

Siedlung

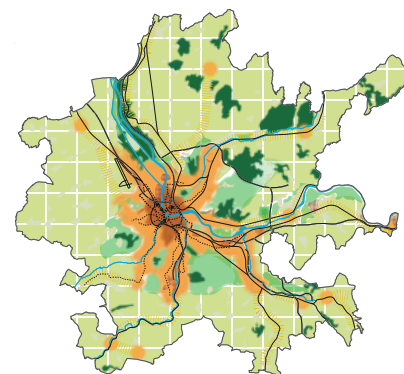
- Kernstadt
- Regionalzentrum (im äusseren Korridor)
- Innere Korridore
- Schwerpunktgebiete Siedlung
- Äussere Korridore
- Ländlicher Raum

Verkehr

- Vorgesehene Bahnverbindung
- Bahnlinien
- Tramlinie
- Autobahn

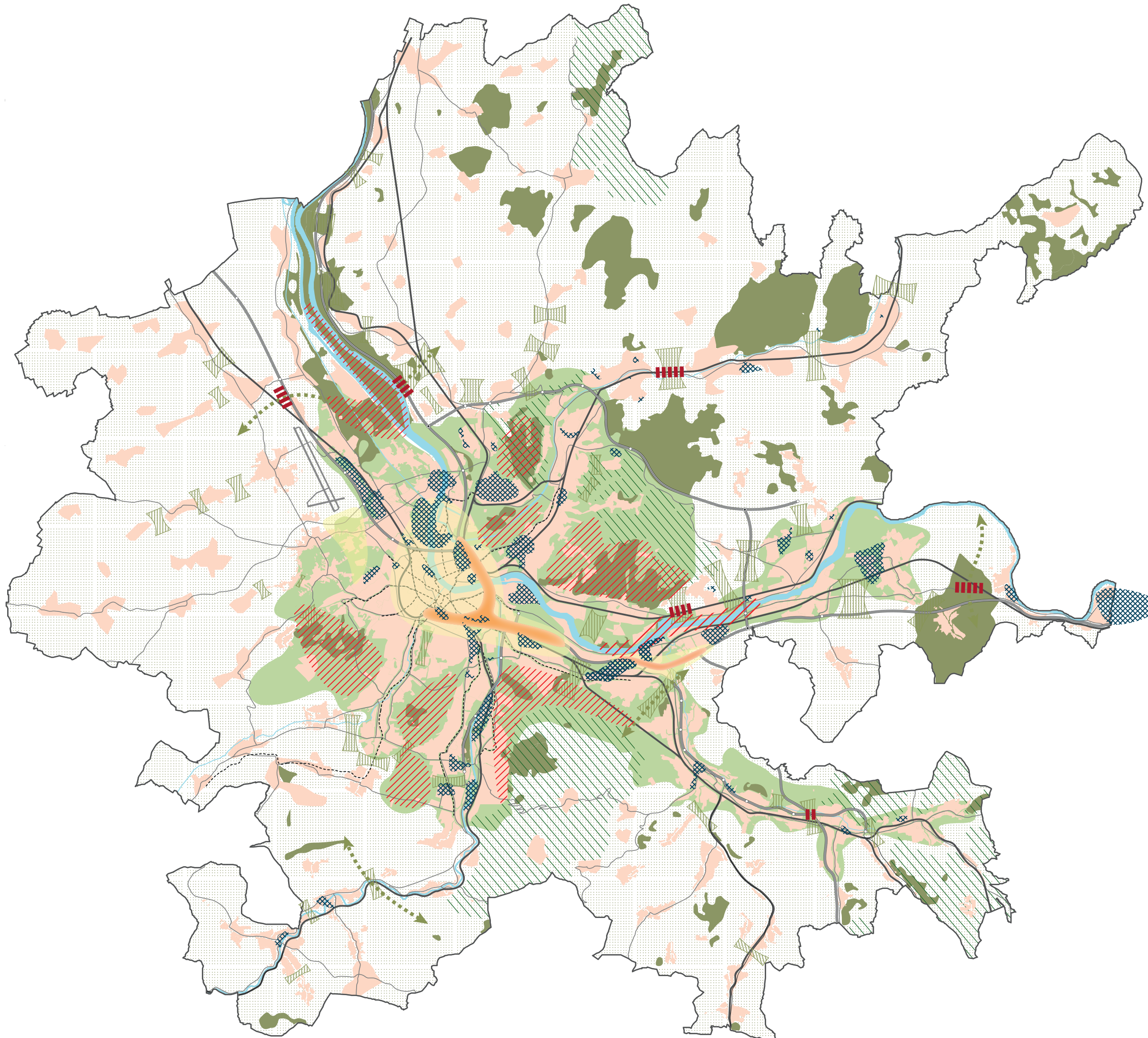
4.1

Zukunftsbild
2030



5.1

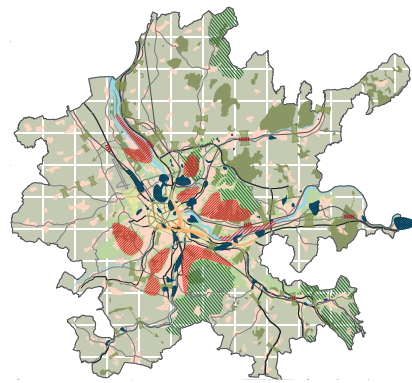
Schwachstellen Siedlung, Landschaft und Umwelt



- Siedlung
 - Siedlungsorientierte Grün- und Freiräume
 - Periurbane Landschaftsräume
 - Naturschutzgebiete
 - Landschaftsschutzgebiete (BLN u.a.)
 - Grünzäsur, Siedlungstrenngürtel o.ä. (Richt-/Regionalplanung)
 - Vernetzungskorridor von übergeordneter Bedeutung
-
- Schwachstellen**
- Eingeschränkte ökologische Vernetzung
 - Nutzungskonflikte (Ökologie - Landwirtschaft - Erholung / Freizeit)
 - Hohe Lärm- und Luftschadstoffbelastung
 - Mittlere Lärm- und Luftschadstoffbelastung
 - Gebiete mit erhöhter Komplexität, erhöhtem Planungsaufwand und/oder Koordinationsbedarf

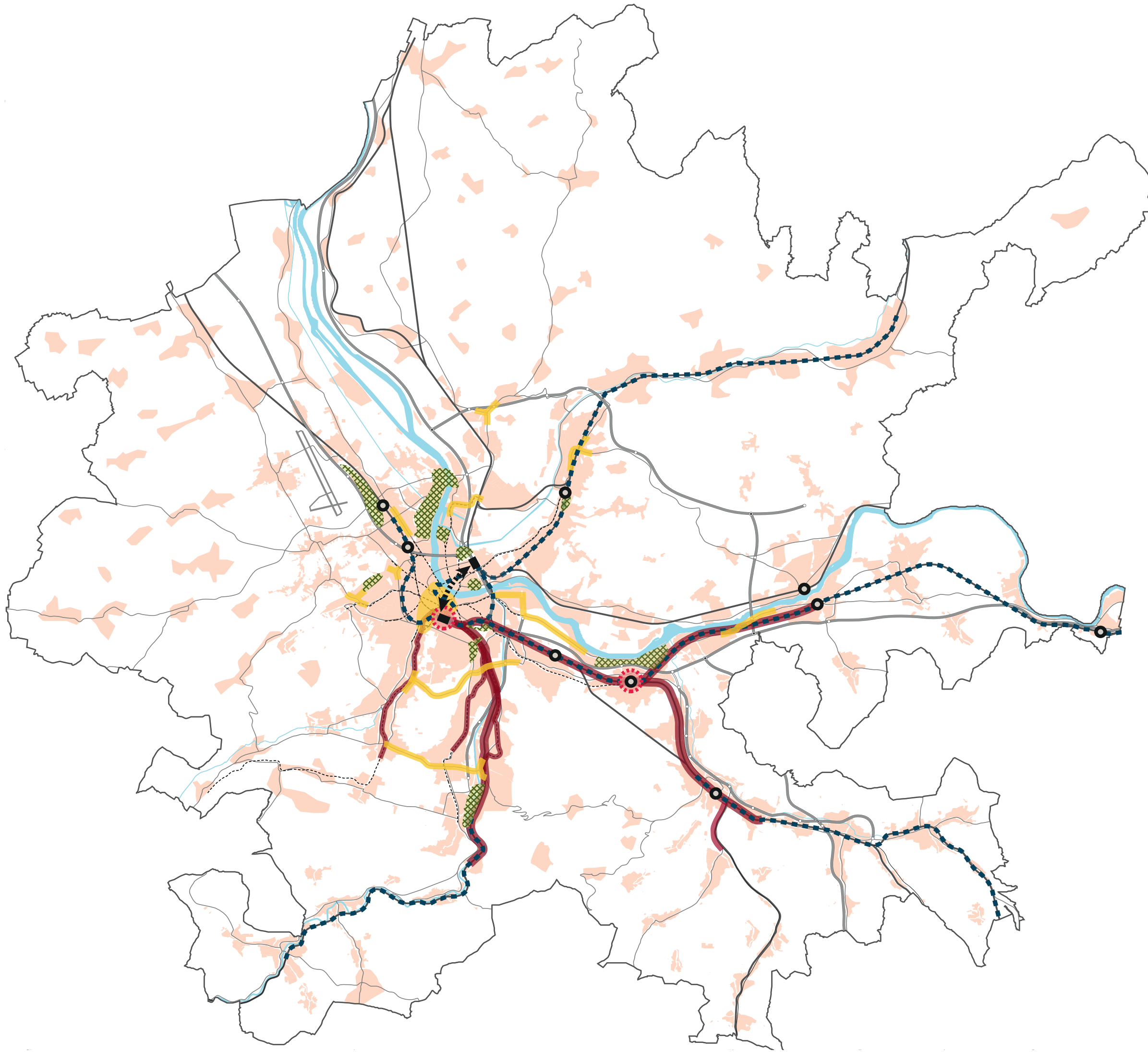
5.1

Schwachstellen Siedlung, Landschaft und Umwelt



5.2

Schwachstellen öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität



- ■ ■ ■ ■ Ausgeschöpfte Netzkapazität (Infrastruktur ermöglicht keine weitere Verdichtung)
- ■ ■ ■ ■ Ausgeschöpfte Beförderungskapazität / Überlastung
- ■ ■ ■ ■ Fehlende Durchbindung / Wendemanöver in den Kopfbahnhöfen
- ■ ■ ■ ■ Fahrzeitverluste bei strassengebundenem ÖV
- ■ ■ ■ ■ Ungenügende ÖV-Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten
- ■ ■ ■ ■ Engpässe bei Bahnknoten
- ÖV-Drehscheibe mit Handlungsbedarf (Angebot B+R/ P+R, Zugänge, Verknüpfung)

Grundlagenkarte (orientierend)

- Bahnlinien
- Tramlinie
- Autobahn
- Hauptstrassen
- Siedlung

5.2

Schwachstellen öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität



5.3

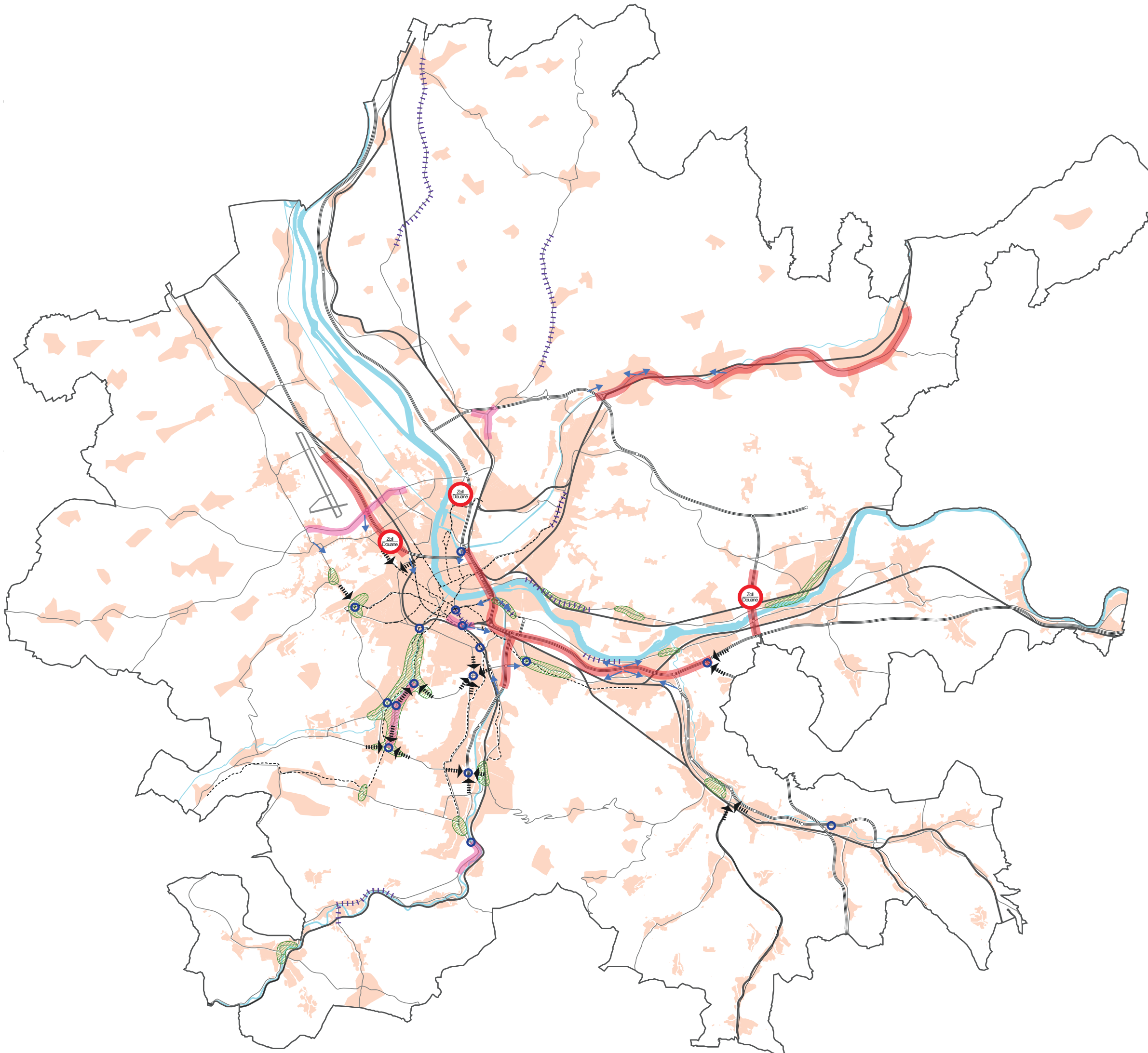
Schwachstellen Strassenverkehr

Schwachstellen MIV

- Überlast HLS-Netz
- Überlast HVS-/VS-Netz
- Überlasteter Knoten
- Verkehrlicher Druck Ausweichverkehr
- Problematische Überlagerung Verkehrsströme
- Belastete Ortsdurchfahrt
- Konflikte MIV-Veloverkehr
- Grenzübergänge mit Stauproblematik und Behinderungen zw. MIV und Lkw-Verkehr

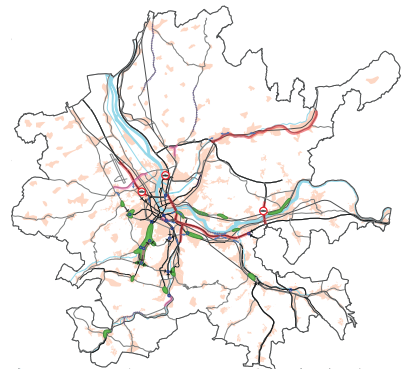
Grundlagenkarte (orientierend)

- Autobahn
- Übrige Strasse
- Tramlinie
- Siedlung



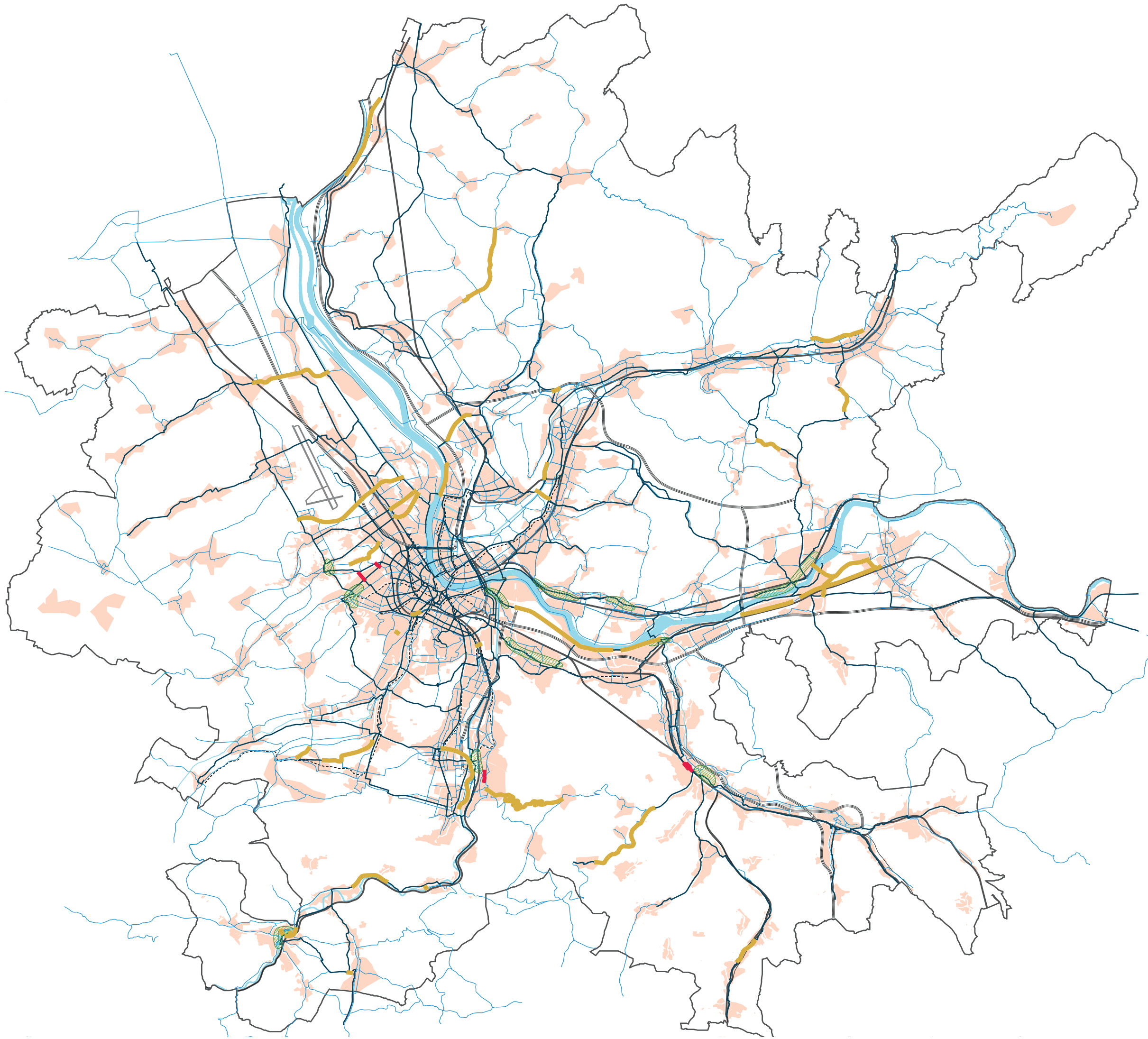
5.3

Schwachstellen Strassenverkehr



5.4

Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr



Schwachstellen

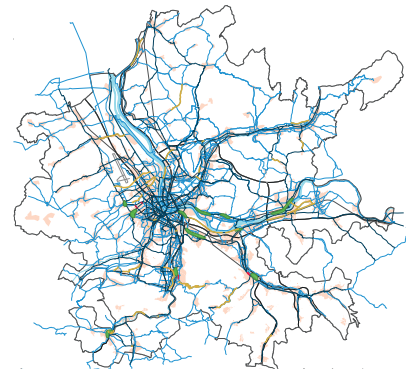
- Netzlücke Velonetz
- Qualitätsmangel Velonetz
- stark belastete Ortsdurchfahrten

Grundlagenkarte (orientierend)

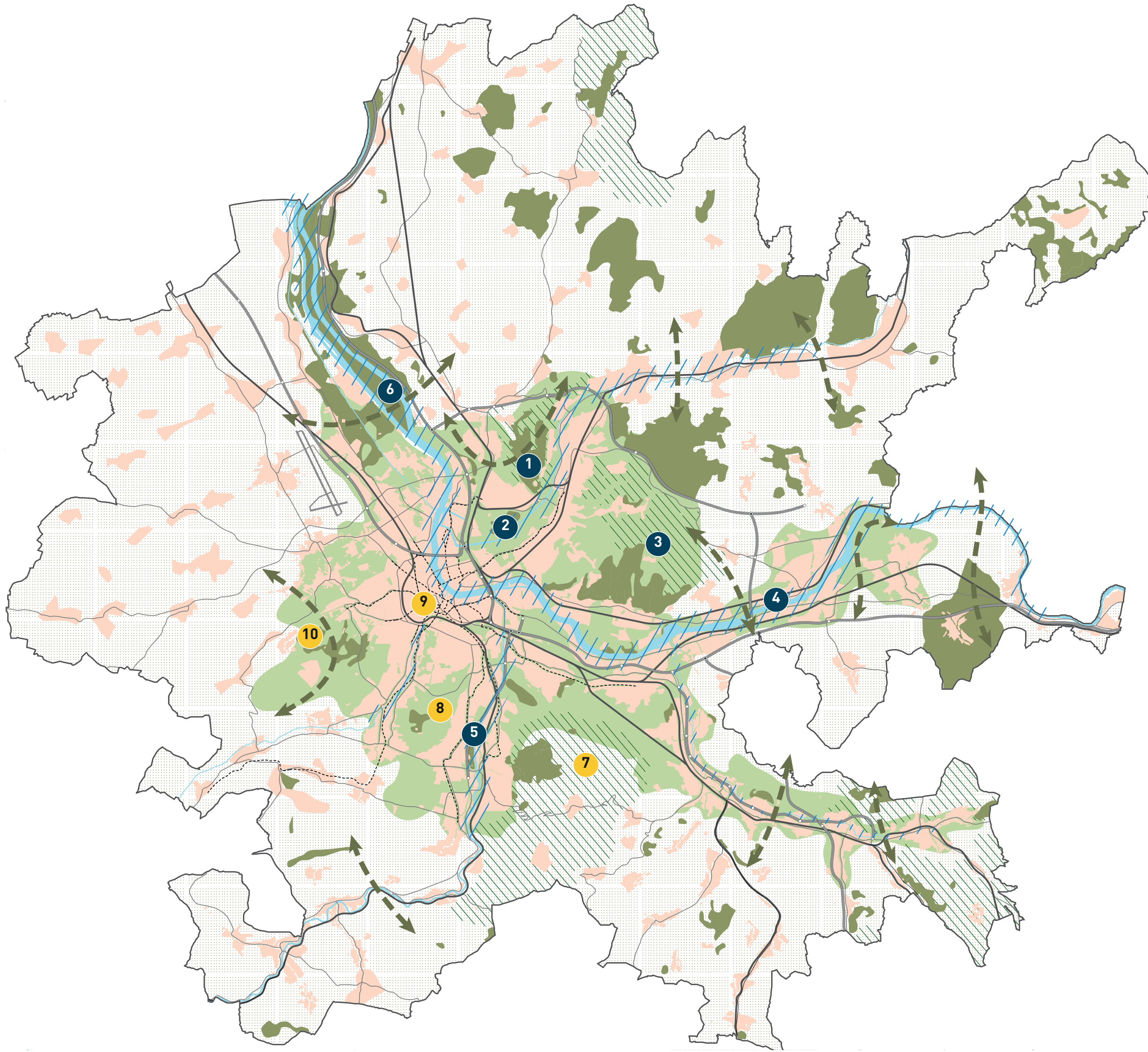
- Velohaupttroutennetz
- Velokorridornetz
- Bahnlinien
- Autobahn
- Siedlung

5.4

Schwachstellen Fuss-und Veloverkehr



Teilstrategie Landschaft



- Siedlung
- Siedlungsorientierte Grün- und Freiräume L1
- Siedlungsnaher Flussläufe L2
- Ökologische Vernetzung ausgedehnter Grünräume L3
- Landschaft mit Vorrang Forst- und Landwirtschaft L4
- Naturschutzgebiete L5
- Landschaftsschutzgebiete (BLN u.a.) L5

Naherholungsgebiete mit Projekten mit Vorzeigecharakter

- 1 Tüllinger Berg (läuft derzeit nicht wegen Rechtsverfahren)
- 2 Landschaftspark Wiese I und II
- 3 Dinkelberg, Landschaft rendez-vous
- 4 Rheinpark
- 5 Birsstadt
- 6 L'Île du Rhin / La petite camargue Alsacienne

Übrige Naherholungsgebiete

- 7 Gempfenplateau
- 8 Bruderholzrücken
- 9 Städtische Parks und Grünanlagen
- 10 Allschwilerwald

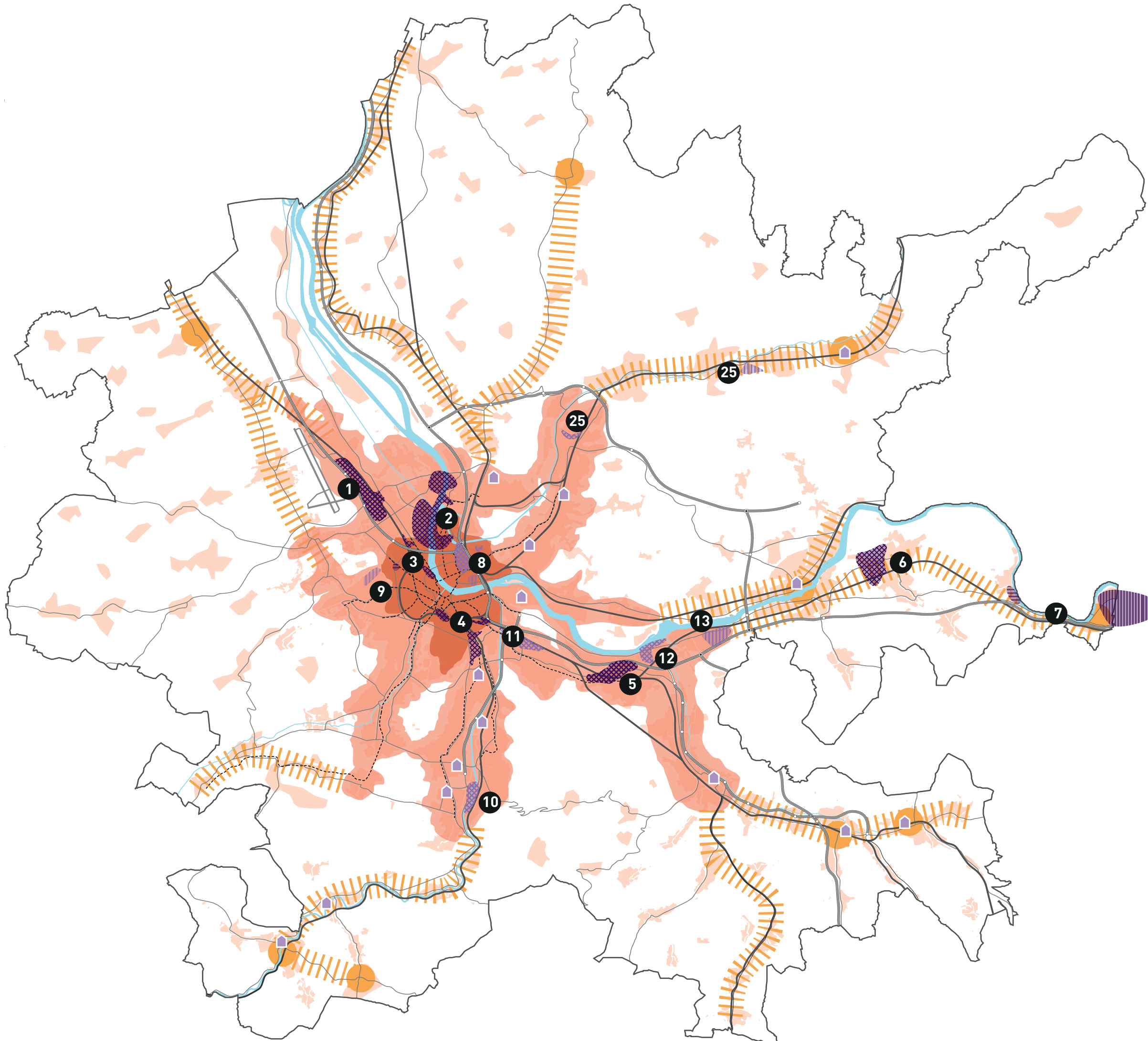
6.1

Teilstrategie Landschaft



6.2

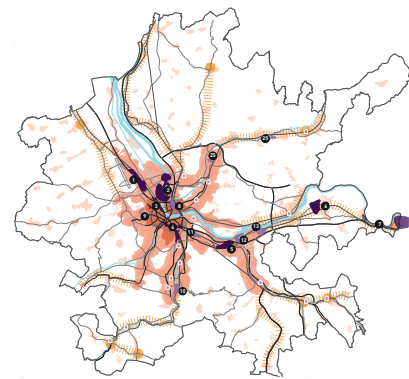
Teilstrategie Siedlung



- Kernstadt
- Innere Korridore
- Äussere Korridore
- Regionalzentrum (im äusseren Korridor)
- Ländliche Gemeinden
- Schwerpunktgebiet Typ 1 (>10 000 EW+AP)
 - 1 Saint-Louis
 - 2 Basel Nord
 - 3 Basel-Nordwest
 - 4 Basel Süd
 - 5 Pratteln/Grenzach-Wylen
 - 6 ESP Möhlin/Rheinfelden-Ost
 - 7 Stein/Bad-Säckingen/Wallbach/Mumpf
- Schwerpunktgebiet Typ 2 (5-10 000 EW+AP)
 - 8 Kleinbasel
 - 9 Bachgraben-Allschwil
 - 10 Widen / Birsmatte
 - 11 Muttenz
 - 12 Salina Raurica
 - 13 Kaiseraugst
 - 25 Lörrach/Maulburg
- Wohnen
- Arbeiten
- Wohnen und Arbeiten
- Weitere Siedlungsentwicklungspotenziale Typ 3 (<5 000 EW+AP)

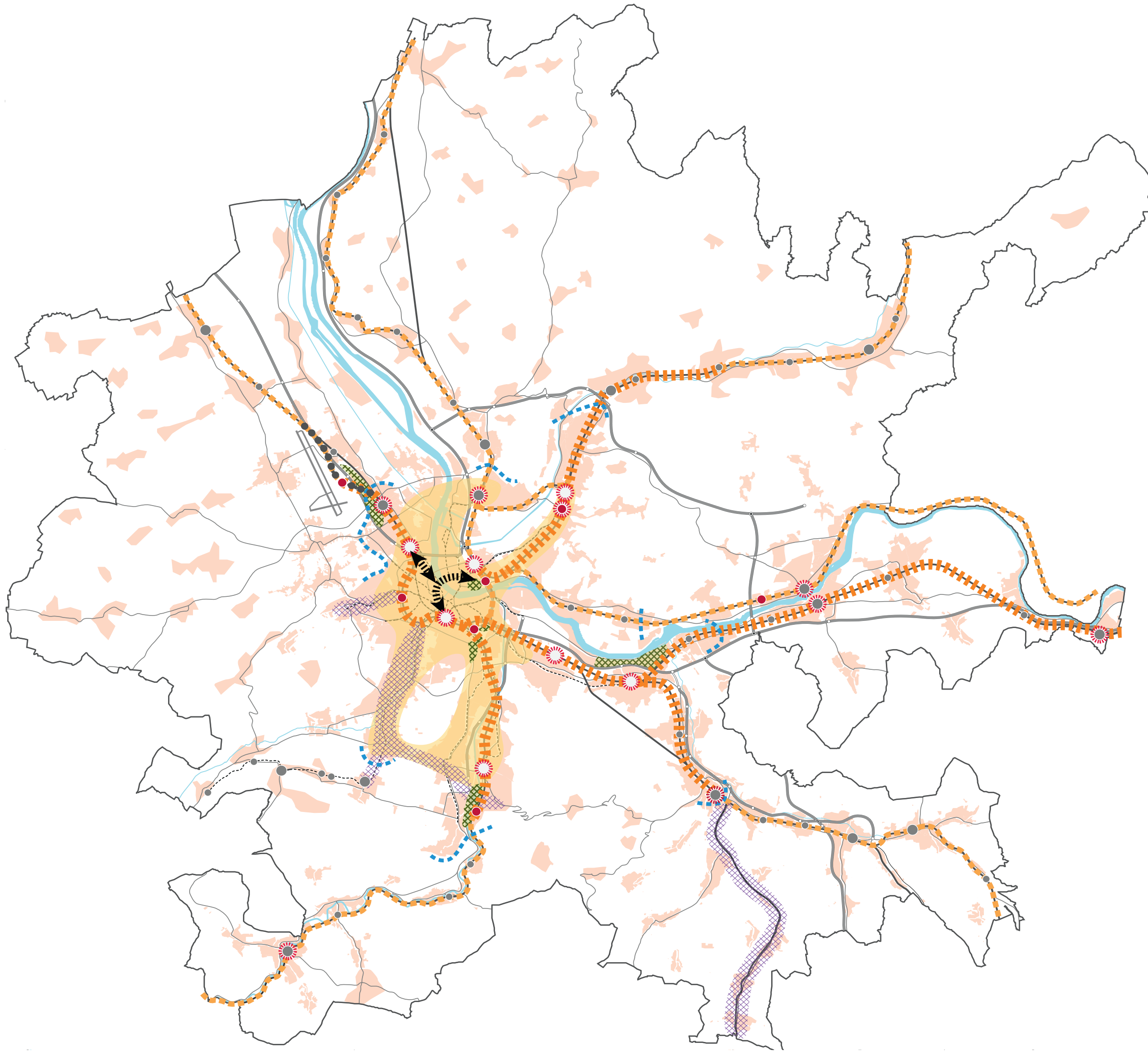
6.2

Teilstrategie Siedlung



6.3

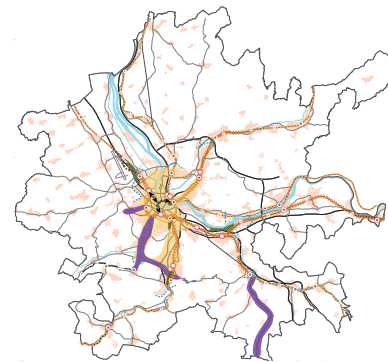
Teilstrategie öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität



- Trinationale S-Bahn**
- 15-min-Takt innere Agglomeration
 - 30-min-Takt, inkl. Elektrifizierung Hochrhein-Strecke D
 - Anbindung EuroAirport
 - Durchbindung (Herzstück)
 - Neue Haltestellen
- Tram und Bus**
- Netzergänzung: neue Linien und Verlängerungen (insbesondere Erschliessung ESP)
 - Kapazitätsausbau und Beschleunigung (Tram/Bus)
 - Beseitigung von Fahrzeitverlusten (ÖV-Priorisierung, Busspuren)
 - ÖV-Drehscheiben
- Kombinierte Mobilität**
- P+R-Grundangebot in inneren Korridoren ermöglichen
 - P+R Hauptstandorte mit grossem regionalem Einzugsgebiet
 - Ergänzende P+R Standorte

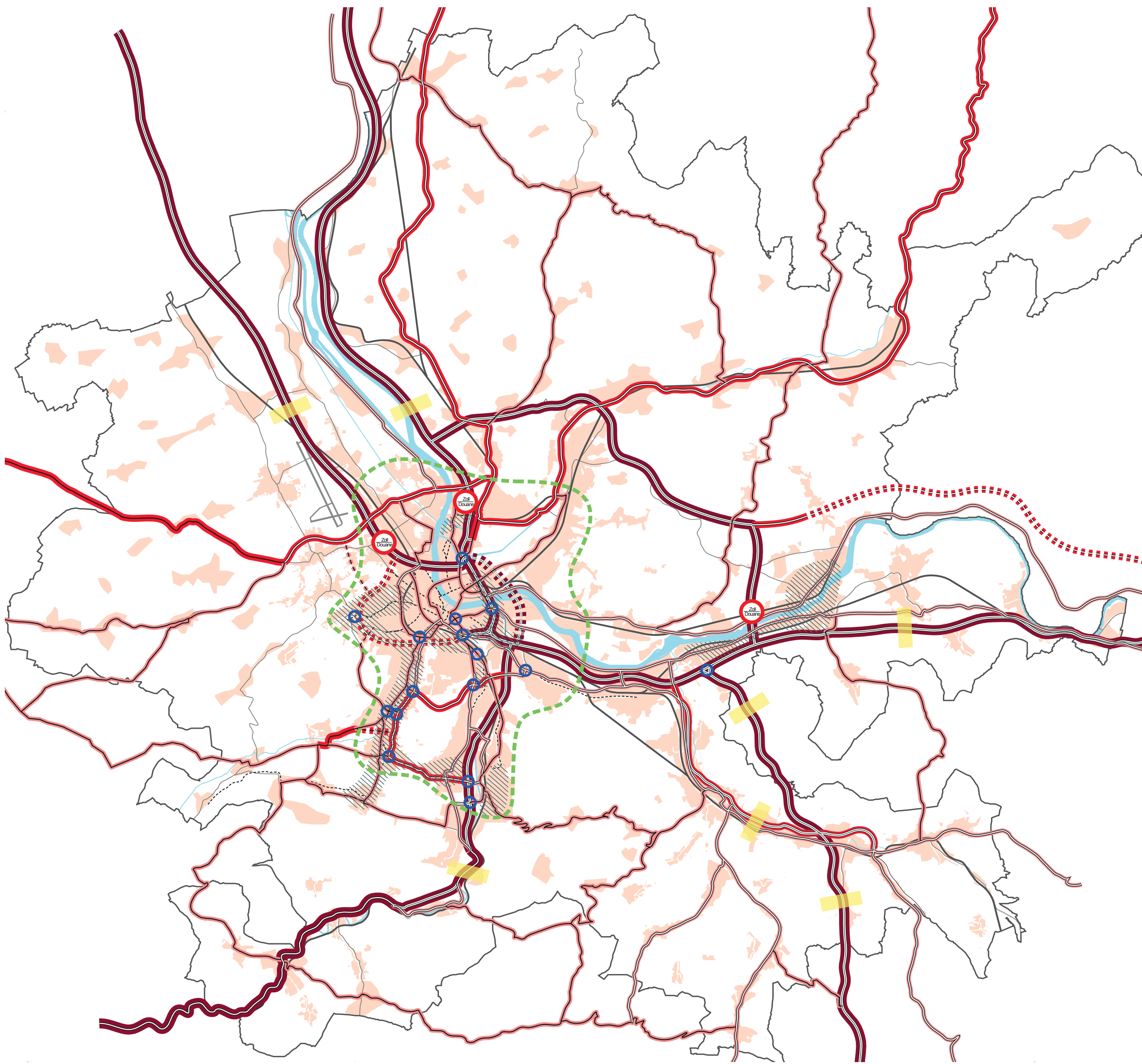
6.3

Teilstrategie öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität



6.4

Teilstrategie motorisierter Individualverkehr



Zielnetz: Verbindungsbedeutung

- 1 - Durchleiten & überregional verbinden
- 2 - Überregional und regional verbinden
- 3 - Regional und örtlich verbinden

Zielnetz: Strassentyp

- Hochleistungsstrasse
- Hauptverkehrsstrasse
- Verbindungsstrasse

Ergänzung Zielnetz

- HLS geplant
- HVS geplant
- VS geplant

Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung in der Kernagglomeration

Flankierende Massnahmen / Aufwertung Strassenraum

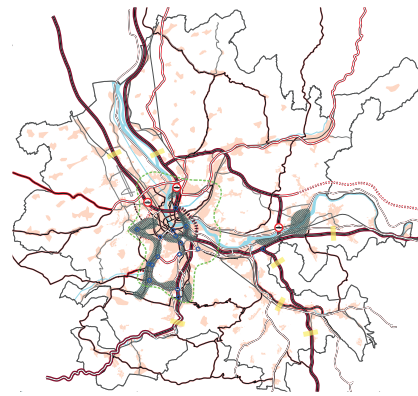
Verkehrsmanagement: Lenkung und Information auf dem HLS-Netz

Verkehrsorganisation und -steuerung an überlasteten Knoten zur Verflüssigung des Verkehrs und zur Entlastung von Ortszentren

Stauraumbewirtschaftung und Verflüssigung grenzüberschreitender Schwerverkehr

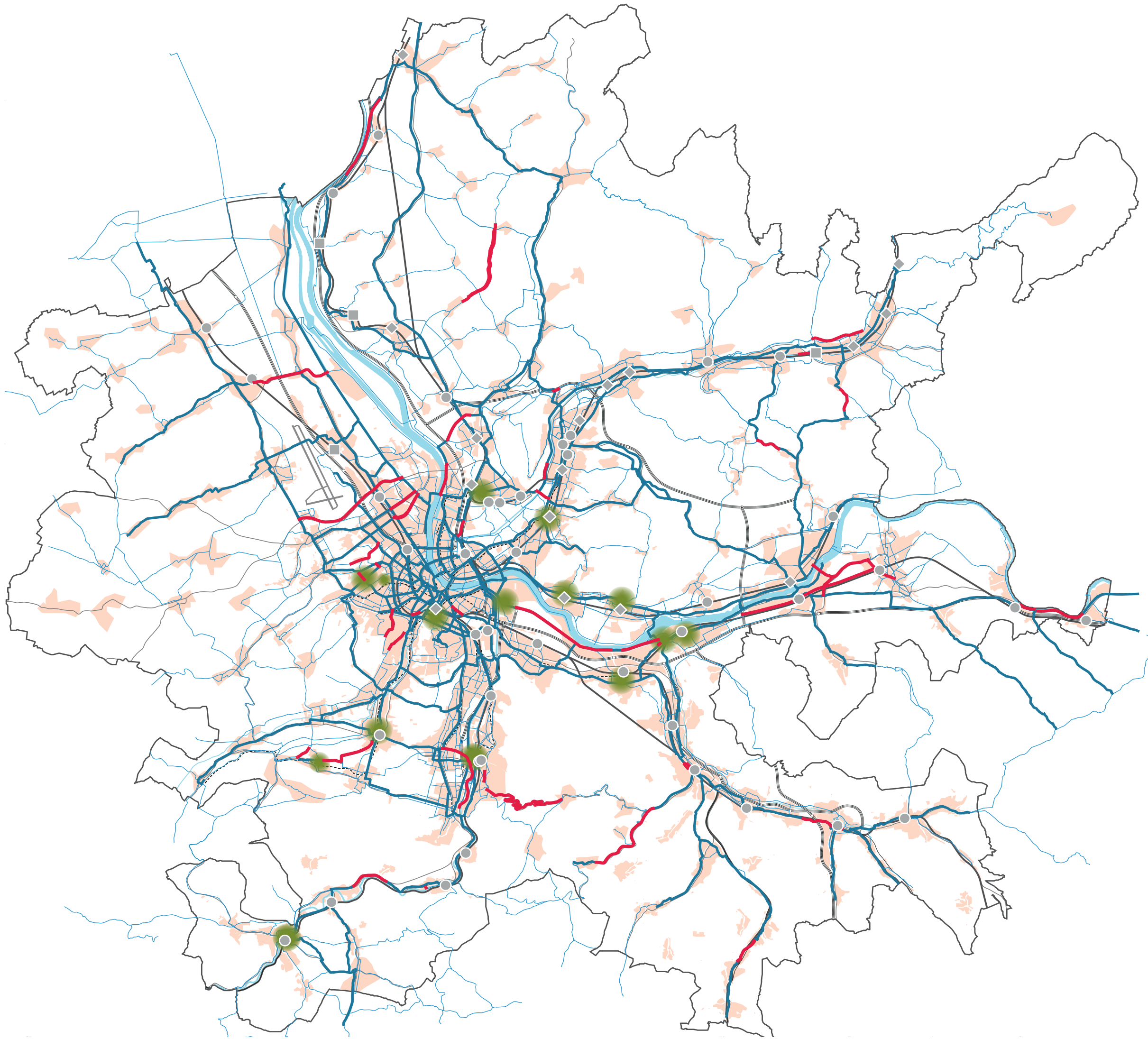
6.4

Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr



6.5

Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr



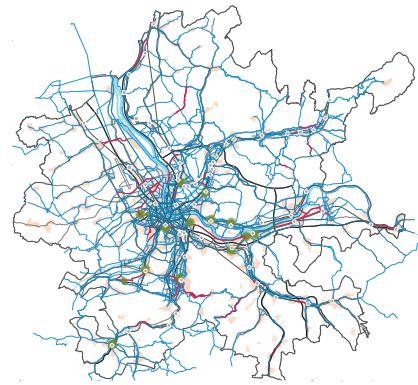
- Velohaupttrouten
- Korridornetz
- Ausbau, Lückenschlüsse, Hindernis-beseitigung, Sicherheitsverbesserung:
- Intermodale Schnittstellen ÖV-LV:
Bestehend
Ausbau oder Optimierung
Neubau
- Verkehrsberuhigung in Ortszentren

Grundlagenkarte (orientierend)

- Bahnlinien
- Autobahn
- Siedlung

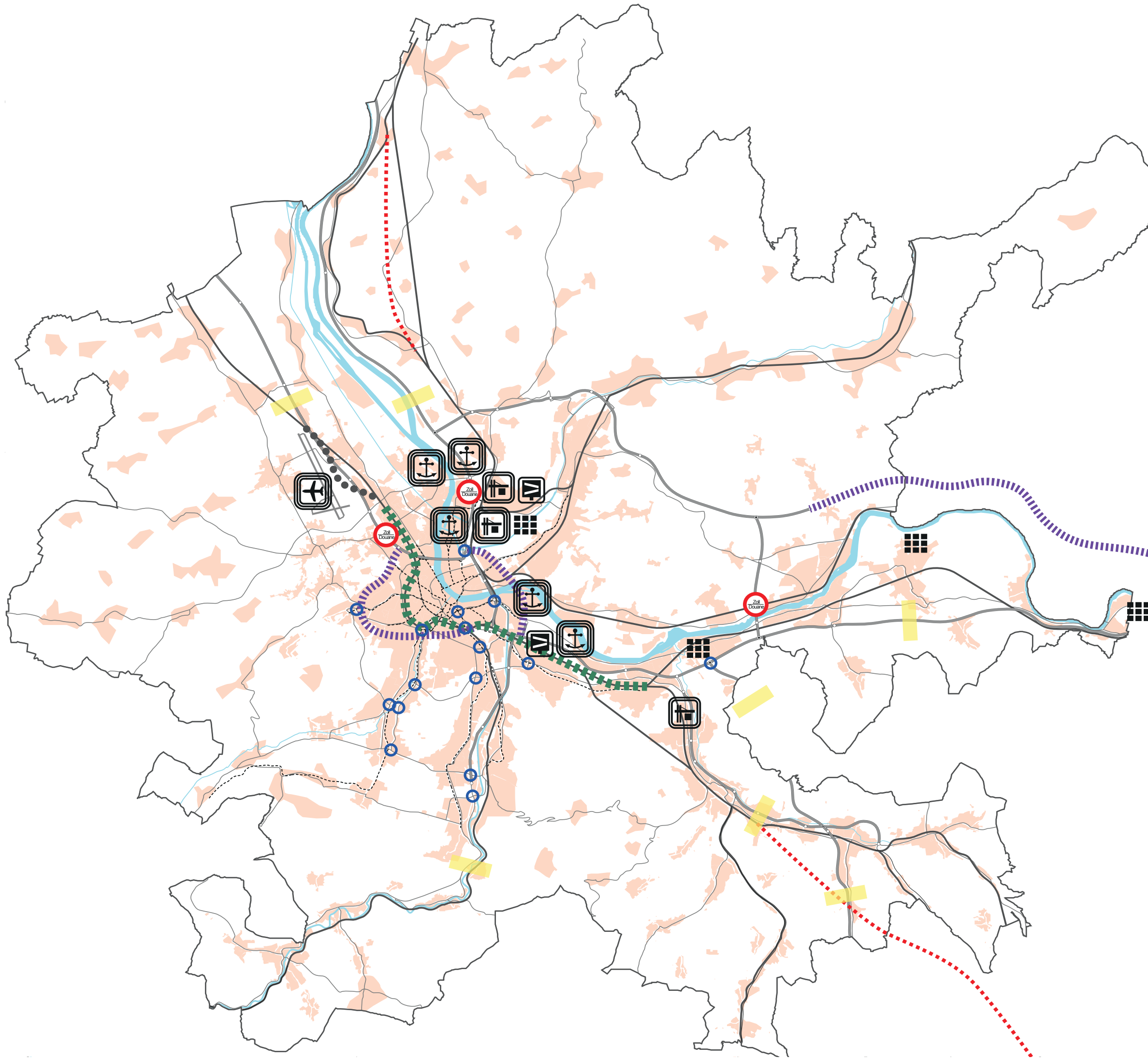
6.5

Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr



6.6

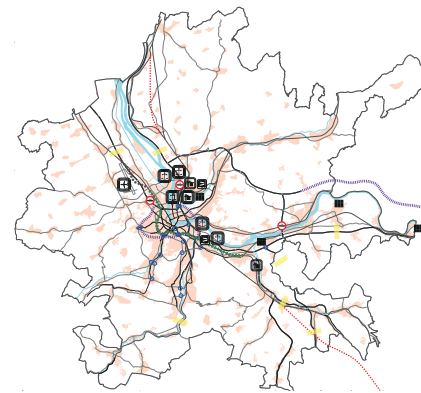
Teilstrategie Güterverkehr



- Ausbau und Entflechtung
Bahnknoten Basel
- Neue Güterbahntrasse
- Schienenanbindung EuroAirport
- Kapazitätsausbau /
Ergänzung Zielnetz
- Verkehrsmanagement: Lenkung und
Information auf dem HLS-Netz
- Verkehrsorganisation und -steuerung an
überlasteten Knoten zur Verflüssigung
des Verkehrs und zur Entlastung von
Ortszentren
- Zoll
Douane Stauraumbewirtschaftung und Verflüssi-
gung grenzüberschreitender Schwerver-
kehr
- Standortsicherung Logistikflächen
- Rangierbahnhof
- Rheinhafen
- KV-Terminal
- Flughafen
- Monomodaler Umschlagsknoten
- Bimodaler Umschlagsknoten
- Trimodaler Umschlagsknoten

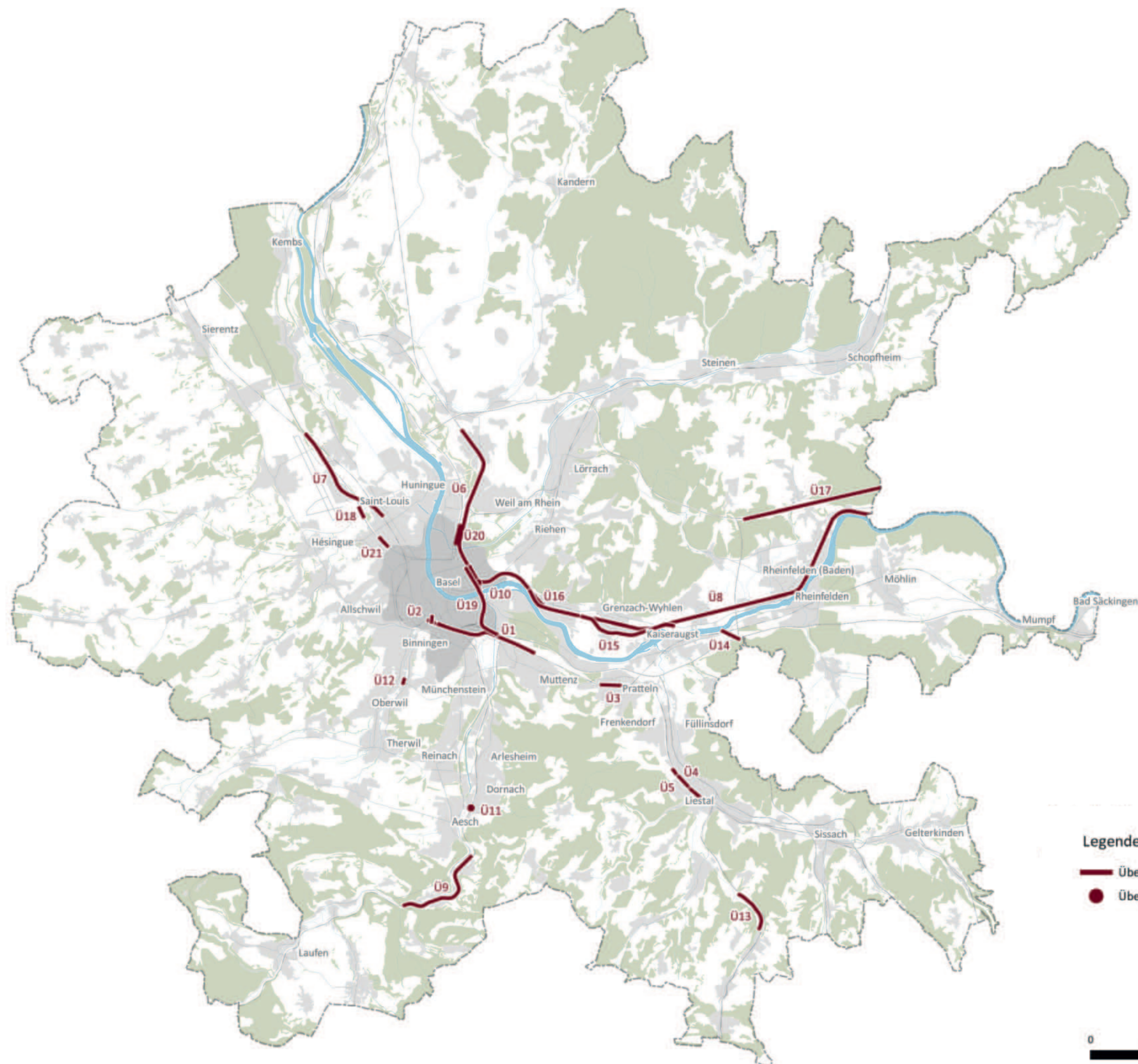
6.6

Teilstrategie Güterverkehr



7.1

Übergeordnete Massnahmen A-Horizont



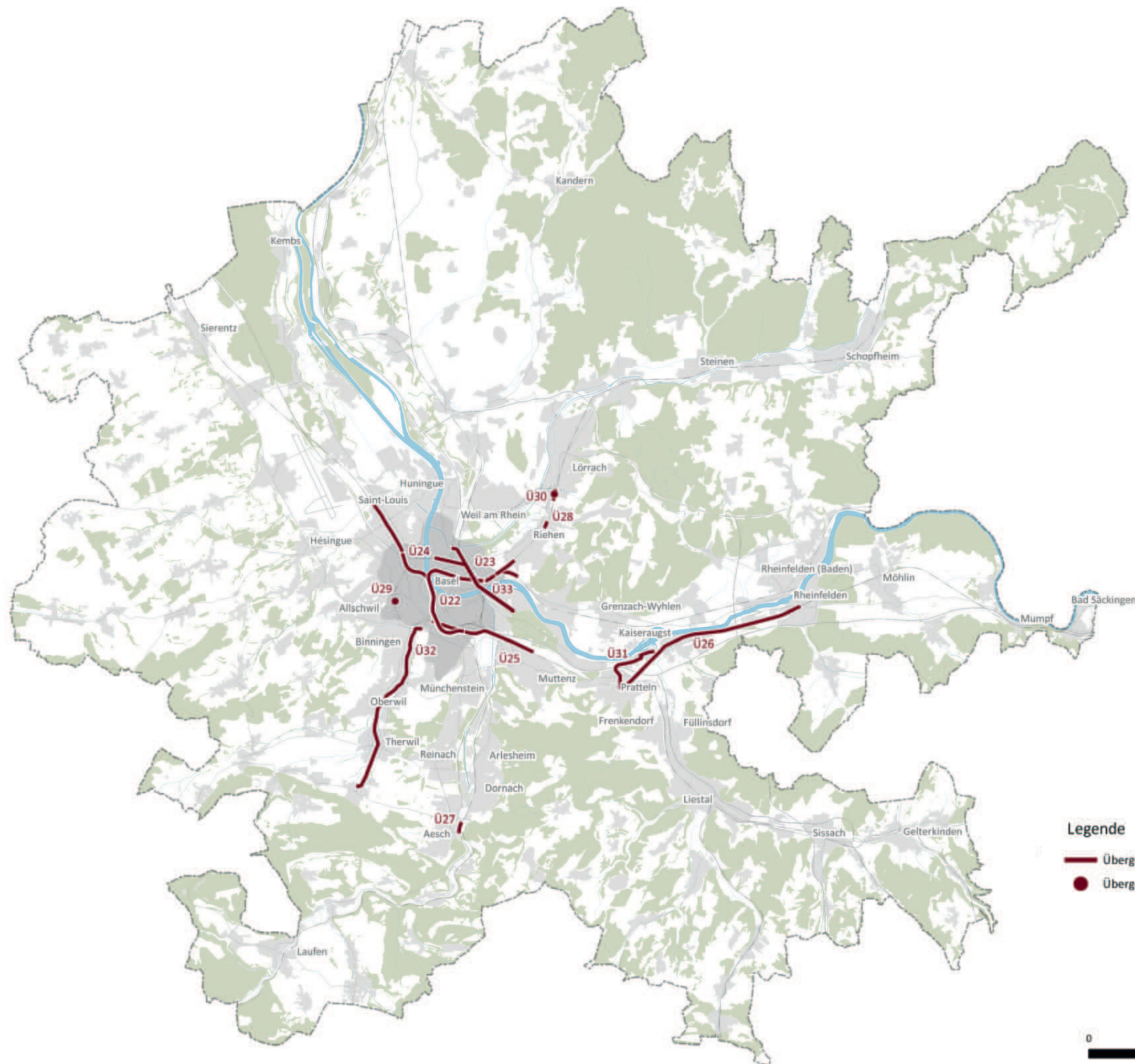
7.1

Übergeordnete Massnahmen A-Horizont



7.2

Übergeordnete Massnahmen B-Horizont



7.2

Übergeordnete Massnahmen B-Horizont



7.3

Übergeordnete Massnahmen C-Horizont



Legende

- Übergeordnete Massnahme C-Horizont
- Übergeordnete ÖV-Haltestelle C-Horizont

0 2.5 5 7.5 10 km

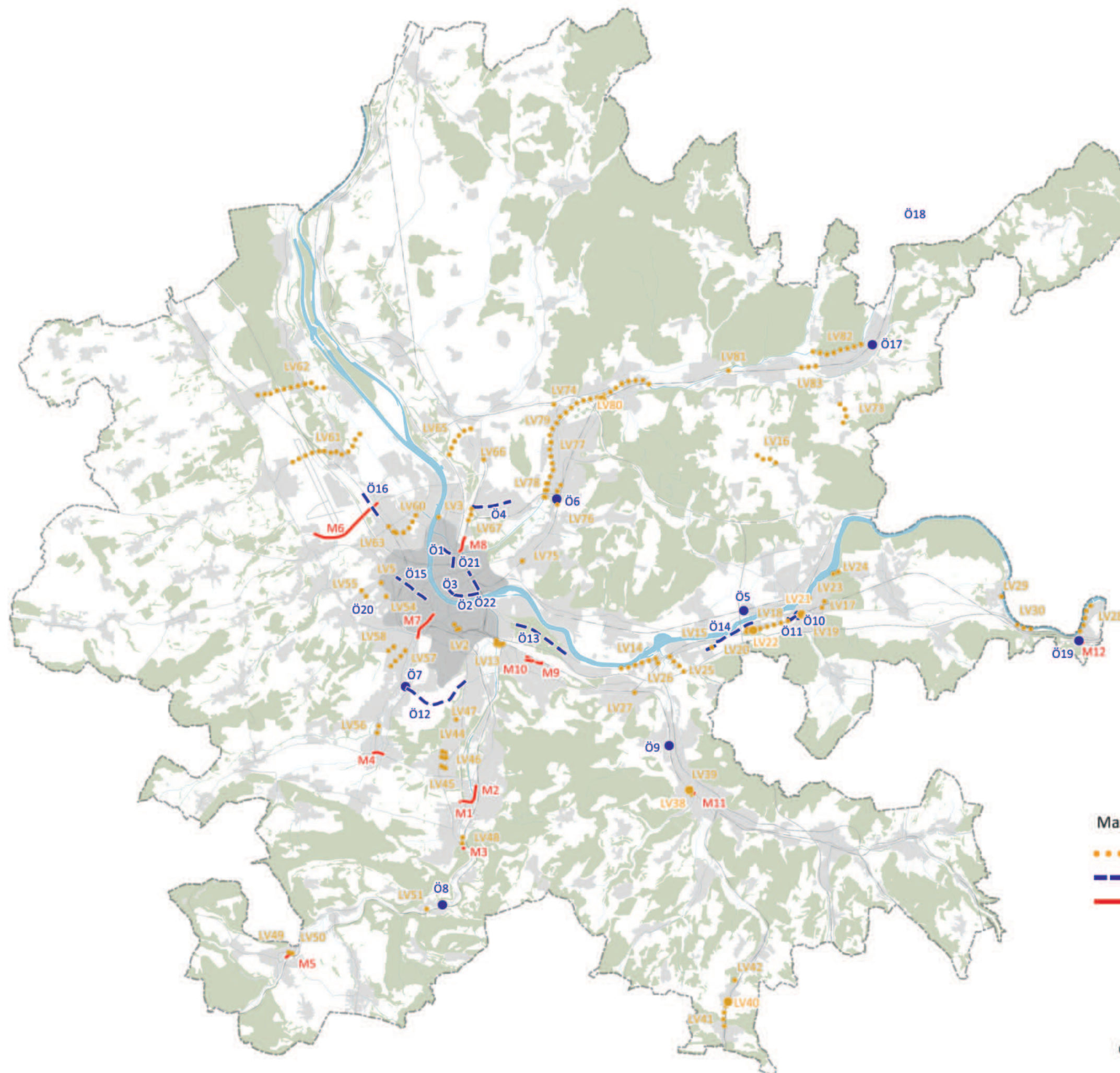


7.3

Übergeordnete Massnahmen C-Horizont



7.4

Agglo Massnahmen
A-Horizont

Massnahmenkarte A-Horizont

- ● ● Massnahmen Fuss- und Veloverkehr (LV)
- — — Massnahmen öffentlicher Verkehr (Ö)
- — — Massnahmen motorisierter Individualverkehr (M)



7.4

Agglo Massnahmen A-Horizont



7.5

Agglo Massnahmen B-Horizont



Massnahmenkarte B-Horizont

- ● ● Massnahmen Fuss- und Veloverkehr (LV)
- — — Massnahmen öffentlicher Verkehr (Ö)
- — — Massnahmen motorisierter Individualverkehr (M)

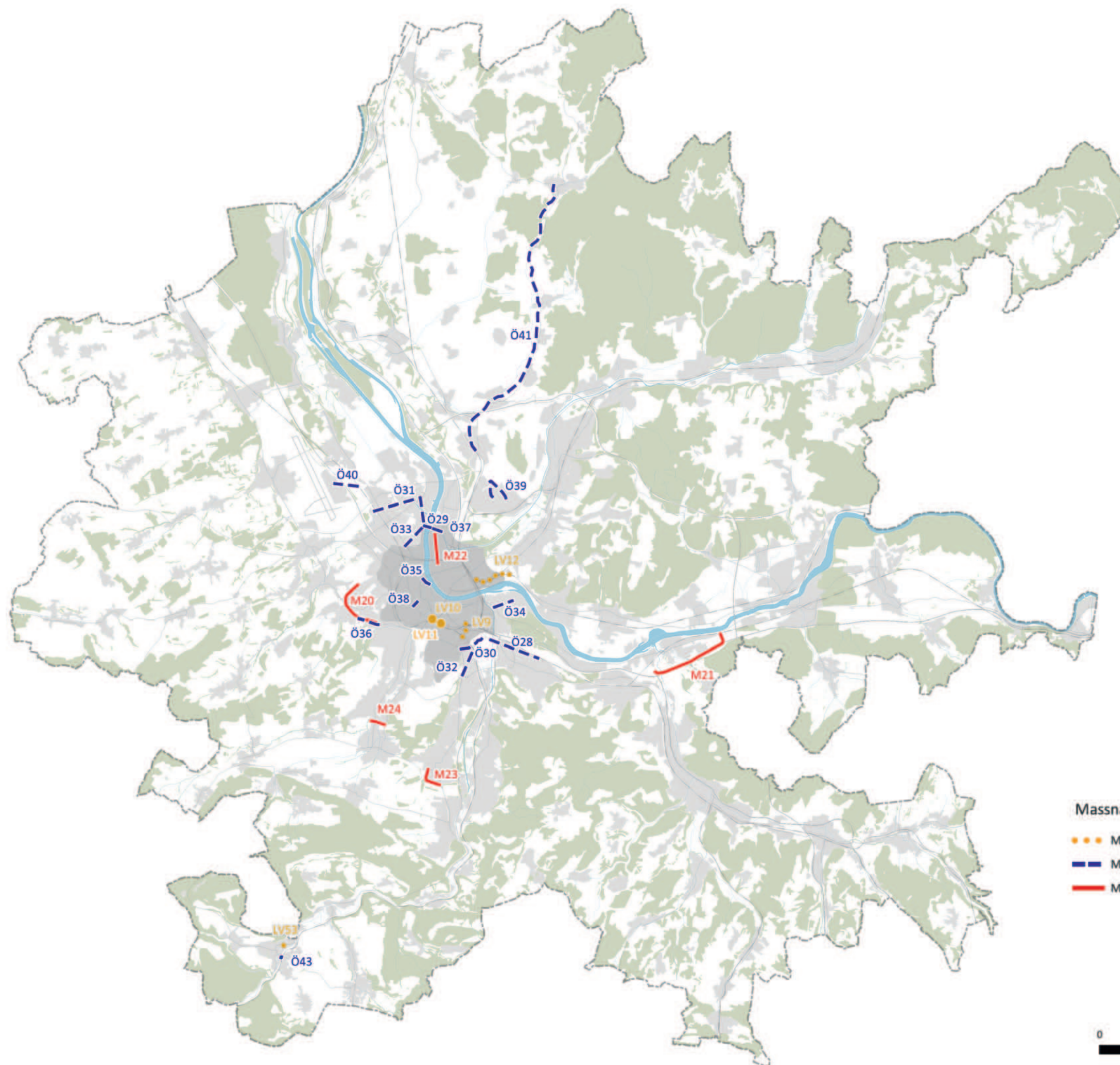


7.5

Agglo Massnahmen B-Horizont



7.6

Agglo Massnahmen
C-Horizont

7.6

Agglo Massnahmen C-Horizont





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

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

info@agglobasel.org
www.agglobasel.org