

AGGLO BASEL



Agglomerationsprogramm Basel

3. Generation

Teil 2 – Massnahmenband Landschaft und Siedlung

24. Oktober 2016



Impressum

Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Teil 2 – Massnahmenband Landschaft und Siedlung

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-Président 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)

Punktueller fachliche Unterstützung:

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

Produktion und Druck:

Etage 11 - Werbeagentur Heinrich-von-Stephan-Str. 5 D 79100 Freiburg im Breisgau	Hofmann Druck Am Weiher Schloss 8 D 79312 Emmendingen
--	---

Klimaneutraler Druck auf 100 % Recyclingpapier

Inhalt

1 **Massnahmenliste Landschaft und Siedlung 2**

 1.1 Landschaft.....2

 1.2 Siedlung3

2 **Landschaft 8**

 2.1 Übersichtskarte Landschaft8

 2.2 Massnahmenblätter Landschaft..... 11

3 **Siedlung.....44**

 3.1 Übersichtskarte Siedlung.....44

 3.2 Massnahmenblätter Siedlung47

1 Massnahmenliste Landschaft und Siedlung

1.1 Landschaft

Nr.	Massnahme	Seite
L0	Erarbeiten von Landschafts- und Freiraumkonzepten in den Korridoren	12
L1	Tüllinger Berg	16
L2	Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	19
L3	Rheinufer - Rheinfelder Rheinuferrundweg	22
L4	Birspark Landschaft	25
L5	L'île du Rhin / La petite camarque Alsacienne	28
L6	Kiesgruben 2.0	30
L7	Rheinufer - Bad Bellingen rückt an den Rhein	33
L8	Landschaftsraum Wiese - Vom Gewässer zur Lebenswelt	36
L9	24 stops	39
L10	Landschaftsraum Wiese - Landschaft & Fluss = Wiesionen ²	42

1.2 Siedlung

Nr.	Massnahme	Einwohner/Arbeitsplätze	Hektar	Seite
S0.1	Siedlungsverdichtung fördern			48
S0.2	Siedlungsbegrenzung durchsetzen			54
S0.3	Hochhausstrategie			58
S1	Schwerpunktgebiet Saint-Louis			60
S1.1	Entwicklungspol Saint-Louis-West	4500	43	63
S1.2	Entwicklungspol EuroAirport («Technoport»)	–	80	67
Total S1		> 4500		
S2	Schwerpunktgebiet Basel-Nord			72
S2.1	Hafen- und Stadtentwicklung (CH)	9000	20	75
S2.2	Industrie Klybeck (CH)	6500	32,4	80
S2.3	Weil am Rhein (D)	300	27	83
S2.4	Huningue Sud (F)	4100	72	87
S2.5	Huningue Centre/Nord (F)	3200	85	91
S2.6	Campus Novartis	1500	27	96
S2.7	Weil Friedlingen (D)	250	3	98
Total S2		24 850		
S3	Schwerpunktgebiet Basel-Nordwest			102
S3.1	Felix-Platter-Spital	1100	5	105
S3.2	VoltaNord	8400	11,6	108
S3.3	Stadtabschluss Nordwest	220	0,7	111
S3.4	Unicampus Schällemätteli	300	4,6	114
S3.5	Universitätsspital Basel	Erhalt Standort	6	117
Total S3		10 020		

Nr.	Massnahme	Einwohner/Arbeitsplätze	Hektar	Seite
S4	Schwerpunktgebiet Basel-Süd			120
S4.1	Dreispitz	6900-9300	50	122
S4.2	Bernoulli/Walkeweg	1200	7,5	125
S4.3	Wolf-Nord	5500	16	128
S4.4	Umfeld Bahnhof SBB	5700	-	131
	Total S4	19 300-21 700		
S5	Schwerpunktgebiet Pratteln/Grenzach-Wyhlen			134
S5.1	Bahnhofsgebiet Pratteln	-	35	137
S5.2	Neue Mitte in Grenzach	ca 270	1,2	139
	Total S5	> 270		
S6	Schwerpunktgebiet ESP Möhlin/Rheinfelden-Ost			142
S6.1	ESP Möhlin/Rheinfelden-Ost	6500	10,2	145
	Total S6	6500		
S7	Schwerpunktgebiet Stein/Bad-Säckingen/Wallbach/Mumpf			148
S7.1	ESP Sisslerfeld	8000-10 000	26	151
S7.2	Brühl	300	4	153
S7.3	Rifeld-Ost	200	3,5	156
S7.4	Rifeld-West	400	4	159
S7.5	Neumatt	350-500	4	162
	Total S7	9250-11 400		
S8	Schwerpunktgebiet Kleinbasel			166
S8.1	Erlenmatt	1850	19	169
S8.2	Messe Basel	900	12	172
S8.3	Areal Roche	2000	12	175
S8.4	Areal Rosental	2600	8	178
S8.5	Areal Schoren	320	3,8	181
	Total S8	7670		
S9	Schwerpunktgebiet Bachgraben-Allschwil			184
S9.1	Arbeitsplatzgebiet Bachgraben	4000-6000	39,2	187
	Total S9	4000-6000		
S10	Schwerpunktgebiet Widen/Birmatt			190
S10.1	Birmatt	570	11	193
S10.2	Widen	6420	27	196
	Total S10	6990		

Nr.	Massnahme	Einwohner/Arbeitsplätze	Hektar	Seite
S11	Schwerpunktgebiet MuttENZ			200
S11.1	Bahnhofsgebiet MuttENZ	5100	32	203
S11.2	MuttENZ Areal Hagnau	1200-1300	2,866	206
	Total S11	6300-6400		
S12	Schwerpunktgebiet Salina Raurica			210
S12.1	Salina Raurica - Pratteln	6600	70	213
S12.2	Salina Raurica - Augst	2000	6	217
	Total S12	8600		
S13	Schwerpunktgebiet Kaiseraugst			220
S13.1	ESP Kaiseraugst	5500	ca. 50	222
	Total S13	5500		
S14	Schwerpunktgebiet Gstad/Schoren/Untere Widen			226
S14.1	Gstad	1390	20	228
S14.2	Untere Widen, Schoren	760	18	231
	Total S14	2150		
S15	Schwerpunktgebiet Reinach/Dornach/Stöcklin			234
S15.1	Kägen	2400	26	237
S15.2	Hinterkirch	260	4,4	240
S15.3	Stöcklin	755	4	243
	Total S15	3415		
S16	Schwerpunktgebiet Birsfelden			246
S16.1	Hafen Birsfelden	4000	50	249
S16.2	Sternenfeldallee	950	22	253
	Total S16	4950		
S17	Schwerpunktgebiet Aesch-Nord			256
S17.1	Aesch-Nord	1000	32	259
	Total S17	1000		
S18	Schwerpunktgebiet Münchenstein			262
S18.1	Gartenstadt	630	5,3	264
S18.2	Dychrain	560	2,8	267
	Total S18	1190		

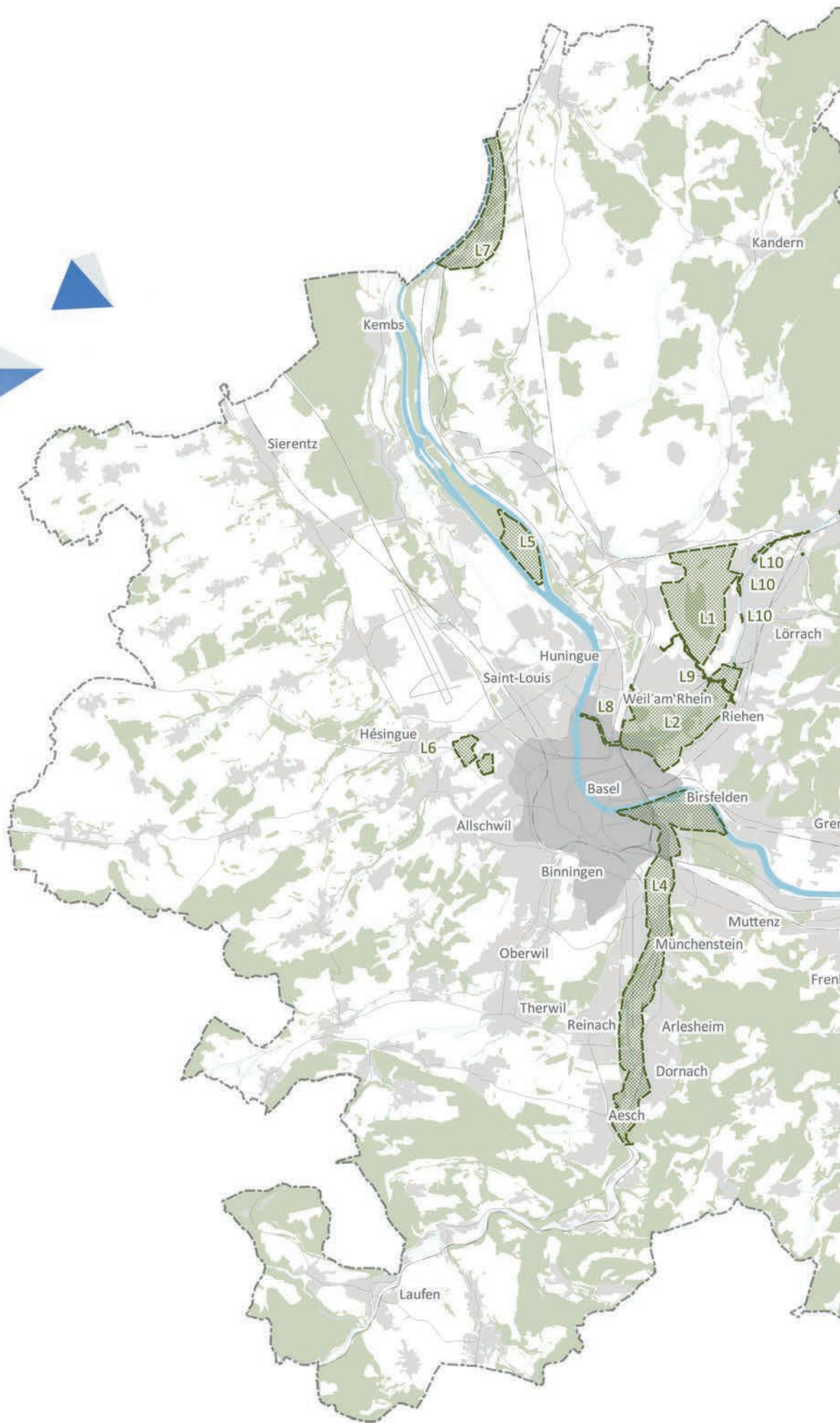
Nr.	Massnahme	Einwohner/Arbeitsplätze	Hektar	Seite
S19	Schwerpunktgebiet Rheinfelden			270
S19.1	Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)	820-870	6,5	272
S19.2	Flächennutzungsplan Rheinfelden	1400	ca. 34	276
Total S19		2220-2270		
S20	Schwerpunktgebiet Liestal			280
S20.1	Zentrum Nord	800	4	283
S20.2	Bahnhof Liestal	> 500-800	1	286
S20.3	Oristal	ca. 300	4,9	289
S20.4	Heidenweid-Grammet-Cheddite	850	5	291
Total S20		2450-2750		
S21	Schwerpunktgebiet Ergolzachse			294
S21.1	Gelterkinden – Eifeld	1000	6,67	297
S21.2	Entwicklung Bahnhofsumfeld Sissach	1000-1200	2,8	300
Total S21		2000-2200		
S22	Schwerpunktgebiet Laufen			302
S22.1	Kernstadtentwicklung	900	2	305
S22.2	Entwicklungsgebiet Nau	400	3	308
S22.3	Weststrasse	200	1,2	313
Total S22		1500		
S23	Schwerpunktgebiet Zwingen			316
S23.1	Papierfabrik	750	10	318
S23.2	Kernentwicklung	200	4,7	321
Total S23		950		
S24	Schwerpunktgebiet Weil am Rhein			324
S24.1	Hohe Strasse	1050	9,5	327
S24.2	Messeplatz	300	3	331
S24.3	Haltingen-Ost	500	7	335
S24.4	Im Rad	220	9,2	340
S24.5	Hedelinger Boden	340	4,5	344
S24.6	Unterer Brommacker	300	4	348
S24.7	Verdichtungspotential Kernstadt	200	3,7	352
S24.8	Griechen	200	1,4	356
Total S24		3110		

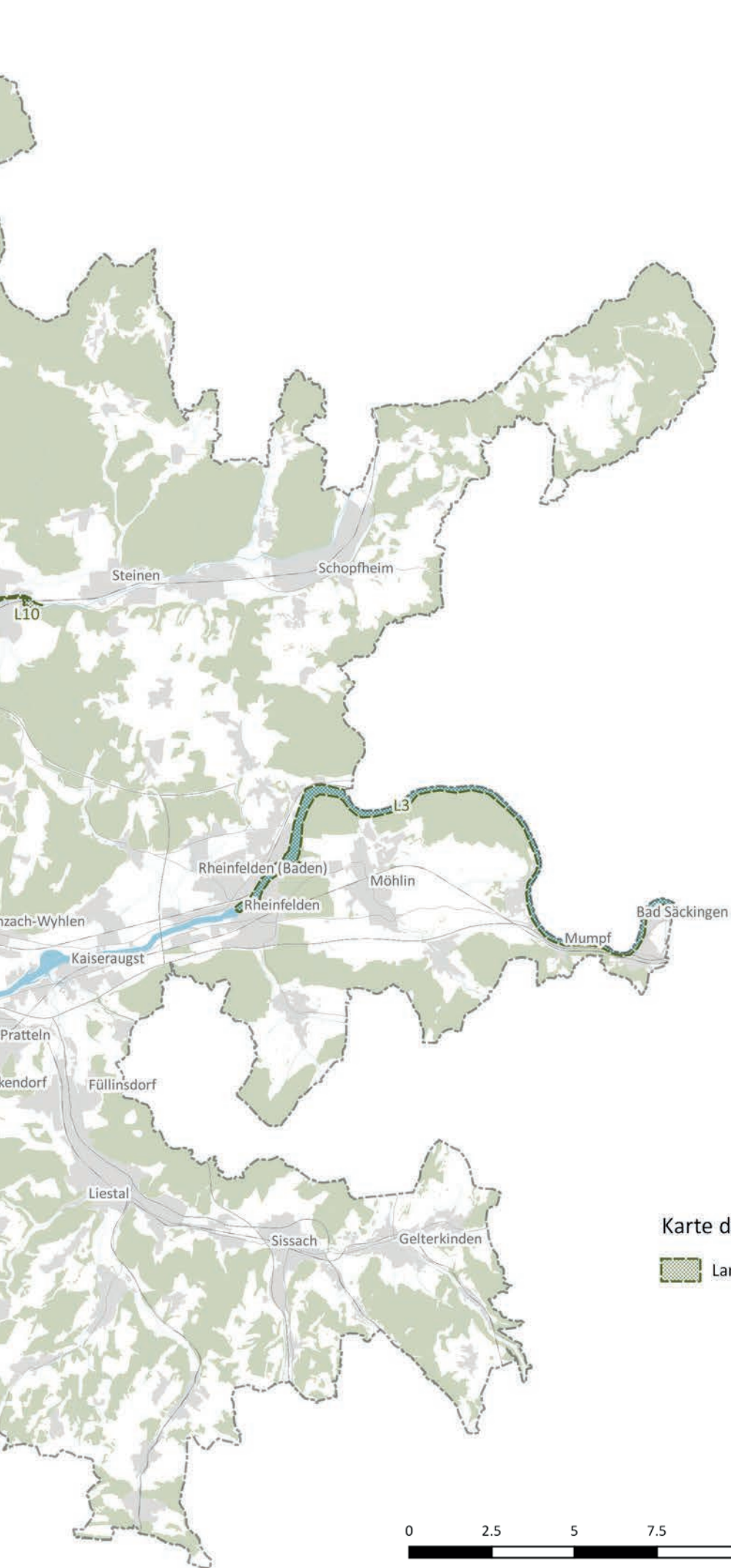
Nr.	Massnahme	Einwohner/Arbeitsplätze	Hektar	Seite
S25	Schwerpunktgebiet Lörrach/Maulburg			360
S25.1	Südlich Ötlinger Strasse	250	ca. 3	363
S25.2	Bühl III	450	ca. 2	366
S25.3	Franz-Ehret-Strasse, Schöpfli-Areal Brombach	240	ca. 2	369
S25.4	Schöpfli-Areal, Haagen	250	ca. 1,6	372
S25.5	Belist, Haagen	500	4,5	374
S25.6	Siegmeer, Hauingen	220	4	377
S25.7	Alte Rheinfelder Strasse, Salzert	1800	24	380
S25.8	MMZ	550	1,3	382
S25.9	Postareal	200	0,8	384
S25.10	Buchmatte	900	30,5	387
Total S25		5360		
S26	Schwerpunktgebiet Riehen			390
S26.1	Kohlistieg	200	0,9	393
S26.2	Stettenfeld	1250	17	395
S26.3	Zentrumsbildung Niederholz	950	0	398
Total S26		2400		
S27	Schwerpunktgebiet Schopfheim/Zell			402
S27.1	Auf hinter Hofen	200	ca. 2	405
S27.2	Stalten	650	ca. 2,5	407
S27.3	Bahnhof Zell	ca. 200	0,5	410
Total S27		1050		

2 Landschaft

2.1 Übersichtskarte Landschaft



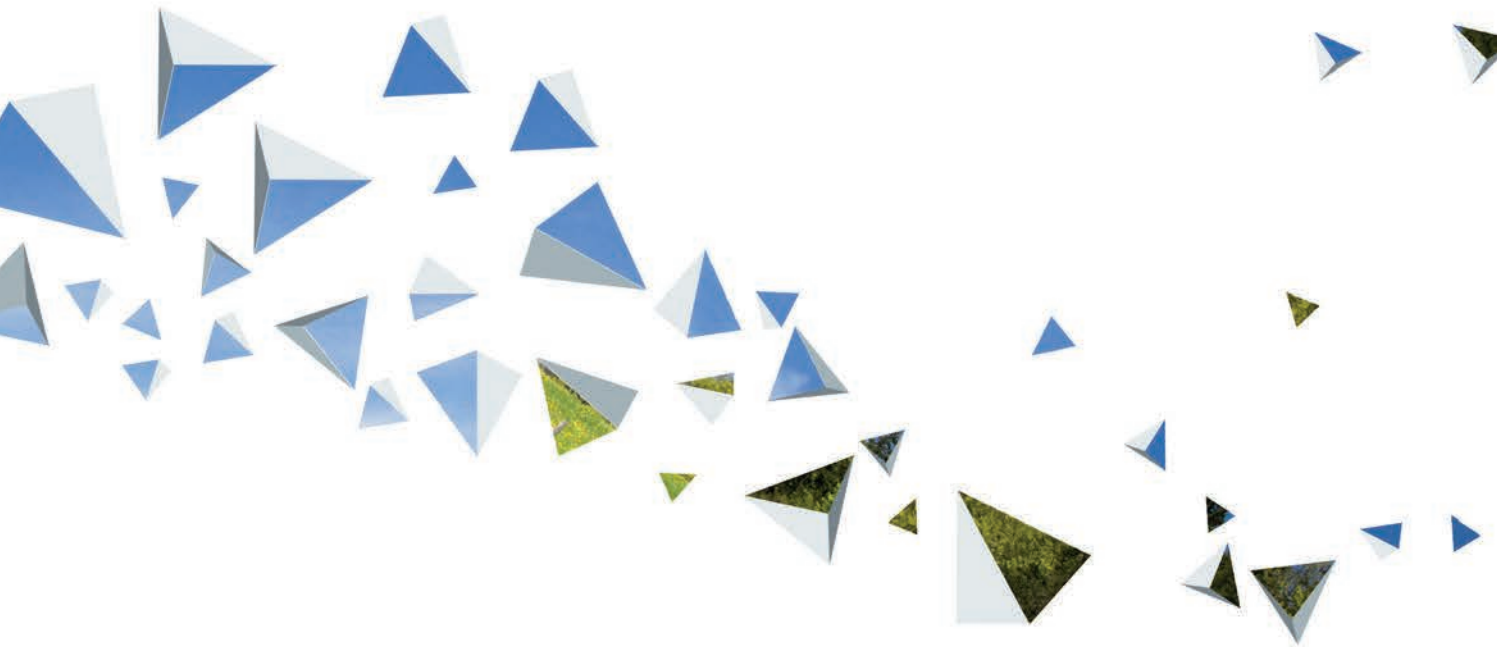




Karte der Landschaftsmassnahmen

 Landschaftsmassnahmen

2.2 Massnahmenblätter Landschaft



L0

Erarbeiten von Landschafts- und Freiraumkonzepten in den Korridoren

Bezug zum Zukunftsbild und Teilstrategien



Mit L02 soll ein Beitrag zur Erreichung der Zielsetzung des Zukunftsbildes «Erhalt der fingerartigen Grünraumstruktur» geleistet werden. Mit Freiraumkonzepten sollen die siedlungsnahen Fluss- und Freiräume und die identitätsstiftenden Landschaftskammern aufgewertet und gesichert werden.

Bezug zu Massnahmen Verkehr

- › Ausbau Regio-S-Bahn (inklusive neuen Haltestellen)
- › Ausbau Tramnetz
- › Ausbau Fuss- und Veleonetz

Aktueller Stand

Insbesondere die inneren Korridore sind bereits heute grossen Belastungen durch Siedlung und Verkehr ausgesetzt, gleichzeitig soll die weitere Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung vor allem in diesen gut erschlossenen Räumen stattfinden. Letzteres ist aber alles andere als ein Selbstläufer. Die Ansprüche des Marktes, der Politik und nicht zu letzt der Bevölke-

rung an eine qualitativ hochstehende Verdichtung steigen zunehmend. Das Thema Landschafts- und Freiraumentwicklung wird deshalb in den meisten Korridoren als sehr wichtig erachtet und im Rahmen von Korridorveranstaltungen behandelt. Der Korridor Birstal verfügt z. B. bereits über ein Freiraum- und Landschaftskonzept.

Zielsetzung Agglomerationsprogramm

Der Erhalt der strukturgebenden und identitätsstiftenden Landschaftselemente stellt neben der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung den wichtigsten Koordinationsbedarf auf Ebene der Korridore dar.

Das Thema Landschafts- und Freiraumentwicklung ist in allen Korridoren als integraler Bestandteil in den Verkehrs-, Raum- und Siedlungsentwicklungskonzepten auf allen Ebenen zu berücksichtigen.

Wie nachfolgend aufgezeigt wird, gibt es auf übergeordneter Ebene bereits schon klare Vorgaben. Es fehlt allerdings eine Koordination über die Kantons- und Landesgrenzen hinweg. In jedem Korridor gilt deshalb zu eruieren inwiefern die übergeordneten Vorgaben präzisiert und eine Abstimmung im Korridor nötig ist.

Steuerung durch die übergeordneten Behörden

Wie die nachfolgende Auflistung verdeutlicht wird das Thema Landschaft von den sechs Gebietskörperschaften, teilweise sehr weitgehend, geregelt. In den Schweizer Teilen der Agglomeration Basel wird auf der Grundlage von RPG₁ das Siedlungsgebiet abschliessend festgelegt.

Kanton Basel-Stadt

- › Abgrenzung Wald-, Landwirtschaftsflächen, Fruchtfolgeflächen
- › Natur- und Landschaftsschutzgebiete
- › Bezeichnung von aufzuwertenden Gewässerabschnitten
- › Festsetzung von siedlungsgliedernden Freiräumen

Kanton Basel-Landschaft

- › Abgrenzung Wald-, Landwirtschaftsflächen, Fruchtfolgeflächen
- › Ausweisung Vorranggebiete Natur und Landschaft
- › Mit abschliessender Festlegung des Siedlungsgebiets Siedlungsbegrenzung gesichert.
- › Festlegung Siedlungstrenngürtel als multifunktionale Freiräume zwischen den Siedlungen
- › Freiraum und Aufwertung Fliessgewässer
- › Festlegung Ausflugsziele
- › Grundsätze für Freizeitanlagen im Nicht-Siedlungsgebiet

Kanton Aargau

- › Abgrenzung Wald-, Landwirtschaftsflächen, Fruchtfolgeflächen
- › Festlegung Landschaften und Schutzgebiete von kantonaler Bedeutung
- › Agglomerationspärke als Erholungsraum
- › Festlegung Siedlungstrenngürtel

Kanton Solothurn

- › Abgrenzung Wald-, Landwirtschaftsflächen, Fruchtfolgeflächen
- › Ausweisung Schutzgebiete und Gebiete zur Landschaftsentwicklung
- › Festlegung Siedlungstrenngürtel
- › Ausweisung Gebiete und Vorhaben für Freizeit, Sport und Erholung

Regionalverband Hochrhein-Bodensee

- › Festlegung regionale Grünzüge, Grünzäsuren, Vorranggebiete für Naturschutz- und Landschaftspflege, nachrichtliche Übernahme der Natur-, Landschafts- und Wasserschutzgebiete

SCOT

- › Festsetzung von Natur- und Landschaftsräumen (Grünzüge), Schutzgebieten, biologischen Vernetzungsgebieten

Aktivitäten Agglomerationsprogramm - Korridorprozess

Das Formulieren von allgemeinen, für alle Korridore zutreffenden Ziele und Handlungsanweisungen macht wenig Sinn, zumal die Gebietskörperschaften in ihren Richt- oder Regionalplänen – soweit auf dieser Flughöhe sinnvoll – Vorgaben machen (siehe oben). Das Agglomerationsprogramm Basel fokussiert bei seinen Aktivitäten deshalb auf die konkrete Umsetzung von Projekten. Dies bedeutet, dass pro Korridor, wie auch in den anderen Themenbereichen ein massgeschneidertes Vorgehen, je nach Handlungsbedarf definiert wird.

Nachfolgend werden pro Korridor der Handlungsbedarf und je nachdem bereits ein konkretes Vorgehen aufgeführt.

Hochrhein



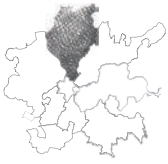
Im Rahmen des aufzugleisenden Zukunftsbildprozesses wird das Thema der Freiraum- und Landschaftsentwicklung behandelt. In welcher Tiefe und konzeptionellen Ausprägung ist derzeit offen.

Wiesental



Hier ist der Schutz der Hanglagen vor einer weiteren Zersiedlung ein wichtiges Thema. Die weitere Aufwertung und Erschliessung der Naherholungsräume Wiese, Tüllinger Berg und Dinkelberg stehen im Fokus. In welcher Tiefe das angestrebte Raumkonzept Wiesental konzeptionelle Inhalte im Bereich Landschaft und Freiraum enthalten wird, ist offen.

Oberrhein/Kandertal



Dieser Korridor zeichnet sich durch die weitgehend intakten Dorfstrukturen eingebettet in eine hochwertige Landschaft aus. Der Schutz dieser Qualitäten wird im Rahmen des Leitbildprozesses im Kandertal im Vordergrund stehen. Inwiefern ein übergreifendes den Oberrhein und das Kandertal einbeziehendes Freiraum- und Landschaftskonzept benötigt wird, muss in Abhängigkeit der Resultate des Leitbildprozesses beurteilt werden.

Pays de Saint-Louis



Das Thema Freiraum- und Landschaft wird im SCOT behandelt, der sich in Überarbeitung befindet. Inwiefern eine weitere Konkretisierung nötig ist, muss zu gegebener Zeit mit den lokalen Akteuren geklärt werden.

Leimental



Grundlagen liegen mit der Entwicklungsplanung Leimental - Birseck - Allschwil (ELBA) und der Verdichtungsstudie BL vor. Eine weitere Präzisierung der Landschafts- und Freiraumkonzepte wird im Rahmen des Raumkonzeptes Leimental erfolgen. Inwiefern eine Vertiefung anzustreben ist, kann derzeit nicht abgeschätzt werden.

Birstal



Ein Aktionsplan Birsapark Landschaft besteht bereits und ist derzeit in Umsetzung.

Laufental



Das 2014/2015 erstellte Zukunftsbild Laufental/Thierstein enthält eine Massnahme «D3 Regionales Landschaftsentwicklungskonzept (rLEK) erstellen».

Ergolzthal



In der Verdichtungsstudie BL sind grobe Handlungsempfehlungen die Landschafts- und Freiflächen betreffend enthalten. Ein Landschafts- und Freiraumkonzept sollte isoliert oder als integraler Bestandteil eines Zukunftsbildes/Raumkonzeptes der Ergolzachsen-Gemeinden erarbeitet werden. Im Rahmen der Testplanung Frenkentäler beschäftigte sich ein Büro intensiv mit Fragen der Landschafts- und Freiraumentwicklung und deren touristischer Inwertsetzung. Vergleichbar mit dem Kandertal, zeichnen sich die Frenkentäler Gemeinden durch in den meisten Fällen intakte Dorfstrukturen umgeben von einer attraktiven Landschaft aus.

L1

Tüllinger Berg



Quelle: IBA Basel / Spehr

Bezug zum Zukunftsbild

Das Projekt Tüllinger Berg ist wichtig für die Erreichung der Zielsetzung Erhalt der fingerartigen Grünraumstruktur gemäss Zukunftsbild der Agglomeration Basel. Es handelt sich um eine identitätsstiftende, raumstrukturierende Landschaftskammer und Naherholungsgebiet.

Beschrieb

Der Tüllinger Berg zwischen Lörrach, Weil am Rhein und Binzen bietet mit seinem Mosaik aus Wald, Obstbaumwiesen, Magerwiesen und Rebflächen Lebensraum für gefährdete Arten und ist ein beliebtes Naherholungsgebiet.

Der Tüllinger Berg ist Teil des EU-Netzwerks der NATURA 2000 Gebiete (Flora-Fauna-Habitat Gebiet und Vogelschutzgebiet). Der gesamte Bereich steht unter Landschaftsschutz (LSG) resp. unter «NATURA-2000»-Schutz.

Der Tüllinger Berg ist Teil des Biotop-Verbundprojekts «Grenzüberschreitender Naturkorridor», welches vom Trinationalen Umweltzentrum getragen wird. Das Projekt bezweckt die Erhaltung, Aufwertung

und Vernetzung wichtiger Naturgebiete im gesamten Dreiländereck. Zudem ist der Tüllinger Berg auch Teil des Biotopvernetzungsprojekts «Modellregion Biotopverbund Markgräflerland (MOBIL)». Hierbei sollen im Auftrag des Regierungspräsidiums Freiburg die wertvollen hochstämmigen Streuobstwiesen am Tüllinger Berg als Lebensräume seltener Vogelarten erhalten und entwickelt sowie eine Bewirtschaftungskonzeption für ausgewählte Grünlandbereiche (FFH-Wiesen) erstellt und umgesetzt werden. Ebenso soll ein Leitbildprozess für den Tüllinger Berg sowie weitere Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt werden.

Nutzen

WK2: Der Tüllinger Berg ist ein wichtiges Naherholungsgebiet für die Korridore Wiesental und Oberrhein/Kandertal aber auch für die Stadt Basel. Für die Versorgung an Naherholungsräumen ist das Gebiet wichtig. Die Siedlungsentwicklung nach innen kann dank dieser zugänglichen „Ruheoasen mit Weitblick“ verträglicher erfolgen.

WK4: Der Tüllinger Berg bietet Lebensraum für gefährdete Arten von Flora und Fauna und ist Teil des Biotop-Verbundprojektes. Dank dem Projekt wird die weitere Zersiedlung in diesem aus ökologischer und aus Sicht der Naherholung wichtigen Gebietes gestoppt. Die Öffentlichkeitsarbeit, die Teil des Projektes ist, leistet einen Beitrag zur Sensibilisierung der Bevölkerung und fördert das Umweltbewusstsein.

Kennziffern

Nähe zum ÖV in Metern

Buserschliessung mit 1h-Takt Mo-Sa, Sonntag kein Betrieb.

Erschliessung LV

Es führen Radwege auf den Tüllinger Berg

Wichtiges Naherholungsgebiet für

Der Tüllinger Berg zwischen Lörrach, Weil am Rhein und Binzen ist ein beliebtes Naherholungsgebiet für die Bewohner aus Basel, Riehen, Weil am Rhein, Lörrach und weiteren umliegenden Gemeinden.

In der Nähe Schwerpunktgebiete

Nummer	Name
S24	Schwerpunktgebiet Weil am Rhein
S25	Schwerpunktgebiet Lörrach/Maulburg
S26	Schwerpunktgebiet Riehen



Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Trinationales Umweltzentrum (TRUZ) | Städte Lörrach und Weil am Rhein

Beteiligte Stellen Schweiz:

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



-

Gemeindebeschlüsse



-

Beteiligte Stellen Ausland:

Deutschland

Eintrag Regionalplan



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



-

Frankreich

Eintrag SCOT



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



-

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr

Schritt / Termin

2016

Aufwertung, Pflanzung und Pflege von Streuobstwiesen

Realisierung / Abstimmungsbedarf

Umsetzung / Aktivitäten:

Seit 1998 (Daueraufgabe), seit 2011 besteht ein Fachplan / Managementplan (MaP) für ein NATURA 2000-Gebiet mit Festlegung von Erhaltungs- und Entwicklungsmassnahmen, Monitoring innerhalb des NATURA 2000 Gebietes, 2012 - 2015 Interreg IV Projekt Grenzüberschreitender Naturkorridor, seit 2015 Modellregion Biotopverbund Markgräflerland (MOBIL)

Bisher:

Aufwertung, Pflanzung und Pflege von Streuobstwiesen, Pflege von Magerwiesen, Aufwertung von Amphibienlaichgewässern, Durchführung von Artenschutzmassnahmen (z. B. Erdbockkäfer), Bau einer Trockenmauer, Schutz des Steinkauzes

Geplant:

Weitere Umsetzung von Massnahmen im Rahmen des Biotopvernetzungsprojekt Modellregion Biotopverbund Markgräflerland (MOBIL) und Umsetzung des Managementplans (MaP = Konkretisierung der NATURA 2000-Vorgaben), der langfristig angelegt ist.

L2

Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese



Quelle: IBA Basel / Spehr

L2

Bezug zum Zukunftsbild

Das Projekt Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese entspricht der im Zukunftsbild formulierten Notwendigkeit einer Aufwertung der siedlungsnahen Fluss- und Freiräume. Durch die verstärkte Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen steigt die Anzahl von Naherholungssuchenden. Dieser erhöhten Nachfrage wird mit dem vorliegenden Projekt ein qualitativ besseres Angebot geschaffen.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Ö4	Verlängerung Tramlinie 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	A
LV67	Weil am Rhein: LV-Optimierung Pendlerroute in Otterbach	A
LV75	Riehen: Bahnunterführung Rüchligweg / Hebelschulhaus	A
LV76	Riehen: Bahnunterführung Grienbodenweg	A
LV77	Lörrach: Umgestaltung Baslerstrasse (Dammstrasse bis Bahnhof Stetten)	A
LV78	Lörrach: Radweg rechts der Wiese	A
LV79	Lörrach: Pendlerroute West - Beleuchtung	A
LV84	Lörrach/Riehen: Steg Gewerbekanal/Mühleleich	B
M8	Basel: Freiburgerstrasse	A
Ö6	Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach/Riehen	A
Ü28	Doppelspurausbau Riehen/Lörrach Zollweg	B
Ü30	S-Bahn-Haltestelle Lörrach Zollweg	B



Landschaft und Grünräume

AGGLO BASEL

Beschrieb

Der rund sechs km² grosse, reich gegliederte binationale Landschaftspark Wiese hat als stadtnaher Erholungsraum, Trinkwassergewinnungsgebiet und Naturschutz- und Landwirtschaftsgebiet eine wichtige Funktion für die gesamte Agglomeration. Das Projekt will den Landschaftspark mit seinen unterschiedlichen Lebensraumtypen erhalten, nachhaltig entwickeln und gemeinsam gestalten.

Die Qualität des Projekts wird im Rahmen der IBA Basel 2020 sichergestellt.

Dabei kann auf einen seit 2001 grenzüberschreitend gültigen Landschaftsrichtplan zurückgegriffen werden.

Durch die Revitalisierung der Wiese im Rahmen des Projektes wird die Biodiversität des Wiesetals gefördert. Gleichzeitig steigert die Revitalisierung durch eine möglichst attraktive Gestaltung die Qualität des Erholungsraums. Die Qualität des Projekts wird durch die IBA Basel sichergestellt. Das Projekt findet seine Fortsetzung in L10.

L2

Nutzen

WK2: Der Landschaftspark Wiese grenzt unmittelbar an dicht besiedelte Siedlungskörper der Kernstadt und des inneren Korridors (Wiesental) der Agglomeration Basel an. Für die in diesen Gebieten lebende Bevölkerung ist der Landschaftspark Wiese ein wichtiger Naherholungsraum. Die koordinierte Umsetzung des Landschaftsrichtplans und begleitende Massnahmen sorgen dafür, dass dieser wertvolle Natur- und Landschaftsraum zukünftig in seiner Qualität erhalten und aufgewertet wird.

WK4: Das Projekt will den Landschaftspark Wiese mit seinen unterschiedlichen Lebensraumtypen erhalten, nachhaltig entwickeln und gemeinsam gestalten. In grenzüberschreitender und interdisziplinärer Kooperation mit einem Mix aus baulichen und auf Sensibilisierung zielende Massnahmen werden Konzepte in den Bereichen Revitalisierung, Erholung und Naturschutz zielgerichtet umgesetzt

Kennziffern

Nähe zum ÖV in Metern

100

Erschliessung LV

Gute und zahlreiche Velowege auf Schweizer und deutscher Seite vorhanden.

Wichtiges Naherholungsgebiet für

Bewohner aus Kleinbasel, Weil am Rhein, Riehen

In der Nähe Schwerpunktgebiete

Nummer	Name
S2	Schwerpunktgebiet Basel Nord
S8	Schwerpunktgebiet Kleinbasel
S24	Schwerpunktgebiet Weil am Rhein
S25	Schwerpunktgebiet Lössach/Maulburg
S26	Schwerpunktgebiet Riehen

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Kanton Basel-Stadt

Beteiligte Stellen Schweiz:

Gemeinde Riehen

Richtplaneintrag



erfolgt

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

L2

Beteiligte Stellen Ausland:

Stadt Weil am Rhein

Deutschland

Eintrag Regionalplan



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Frankreich

Eintrag SCOT



-

Gemeindebeschlüsse



nicht notwendig

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
Ende 2016	Finanzierungsentscheide Umsetzung Beschilderungskonzept & Parkrangerprogramm
2017	Erstellung Bauprojekt Revitalisierung der Wiese

Realisierung / Abstimmungsbedarf

Monat / Jahr	Schritt / Termin
09-11 / 2016	Realisierung temp. Kunstprojekte zur Sensibilisierung der Bevölkerung
2017	Einrichtung Rangerprogramm
2017	Umsetzung Beschilderungskonzept
2020	Realisierung Kunstprojekt zur Sensibilisierung der Bevölkerung
2020/2021	Baubeginn Revitalisierung der Wiese



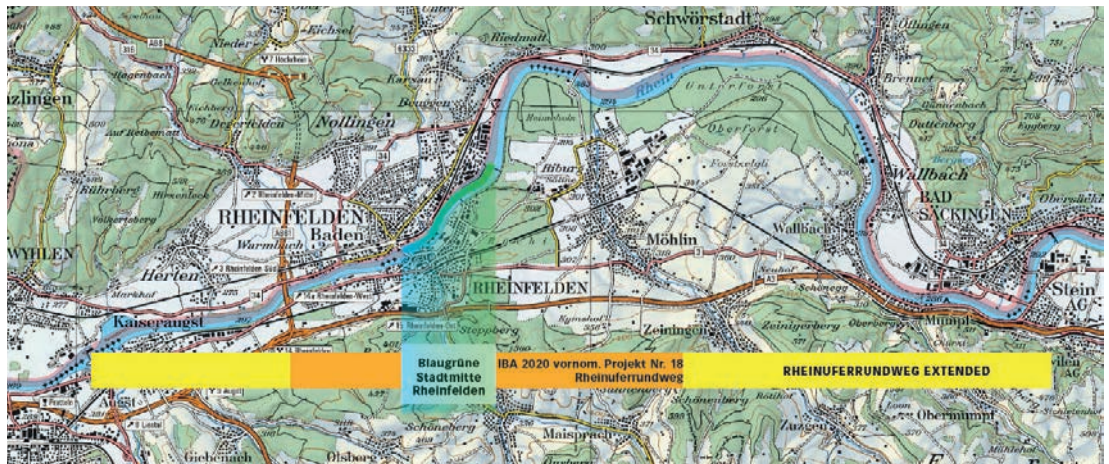
Der Landschaftsraum Wiese liegt inmitten der trinationalen Agglomeration Basel und bietet eine «grüne Grenze» zwischen Deutschland und der Schweiz

AGGLO BASEL

L3

Rheinufer - Rheinfelder Rheinuferweg

L3



Bezug zum Zukunftsbild

Das Projekt Rheinufer - Rheinfelder Rheinuferweg entspricht der im Zukunftsbild formulierten Anforderung einer Aufwertung der siedlungsnahen Flussräume, um den Naherholungsbedürfnissen der durch die Siedlungskonzentration zunehmenden Erholungssuchenden gerecht zu werden.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Ö19	Bushof Stein-Säckingen	Ae
LV17	Rheinfelden (CH): Umgestaltung und Aufwertung Riburgerstrasse	A
LV21	Rheinfelden (CH): Erweiterung/Neubau Velostation Bahnhof	A
LV23	Rheinfelden (CH): Rheinuferweg-Passage	A
LV24	Rheinfelden (CH): Weg Chleigrüttgraben - Aussichtspunkt Kraftwerk	A
LV28	Stein: Aufwertung und Umgestaltung Rheinuferweg	A
LV29	Wallbach: Rheinpromenade Aufwertung Rheinufer und Fussgängerweg	A
LV30	Mumpf: Rheinuferweg Engstellen	A
LV33	Möhl: Aufwertung Zugänglichkeit Bahnhof	B
LV34	Möhl: Velo-/Fussverbindung Bahnhof - Rheinfelden (CH)	B
LV35	Möhl: Velo-/Fussverbindung Möhl Bahnhof - Rheinfelden (D)	B
LV36	Möhl: Veloabstellanlage Bahnhof Nord	B

Beschrieb

Der Rheinuferrundweg zwischen der alten Rheinbrücke im Westen und dem Übergang beim neuen Wasserkraftwerk im Osten verbindet auf einer Länge von 6 Kilometern die beiden Städte Rheinfelden (CH) und Rheinfelden Baden (D). Trotz der angrenzenden Industriestandorte ist der Rundweg ein ökologisch hochwertiger Lebensraum mit hohem Freizeit- und Erlebniswert, der sich schon heute grosser Beliebtheit erfreut. Mit Unterstützung der IBA Basel wird der bestehende Rheinuferrundweg auf die benachbarten Gemeinden ausgeweitet, so dass ein attraktiver Rundweg von Kaiseraugst (CH) über Grenzach-Wyhlen (D) bis nach Stein (CH) und Bad Säckingen (D) entsteht (Rheinuferrundweg «extended»).

L3

Nutzen

Mit der Marke «Rheinliebe» wird die Zuordnung des Projektes zu bestimmten Landschaftstypologien und damit verbundenen Zukunftsfragen angestrebt. Ausserdem sollen naturnahe Uferabschnitte miteinander verbunden werden.

WK1: Es wird ein durchgehender Rundkurs für zu Fuss Gehende und Velofahrende angestrebt, verschiedene Engpässe sollen behoben werden. Die Anknüpfung des «Rheinfelder Rheinuferrundweg Extended» an den öffentlichen Verkehr ist erklärtes Ziel. Zudem wird mit dem neuen Rheinsteg in Rheinfelden, einer zusätzlichen Anlegestelle für den «Trompeter» in Möhlin und die Erneuerung der Fähre in Mumpf auch die Querung des Rheins verbessert. Das bessere Auffinden des Weges wird mittels Beschilderung sowie einer Karte mit App vorgesehen.

WK2: In Rheinfelden, Möhlin und Stein sind Wohnschwerpunkte im Aargauer Richtplan vorgesehen, diese fördern die Entwicklung nach innen. Die Rheinlandschaft erhält damit eine noch grössere Bedeutung als Naherholungsraum für die wachsende lokale Bevölkerung. Damit nimmt die sorgfältige Entwicklung der Rheinlandschaft als Natur- und Erholungsraum – wie dies im Richtplan unter L2.1 Pärke vorgesehen wird – an Bedeutung zu. Auch die Revision des Aargauer Rheinuferdekrets dient der sorgfältigen Entwicklung der Rheinlandschaft zum Schutz der Naturwerte, wobei Erholungsnutzungen künftig punktuell zugelassen werden sollen.

WK3: Durch die bessere Signalisierung soll die attraktive Fuss- und Veloroute einfacher aufgefunden werden, wodurch Umweg- oder Suchverkehr reduziert wird.

WK4: Durch die Aufwertung der Rheinlandschaft als naher Erholungsraum für die wachsende Bevölkerung wird ein Beitrag zur Reduktion des Freizeitverkehrs geleistet. Durch die Inwertsetzung der Landschaft als Erholungsraum gewinnt die Landschaft an Bedeutung für die Bevölkerung. Dies bewirkt in der Regel, dass sie sich auch stärker für deren Erhalt einsetzt.

Kennziffern

Nähe zum ÖV in Metern

diverse nahegelegene Zugänge zum ÖV

Erschliessung LV

Uferweg ist Teil des Projektes

Wichtiges Naherholungsgebiet für

regionale Bedeutung, Naherholungsraum insbesondere für Rheinfelden, Kaiseraugst, Grenzach-Wyhlen, Stein, Bad-Säckingen.



In der Nähe Schwerpunktgebiete

Nummer	Name
S6	Schwerpunktgebiet ESP Möhlin/Rheinfelden-Ost
S7	Schwerpunktgebiet Stein/Bad-Säckingen/Wallbach/Mumpf
S19	Schwerpunktgebiet Rheinfelden

Planerische Abstützung der Massnahme

L3

Federführende Stelle

Gemeinden Rheinfelden (CH und D)

Beteiligte Stellen Schweiz:

Gemeinden Mumpf | Stein | Wallbach | Möhlin | Kanton Aargau

Richtplaneintrag



erfolgt als Zwischenergebnis

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



geplant

Der Rheinuferwandweg ist Teil des im kantonalen Richtplan als Zwischenergebnis festgelegten Agglomerationsparks «Rheinpark».

Beteiligte Stellen Ausland:

diverse Gemeinden auf der gegenüberliegenden Rheinseite

Realisierung / Abstimmungsbedarf

Die Nominierung durch die IBA Basel 2020 erfolgte 2016. Nun wird ein gemeinsamer Interreg-Antrag für die Massnahmen auf Schweizer und deutscher Seite angestrebt.



Quelle: IBA Basel / Spehr

L4

L4

Birspark Landschaft



Quelle: IBA Basel / Spehr

Bezug zum Zukunftsbild

Das Projekt «Birspark Landschaft» entspricht der im Zukunftsbild formulierten Notwendigkeit einer Aufwertung der siedlungsnahen Freiräume. Durch die verstärkte Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen steigt die Anzahl von Naherholungssuchenden. Dieser erhöhten Nachfrage wird mit dem vorliegenden Projekt ein neues Angebot geschaffen.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
LV13	Muttenz: LV-Erschliessung Areal Hagnau	A



Landschaft und Grünräume

AGGLO BASEL

Beschrieb

L4

Die «Birspark Landschaft» (CH) umfasst den Raum entlang der Birs zwischen Angenstein und der Birmündung. Aufgrund des anhaltenden Wachstums muss der Siedlungsentwicklung die Entwicklung des Freiraums gegenübergestellt werden. Städtebauliche und freiräumliche Qualitäten müssen in einem Dialog zueinander stehen und durch gemeindeübergreifende Planungen gewährleistet werden. Die Auszeichnung als «Landschaft des Jahres 2012» ist Ehrung und Verpflichtung zugleich. Die grosse Herausforderung bildet die gezielte Entwicklung der sogenannten «Birsstadt» (Gemeinden Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Dornach, Münchenstein, Pfeffingen und Reinach) bei gleichzeitiger

Stärkung der Birspark-Landschaft (beim Projekt Birsstadt-Landschaft ist neben den sieben Gemeinden, die sich bei der Birsstadt beteiligen auch die Gemeinde Muttenz dabei) als gemeinsamem Natur- und Erholungsraum entlang der Birs. Hierzu haben die Gemeinden einen Aktionsplan Birspark-Landschaft ausarbeiten lassen. Das Konzept hält den Bestand und die Potenziale bezüglich Natur, Landschaft und Erholung fest und formuliert Massnahmen für eine gezielte Weiterentwicklung und Vernetzung des Birsraumes. Hierbei hat die Lancierung von Schlüsselprojekten in den beteiligten Gemeinden eine hohe Bedeutung, um mithilfe von zeitlich gestaffelten Massnahmen den Birsraum weiterzuentwickeln.

Nutzen

WK1: Gemäss der Teilstrategie Landschaft des Raumkonzeptes der Birsstadt sollen die Zugänge in den Umstrukturierungsgebieten zur Birs verbessert und Velo- und Fusswegeverbindungen längs und quer zur Birs realisiert werden (Schliessung von Lücken). Das unter den Gemeinden abgestimmte Projekt Birspark Landschaft bewirkt einen koordinierten Ausbau der LV-Verbindungen.

WK2: Der Naherholungsraum im dicht besiedelten Birstal wird aufgewertet, die verschiedenen Nutzungen werden koordiniert und eine nachhaltige Nutzung dieses wertvollen Naturraumes wird so sichergestellt. Für die angestrebte Verdichtung in der Birsstadt ist ein nachhaltiger Umgang mit dem Birsraum von grosser Bedeutung. Das Projekt «Birspark- Landschaft» fördert neben der Diskussion über Naturschutz- und Freiraumziele auch die Verständigung der Birsstadtgemeinden über gemeinsame Funktionen, Aufteilungen und Kooperationen und bildet somit langfristig das Fundament einer gemeinsamen, koordinierten Freiraumentwicklung der Birsstadt.

WK4: Das Sicherstellen einer nachhaltigen Nutzung des Birsraumes schützt nicht nur diesen, sondern ist ein wichtiges Element für die qualitative und flächenschonende Entwicklung der Birsstadt nach innen.

Wichtiges
Naherholungsgebiet:
Sitzstufen an der
revitalisierten Birs
(zwischen Reinach
und Münchenstein)

Quelle: IBA Basel / Spehr

AGGLO BASEL



Kennziffern

Nähe zum ÖV in Metern
100–500 je nach Standort an der Birs

Erschliessung LV
neuer Veloweg geplant

Wichtiges Naherholungsgebiet für
regionale Bedeutung
wichtiger Naherholungsraum im Alltag für die Gemeinden des Birstals

L4

In der Nähe Schwerpunktgebiete

Nummer	Name
S4	Schwerpunktgebiet Basel Süd
S10	Schwerpunktgebiet Widen/Birmatt
S11	Schwerpunktgebiet MuttENZ
S14	Schwerpunktgebiet Gstad/Schoren/Untere Widen
S15	Schwerpunktgebiet Reinach/Dornach/Stöcklin
S16	Schwerpunktgebiet Birsfelden
S17	Schwerpunktgebiet Aesch Nord
S18	Schwerpunktgebiet Münchenstein

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde MuttENZ

Beteiligte Stellen Schweiz:

Birsstadtgemeinden und MuttENZ

Richtplaneintrag



–

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
Frühling 2016	Vorliegen Bericht Aktionsplan Birsark-Landschaft

L'île du Rhin / La petite camarque Alsacienne

Contour du projet



Bezug zum Zukunftsbild

Das Projekt L'île du Rhin / La petite camarque Alsacienne entspricht der im Zukunftsbild formulierten Notwendigkeit einer Aufwertung der siedlungsnahen Freiräume. Durch die verstärkte Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen steigt die Anzahl von Naherholungssuchenden. Dieser erhöhten Nachfrage wird mit dem vorliegenden Projekt ein neues Angebot geschaffen.

Dans le cadre du renouvellement de la concession d'exploitation de l'énergie hydroélectrique du Rhin l'entreprise publique française EDF (électricité de France) a assuré le financement de la renaturation de la partie septentrionale de l'île du Rhin. Ce projet a été porté et piloté par la Petite Camarque Alsacienne.

L'emprise du projet fait partie du territoire de la Réserve Naturelle de la Petite Camarque Alsacienne. Ce classement assure la protection du site et la pérennisation de sa vocation écologique.

Le projet a consisté à recréer des bras du Rhin dans une plaine jusqu'alors occupée par une exploitation agricole. Cette modification apporte une plus-value importante à la diversité écologique du site mais également à l'échelle du Rhin supérieur.

Le remodelage complet du site rend également possible une fréquentation pour le grand public. L'île du Rhin devient ainsi un espace vert de grande dimension accessible aux habitants de l'agglomération trinationale de Bâle.

Beschrieb

Le projet de réaménagement permet d'assurer une nouvelle continuité écologique pour les animaux (poissons, insectes, mammifères) et pour les plantes à l'échelle de l'île du Rhin (plusieurs dizaines de kilomètres de long). Par ailleurs, la proximité avec la Réserve Naturelle de la Petite Camargue garantit une connexion entre deux espaces

naturels préservés de grande dimension (notamment pour les animaux volants).

L5 : le projet, tout en prévoyant une fréquentation de loisir (promenade et activité sportive) garantie une très forte préservation des espaces naturels dont une grande partie demeurera inaccessible.

L5

Nutzen

WK4 : L'île du Rhin devient un espace de respiration de haute qualité écologique et paysagère.

Kennziffern

Nähe zum ÖV in Metern 300

Wichtiges Naherholungsgebiet für für Huningue, Village-Neuf, Saint-Louis, Basel Nord

In der Nähe Schwerpunktgebiete S1 Schwerpunktgebiet Saint-Louis

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

EDF, Petite Camargue Alsacienne

Beteiligte Stellen Ausland:

Frankreich

Eintrag SCOT



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Realisierung / Abstimmungsbedarf

Le projet est déjà réalisé et financé. Dans les années à venir, des mesures d'entretien sont prévues.



Renaturation du Rhin



Landschaft und Grünräume

AGGLO BASEL

L6

Kiesgruben 2.0

L6

Le Parc des Carrières entre
Saint-Louis, Hégenheim,
Allschwil et Bâle-Ville



Bezug zum Zukunftsbild

Das Projekt Kiesgruben 2.0 entspricht der im Zukunftsbild formulierten Notwendigkeit einer Aufwertung der siedlungsnahen Freiräume. Durch die verstärkte Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen steigt die Anzahl von Naherholungssuchenden. Dieser erhöhten Nachfrage wird mit dem vorliegenden Projekt ein neues Angebot geschaffen.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
LV5	Basel: Fuss- und Veloerschliessung an Parc des Carrières (Bachgraben - Rue de Bâle)	A
LV55	Allschwil: Neuer Fuss- und Veloweg Allschwil - Parc des Carrières	A
LV61	CA3F: Liaison cyclable : Blotzheim / Saint-Louis Neuweg / Maison éclusière de la Petite Camargue Alsacienne	A
LV64	CA3F: Liaison douce Hégenheim, Parc des Carrières, Saint-Louis Bourgfelden	B

Beschrieb

Kiesgruben sind Orte des Wandels. Aus umzäunten «Nicht-Orten» entlang des Rheins entstehen einzigartige Lebens und Landschaftsräume. Die Initiative beinhaltet eine Gesamtschau und ein erstes Pilotprojekt im Raum Saint-Louis/Basel. Weitere Projekte folgen in Sierentz, Bartenheim (F) und Rheinfelden (D). Kies wird in der Region Basel in zurzeit 50 Gruben abgebaut. Die grössten unter ihnen sind 80 ha gross. Eingezäunt und den meisten unbekannt, bieten diese Kiesgruben das Potenzial attraktiver Lebens- und Landschaftsräume aus zweiter Hand.

Nutzen

WK1: Das Fahrradnetz wird ausgebaut um die Kiesgruben für die Freizeitnutzung zugänglich zu machen.

WK2: Die Kiesgruben leisten einen wichtigen Beitrag zur qualitativen Siedlungsentwicklung nach innen, weil sie den dafür nötigen Naherholungsraum bereitstellen.

WK4: Eine Naturfläche kann wieder in Wert gesetzt werden. Im Zusammenhang mit der Umnutzung der Kiesgrube werden ökologische Kriterien berücksichtigt.

Kennziffern

Nähe zum ÖV in Metern
sehr unterschiedlich, ca. 1000 m

Erschliessung LV
sehr unterschiedlich aber meistens < 150 m

Wichtiges Naherholungsgebiet für
Hésingue, Hégenheim, Bourgfelden, Basel, Allschwil, Saint-Louis

In der Nähe Schwerpunktgebiete
S2 Schwerpunktgebiet Basel Nord
S3 Schwerpunktgebiet Basel-Nordwest

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

IBA Basel 2020

Beteiligte Stellen Schweiz:

Gebietskörperschaften | Kiesabbau-Firmen | Landbesitzer | Bürger

Richtplaneintrag



geplant

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



erfolgt



Beteiligte Stellen Ausland:

Gebietskörperschaften | Kiesabbau-Firmen | Landbesitzer | Bürger

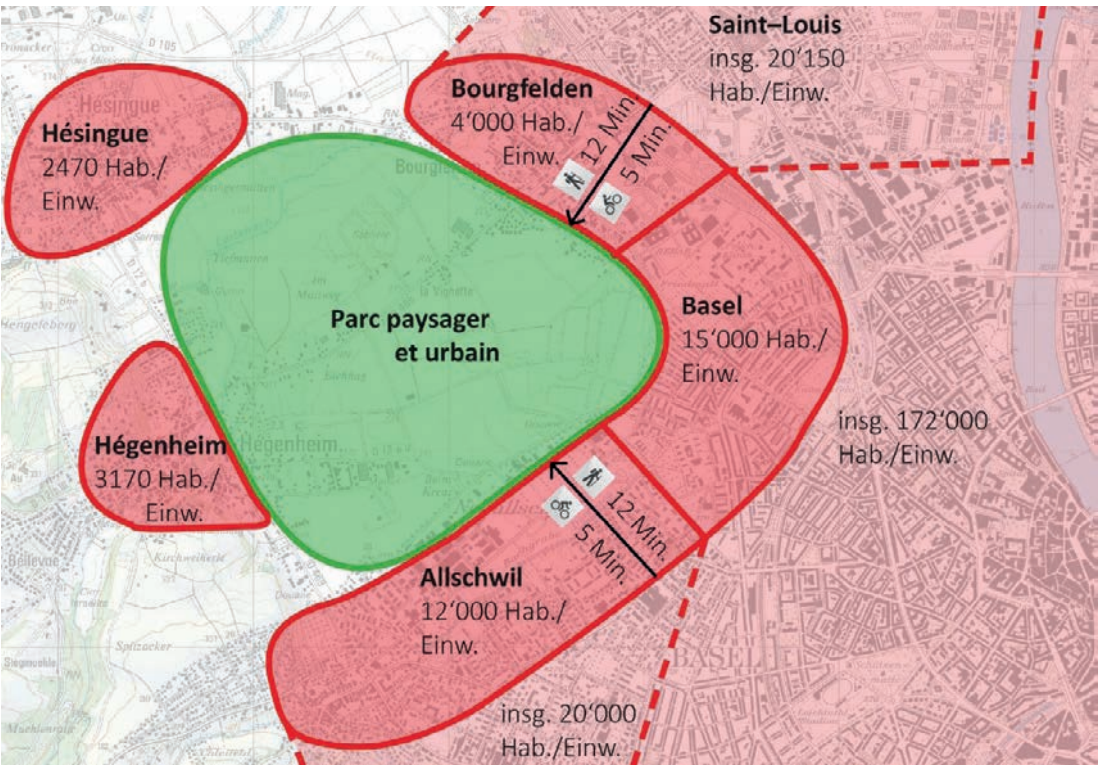


L6

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
Ende 2015	Beginn der Gestaltung (Pläne) des Parks : «Parc des Carrières», Pilotprojekt der ganzen Gruppe
Ende 2015	Ergebnisse der Ökologie Studie der alten Kiesgrube in Sierentz
2017	Baustart

Kontext des Parc de Carrières



Mögliche Vision 2040



L7

L7

Rheinufer - Bad Bellingen rückt an den Rhein



Quelle: IBA Basel / Spehr

Bezug zum Zukunftsbild

Das Projekt Rheinufer - Bad Bellingen rückt an den Rhein leistet einen Beitrag zur Umsetzung des Zukunftsbildes. Ein Teilstück des Rheins wird aufwertet und damit wird ein hochwertiger, siedlungsnaher Erholungsraum geschaffen.



Landschaft und Grünräume

AGGLO BASEL

Beschrieb

L7

Das Projekt beabsichtigt einen attraktiven Erholungsraum am Rhein zu schaffen. Die Uferlandschaften sollen für sanfte Freizeitnutzungen weiterentwickelt und leichter zugänglich gemacht werden. Die Verbindung zwischen dem Ortszentrum und dem Rhein soll gestärkt werden. Die Autobahn trennt die Stadt vom Rhein. Drei Unterführungen ermöglichen den Zugang zum Rhein. Die Unterführungen sollen im Rahmen des Projektes aufgewertet werden. Innerhalb

des gesamten Projektperimeters sind neue Wegführungen, z.B. direkt entlang des Rheins geplant. Weitere Interventionen, welche die Attraktivität des Rheins als Naherholungsraums aufwerten sind geplant: Potons, Kanuverleih, Anlegestellen, Naturbeobachtungsstationen. Bei der Projektentwicklung wird dem Risiko einer Beeinträchtigung der Schutzgebiete, die sich entlang des Rheins befinden, besondere Beachtung geschenkt.

Nutzen

WK1: Das Verkehrssystem wird verbessert, indem die Verbindungen zwischen Ort und Rhein aufgewertet werden. Das Fuss- und Velonetz wird mit einer attraktiven Uferpromenade ergänzt.

WK2: Das Landschaftsprojekt ist ein wichtiger Bestandteil eines umfassenderen Aufwertungsprojektes der Gemeinde Bad Bellingen. Der sich durch Generationenwechsel im Umbruch befindende Ortsteil Rheinweiler soll gestärkt werden. Ausserdem soll eine, neue sich an Nachhaltigkeitskriterien orientierende Siedlung geschaffen werden (Fahrradboxen und Park + Ride-Anlage sind bereits erstellt). Ein attraktiver Naherholungsraum leistet einen wichtigen Beitrag für eine hohe Siedlungsqualität und kann die angestrebten Siedlungsprojekte beschleunigen. Die Siedlung kann so in Bad Bellingen erfolgreich in der bestehenden Bauzone weiterentwickelt werden.

WK3: Die Verkehrssicherheit wird erhöht, insbesondere durch die Aufwertung der Unterführungen.

WK4: Das Projekt fördert den Kontakt zur Natur und verbessert die Sensibilisierung der Bevölkerung für Umweltfragen. Bad Bellingen, an der S-Bahn gelegen, gewinnt an Attraktivität und wird als Wohnstandort interessanter. Die Nachfrage nach Wohnraum wird so auf eine gut erschlossene Gemeinde mit S-Bahn-Halt im äusseren Korridor der Agglomeration Basel gelenkt.

Kennziffern

Nähe zum ÖV in Metern

je nach Zielort zwischen ca. 500 m und 2 km

Erschliessung LV

bereits bestehend, wird im Rahmen des Projektes noch stark verbessert

Wichtiges Naherholungsgebiet für

die Gemeinden am Oberrhein

In der Nähe Schwerpunktgebiete

kein Schwerpunktgebiet in der Nähe

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Bad Bellingen

Beteiligte Stellen Ausland:

Die Gemeinde Bad Bellingen hat gegenüber der IBA einen Letter of Intent unterzeichnet. Das Projekt ist ein vornominiertes IBA-Projekt und soll 2020 zur Abschlussveranstaltung der IBA fertig gestellt sein.

L7

Deutschland

Eintrag Regionalplan	Gemeindebeschlüsse
↓	↓
nicht notwendig	-

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
August 2018	Rheinuferkonzept vorliegend
2017	Entwicklung der Rheinufer, Wanderwege, Aussichtspunkte, Prüfung Nutzung der Rheininsel
2018	Erste Realisierung der im Jahr 2017 entwickelten Teilprojekte
2019	Abschluss Umsetzung aller Teilprojekte



Quelle: IBA Basel / Spehr

L8

L8

Landschaftsraum Wiese – vom Gewässer zur Lebenswelt



Übersichtsplan Wiese

Bezug zum Zukunftsbild

Das Projekt Landschaftsraum Wiese - Vom Gewässer zur Lebenswelt entspricht der im Zukunftsbild formulierten Anforderung einer Aufwertung der siedlungsnahen Flussräume, um den Naherholungsbedürfnissen der durch die Siedlungskonzentration zunehmenden Zahl der Erholungssuchenden gerecht zu werden.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Ö29	Tram Hafen - Huningue Süd	C
Ö37	Tram Hafen	C
Ö01	Tram Klybeck - Kleinhüningen	A
Ö13	Tram Kleinhüningen - Hafen	A
Ö21	Buserschliessung Erlenmatt / Schoren / Dreiländereck	Ae
M22	Verkehrerschliessung Hafen - Stadtentwicklung Kleinhüningen	C
LV3	Basel: Fuss-/Velobrücke Dreiländereck «Hafenbrücke»	A

L8

Beschrieb

Dieses IBA-Projekt konzentriert sich auf den «Unterlauf der Wiese», der die Grenze der Basler Stadtteile Kleinhüningen und Klybeck bildet. Ziel ist es, den Flusslauf zu revitalisieren sowie die Böschungsbereiche neu zu gestalten, um die Zugänglichkeit zum Wasser zu erleichtern. Wasser und Flusslauf sollen optisch und akustisch erlebbar werden.

Durch dieses Projekt gewinnt der Erholungs- und Aufenthaltsraum Wiese eine neue Qualität. Die Flusslandschaft endet nicht mehr länger vor den Toren der Stadt, sondern wird mit den Stadträumen vernetzt und kommt so ein Stück weit näher zu den Menschen. Im späteren Verlauf des Projektes soll entlang der Wiese eine attraktive Promenade gebaut werden. Die Qualität des Projekts wird im Rahmen der IBA Basel 2020 sichergestellt. Das Projekt findet seine Fortsetzung im Projekt L2.

Nutzen

- WK1: Durch den Bau einer Uferpromenade stellt das Projekt eine Optimierung des LV-Netzes in Basel dar.
- WK2: Die Verbesserung der Erholungsqualität trägt zu einer Qualitätssteigerung im verdichteten Siedlungsraum bei.
- WK4: Die Revitalisierung der Wiese wird zu einer intakten Flusslandschaft beitragen.



Kennziffern

Nähe zum ÖV in Metern
ca. 50

Erschliessung LV
Eine Promenade ist Bestandteil des Projektes

Wichtiges Naherholungsgebiet für
Bewohner aus Kleinbasel, Huningue, Weil am Rhein

In der Nähe Schwerpunktgebiete

Nummer	Name
S2	Schwerpunktgebiet Basel Nord
S8	Schwerpunktgebiet Kleinbasel
S24	Schwerpunktgebiet Weil am Rhein

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Kanton Basel-Stadt

Beteiligte Stellen Schweiz:

Stadtgärtnerei | Amt für Umwelt und Energie | Tiefbauamt

Richtplaneintrag

↓
erfolgt

Regionale Abstimmung

↓
nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse

↓
erfolgt

Stand der Arbeiten

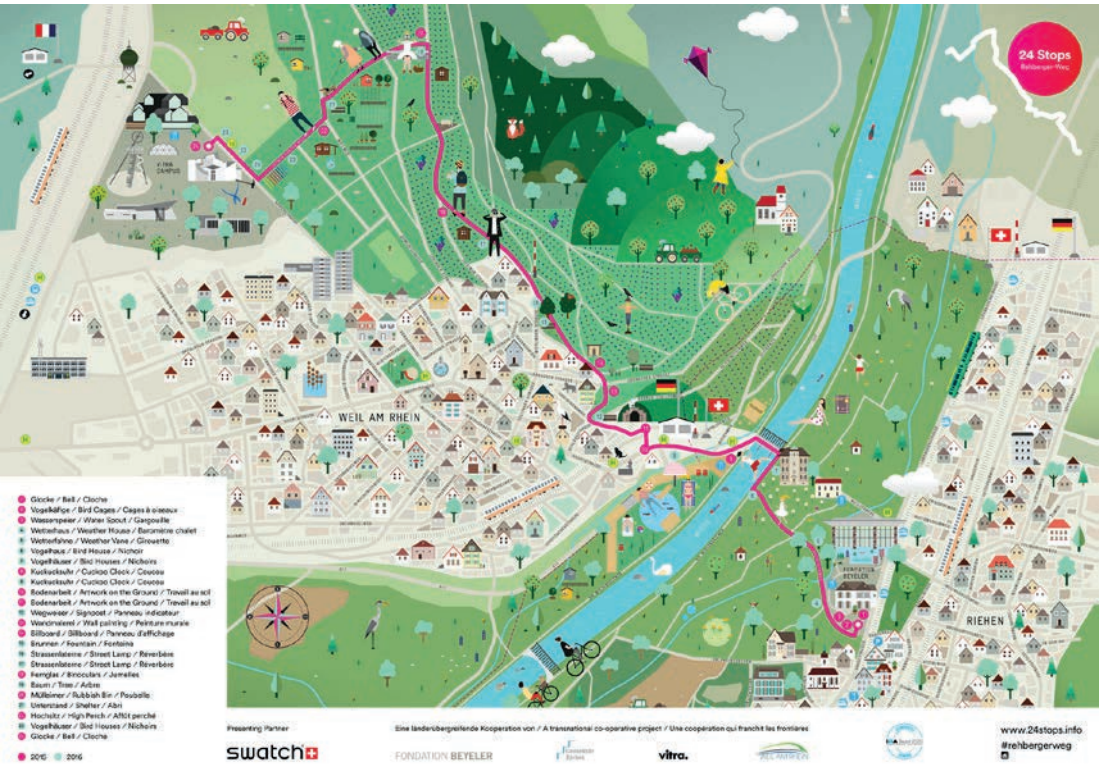
Monat / Jahr	Schritt / Termin
2016 - 2018	Bauausführung

Quelle:
IBA Basel / Spehr



L9

24 stops



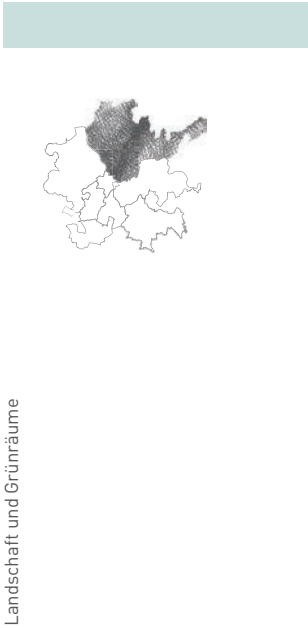
L9

Bezug zum Zukunftsbild

Das Projekt 24 stops entspricht der im Zukunftsbild formulierten Notwendigkeit einer Aufwertung der siedlungsnahen Freiräume. Durch die verstärkte Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen steigt die Anzahl von Naherholungssuchenden. Dieser erhöhten Nachfrage wird mit dem vorliegenden Projekt ein neues Angebot geschaffen.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Ö06	Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach, Riehen	A
Ü30	S-Bahn-Haltestelle Lörrach-Zollweg	B
Ö04	Verlängerung Tramlinie 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	A
Ö39	Tram 8 (Weil Läublinpark - Vitro)	C
Ü28	Doppelspurausbau Riehen/Lörrach Zollweg	B
LV78	Basel: Sevogelbrücke	B



Landschaft und Grünräume

Beschrieb

L9

Dieses Projekt verbindet zwei bedeutende Kulturorte im Norden der trinationalen Stadtregion Basel. Ein sechs Kilometer langer, grenzüberschreitender Fuss- und Radweg mit künstlerischen Interventionen des zeitgenössischen Künstlers Tobias Rehberger aus Berlin/Frankfurt am Main (D) leitet den Besucher von der Fondation Beyeler in Riehen (CH) zum Vitra Campus in Weil am Rhein (D) und umgekehrt. Der Weg führt vom Berower Park, dem Sitz der Fondation Beyeler, am Naturbad Riehen vorbei und verläuft anschliessend auf deutscher Seite durch die Weinberge des Tüllinger Berges bis zum Vitra Campus (Dauer zu Fuss 1,5 h; Velo 0,5 h). Auf spielerische Weise verbin-

den die «24 Objekte» die Themen Natur, Kultur, Landwirtschaft, Kunst, Architektur und Design. Die Anfangs- und Endpunkte des Weges sind gut an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden.

Dieses Projekt wird in öffentlich-privater Partnerschaft zwischen den Gemeinden, und den Kulturinstitutionen geplant und umgesetzt. Das Schweizer Uhrenunternehmen Swatch unterstützt als Presenting Partner grosszügig das Projekt und ermöglicht die Produktion der den Weg kennzeichnenden Objekte des Künstlers. Die Qualität des Projektes wird im Rahmen der IBA Basel 2020 sichergestellt.

Nutzen

WK1: Das Projekt soll zur Attraktivitätssteigerung der LV-Verbindung zwischen Weil am Rhein und Lörrach beitragen.

WK4: Die 24 stops geben Anlass zu einem Ausflug in die Natur und zur Auseinandersetzung mit dem empfindlichen Landschaftsraum Wiese, wodurch das Bewusstsein der Bevölkerung für dessen Schutzbedürfniss gesteigert werden soll.



Das Kunstprojekt «Fernglas» am Tüllinger Hügel ist eins der zwölf bereits realisierten Kunstwerke

Kennziffern

Nähe zum ÖV in Metern
> 150

Erschliessung LV
ja (Projekt stellt selbst LV-Verbindung dar)

Wichtiges Naherholungsgebiet für
Basel, Weil am Rhein, Riehen, Lössrach. Darüberhinaus regionale Bedeutung aufgrund der internationalen Strahlkraft der Kunstinstitutionen Vitra und Fondation Beyeler.

In der Nähe Schwerpunktgebiete

Nummer	Name
S24	Schwerpunktgebiet Weil am Rhein
S26	Schwerpunktgebiet Riehen
S8	Schwerpunktgebiet Kleinbasel

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Vitra | Fondation Beyeler | Gemeinde Riehen | Stadt Weil am Rhein

Beteiligte Stellen Schweiz:

Fondation Beyeler | Gemeinde Riehen

Richtplaneintrag	Regionale Abstimmung	Gemeindebeschlüsse
↓	↓	↓
nicht notwendig	erfolgt	erfolgt

Beteiligte Stellen Ausland:

Vitra | Stadt Weil am Rhein

Deutschland		Frankreich	
Eintrag Regionalplan	Gemeindebeschlüsse	Eintrag SCOT	Gemeindebeschlüsse
↓	↓	↓	↓
nicht notwendig	erfolgt	nicht notwendig	nicht notwendig

Die Anfangs- und Endpunkte des Weges sind gut an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden. Dieses Projekt wird in öffentlich-privater Partnerschaft zwischen den Gemeinden und den Kunstinstitutionen geplant.

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
09 / 2015	Ende September wurden die 12 ersten Objekte des Projekts «24 Stops» eingeweiht.
06 / 2016	Fertigstellung Projekt «24 Stops» mit 12 weiteren Projekten.

L9

L10

Landschaftsraum Wiese - Landschaft & Fluss = Wiesionen²

L10



Bezug zum Zukunftsbild

Das Projekt Landschaftsraum Wiese - Landschaft & Fluss = Wiesionen² entspricht der im Zukunftsbild formulierten Anforderung einer Aufwertung der siedlungsnahen Flussräume, um den Naherholungsbedürfnissen der durch die Siedlungskonzentration zunehmenden Zahl der Erholungssuchenden gerecht zu werden.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
LV78	Lörrach: Radweg rechts der Wiese	A
LV79	Lörrach: Pendlerroute West - Beleuchtung	A
LV80	Lörrach: Veloabstellplätze S-Bahn-Station Lörrach-Haagen	A
Ö6	Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach/Riehen	A
Ü28	Doppelspurausbau Riehen/Lörrach Zollweg	B
Ü30	S-Bahn-Haltestelle Lörrach/Zollweg	B

Beschrieb

Ausgehend von den «Wiesionen» der Stadt Lörrach, renaturierende Massnahmen entlang der Wiese im Stadtbereich, rückt dieses Projekt den Fluss noch näher an die Stadt, verzahnt ihn mit der Stadt und erschliesst ihn so als Naherholungsraum für die Bürger der Region. Dabei spielt die ökologische Aufwertung verschiedener Lebensräume eine ebenso bedeutende Rolle wie die Umweltbildung. Gemeinsam mit der IBA Basel wird dieser Ansatz über die Grenze getragen und mit den Nachbarn weiterentwickelt. Die Menschen in der Region sollen den Fluss Wiese von der Mündung bis zur Quelle als einen gemeinsamen Lebensraum erfahren. Um dieses Ziel zu erreichen werden verschiedene Teilprojekte durchgeführt.

Nutzen

WK2: Ein Naherholungsraum wird aufgewertet und damit das Angebot an für die Siedlungsentwicklung nach innen wichtigen siedlungsnahen Naherholungsflächen verbessert.

WK4: Die mit dem Projekt verfolgte Umweltbildung fördert den nachhaltigen Umgang mit der Natur.
Ökologische Aufwertung verschiedener Lebensräume

Kennziffern

Nähe zum ÖV in Metern
> 150

Erschliessung LV
Fahrradwege entlang der Wiese im Projekt Integriert

Wichtiges Naherholungsgebiet für
Lörrach, Riehen, Steinen

In der Nähe Schwerpunktgebiete

Nummer	Name
S25	Schwerpunktgebiet Lörrach/Maulburg
S26	Schwerpunktgebiet Riehen

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Lörrach | Regierungspräsidium Freiburg

Beteiligte Stellen Ausland:

Stadt Lörrach | Regierungspräsidium Freiburg

Deutschland

Eintrag Regionalplan



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



erfolgt



Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2015	Bau Pumptrack im Landschaftspark Grütt
2016	Bau Spiel- und Begegnungsfläche Hammerstraße
2016/2017	Renaturierung eines Fischweihers
2017	Umweltbildungsprojekt
2017-2020	Renaturierung der Wiese
2020	Freiraumplanung

Landschaft und Grünräume

AGGLO BASEL

3 Siedlung

3.1 Übersichtskarte Siedlung







Legende

 Areale der Entwicklungsschwerpunkte

3.2 Massnahmenblätter Siedlung



S0.1

Siedlungsverdichtung fördern

Bezug zum Zukunftsbild / Teilstrategien

S2: Korridore – Siedlungsentwicklung nach innen fördern und nach aussen begrenzen

L0: Erarbeiten von Landschafts- und Freiraumkonzepten in den Korridoren

L1: Siedlungsorientierte Freiräume sichern, gestalten und vernetzen

Bezug zu Massnahmen Verkehr

- › Ausbau S-Bahn (inklusive neuen Haltestellen)
- › Ausbau Tramnetz
- › Beruhigung Ortsdurchfahrten und Verkehrsmanagement
- › Ausbau Fuss- und Velonetz

Aktuelle Situation / Herausforderungen

Nicht nur mit dem neuen Raumplanungsgesetz (RPG1) in der Schweiz, sondern auch mit der in Frankreich und Deutschland geltenden Gesetzgebung wird das Ziel der Siedlungsentwicklung nach innen verfolgt. Während in Deutschland mit der Zentrenstruktur (Ober- Mittel- und Unterzentrum) bereits seit längerem versucht wird die Siedlungsentwicklung ortsfunktionsspezifisch zu lenken, wird in Frankreich mit der Umsetzung vom Gesetz Grenelle II die Steuerung der Siedlungsentwicklung nach innen nochmals verstärkt werden.

Die Zielsetzung der Siedlungsentwicklung nach innen schafft für die Gemeinden neue Herausforderungen und Aufgaben auf ver-

schiedenen Ebenen (Korridor, Gemeinde, Areal/Quartier, Parzelle). Das Wahrnehmen dieser neuen Aufgaben, erfordert auch neue fachliche Kenntnisse, z.B. bzgl. Verfahren (Einbezug der Bevölkerung, Eigentümer etc.). Dies bedingt, dass neue Instrumente geschaffen und erprobt werden und führt dazu, dass das Rollenverständnis der einzelnen Akteure geschärft wird. Auf den Punkt gebracht: Die Gemeinden müssen die Aufgabe einer gemeindeübergreifenden strategischen Siedlungsentwicklung wahrnehmen.

Die Innenentwicklung umfasst viele verschiedene Aspekte, was die Komplexität zusätzlich erhöht. Neben raumplanerischen und städtebaulichen Qualitätsansprüchen,



müssen z. B. der demografische Wandel berücksichtigt oder die verkehrlichen Auswirkungen antizipiert werden (Fragen der Erschliessung etc.). Als Orientierung werden zurzeit in einzelnen Korridoren Zukunftsbilder, Leitbilder oder Raumkonzepte entwickelt, welche u.a. vorgeben wo, in welchem Mass und mit welchen Typologien durch

Innenentwicklung qualitativ hochwertige Siedlungsstrukturen geschaffen werden. Eines ist indes klar, es braucht viel Engagement, Hartnäckigkeit und Prozessgeschick seitens der Gemeinden, um innovative und politisch tragbare Lösungen anzustossen und umzusetzen.

Zielsetzung Agglomerationsprogramm

Neben den steuernden Vorgaben und Aktivitäten der Kantone und den Unterstützungsaktivitäten bereits etablierter Regionalplanungsverbände (z.B. REPLA im Kanton AG) unterstützt die Trägerschaft des Agglomerationsprogrammes Agglo Basel die Gemeinden bei ihren Bemühungen die Siedlungsentwicklung im Sinne der übergeordneten Planungen (Richtpläne, Regionalplan, SCOT) nach innen zu steuern.

Ziel dabei ist es eine sich am örtlichen Kontext orientierende, qualitativ hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen mit geeigneten Typologien zu realisieren. Um eine hohe Siedlungsqualität zu erreichen ist der Freiraumentwicklung eine grosse Bedeutung beizumessen und ist ein gesellschaftlicher Mehrwert zu generieren (siehe Massnahme L6). In den inneren Korridoren kann Innenentwicklung bedeuten, dass in bestimmten Gemeinden eine behutsame Transformation von noch eher dörflichen hin zu urbaneren/dichteren Strukturen eingeleitet wird. In den inneren Korridorgemeinden gilt es die grössten Entwicklungspotenziale zu identifizieren und zu aktivieren.

Konkret sollen folgende Ziele verfolgt werden:

- › Die baulichen Verdichtungspotenziale sollen korridorweise und für alle Gemeinden erfasst werden. Die möglichen Dichten sind mittels Studien zu eruieren, im regionalen Kontext zu spiegeln und ggf. zu priorisieren und in verbindlicher Weise als Zielsetzung festzulegen.

Unter baulichen Verdichtungspotenzialen werden einerseits die Potenziale durch Nachverdichtung (An-Aufbauten, Ergänzungsbauten, Ersatzbauten) vornehmlich in Einfamilienhausquartieren resp. in der W2-Zone verstanden, die vor allem den Wohnflächenmehrerbrauch abdecken. Hier handelt es sich um punktuelle Anpassungen der Zonenvorschriften im ländlichen oder am Rand vom agglomerationsgeprägten Raum. Andererseits ist die Rede von «arealweiser verdichteter Bauweise» wenn ganze Areale, sogenannte Brachen oder Umstrukturierungsgebiete, durch Ersatzbauten oder Umnutzungen neu konzipiert werden und eine gesamthaft höhere Nutzung resp. höhere Einwohner- oder Arbeitsplatzdichte resultiert. Zu dieser zweiten Form der baulichen Verdichtung zählen ausserdem unbebaute Gebiete, auf denen mittels entsprechender Verfahren (z.B. Sondernutzungsplan) eine höher bauliche Dichte erzielt werden soll.

- › Die konkrete Umsetzung ist anzugehen, hier gelten folgende Zielsetzungen als Orientierungsrahmen:
 - Für grössere, gemeindeübergreifende Areale sollen gemeindeübergreifende Organisationsstrukturen und Verfahren konzipiert werden.
 - Die Umsetzung der Siedlungsentwicklung setzt eine breite Akzeptanz in Bevölkerung, Investorenschaft und Politik voraus. Diese Akteure sollen entsprechend sensibilisiert werden durch gezieltes Vermitteln von Informationen und indem sie mittels massgeschneiderter partizipativer Prozesse einbezogen werden.
 - Die konkrete Realisierung orientiert sich an qualitativen Vorgaben. Dabei ist der Aussenraumgestaltung und der optimalen, die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes fördernde Erschliessung eine hohe Bedeutung beizumessen (Instrumente wie die Mehrwertabgabe gezielt dafür einsetzen).

Steuerung durch die übergeordneten Behörden

In der Schweiz legen die Kantone gemäss RPG1 das Siedlungsgebiet in den kantonalen Richtplänen fest woraus Druck zur Innentwicklung entsteht. Auch in Frankreich wird das Siedlungsgebiet abschliessend definiert. Ausserdem unterstützen die Kantone die Gemeinden in verschiedener Hinsicht. Nachfolgend werden die Festlegungen in den behördenverbindlichen Instrumenten sowie der Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen pro Gebietskörperschaft auf Stufe Richt- bzw. Regionalplanung aufgezeigt.

Kanton Basel-Stadt

- › Der kantonale Richtplan regelt behördenverbindlich Massnahmen zur inneren Verdichtung indem er Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung setzt, die in der Regel durch Sondernutzungsplanungen umgesetzt werden.
- › Eine Positivplanung von verkehrsintensiven Einrichtungen und Hochhäusern wird anhand von Standortkriterien angewendet.
- › Bei der Strategie der inneren Verdichtung wird die Wohnnutzung mithilfe des Eigentümerverbindlichen Wohnanteilsplan geschützt.
- › Die Mehrwertabgabe von 50% wird seit 30 Jahren angewendet zur Aufwertung der Freiräume und Kompensation von Verdichtung.

Kanton Basel-Landschaft

Der kantonale Richtplan legt das Siedlungsgebiet räumlich konkret und abschliessend fest (Horizont 2035). Ausserdem gibt er zu erreichende Einwohnerdichten für bebautes und unbebautes Siedlungsgebiet vor. Hier besteht das Ziel bis 2035 eine Verbesserung der Auslastung des Siedlungsgebietes um 8% zu erreichen. Zudem werden konkrete Entwicklungsgebiete und -schwerpunkte innerhalb des Siedlungsgebiets festgelegt, in denen die bauliche Dichte ebenfalls eine Mindesteinwohnerdichte ermöglichen soll.

Kanton Aargau

Der kantonale Richtplan legt das Siedlungsgebiet räumlich konkret und abschliessend fest (Horizont 2040). Ausserdem gibt er auch zu erreichende Einwohnerdichten für die verschiedenen Raumtypen vor. Einzonungen sind nur noch im Rahmen dieses Siedlungsgebiets möglich. Zudem besteht ein Topf an noch nicht abschliessend räumlich zugewiesenem Siedlungsgebiet für sog. Wohnschwerpunkte.

Der Kanton Aargau setzt dabei auf folgende Instrumente:

- › Aktive Beratung und Unterstützung durch die Abteilung Raumentwicklung (Grundlagen, Gespräche, Arbeitshilfen u.a.)
- › Beiträge an regionale Planungsverbände und Gemeinden im Rahmen des Dekrets über die Beiträge an die Raumplanung

Kanton Solothurn

Das Siedlungsgebiet ist im kantonalen Richtplan festgesetzt. Es ist genügend gross für die nächsten 20 bis 25 Jahre. Änderungen des Siedlungsgebiets. Änderungen des Siedlungsgebietes von kantonaler/regionaler Bedeutung haben erhöhten raumplanerischen Anforderungen zu genügen. Sie werden als Vorhaben in den Richtplan aufgenommen und es muss mittelfristig resp. innerhalb von 10 Jahren ein Ausgleich erfolgen. Die aktuellen Bauzonen

decken den Bedarf der nächsten 15 Jahre ab – Einzonungen sind daher grundsätzlich zu kompensieren. Für Einzonungen sind Kriterien festgelegt. Einzonungen für Spezialfälle (ohne Kompensationspflicht) sind ausserdem abschliessend aufgeführt.

Der Kanton Solothurn unterstützt seine Gemeinden mit der überarbeiteten Arbeitshilfe Ortsplanung und erstellt ausserdem eine Mustersammlung guter Beispiele der Siedlungsentwicklung nach innen.

Regionalverband Hochrhein-Bodensee

Entlang der Entwicklungsachsen sind im Regionalplan 2000 Grünstreifen und regionale Grünzüge festgelegt. Innerhalb dieser Elemente findet eine Besiedlung nicht statt. Durch diese Elemente der Freiraumentwicklung wird letztendlich die Siedlungsentwicklung begrenzt und gesteuert.

Zum Thema Siedlungsdichte sind im Regionalplan Orientierungswerte je nach Zentrenstufe und Lage der Gemeinden vorgesehen. Das Ziel des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden ist bereits durch die Vorgaben im Baugesetzbuch vorgegeben und ist durch entsprechende landes- und regionalplanerische Festlegungen konkretisiert.

SCOT

Mit den «lois Grenelle» (Grenelle 1: 1 und 4 August 2009, Grenelle 2: 10. Juli 2010) wird der haushälterische Umgang mit dem Boden ins Zentrum der Bemühungen gerückt. Im SCOT werden, basierend auf den neuen Möglichkeiten, welche die «lois Grenelle» bieten, Ziele in Bezug auf den Bodenverbrauch fixiert und zwar basierend auf dem Flächenverbrauch der letzten 10 Jahre. Ausserdem können neu minimale Gebäudehöhen oder minimale Ausnutzungsziffern festgelegt werden. Im Bereich von ÖV-Haltestellen können auch minimale Dichten vorgegeben werden.

Aktivitäten Agglomerationsprogramm - Korridorprozess

Agglo Basel hat im Rahmen der 3. Generation den Korridorprozess eingeleitet, um die Gemeinden stärker in die Erarbeitung des Agglomerationsprogrammes einzubeziehen und um mit Ihnen gezielt an der Umsetzung des Zukunftsbildes, insbesondere betreffend die Themen Innenentwicklung und Siedlungsbegrenzung, zu arbeiten und zwar in grenzüberschreitenden funktionalen Räumen (Korridoren). Zunächst geht es darum, die Zusammenarbeitsstrukturen zu konsolidieren. Im kantons- und teilweise Landesgrenzen überschreitenden Kontext braucht dies viel Zeit. In den meisten Korridoren wird bereits projektorientiert und somit im Rahmen von Projektorganisationen zusammengearbeitet. Bei der Prozessgestaltung sind die korridorspezifischen Bedürfnisse ausschlaggebend und es werden massgeschneiderte Vorgehen entwickelt (siehe Korridorberichte).

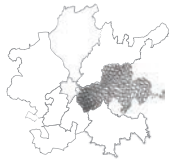
Die Zusammenarbeit in den Korridoren und die diesbezüglichen Aktivitäten seitens Agglo Basel werden sich in den kommenden Jahren verstärkt auf folgende Aufgaben konzentrieren:

- › Stärkung des Bewusstseins für den regionalen Handlungsbedarf
- › Best Practice Beispiele generieren (neue Vorgehen, Instrumente z.B. 3D-Visualisierung testen) und zwar auf allen Ebenen (Korridor, Gemeinde, konkretes Areal). Im Vordergrund steht dabei die Mobilisierung der Nutzungsreserven unter Wahrung einer hohen Siedlungsqualität. Hier wird es CH-seitig auf der Ebene der Baugesetzgebung unterstützende Instrumente geben.
- › Networking / Sensibilisierung / verstärkter Einbezug der Politik

- › Governance / Prozessoptimierung u.a. durch Auswertung der Best Practice-Beispiele (z.B. Rollenverständnis, u.a. der Fachleute, klären und schärfen). Ziel muss sein für die Wahrung der Siedlungsqualität und das Sicherstellen von qualitativ hochstehenden Aussenräumen Qualitätsverfahren festzulegen und zu implementieren. Zudem sind die geplanten Nutzungen auf die verkehrliche Erschliessungssituation abzustimmen, resp. sind verkehrliche Massnahmen zu ergreifen um die Abstimmung Siedlung und Verkehr zu gewährleisten.
- › Erfahrungsaustausch sicherstellen und Beratungs- und Informationsmaterial zur Verfügung stellen (z.B. zu beachtende Kriterien bei der Siedlungsverdichtung, Freiraumgestaltung etc.).

In den Korridoren wurde bisher folgendes erreicht und sind folgende Aufgaben anzugehen (präzisierte Informationen sind den Korridorberichten zu entnehmen):

Hochrhein



Am Hochrhein wurden die Siedlungspotentiale erfasst und Empfehlungen für die Realisierung basierend auf den Bevölkerungsprognosen und Lenkungsbestrebungen der Kantone und in Anlehnung an die Raumtypen des Zukunftsbildes von Agglo Basel gemacht. Mit der Siedlungspotentialstudie wurde eine wichtige inhaltliche Grundlage erarbeitet, zudem konnte der Austausch unter den Gemeinden gefördert werden. Schliesslich fand auch eine Sensibilisierung zum Thema der Siedlungsverdichtung statt. Die weitere Siedlungsentwicklung am Hochrhein ist mit den verkehrlichen Kapazitäten und den geplanten Projekten abzustimmen. Als Orientierung der zukünftigen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sollen erste Schritte in Richtung Erarbeitung eines Zukunftsbildes angegangen werden.

Wiesental



Im Wiesental wurden die Siedlungspotentiale erhoben. Im Abgleich mit der Bevölkerungsprognose zeigt sich, dass die gut mit der S-Bahn erschlossenen Flächenpotentiale knapp sind. Der Siedlungsdruck, die teilräumlichen, verkehrlichen Kapazitätsprobleme, der Wunsch einer weiteren Verstärkung der interkommunalen Zusammenarbeit, sowie zukunftsweisende Ideen wie die Schaffung einer gemeinsamen Gewerbezone führten dazu, dass die Wiesental-Gemeinden ein Raumkonzept erarbeiten möchten.

Oberrhein/Kandertal



Am Oberrhein und Kandertal wurden die freien Siedlungspotentialflächen erhoben. Die meisten liegen im 1000m-Radius um die S-Bahnhaltestelle. Weitere befinden sich in den umliegenden Ortsteilen deren Anbindung an die Bahn z.B. mit einem Ortsbus (in Schliengen geplant) zukünftig sichergestellt werden muss. Im Kandertal wurde ein Leitbildprozess lanciert, in dessen Rahmen die Perspektiven der Siedlungsentwicklung im Zusammenhang mit dem Ziel der Reaktivierung der Kandertalbahn geklärt werden sollen. Die Oberrhein-Gemeinden liegen an der Bahnstrecke nach Freiburg und haben heute mit dem RegioExpress stündlich eine direkte Verbindung nach Basel. Ziel ist hier die Siedlungsentwicklung abgestimmt mit der angestrebten Taktverdichtung (30'-Takt) verstärkt nach innen mit Fokus auf das Bahnhofsumfeld zu entwickeln.

Pays de Saint-Louis



Die raum- und verkehrsplanerischen Zielsetzungen werden im Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) festgelegt. Der SCOT wird derzeit an die ambitionierten Vorgaben des Gesetzes «Grenelle II» angepasst. Die Siedlungsentwicklung nach innen wird dadurch gestärkt werden.

Leimental



Ein Raumkonzept wird derzeit erarbeitet unter Einbezug der Kantone und des Agglomerationsprogramms. Im weiteren Vorgehen wird darauf geachtet, dass die Siedlungsentwicklung nach innen in die Lösungsstrategien einbezogen wird und die wichtigsten Entwicklungsareale identifiziert werden.

Birstal



Das Raumkonzept Birsstadt wurde unter Einbezug der Kantone und des Agglomerationsprogramms bereits erarbeitet. Die wichtigsten Entwicklungsareale wurden erhoben und ihre Ausrichtung resp. ihre Entwicklungsziele wurden im Raumkonzept festgehalten. Das Raumkonzept wurde auf Gemeinderatsebene verabschiedet. In einer nächsten Phase muss das Raumkonzept in die behördenverbindlichen Instrumente einfließen und muss die konkrete Umsetzung angegeben werden. Derzeit werden die Inhalte politisch breiter abgestützt.

Laufental/Thierstein



In enger Zusammenarbeit mit Kantonen und Agglomerationsprogramm wurde ein Zukunftsbild erstellt. Zentraler Inhalt sind die fünf Gemeindetypen mit denen eine differenzierte Siedlungsentwicklung verfolgt wird. Die Entwicklungsziele der einzelnen Gemeindetypen orientieren sich an der Erschliessung mit dem ÖV. In einem nächsten Schritt muss die konkrete Umsetzung des Zukunftsbildes aufgegleist werden. Die wichtigsten Entwicklungsreserven wurden im Rahmen des Zukunftsbildes identifiziert – eine abgestimmte sich am Gemeindetyp orientierende Realisierung gilt es zu fördern.

Ergolztal



Im Rahmen von zwei Workshops wurden die Gemeinden über die Zielsetzungen des Agglomerationsprogrammes orientiert. Im zweiten Workshop wurden – allerdings nur mit den S-Bahn-Achsen-Gemeinden – die Entwicklungsperspektiven und die raumplanerischen Herausforderungen, welche eine überkommunale Abstimmung erfordern thematisiert und diskutiert. Im Vorfeld wurden die Entwicklungsoptionen der einzelnen Gemeinden erfasst. Im Fokus der zukünftigen Entwicklung steht die nutzungsintensivere Entwicklung der Bahnhofsumfelder und der Schutz der Siedlungstrenngürtel resp. der heute noch grösstenteils intakten «Perlenketten-Struktur». Die angesprochenen Themen gilt es zukünftig konkreter anzugehen und die Abstimmung unter den Gemeinden sollte «achsenübergreifend» gefördert werden. Im zweiten Handlungsraum des Korridors Ergolztal – in den Frenkentälern – wurden die Entwicklungsperspektiven im Rahmen einer Testplanungsphase diskutiert. In diesem Zusammenhang wurde das Thema der Siedlungsentwicklung nach innen lösungsorientiert behandelt. Das weitere Vorgehen wird im Rahmen des Modellvorhabens «Zukunft Frenkentäler» weiter präzisiert werden.

S0.2

Siedlungsbegrenzung durchsetzen

Bezug zu Zukunftsbild und Teilstrategien

- › S2 Korridore – Siedlungsentwicklung nach innen fördern und nach aussen begrenzen
- › S3 Ländlicher Raum – Siedlung begrenzen und Nutzungsansprüche aufeinander abstimmen
- › L1 Siedlungsorientierte Freiräume sichern, gestalten und vernetzen
- › L4 Natur-und Landschaftsschutzgebiete erhalten

Aktuelle Situation / Herausforderungen

Die Siedlungsbegrenzung wird auf der Schweizer Seite durch die Festlegung des Baugebietes in den kantonalen Richtplänen weitgehend geregelt. Auf deutscher Seite ist der Paragraph 1a Abs. 2 des deutschen Baugesetzbuches entscheidend. Er sieht einen sparsamen Umgang mit Grund und Boden vor und bevor zusätzliche Flächen für eine bauliche Nutzung beansprucht werden, sind Massnahmen der Innenentwicklung, wie Nachverdichtung und Wiedernutzung von Flächen, zu ergreifen. In Frankreich, im aktuell gültigen SCOT ist das Siedlungsgebiet auch abschliessend definiert. Schlecht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Siedlungsflächen in peripheren Gemeinden sollen im Rahmen der nächsten SCOT-Revision reduziert werden. (siehe unten Steuerung durch die übergeordneten Behörden). Insgesamt verfügen die Gemeinden der äusseren Korridore über genügend Bauzonenreserven. Zudem liegen die Reserven teilweise an schlecht erschlossenen Lagen. In den inneren Korridoren sind die Reserven teilweise knapp. Gewisse Einzonungen dürf-

ten in den nächsten Jahren unumgänglich sein, müssen aber gut mit anderen Interessen abgewogen werden.

Siedlungsbegrenzung bedeutet für die Gemeinden, dass sie die sich ihnen noch bietenden Handlungsoptionen und Spielräume mit Instrumenten der strategischen Gemeindeentwicklung gezielt nutzen. Die strategische Gemeindeentwicklung soll, insbesondere in ländlichen Gemeinden, Antwort auf die Frage geben wie ohne Ausdehnung der Siedlungsfläche und trotz weiterhin zunehmendem Flächenbedarf pro Person die Strukturen erhalten und ein ausgeglichener Generationenmix sichergestellt werden kann. Das allgemeine Credo lautet: Innen- vor Aussenentwicklung (Inhalt von Massnahmenblatt S01).

Besonders wichtig für ländliche Gemeinden ist die Verfügbarmachung von Wohnraum für junge Familien u.a. durch Verdichtung oder Generationenwechsel in den Einfamilienhausquartieren. Bauzonenpolitik alleine genügt dazu aber nicht. Entwicklungskonzepte müssen auch Wertschöpfungspoten-

ziale aufzeigen (z. B. Inwertsetzung der Landschaften oder Beschäftigungsmöglichkeiten im touristischen Bereich, Schaffen

von überkommunalen, grösseren gemeinsamen Arbeitszonen an Stelle von ungenutzten, kleinparzellierten Arbeitszonen).

Zielsetzung Agglomerationsprogramm

Agglo Basel übernimmt eine aktive Rolle im Diskurs zu den Entwicklungsmöglichkeiten der ländlichen Gemeinden im Agglomerationsraum. Es sollen Entwicklungsvorstellungen erarbeitet werden und zwar in Auseinandersetzung mit den städtischen Zielen. Der immer wieder diskutierte Stadt-Land-Konflikt soll mit klaren «Entwick-

lungsrollen/aufgaben» entschärft werden. Die Entwicklungsaufgaben/-funktionen einzelner Gemeinden/Gemeindetypen sind aber nicht nur grossräumig – Gesamttagglomeration – sondern auch innerhalb des Korridors zu klären (siehe z.B. Zukunftsbild Laufental/Thierstein).

Steuerung durch die übergeordneten Behörden

Kanton Basel-Stadt

- › Als städtischer Kleinkanton ist Siedlungsbegrenzung für Basel-Stadt kein wirkliches Thema: durch das mehrheitlich überbaute Siedlungsgebiet ist Basel-Stadt gezwungen, den Gebäudebestand und den öffentlichen Raum qualitativ weiterzuentwickeln
- › Grössere Siedlungsgebietserweiterungen werden nicht mehr angestrebt, da diese politisch nicht mehrheitsfähig sind.
- › Die verbliebenen grössflächigen Freiräume entlang der Wiese und östlich von Riehen sind durch Landschaftsschutzzonen gesichert; innerörtliche Freiräume werden aufgewertet.
- › Positivplanung für verkehrsintensive Einrichtungen und Hochhäuser wird anhand von Standortfaktorenangewendet.
- › Die Mehrwertabgabe von 50% wird seit 30 Jahren angewendet zur Aufwertung der Freiräume und Kompensation von Verdichtung.

Kanton Basel-Landschaft

- › Abschliessende Festsetzung des Siedlungsgebiets (S 1.1/Richtplankarte)
- › Festlegung für Mindestdichten an Einwohnern und Beschäftigten für das gesamte Siedlungsgebiet (RK).
- › Raumgliedernde Siedlungstrenngürtel stellen multifunktionale Freiräume zwischen den Siedlungen sicher (S 1.3)
- › Festlegung von Entwicklungsgebieten und -standorten mit hervorragender Erschliessungsqualität als Hotspots der Siedlungsentwicklung. Bauliche Dichte hat je nach Gemeindetyp unterschiedliche Mindesteinwohnerdichte zu ermöglichen (S 2.2 und S 2.3). Die Entwicklungsgebiete sind dabei so umzugestalten, dass soziale, räumliche und ökonomische Mehrwerte geschaffen werden können
- › Die Festlegung von Planungsgrundsätzen stellt sicher, dass Hochhäuser als Sonderform der Verdichtung raumplanerisch und städtebaulich am richtigen Ort stehen. Die Hochhaustandorte berücksichtigen in besonderem Masse eine gute ÖV-Erschliessung sowie die historischen Ortsteile. Gleichzeitig leisten sie einen wichtigen städtebaulichen Beitrag (S 2.4).

- › Mit der Festlegung von Planungsgrundsätzen in Objektblatt S 3.1 (Ortsbildschutz) bleiben intakte Ortsbilder für Aufenthalt, Einkauf und Wohnraum attraktiv und tragen wesentlich zur hohen Lebensqualität und zur Identifikation der Bevölkerung mit ihrem Lebensumfeld bei.
- › Positivplanung für verkehrsintensive Einrichtungen (S 4.2): Standorte mit guter verkehrlicher Erschliessung (MIV, ÖV und LV)

Kanton Aargau

- › Siedlungsbegrenzung wird einerseits mit den Siedlungstrenngürteln, andererseits aber auch mit den im Rahmen der Teilrevision Richtplan ausgeschiedenen Siedlungsflächen erreicht.
- › Siedlungstrenngürtel dienen der grossräumigen Gliederung der Landschaft und der für den Aargau typischen Siedlungsbilder, der langfristigen Sicherung der Landwirtschaftsflächen, der Erholung und Umweltqualität in Siedlungsnähe, der ökologischen Vernetzung und der Identität der Gemeinden und Agglomerationen.

Kanton Solothurn

- › wie Basel-Landschaft und Aargau explizites Ziel der Siedlungsbegrenzung und entsprechend Festlegung von Siedlungstrenngürteln
- › Siedlungstrenngürtel von kantonaler Bedeutung sichern grössere zusammenhängende Landschaftsräume
- › Siedlungstrenngürtel von regionaler Bedeutung sichern Grünzäsuren zwischen Gemeinden und verhindern ein Zusammenwachsen der Siedlungen
- › Standortkriterien für publikumsintensive Anlagen: Wirtschaftliche Attraktivität und Zentralität des Standorts, gute Erschliessung mit MIV und ÖV

Regionalplan Hochrhein-Bodensee

- › Ausweisung von Grünzügen und Grünzäsuren zur Verhinderung der Zersiedelung der freien Landschaft und zur Strukturierung der Siedlungskörper
- › Grünzäsuren in der Agglomeration Basel: zwischen Brombach/Hauingen und Steinen, nördlich und südlich von Weil am Rhein, zwischen Lörrach und Salzt, zwischen Wyhlen und Grenzach, mehrere Grünzäsuren im Kandertal, ausgedehnte Grünzäsur entlang des Rheins nördlich von Markt

SCOT

- › Ziele: Begrenzung der Zersiedlung («limiter l'étalement urbain») und Verdichtung («recréer des entités urbaines compactes et fonctionnelles»)
- › Die Siedlungsgrenzen sollen klar lesbar und strukturiert sein («la transition entre espaces bâtis et espaces agricoles doit être préservée pour garder une lisibilité paysagère et un territoire structuré»)
- › Vorrang der Entwicklung in den bestehenden Siedlungskörpern: Bis 2030 sollen in den bestehenden Siedlungen 30% zusätzliche Wohnungen entstehen

Aktivitäten Agglomerationsprogramm – Korridorprozess

Die Auseinandersetzung mit den spezifischen Herausforderungen der Siedlungsbegrenzung in den ländlich geprägten Gemeinden findet im Rahmen des Korridorprozesses statt. Besonders intensiv wurden diese im Rahmen der Erarbeitung des Zukunftsbildes Laufental / Thierstein oder im Rahmen der Testplanung Frenkentäler diskutiert. Auch im Kandertal soll eine regionsspezifische Entwicklung angestrebt werden mit dem Ziel die Siedlungsausdehnung zu begrenzen und den touristischen Wert der Landschaft zu erhalten. (siehe Korridorsteckbriefe).

Agglo Basel fördert die Diskussion über die Entwicklungsperspektiven ländlicher Gemeinden weiterhin und unterstützt oder lanciert gemeinsam mit den besonders betroffenen Korridoren Projekte, z.B. im Bereich Tourismus.

Die Auseinandersetzung mit den Siedlungsgrenzen ist in touristischer Hinsicht von Bedeutung (Erhalt kompakter, in die Landschaft eingebetteter Dorfstrukturen). Die konkrete Gestaltung der Siedlungsgrenzen ist eine kommunale Aufgabe, respektive bedingt u.U. eine gemeindeübergreifende/regionale Koordination. Der regionale Handlungsbedarf ist korridorweise zu eruieren. Wo sinnvoll sind auch Kooperation mit Fachhochschulen, die sich mit dem Thema der Gestaltung der Siedlungsgrenzen auseinandersetzen, anzustreben (z.B. Fachhochschule Nordwestschweiz FHNW, Hochschule für Architektur, Bau und Geomatik, Master Studiengang Architektur).

S0.3

Hochhausstrategie

Bezug zu Zukunftsbild und Teilstrategien

- S1: Kernstadt und innere Korridore – Schwerpunktgebiete entwickeln und Siedlungsqualitäten erhöhen
- S2: Korridore – Siedlungsentwicklung nach innen fördern und nach aussen begrenzen

Bezug zu Massnahmen Verkehr

- › Ausbau S-Bahn (inklusive neuen Haltestellen)
- › Ausbau Tramnetz
- › Beruhigung Ortsdurchfahrten und Verkehrsraumgestaltung
- › Ausbau Fuss- und Velonetz

Aktueller Stand

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft verfügen über Hochhauskonzepte. Der Kanton Basel-Landschaft übernimmt die zentralen Grundsätze des Konzepts in den kantonalen Richtplan. Darin werden geeig-

nete Standorte ausgewiesen, Hinweise zur Gestaltung gemacht und mögliche planerische Vorgehensweisen skizziert. Auch einzelne Gemeinden (Münchenstein, Pratteln, Muttenz) besitzen Hochhauskonzepte.

Zielsetzung Agglomerationsprogramm

Eine korridorweise, abgestimmte Planung und Umsetzung von Hochhäusern an dafür geeigneten Standorten ist Ziel des Agglomerationsprogrammes Basel. Damit soll

einerseits die Urbanität in den inneren Korridoren gefördert und andererseits die Siedlungsdichte erhöht werden.

Aktivitäten Agglomerationsprogramm - Korridorprozess

Im Rahmen der 3. Generation lag der Fokus auf der Lancierung der Zusammenarbeit in den Korridoren, in deren Rahmen die Verdichtung ein wichtiges Thema war. Eine systematische Behandlung der Hochhäuser, als Sonderform der Verdichtung, war neben der Fülle der zu behandelnden Themen nicht möglich, resp. hätte die Prozesse überladen.

Im Rahmen der 4. Generation werden korridorweise Analysen von geeigneten/ungeeigneten Hochhausstandorten in 1–3 Pilotkorridoren mit dringlichem Handlungsbedarf durchgeführt. Im Vordergrund steht das Identifizieren von Ausschlussgebieten im Sinne einer Negativ- und oder einer Positivplanung. Zu beachten ist die Frage nach den Funktionen und den Rahmenbedingungen von Hochhäusern, wie etwa Rivalität zum Ortskern oder Akzentsetzung in der Landschaft (Identität bildendes Element, Auseinandersetzung Siedlung und Landschaft). Die Siedlungsqualität als Querschnittsthema ist auch im Bereich der Hochhausentwicklung zentral. Klare Anfor-

derungen bzgl. Siedlungsqualität sind im konkreten Fall zu definieren. Klarheit muss ausserdem geschaffen werden in Bezug auf die Frage was man unter einem Hochhaus versteht. Die Definitionen der Gebietskörperschaften, falls überhaupt vorhanden, unterscheiden sich.

Die Analysen müssen gemeinsam mit den Gemeinden erstellt werden. Der Einbezug der Gemeinden bei diesem Thema ist mit Blick auf die Umsetzung entscheidend und vor allem in jenen Gemeinden unverzichtbar, in welchen schon Überlegungen im Raum stehen oder bereits Konzepte vorliegen.

Das Thema Hochhaus wird dabei nicht nur auf einer analytischen Ebene abgehandelt, sondern auch umsetzungsorientiert. Dabei geht es insbesondere darum Umsetzungshemmnisse zu erkennen und mittels Best Practice-Ansätzen Erfahrungen und Erkenntnisse aufzubereiten. Geeignete Prozesse zum Einbezug der Bevölkerung und der Politik sind zu konzipieren.

S1

Schwerpunktgebiet Saint-Louis

Die Stadt Saint-Louis als grösste und am besten erschlossene Gemeinde des inneren Korridors auf französischer Seite hat eine wichtige Funktion für die Bereitstellung von zusätzlichem Wohnraum. Alleine auf dem Areal des Entwicklungspol Saint-Louis West sind 2000 Einwohner und 2500 Arbeitsplätze geplant. Auf dem andern bedeutenden Areal des Schwerpunktgebietes Saint-Louis ist die Planung noch nicht so weit fortgeschritten – konkrete Angaben können noch nicht gemacht werden. Das Gebiet mit fast der doppelten Fläche (80 ha) wird allerdings einiges mehr an Entwicklungspotenzial bieten als der Entwicklungspol Saint-Louis West.

Die Siedlungsentwicklung im Schwerpunktgebiet Saint-Louis ist mit den Projekten abgestimmt, welche die verkehrlichen Rahmenbedingungen für eine Entwicklung dieser Grössenordnung erst sicherstellen werden. Im Zusammenhang mit dem Entwicklungspol Saint-Louis West wird eine Verlängerung der Tram 3 in Richtung Technoport als Eigenleistung (Ö16) rechtzeitig realisiert werden. Mit einer weiteren Verhängung der Tram3 nicht nur in Richtung Technoport, sondern ganz bis zum Technoport wird auch der Entwicklungspol EuroAirport mit dem ÖV (Ö40) erschlossen werden.

Die nördlich an den Entwicklungspol Saint-Louis West angrenzende RD 105 wird umgestaltet und dem neuen Kontext angepasst (M6). Diese Massnahme wird die angestrebte, hohe Dichte erst möglich machen und sie soll die Durchlässigkeit zwischen den beiden Entwicklungspolen gewährleisten und zu einer qualitativ hochwertigen Lebensader werden. Mit dieser Massnahme kann die verkehrliche Erschliessung von beiden Entwicklungspolen stark verbessert werden. Die Anbindung an das Hochleistungsstrassennetz wird gewährleistet indem die heute überlastete Autobahnzufahrt (RD105, Autouroute A35, Ü18) neu gestaltet wird.

Weitere Massnahmen im Umfeld des Siedlungsschwerpunktes S1 verbessern die regionale und überregionale Erreichbarkeit von S1:

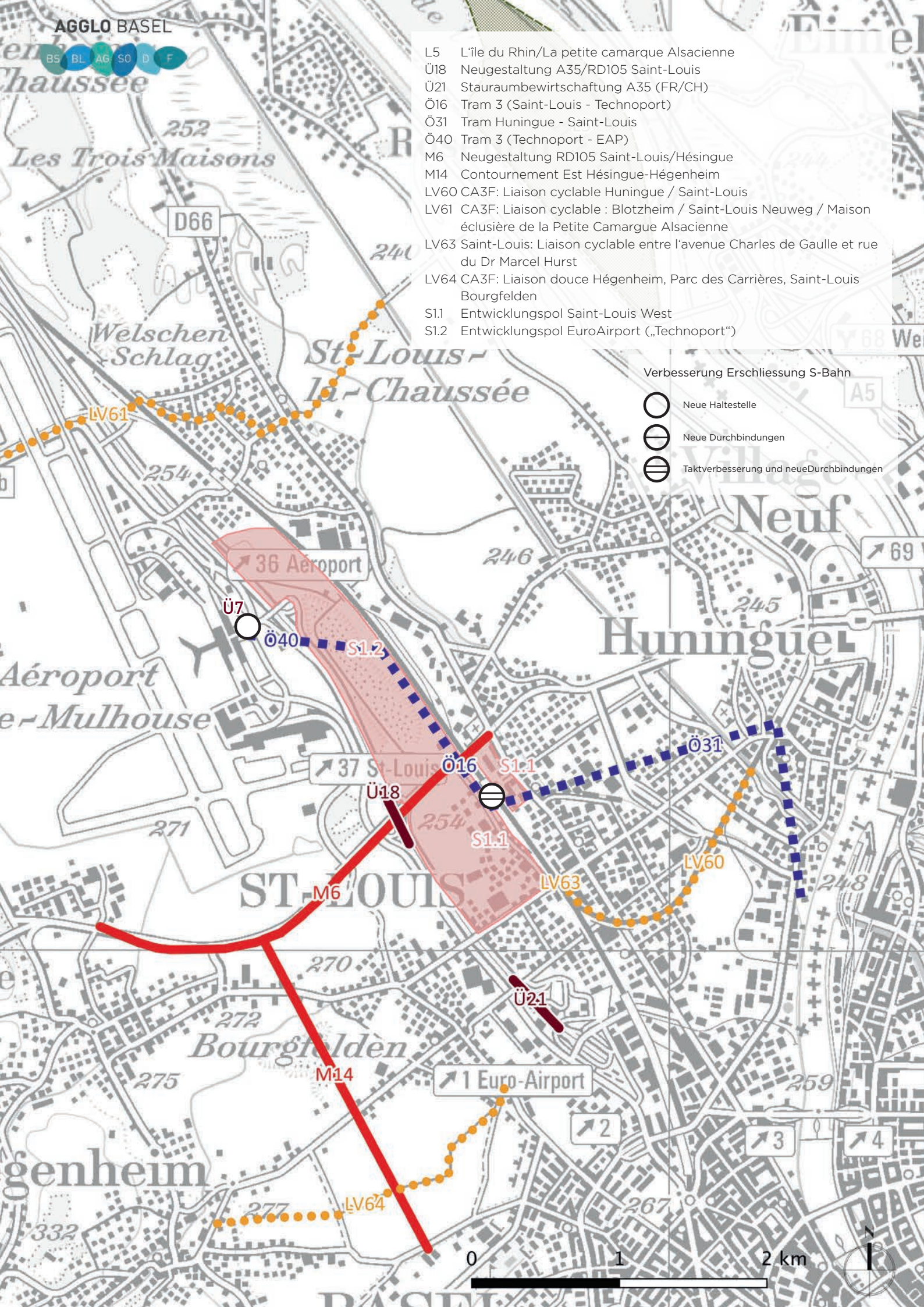
- › Angebotsverbesserungen der S-Bahn (Takterhöhung und Durchbindungen)
- › Ö31 Tram Huningue - Saint-Louis
- › M14 Contournement Est Héringue-Hégenheim
- › Ü21 Stauraumbewirtschaftung A35/RD105 Saint-Louis.

In der Nähe des Siedlungsschwerpunktes S1 Saint-Louis liegen 2 Naherholungsgebiete: L5 Lîle du Rhin / La petite Camarque Alsacienne. Verschiedenen Velomassnahmen verbessern das Velonetz im Umfeld vom Siedlungsschwerpunkt S1 (LV60, LV61, LV63, LV64).

- L5 L'île du Rhin/La petite camargue Alsacienne
- Ü18 Neugestaltung A35/RD105 Saint-Louis
- Ü21 Stauraumbewirtschaftung A35 (FR/CH)
- Ö16 Tram 3 (Saint-Louis - Technoport)
- Ö31 Tram Huningue - Saint-Louis
- Ö40 Tram 3 (Technoport - EAP)
- M6 Neugestaltung RD105 Saint-Louis/Hésingue
- M14 Contournement Est Hésingue-Hégenheim
- LV60 CA3F: Liaison cyclable Huningue / Saint-Louis
- LV61 CA3F: Liaison cyclable : Blotzheim / Saint-Louis Neuweg / Maison éclusière de la Petite Camargue Alsacienne
- LV63 Saint-Louis: Liaison cyclable entre l'avenue Charles de Gaulle et rue du Dr Marcel Hurst
- LV64 CA3F: Liaison douce Hégenheim, Parc des Carrières, Saint-Louis Bourgfelden
- S1.1 Entwicklungspol Saint-Louis West
- S1.2 Entwicklungspol EuroAirport („Technoport“)

Verbesserung Erschliessung S-Bahn

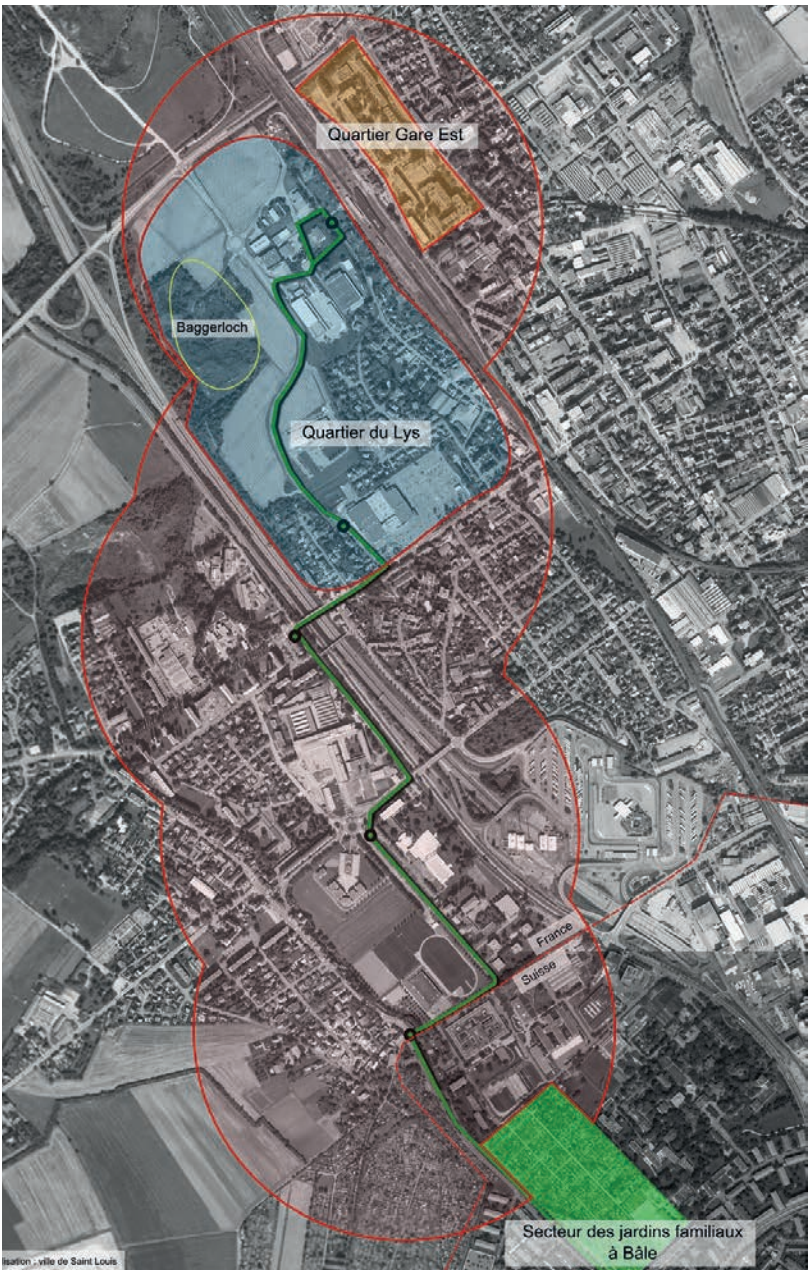
-  Neue Haltestelle
-  Neue Durchbindungen
-  Taktverbesserung und neue Durchbindungen



S1.1

S1.1

Entwicklungspol Saint-Louis West



Situation du quartier du Lys vis à vis du prolongement du tram 3 et des autres secteurs de développement urbain



	Historie	ARE Code
1.6	-	-
2.6	-	-

Planungsinstrument
in SCOT



Siedlung

AGGLO BASEL

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Der Entwicklungspol Saint-Louis liegt im inneren Korridor und bietet ein grosses Entwicklungspotenzial.

Bezug zu anderen Massnahmen

S1.1

Nummer	Name	Prio
L5	L'île du Rhin / La petite camarque Alsacienne	-
L6	Kiesgruben 2.0	-
Ü18	Neugestaltung A35/RD105 Saint-Louis	A
Ü21	Stauraumbewirtschaftung A35 (FR/CH)	A
Ö16	Tram 3 (Saint-Louis - Technoport)	Ae
Ö31	Tram Huningue - Saint-Louis	C
Ö40	Tram 3 (Technoport - EAP)	C
M6	Neugestaltung RD105 Saint-Louis/Héningue	A
LV60	CA3F: Liaison cyclable Huningue / Saint-Louis	A
LV63	Saint-Louis: Liaison cyclable entre l'avenue Charles de Gaulle et rue du Dr Marcel Hurst	A
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

Beschrieb

Westlich des Bahnhofs Saint-Louis soll in den nächsten Jahren ein neues städtisches Quartier entstehen. Durch die Verlängerung der Tramlinie 3 durch das Gebiet und die Nähe zum Bahnhof wird das Quartier «Le Lys» optimal an den öffentlichen Verkehr angeschlossen. Die Tramlinie dient als Rückgrat und strukturierendes Element der städtebaulichen Entwicklung.

Nutzen

WK2: Mit dem Projekt wird eine Siedlungsentwicklung nach innen verfolgt, und zwar in unmittelbarer Nähe zur multimodalen Drehscheibe Bahnhof Saint-Louis.

WK4: Indem die urbane Entwicklung auf diesem Areal, an gut mit dem öffentlichen Verkehr (Tram, Bus, Zug) erschlossener Lage, gegenüber einem weniger zentralen Standort bevorzugt wird, wird das Verkehrsaufkommen reduziert, der Verbrauch natürlicher Ressourcen verringert und die Lärm- und Luftemissionen entsprechend begrenzt.

Einzonung: notwendig

Das Areal ist heute als «zone à projet» im «plan local d'urbanisme» (PLU) der Gemeinden Saint-Louis und Hésingue aufgeführt. Dadurch wurde sichergestellt, dass keine ungewollten Nutzungen auf diesem gut erschlossenen Gelände angesiedelt werden. Diese Klassierung muss nun geändert werden, damit die Bebaubarkeit des Areals gewährleistet wird.

Verlust von Fruchtfolgeflächen: ja

Dieses noch freie Areal ist das einzige derart gut erschlossene Areal im französischen Teil der Agglomeration. Es liegt im inneren Korridor und ist von strategischer Bedeutung. Die Überbauung dieser freien Fläche muss gegenüber anderen, schlechter erschlossenen Standorten bevorzugt werden, auch wenn dies mit einem Verlust von Fruchtfolgeflächen einhergeht.

S1.1

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 0 - 600
Fläche in Hektar: 43

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	< 300	2000	ca. 2300
Anzahl Arbeitsplätze	< 200	2500	ca. 2700

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

CA3F | Commune des Saint-Louis | Commune de Hésingue

Beteiligte Stellen Ausland:

keine

Deutschland

Eintrag Regionalplan



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



nicht notwendig

Frankreich

Eintrag SCOT



erledigt

Gemeindebeschlüsse



geplant

Das Projekt entspricht folgenden Zielen des SCOT:

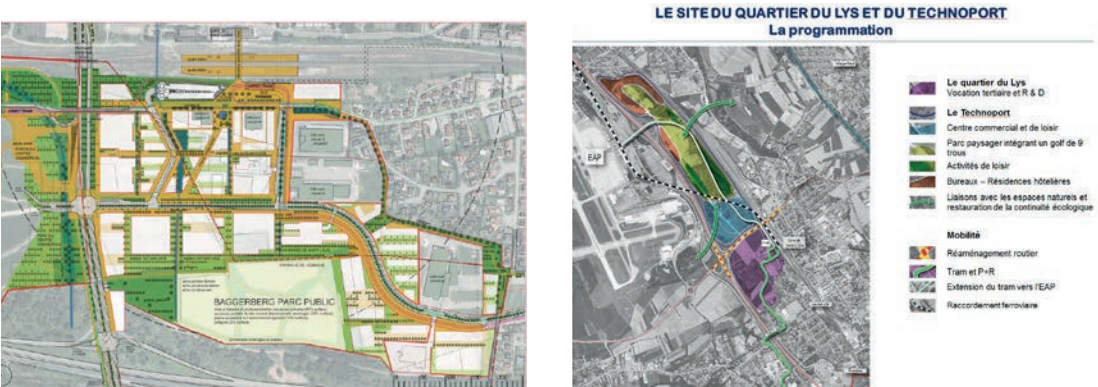
1:1: den «pôle urbain principal» stärken

4:3: die Entwicklung von «sites d'importance métropolitaine» erlauben.

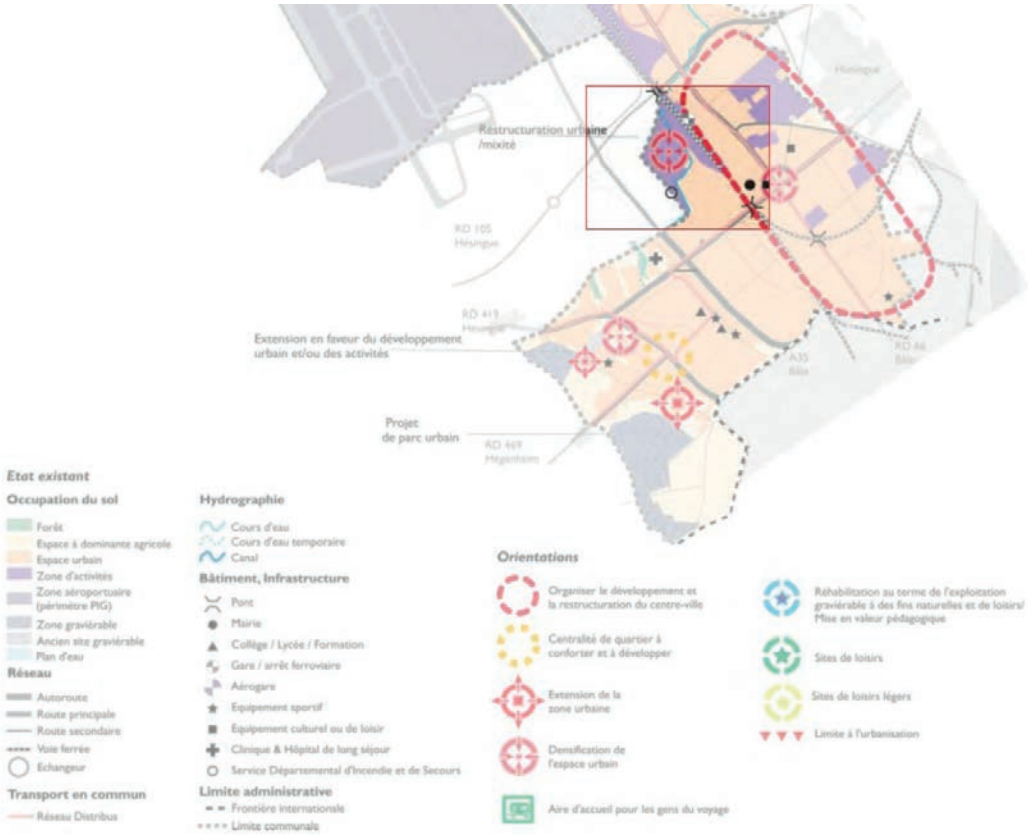
Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2015/2016	Elaboration du Masterplan
2017/2018	Lancement des procédures d'aménagement
2018/2019	Constructions possibles à partir de 2018/2019

S1.1



extrait du Projet
d'Aménagement et de
Développement Durable du
PLU de Saint-Louis ciblé sur
le quartier du Lys



S1.2

S1.2

Entwicklungspol EuroAirport («Technoport»)



Carte du SCOT montrant que le Technoport appartient au site d'activité d'importance métropolitaine identifié.

A

	Historie	ARE Code
1.6	-	-
2.6	-	-

Planungsinstrument
in SCOT



Siedlung

AGGLO BASEL

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Der Entwicklungspol EuroAirport («Technoport») liegt im inneren Korridor und bietet ein grosses Entwicklungspotenzial.

Bezug zu anderen Massnahmen

S1.2

Nummer	Name	Prio
L5	L'île du Rhin / La petite camarque Alsacienne	-
Ü18	Neugestaltung A35/RD105 Saint-Louis	A
Ü21	Stauraumbewirtschaftung A35 (FR/CH)	A
Ö16	Tram 3 (Saint-Louis - Technoport)	Ae
Ö31	Tram Huningue - Saint-Louis	C
Ö40	Tram 3 (Technoport - EAP)	C
M6	Neugestaltung RD105 Saint-Louis/Hémingue	A
LV61	CA3F: Liaison cyclable : Blotzheim / Saint-Louis Neuweg / Maison éclusière de la Petite Camargue Alsacienne	A
S-Bahn:	Neue Haltestelle (Ü7)	-

Beschrieb

Das Gebiet der ehemaligen Kiesgrube nördlich des zukünftigen Quartiers «Le Lys» zwischen Bahnlinie und A35 bzw. EuroAirport soll in den nächsten Jahren entsprechend der guten verkehrlichen Anbindung für personenverkehrsintensive und gewerbliche Nutzungen entwickelt werden. Zurzeit werden zwei Projekte ausgearbeitet: Ein Einkaufszentrum im Süden des Gebiets und ein Golf-Projekt mit Hotel und Freizeit- und Geschäftszentrum im Norden (Technoport). Insgesamt sind gemäss aktuellem Projekt folgende Nutzungen geplant:

- › kommerzielle Nutzungen auf 60 000 m²
- › Büronutzungen auf 82 000 m²
- › Freizeitnutzungen auf 40 000 m²
- › Hotelkomplex auf 7000 m²
- › Hotelähnliches Wohnangebot (résidences hôtelières) auf 23 000 m²

Nutzen

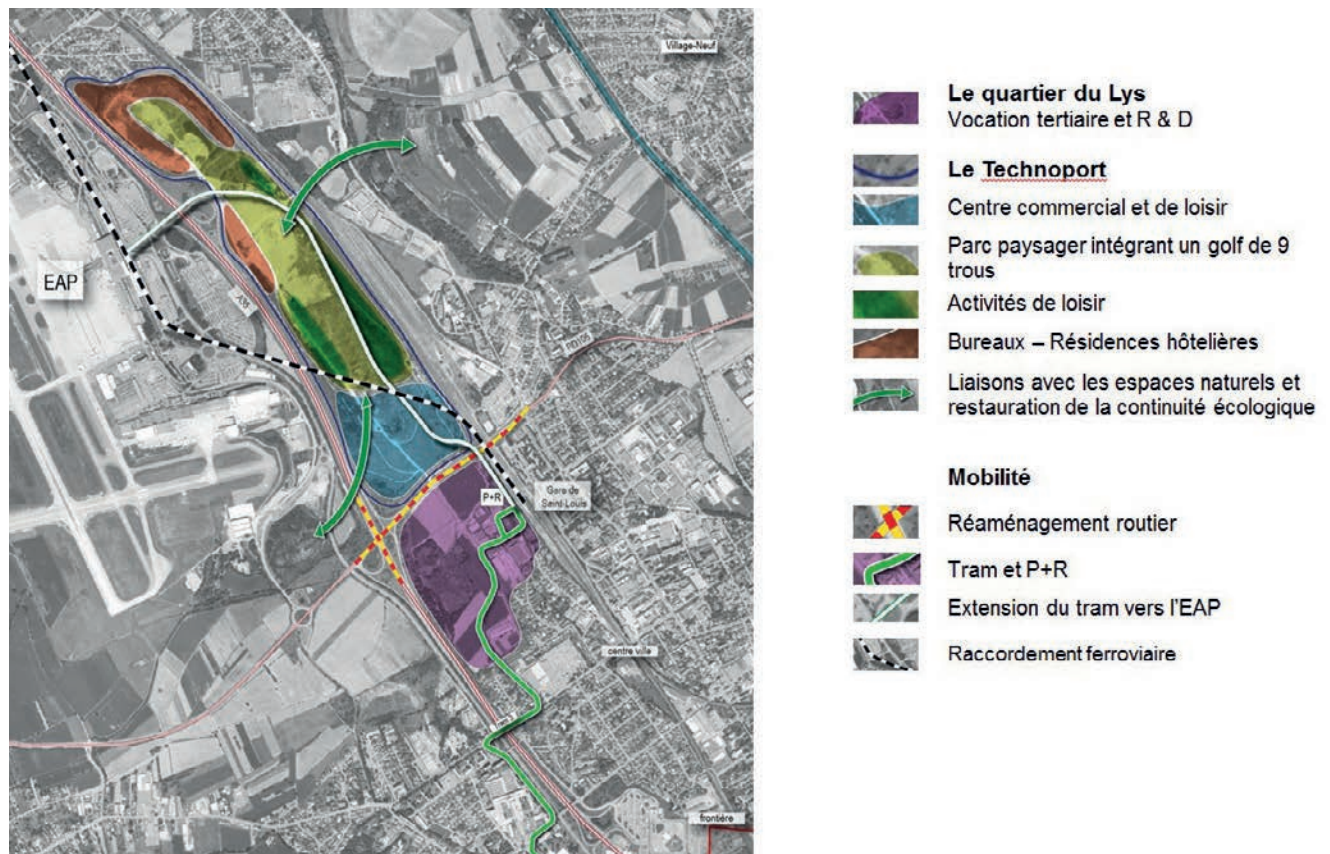
WK2: Ein bedeutendes Siedlungswachstum kann auf dem Gelände der ehemaligen Kiesgrube an zentraler und gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossener Lage in der Agglomeration Basel entwickelt werden.

WK4: Für das oben beschriebene Siedlungsentwicklungsprojekt werden keine zusätzlichen wertvollen Landwirtschafts- und Naturflächen beansprucht. Im Gegenteil ein ambitionierter und umweltfreundlicher Umgang mit der Landschaft ist integraler Bestandteil des Siedlungsprojektes und führt zu einer Aufwertung des Gebietes.

S1.2

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust



Master Plan du Technoport et du quartier du Lys

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 500

Fläche in Hektar: 80

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	pas encore déterminé	pas encore déterminé	pas encore déterminé
Anzahl Arbeitsplätze		pas encore déterminé	pas encore déterminé

S1.2

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Syndicyt Mixte pour l'Aménagement du Technoport des trois frontières

Beteiligte Stellen Ausland:

CA3F | Conseil Départemental du Haut Rhin | Ville de Saint-Louis | Commune de Hésingue

Deutschland

Eintrag Regionalplan



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



nicht notwendig

Frankreich

Eintrag SCOT



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



geplant

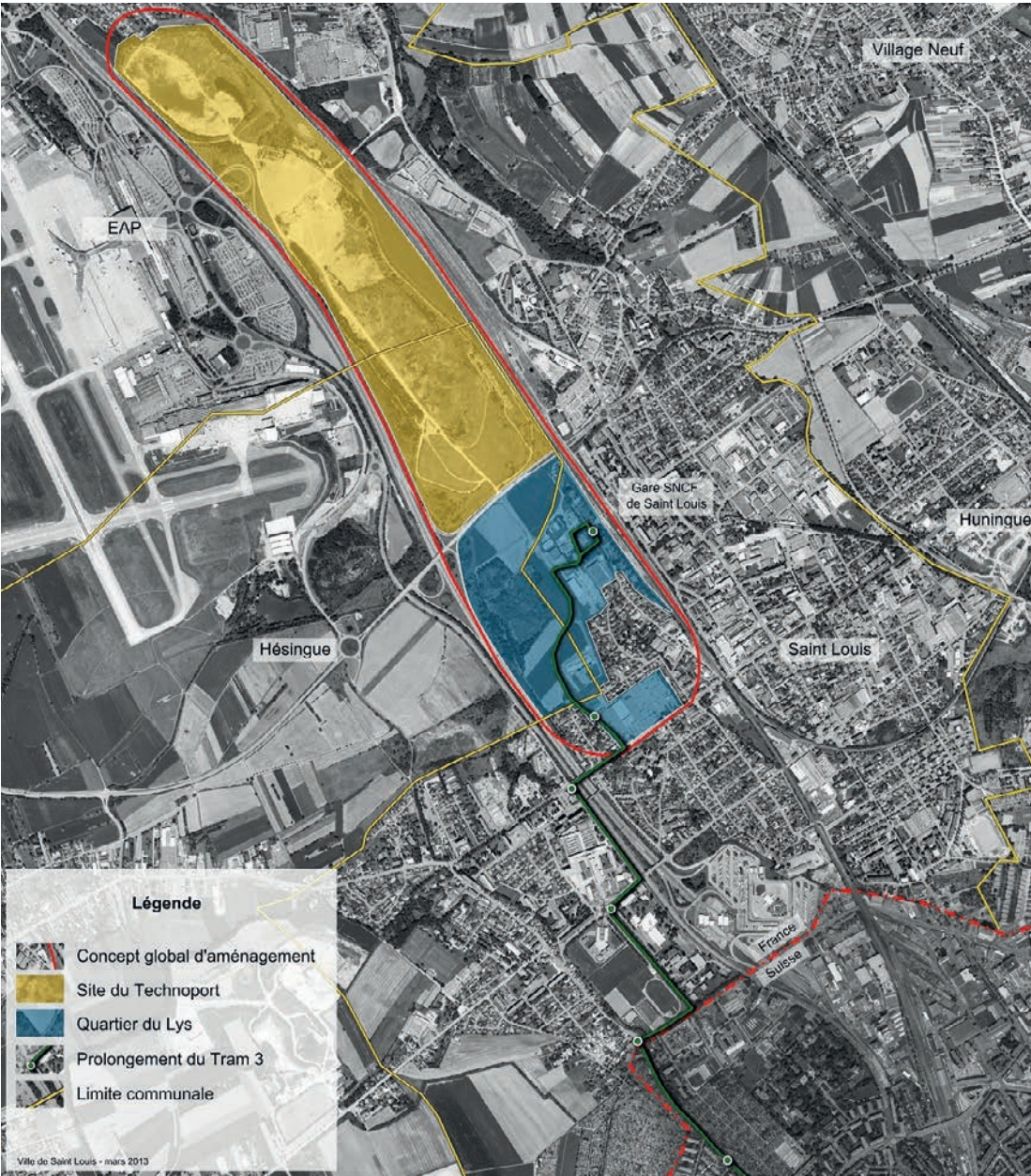
La modification des PLU de Hésingue (pour la partie Sud du Technoport) et Saint-Louis (pour la partie Nord du Technoport) est nécessaire pour assurer la constructibilité des terrains concernés par le projet Technoport.

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2015/2016	Elaboration du Masterplan
2015/2016	Etudes pour l'extension du tram 3, l'adaptation de l'échangeur RD105 (A35) et le réaménagement de la RD105
2016/2017	réalisation des infrastructures d'accès
2020/2021	Ouverture d'un centre commercial de 60 000 m ² de surface de vente
après 2020	Poursuite de l'aménagement du Technoport

Realisierung

Die ÖV- und MIV-Erschliessung ist ungenügend. Verbesserungen sind geplant.



Carte localisant le Technoport et mettant en évidence sa situation centrale au sein de la partie française de l'agglomération trinationale entre l'EuroAirport à l'Ouest et le centre ville de Saint Louis à l'Est

S2

Schwerpunktgebiet Basel Nord

Das Schwerpunktgebiet 3Land umfasst die grenzüberschreitenden Entwicklungsareale der Häfen von Huningue (F), Weil am Rhein (D) und Basel (CH) sowie den privaten Campus Novartis. Sie liegen im Norden der Kernstadt Basel entlang des Rheins.

Das Schwerpunktgebiet 3Land ist in Bezug auf die Fläche (rund 90 ha) das grösste Schwerpunktgebiet der Kernstadt, auch in Bezug auf Einwohner- und Arbeitsplatzpotenziale: Zukünftig kann hier eine Grosszahl an Arbeitsplätzen und Einwohner platziert werden, wovon die neuen Arbeitsplätze bei Novartis am kurzfristigsten erstellt werden. Damit erhält die Agglomeration ein beachtliches Wachstum. Unter anderem stellt die IBA Basel 2020 die Qualität des Projekts 3 Land sicher.

Die Entwicklung der Hafenareale im Norden Basels wurde durch die Transformation von Hafen- und Industriearealen ermöglicht und ist bereits seit Jahren im Gange. Aufgrund des Umbaus in Wohn- und Gewerbegebiete sowie der Schaffung von neuen kulturellen Standorten wird eine neue Erschliessungsstruktur benötigt. Die Bereiche, die vorher durch ihre Grenzlage städtische Randgebiete waren, werden nun gesamthaft betrachtet und städtebaulich stärker miteinander verbunden.

Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms sehen insbesondere eine grenzüberschreitende Traversenschliessung sowie eine neue MIV-Erschliessung der Areale vor.

AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

Verbesserung Erschliessung S-Bahn



Neue Haltestelle

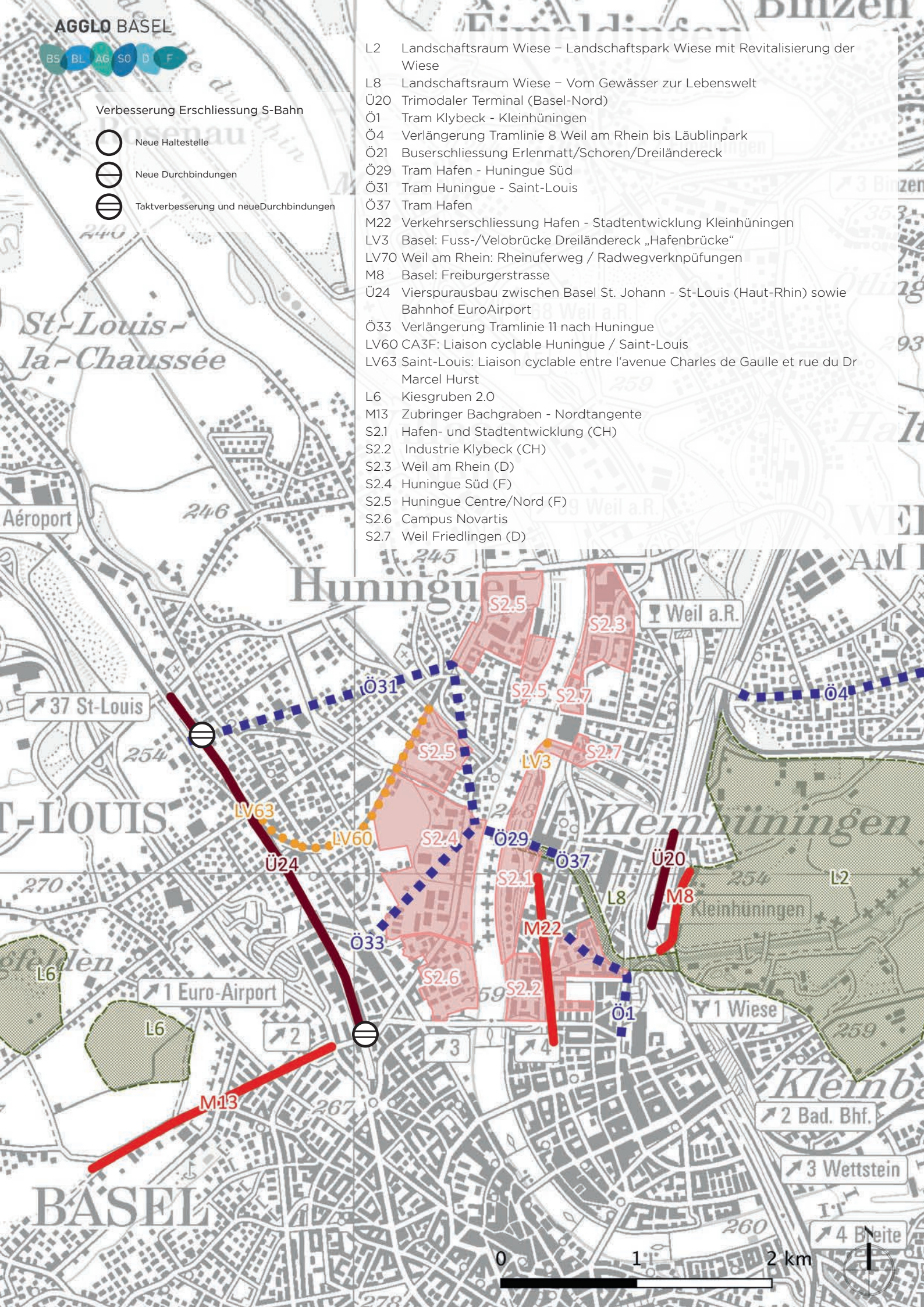


Neue Durchbindungen



Taktverbesserung und neue Durchbindungen

- L2 Landschaftsraum Wiese – Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese
- L8 Landschaftsraum Wiese – Vom Gewässer zur Lebenswelt
- Ü20 Trimodaler Terminal (Basel-Nord)
- Ö1 Tram Klybeck - Kleinhüningen
- Ö4 Verlängerung Tramlinie 8 Weil am Rhein bis Läublinpark
- Ö21 Buserschliessung Erlenmatt/Schoren/Dreiländereck
- Ö29 Tram Hafen - Huningue Süd
- Ö31 Tram Huningue - Saint-Louis
- Ö37 Tram Hafen
- M22 Verkehrserschliessung Hafen - Stadtentwicklung Kleinhüningen
- LV3 Basel: Fuss-/Velobrücke Dreiländereck „Hafenbrücke“
- LV70 Weil am Rhein: Rheinuferweg / Radwegverknüpfungen
- M8 Basel: Freiburgerstrasse
- Ü24 Vierspurausbau zwischen Basel St. Johann - St-Louis (Haut-Rhin) sowie Bahnhof EuroAirport
- Ö33 Verlängerung Tramlinie 11 nach Huningue
- LV60 CA3F: Liaison cyclable Huningue / Saint-Louis
- LV63 Saint-Louis: Liaison cyclable entre l'avenue Charles de Gaulle et rue du Dr Marcel Hurst
- L6 Kiesgruben 2.0
- M13 Zubringer Bachgraben - Nordtangente
- S2.1 Hafen- und Stadtentwicklung (CH)
- S2.2 Industrie Klybeck (CH)
- S2.3 Weil am Rhein (D)
- S2.4 Huningue Süd (F)
- S2.5 Huningue Centre/Nord (F)
- S2.6 Campus Novartis
- S2.7 Weil Friedlingen (D)



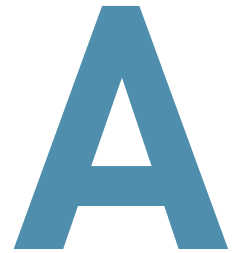
S2.1

S2.1

Hafen- und Stadtentwicklung (CH)



Visualisierung Raumkonzept Basel Nord, LIN 2015



	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument
in kant. Richtplan



Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel ist das Angebot an attraktivem Wohn- und Arbeitsraum im Kern weiterhin auszubauen. Die Stadt- und Hafenentwicklung (CH) leistet dabei einen wichtigen Beitrag.

Siedlung

AGGLO BASEL

Bezug zu anderen Massnahmen

S2.1

Nummer	Massnahme	Prio
L2	Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	-
L8	Landschaftsraum Wiese - Vom Gewässer zur Lebenswelt	-
Ü20	Trimodaler Terminal (Basel-Nord)	A
Ö1	Tram Klybeck - Kleinhüningen	A
Ö4	Verlängerung Tramlinie 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	A
Ö21	Buserschliessung Erlenmatt/Schoren/Dreiländereck	Ae
Ö29	Tram Hafen - Huningue Süd	C
Ö31	Tram Huningue-Saint-Louis	C
Ö37	Tram Hafen	C
M22	Verkehrerschliessung Hafen - Stadtentwicklung Kleinhüningen	C
LV3	Basel: Fuss-/Velobrücke Dreiländereck «Hafenbrücke»	A
LV70	Weil am Rhein: Rheinuferweg / Radwegverknüpfungen	B

Beschrieb

Die Transformation wurde aufgrund von Kapazitätsgrenzen im Hafen Basel-Kleinhüningen angestossen. Die schweizerischen Rheinhäfen und der Kanton Basel-Stadt planen einen Ausbau des Containerumschlags sowie die teilweise Verlagerung der Hafenanlagen inklusive des bestehenden Hafenbahnhofs auf das Gebiet des ehemaligen badischen Rangierbahnhofs. Mit diesen Investitionen eröffnet sich für den Kanton Basel-Stadt die Möglichkeit auf frei werdenden Flächen in seinem Eigentum und absehbar auslaufenden Baurechtsverträgen am Rhein ein neues urbanes Stadtquar-

tier mit einem breiten Nutzungsmix und einer zentralen Bedeutung für die trinationale Agglomeration zu schaffen. Sowohl die Hafen- als auch die Stadtentwicklungsabsichten sind eng miteinander verknüpft und werden stets im Gesamtkontext betrachtet, insbesondere auch mit der Entwicklung in den angrenzenden Orten Huningue und Weil am Rhein. Das Bindeglied zwischen den Entwicklungsgebieten stellen die neuen Brücken über den Rhein (Massnahme Ö29 Tram Hafen - Huningue Süd) und die Langsamverkehr-Brücke über das Hafenbecken (Massnahme LV3) dar.

Nutzen

WK1: Das Verkehrssystem soll in verschiedener Hinsicht erweitert und verbessert werden: Durch die neue Rheinbrücke zwischen der Schweiz und Frankreich genauso wie durch die neue LV-Brücke über das Hafenbecken. Mit der neuen Rheinbrücke ist eine Tramnetzerweiterung von Basel über Huningue bis nach Saint-Louis geplant.

WK2: Es findet eine Transformation von Industrie- und Logistikflächen, die aufgrund der Hafenentwicklung frei werden, zu einem neuen, dichten, durchmischten Stadtquartier mit Wohn-, Arbeits-, Kultur- und Freizeitnutzungen statt – ganz im Sinne einer Siedlungsentwicklung nach innen.

WK4: Aufgrund der bestehenden Verkehrssituation und den politischen Zielsetzungen ist ein Wachstum des motorisierten Individualverkehrs nicht umsetzbar. Somit ist die Erschliessung auf den Langsam- und den öffentlichen Verkehr zu konzentrieren, was gegenüber einer Entwicklung in der äusseren Agglomeration die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch stark vermindert. Ausserdem wird das gesamte Areal integral geplant: Bestehende Quartieridentitäten sollen erhalten bleiben, bestehende Einrichtungen, Stadträume, Wohnungs- und Geschäftsstrukturen gestärkt und das Rheinufer in Wert gesetzt werden. Es wird ein nachhaltig attraktives, durchmischtes neues Gebiet inmitten der Stadt Basel geschaffen.

Einzonung: nicht notwendig

S2.1

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern:	Bad Bhf ca. 2500, Weil am Rhein ca. 3000, Saint-Louis ca. 3000 (über die neue Rheinbrücke)		
Fläche in Hektar:	20		
	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	4500	4500
Anzahl Arbeitsplätze	800	4500	5300

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Basel-Stadt

Beteiligte Stellen Schweiz:

Immobilien Basel-Stadt | Amt für Umwelt und Energie | Tiefbauamt, Stadtgärtnerei, Planungsamt | Kantons- und Stadtentwicklung | Schweizerischer Rheinhafen

Richtplaneintrag	Regionale Abstimmung	Gemeindebeschlüsse
↓	↓	↓
erfolgt	erfolgt	erfolgt

Der Koordinationsstand im bestehenden Richtplan ist je nach Teilgebiet als Zwischenergebnis bzw. Vororientierung definiert. Auf Basis eines Stadtteilrichtplans, der 2017 aufgelegt werden soll, ist die Anpassung als Festsetzung vorgesehen.

Beteiligte Stellen Ausland:

Stadt Weil am Rhein | Ville de Huningue | Communauté d'Agglomération des Trois Frontières | Conseil départemental du Haut-Rhin | Trinationaler Eurodistrict Basel

Deutschland

Eintrag Regionalplan



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Frankreich

Eintrag SCOT



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

S2.1

Die Stadt Basel, die Stadt Weil am Rhein, die Ville de Huningue, die Communauté d'Agglomération des Trois Frontières und der Conseil départemental du Haut-Rhin haben 2012 die gemeinsamen Entwicklungsziele und die Erarbeitung eines gemeinsamen Raumkonzepts vereinbart. 2016 werden die Ergebnisse des Raumkonzepts und das weitere Vorgehen wiederum in einer Planungsvereinbarung festgehalten.

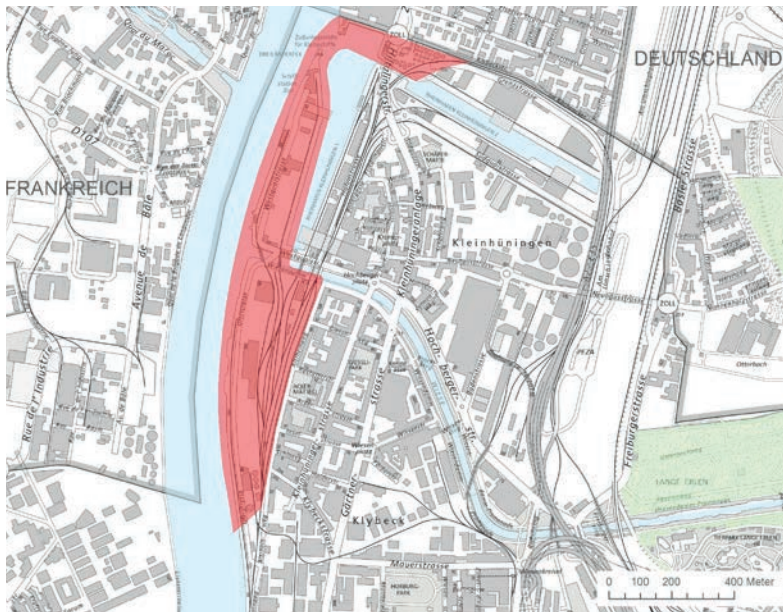
Im SCOT ist der Brückenschlag zwischen Huningue und Basel-Kleinhüningen eingetragen.

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2016	3Land: Abschluss weiterer trinationaler Planungsvereinbarungen
2016 - 2017	3Land: Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für die Brücken Basel-Kleinhüningen - Huningue (F) (ÖV, LV) und Dreiländereck - Weil Friedlingen (D) (LV)
2017 - 2018	Hafen- und Stadtentwicklung: Stadtteilrichtplan, Anpassung an kantonalen Richtplan
2018 - 2021	Hafen- und Stadtentwicklung: Plangenehmigungsverfahren Hafenbecken 3, neuer Hafenbahnhof, Zonenänderungen, Bebauungspläne
2020 - 2021	3Land: Bewilligungsverfahren Brücken Basel-Kleinhüningen - Huningue (F) (ÖV, LV) und Dreiländereck - Weil Friedlingen (D) (LV)

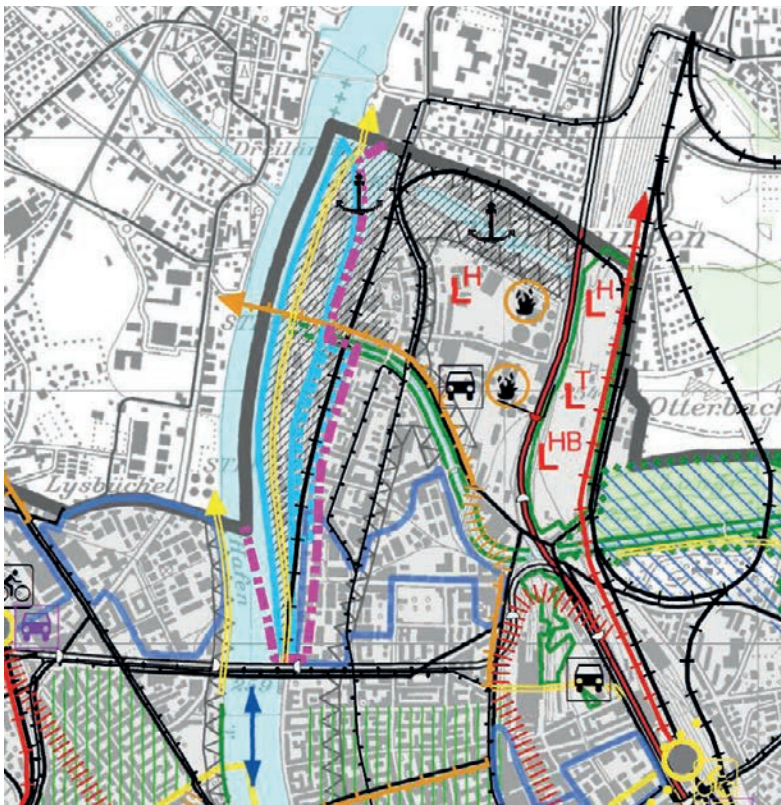
Realisierung / Abstimmungsbedarf

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2023 - 2025	3Land: Bau Brücken Basel-Kleinhüningen - Huningue (F) (ÖV, LV) und Dreiländereck - Weil Friedlingen (D) (LV)
2019 - 2025	Hafen- und Stadtentwicklung: Bau Hafenbecken 3, neuer Hafenbahnhof
2025 - 2027	Rückbau bestehender Hafenbahnhof



Perimeter Teilgebiet
Hafen- und Stadtentwicklung (CH)

S2.1



Auszug Richtplan
Basel-Stadt, Karte

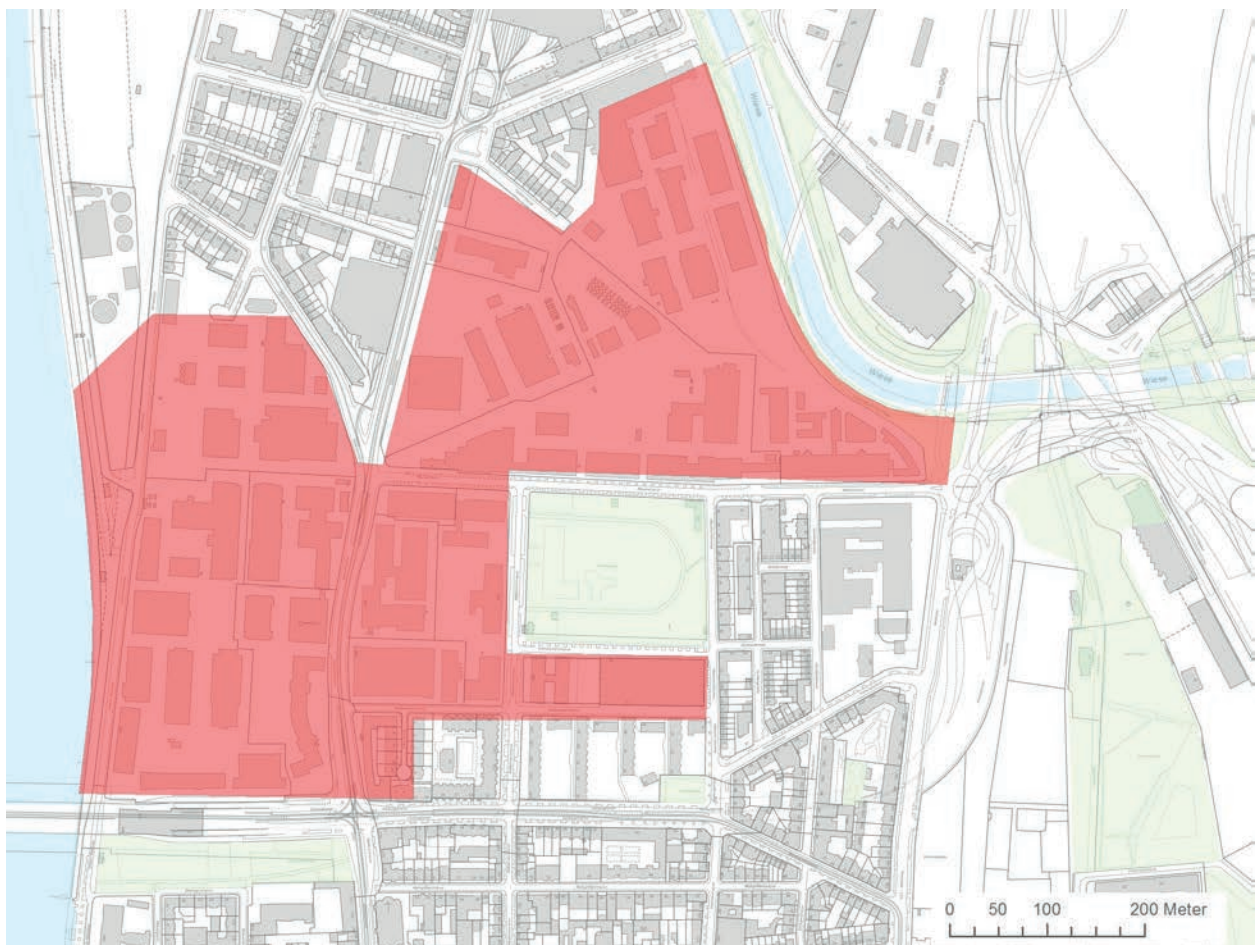


Visualisierung
Hafenentwicklung mit
neuem Hafenbecken 3,
Containerterminal und
Hafenbahnhof,
SBB/SRH 2014

S2.2

Industrie Klybeck (CH)

Perimeter
Industrie Klybeck



Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Das Angebot an attraktivem Wohn- und Arbeitsraum ist gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel im Kern weiterhin auszubauen. Das Areal Industrie Klybeck (CH) leistet einen wichtigen Beitrag dabei.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L2	Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	-
L8	Landschaftsraum Wiese - Vom Gewässer zur Lebenswelt	-
Ö1	Tram Klybeck - Kleinhüningen	A
Ö4	Verlängerung Tramlinie 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	A
Ö21	Buserschliessung Erlenmatt/Schoren/Dreiländereck	Ae
Ö29	Tram Hafen - Huningue Süd	C
Ö31	Tram Huningue-Saint-Louis	C
Ö37	Tram Hafen	C
M8	Basel: Freiburgerstrasse	A
M22	Verkehrerschliessung Hafen - Stadtentwicklung Kleinhüningen	C
LV3	Basel: Fuss-/Velobrücke Dreiländereck «Hafenbrücke»	A
LV70	Weil am Rhein: Rheinuferweg / Radwegverknüpfungen	B

S2.2

Beschrieb

Die Industrieareale von BASF und Novartis im Klybeck sollen zu einem Gebiet mit einer ausgewogenen Mischung von Arbeiten, Wohnen, öffentlichen Einrichtungen und Versorgungseinrichtungen sowie attraktiven Aussenräumen transformiert werden.

Nutzen

WK1: Indem ein neues, zusammenhängendes Stadtquartier entsteht, das optimal an die Nachbarquartiere angebunden ist, wird ein Impuls zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs ausgelöst. Die Vernetzung zwischen den Quartieren wird durch die attraktiven Aussenräume und die Öffnung des Areals verbessert.

WK2: Durch diese Innenverdichtung werden ungenutzte Flächen reaktiviert und in das Stadtgefüge integriert.

WK4: Angrenzende Naturräume (Uferbereiche der Flüsse Rhein und Wiese) werden aufgewertet, die Verbindungen und Anbindungen zum Rhein und zur Wiese werden verbessert und für die Bevölkerung zugänglich gemacht, wodurch die Attraktivität dieses Stadtquartiers stark erhöht wird.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 2000

Fläche in Hektar: 32,4

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	4500	4500
Anzahl Arbeitsplätze	5500	2000	7500



	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument
in kant. Richtplan



Siedlung

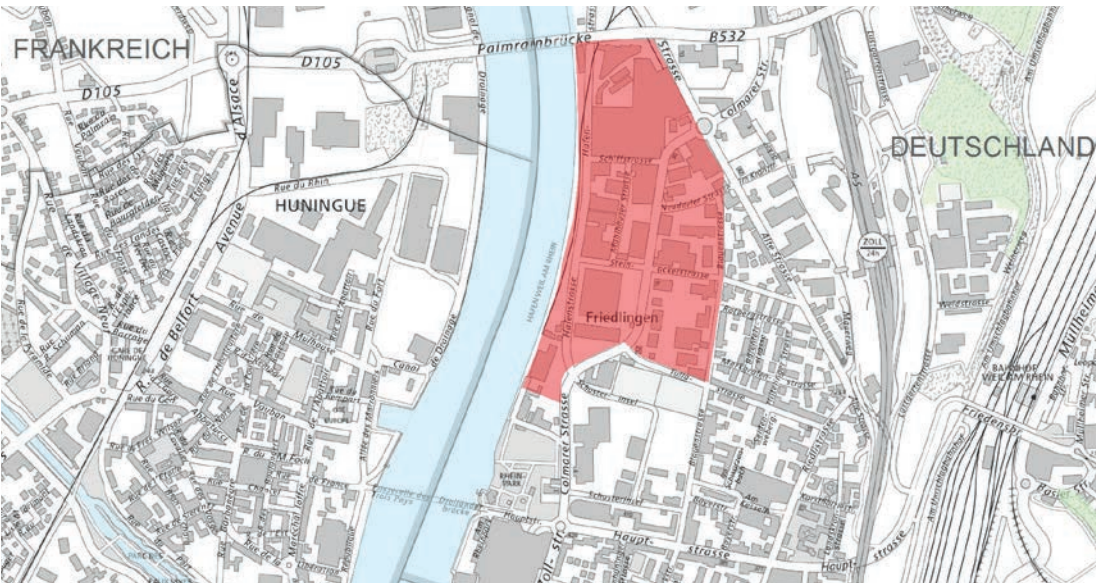
AGGLO BASEL

Basel-Stadt

S2.3

S2.3

Weil am Rhein (D)



Perimeter Rheinhafen Weil

B

	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Das Angebot an attraktivem Wohn- und Arbeitsraum ist gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel im Kern weiterhin auszubauen. Das Entwicklungsgebiet Weil am Rhein (D) leistet einen wichtigen Beitrag dabei.



Siedlung

AGGLO BASEL

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L2	Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	-
M22	Verkehrerschliessung Hafen - Stadtentwicklung Kleinhüningen	C
LV3	Basel: Fuss-/Velobrücke Dreiländereck «Hafenbrücke»	A
LV70	Weil am Rhein: Rheinuferweg / Radwegverknüpfungen	B
Ö4	Verlängerung Tramlinie 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	A

S2.3

Beschrieb

Aufgrund der stark veränderten Anforderungen an den Hafenbetrieb wird sich das Hafenareal mit einer teilweisen Verlagerung seiner Anlagen nördlich der Palmrainbrücke künftig verändern. Das Hafenareal ist eng verzahnt mit einem gewerblich geprägten Areal mit Flächen- bzw. Nutzungspotenzialen. Die Stadt Weil am Rhein ist bestrebt, den Umbruch zu nutzen und in Abstimmung mit der Rheinhafengesellschaft bzw. den Eigentümern situationsbezogene Entwicklungen mit einer höheren Durchmischung zu fördern. Es wird also eine Transformation von Logistik- und Gewerbeflächen zu einem künftig mehr durchmischten Stadtquartier mit Wohn-, Arbeits- und Freizeitnutzung.



Auszug FNP 2020 der Stadt Weil am Rhein



Rahmenplanung Pesch und Partner 2013

Nutzen

WK2: Mit der Transformation werden die Landressourcen besser genutzt, an geeigneter Stelle verdichtet und der städtebauliche Bezug zum Nachbarn Huningue verbessert. Die Entwicklung im Weiler Rheinhafen wird ergänzt und die Siedlungsentwicklung von Friedlingen gestärkt.

WK4: Die Entwicklung ist innerhalb der bestehenden Strukturen ohne Ausbau des Angebots für den motorisierten Individualverkehr vorgesehen, was gegenüber einer Entwicklung in der äusseren Agglomeration die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch stark vermindert.

S2.3

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: Weil am Rhein ca. 1500
Bad Bhf ca. 3000
Saint-Louis ca. 3500 (über Dreiländerbrücke)

Fläche in Hektar: 27

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	250	250
Anzahl Arbeitsplätze	800	50	850

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Weil am Rhein

Beteiligte Stellen Schweiz:

Planungsamt, Mobilität, Tiefbauamt, Stadtgärtnerei | Kantons- und Stadtentwicklung

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Die Stadt Basel, die Stadt Weil am Rhein, die Ville de Huningue, die Communauté d'Agglomération des Trois Frontières und der Conseil départemental du Haut-Rhin haben 2012 die gemeinsamen Entwicklungsziele und die Erarbeitung eines gemeinsamen Raumkonzepts vereinbart. 2016 werden die Ergebnisse des Raumkonzepts und das weitere Vorgehen wiederum in einer Planungsvereinbarung festgehalten.

Beteiligte Stellen Ausland:

Ville de Huningue | Communauté d'Agglomération des Trois Frontières | Conseil départemental du Haut-Rhin | Trinationaler Eurodistrikt Basel

Deutschland		Frankreich	
Eintrag Regionalplan	Gemeindebeschlüsse	Eintrag SCOT	Gemeindebeschlüsse
↓	↓	↓	↓
nicht notwendig	erfolgt	nicht notwendig	erfolgt

S2.3

Die Stadt Basel, die Stadt Weil am Rhein, die Ville de Huningue, die Communauté d'Agglomération des Trois Frontières und der Conseil départemental du Haut-Rhin haben 2012 die gemeinsamen Entwicklungsziele und die Erarbeitung eines gemeinsamen Raumkonzepts vereinbart. 2016 werden die Ergebnisse des Raumkonzepts und das weitere Vorgehen wiederum in einer Planungsvereinbarung festgehalten.

Stand der Arbeiten

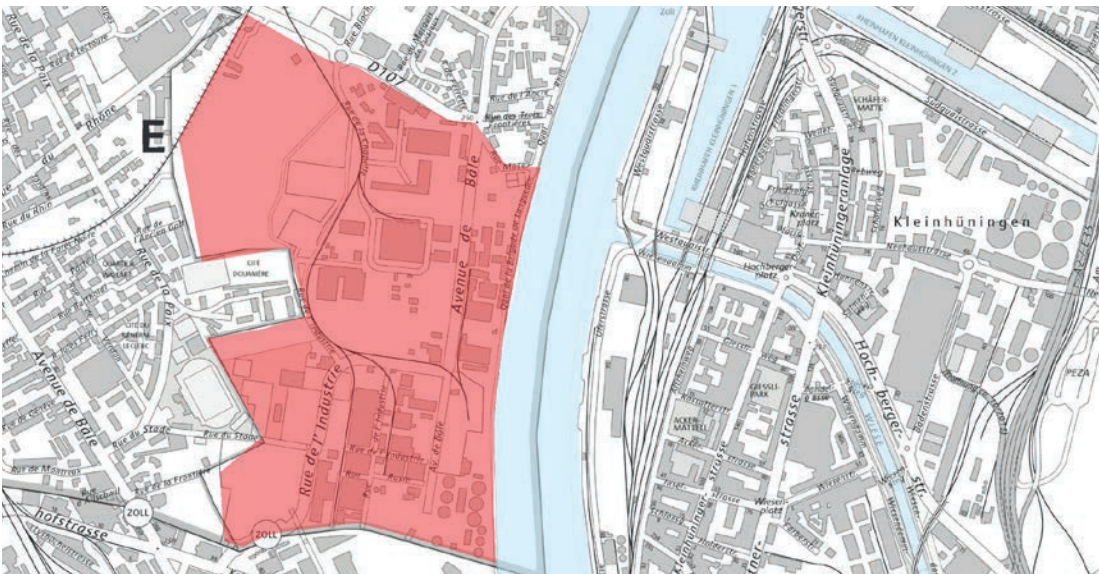
Monat / Jahr	Schritt / Termin
2016 - 2017	neue Planungsvereinbarung

Realisierung

Je nach Angebot von Parzellen kann die weitere Realisierung durchgeführt werden. Da funktionierende Gewerbestrukturen vorhanden sind, kann nur parzellenweise entwickelt werden.

S2.4

Huningue Sud (F)



Perimeter Huningue Sud

B

	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument

SCOT

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Das Angebot an attraktivem Wohn- und Arbeitsraum ist gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel im Kern weiterhin auszubauen. Das Entwicklungsgebiet Huningue Sud (F) trägt einen wichtigen Beitrag dazu bei.



Siedlung

AGGLO BASEL

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Ö1	Tram Klybeck-Kleinhüningen	A
Ö29	Tram Hafen - Huningue Süd	C
Ö31	Tram Huningue-Saint-Louis	C
Ö33	Verlängerung Tramlinie 11 nach Huningue	C
Ö37	Tram Hafen	C
M22	Verkehrerschliessung Hafen - Stadtentwicklung Kleinhüningen	C
LV60	CA3F: Liaison cyclable Huningue / Saint-Louis	A
LV63	Saint-Louis: Liaison cyclable entre l'avenue Charles de Gaulle et rue du Dr Marcel Hurst	A
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

S2.4

Beschrieb

Aufgrund des langjährigen und auch in Zukunft anhaltenden Umbruchs in der Chemie- und Pharmaindustrie sind grosse Veränderungen im bestehenden, vor allem industriell ausgerichteten Arbeitsschwerpunkt absehbar. Die Ville de Huningue ist bestrebt, den Umbruch zu nutzen und in Abstimmung mit den Eigentümerschaften einen emblematischen Cluster mit Bildung, Forschung und neuen Industrien zu etablieren und so

Arbeitsplätze zu erhalten und zu verdichten. In Abstimmung mit der Stadt Basel soll zudem als Teil des urbanen Vis-à-vis entlang des Rheins ein neues urbanes Stadtquartier mit einem breiten Nutzungsmix und einer zentralen Bedeutung für die trinationale Agglomeration geschaffen werden. Das Bindeglied zwischen dem Vis-à-vis stellt die neue Brücke über dem Rhein dar (Massnahme Ö29 Tram Hafen – Huningue Sud).

Nutzen

WK1: Die Entwicklung legt den Fokus auf die Verbesserung der heute noch nicht ausreichenden ÖV-Erschliessung und des Langsamverkehrs. Dazu zählt insbesondere eine neue Rheinbrücke zwischen der Schweiz und Frankreich.

WK2: In Huningue Sud soll das bestehende Arbeitsplatzgebiet wesentlich verdichtet und mit weiteren Nutzungen wie Bildung, Dienstleistung und Wohnen ergänzt werden.

WK4: Nicht nur die Landressourcen werden besser genutzt und die heutige Trennwirkung verringert, sondern auch die umliegenden Städte Quartiere und Entwicklungsgebiete miteinander verbunden. Die Entwicklung in Huningue Sud ergänzt und stärkt die Siedlungsentwicklung von Huningue Centre und schafft dazu keine Konkurrenz. Für die benachbarte Ville de Saint-Louis wird die Möglichkeit geschaffen, eine Verbindung zum Rhein zu erhalten. Ausserdem ist die Entwicklung ohne Ausbau des Angebots für den motorisierten Individualverkehr vorgesehen, was gegenüber einer Entwicklung in der äusseren Agglomeration die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch stark vermindert.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern:	Saint-Louis ca. 2500 Bad Bhf ca. 4000 (über neue Rheinbrücke) Weil am Rhein ca. 3500 (über neue Rheinbrücke)		
Fläche in Hektar:	72		
	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	700	700
Anzahl Arbeitsplätze	600	3400	4000

S2.4

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Ville de Huningue

Beteiligte Stellen Schweiz:

Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt, Planungsamt, Mobilität, Tiefbauamt, Stadtgärtnerei | Präsidentialdepartement Basel-Stadt, Kantons- und Stadtentwicklung

Richtplaneintrag	Regionale Abstimmung	Gemeindebeschlüsse
↓	↓	↓
nicht notwendig	erfolgt	nicht notwendig

Der Koordinationsstand im bestehenden Richtplan ist für die Brücke als Vororientierung definiert. Auf Basis eines Stadtteilrichtplans, der 2016 aufgelegt werden soll, ist die Anpassung als Festsetzung vorgesehen.

Beteiligte Stellen Ausland:

Communauté d'Agglomération des Trois Frontières | Conseil départemental du Haut-Rhin | Stadt Weil am Rhein | Trinationaler Eurodistrict Basel

Deutschland		Frankreich	
Eintrag Regionalplan	Gemeindebeschlüsse	Eintrag SCOT	Gemeindebeschlüsse
↓	↓	↓	↓
nicht notwendig	nicht notwendig	erfolgt	erfolgt

Die Stadt Basel, die Stadt Weil am Rhein, die Ville de Huningue, die Communauté d'Agglomération des Trois Frontières und der Conseil départemental du Haut-Rhin haben 2012 die gemeinsamen Entwicklungsziele und die Erarbeitung eines gemeinsamen Raumkonzepts vereinbart. 2016 werden die Ergebnisse des Raumkonzepts und das weitere Vorgehen wiederum in einer Planungsvereinbarung festgehalten.

Da die Flughöhe des SCOT nicht mit jener des basel-städtischen Richtplans zu vergleichen ist, wird hier lediglich auf das Projekt 3Land insgesamt und auf den Brückenschlag über den Rhein verwiesen.

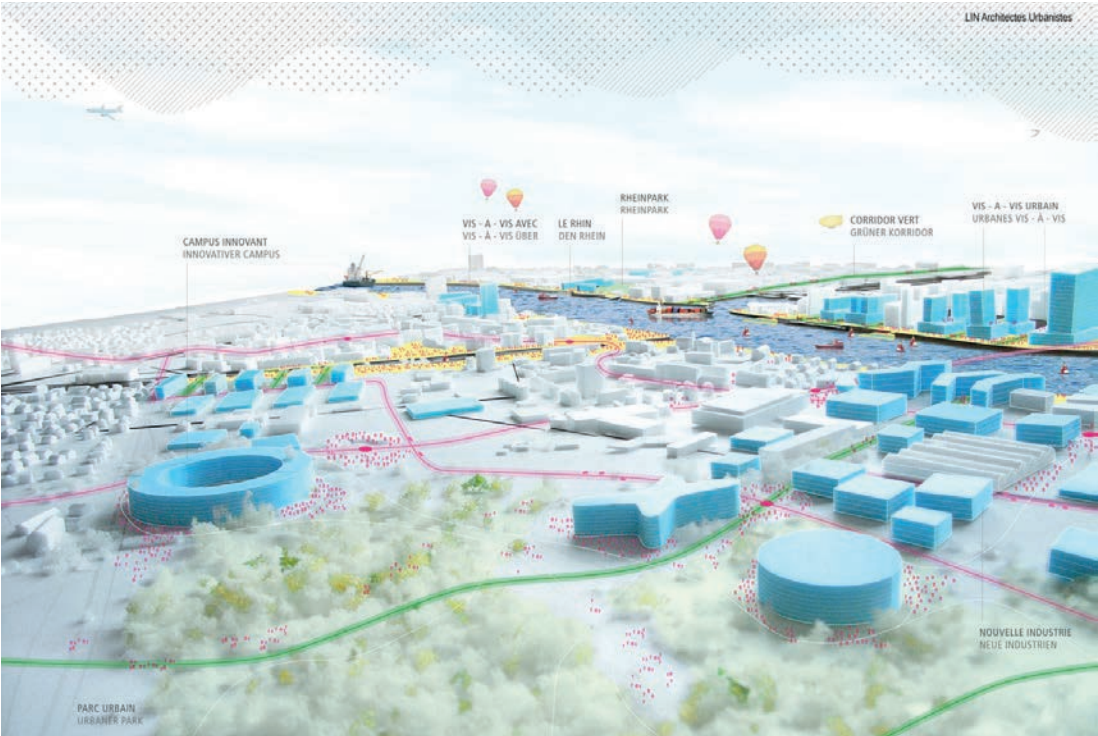
Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2016 – 2017	3Land: Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung Brücke Basel-Kleinhüningen – Huningue (F) (ÖV, LV)
2020 – 2021	3Land: Bewilligungsverfahren Brücke Basel-Kleinhüningen – Huningue (F) (ÖV, LV)

Realisierung / Abstimmungsbedarf

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2023 – 2025	3Land: Bau Brücke Basel-Kleinhüningen – Huningue (F) (ÖV, LV)

S2.4

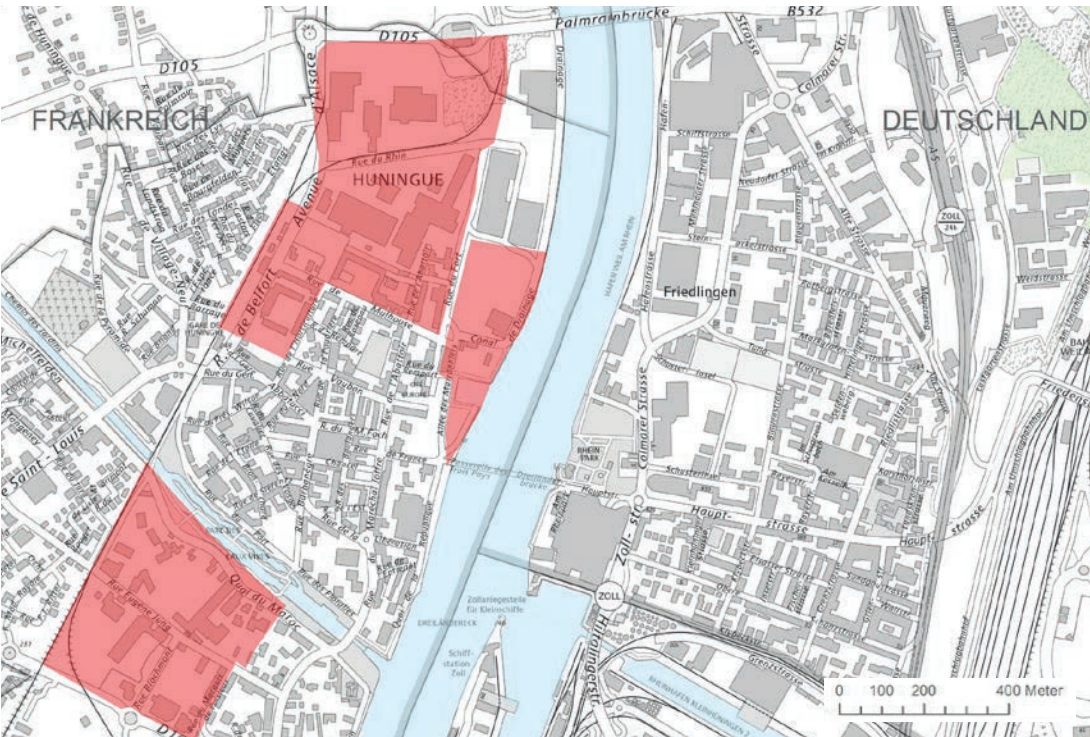


Visualisierung Raumkonzept 3Land, LIN 2015

S2.5

S2.5

Huningue Centre/Nord (F)



Perimeter Huningue Centre/Nord

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Das Angebot an attraktivem Wohn- und Arbeitsraum ist gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel im Kern weiterhin auszubauen. Das Entwicklungsgebiet Huningue Centre/Nord (F) trägt einen wichtigen Beitrag dazu bei.

A

	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument



Siedlung

AGGLO BASEL

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Ö1	Tram Klybeck-Kleinhüningen	A
Ö29	Tram Hafen - Huningue Süd	C
Ö31	Tram Huningue - Saint-Louis	C
Ö37	Tram Hafen	C
M22	Verkehrerschliessung Hafen - Stadtentwicklung Kleinhüningen	C
LV60	CA3F: Liaison cyclable Huningue / Saint-Louis	A
LV63	Saint-Louis: Liaison cyclable entre l'avenue Charles de Gaulle et rue du Dr Marcel Hurst	A

S2.5

Beschrieb

Die Stadt Huningue hat sich zum Ziel gesetzt, die zukünftige Siedlungsentwicklung zu steuern, damit das zusätzliche Bevölkerungswachstum ausgeglichen erfolgt, eine hohe Lebensqualität ermöglicht und die Identität der Stadt Huningue bewahrt werden können. In den letzten Jahren hat die Stadt eine tiefgründige städtebauliche Neuorganisation erlebt – mit Massnahmen zur Aufwertung des Siedlungsgebietes und durch die Realisierung von neuen Einrichtungen und Infrastrukturen (Maison des

Sports – Hôtel de Ville – Parc des Eaux Vives – Timonerie Comptoir – Nef de la Petite Enfance – Carré des Seniors). 85 Prozent des Siedlungsgebietes sind heute bereits bebaut, die Stadt entwickelt sich aber weiterhin dynamisch und muss den Bedürfnissen ihrer Einwohner gerecht werden. In diesem Kontext spielt die Transformation von Industrie- und Gewerbeflächen insbesondere zu Wohnflächen im Gebiet Huningue Nord/Centre, die das bestehende Zentrum ergänzen, eine grosse Rolle.

Illustration
Quartier VNF



Nutzen

- WK1: Im Zuge der Verdichtung im Gebiet Huningue Centre/Nord ist vorgesehen, den ÖV mit einer Tramnetzerweiterung von Basel über Huningue nach Saint-Louis (Ö31 Tram Huningue Sud - Saint-Louis, Ö29 Tram Hafen - Huningue Sud) auszubauen. Ausserdem sind wesentliche Verbesserungen des Angebots für den LV geplant. Der Rheinuferweg wird nach Norden verlängert und die Durchwegung der neuen Areale mit Anbindung an das Zentrum von Huningue optimiert.
- WK2: Auf den ungenutzten, brachliegenden Flächen wird die EW-Dichte von heute 7000 EW auf knapp 10 000 EW erhöht.
- WK3: Im Zuge der Tramverlängerungen wird der Strassenraum neu gestaltet werden, wobei Sicherheitsaspekte mitberücksichtigt werden. Mit den Verbesserungen im LV wird die Verkehrssicherheit zusätzlich erhöht.
- WK4: Die gesamte Entwicklung in Huningue Centre/Nord fokussiert auf die bestehenden Flächen und schafft damit ein zusätzliches Potenzial im Kern der Agglomeration. Dadurch wird der Druck auf freie Flächen und damit der Verbrauch der Ressource Boden reduziert. Ausserdem werden die umliegenden Städte, Quartiere und Entwicklungsgebiete besser miteinander verbunden und dadurch gestärkt und attraktiver. Die Entwicklung konzentriert sich auf den Ausbau des ÖV- und LV-Netzes, ein Ausbau des Angebots für den MIV ist nicht vorgesehen.

S2.5

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust



Ziel der Verdichtung

Siedlung

AGGLO BASEL

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: Saint-Louis ca. 3000
 Bad Bhf ca. 3000 (über neue Rheinbrücke)
 Weil am Rhein ca. 2500 (über Dreiländerbrücke)

Fläche in Hektar: 85

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	4000	2800	6800
Anzahl Arbeitsplätze	850	400	1250

S2.5

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Ville de Huningue

Beteiligte Stellen Schweiz:

Planungsamt, Mobilität, Tiefbauamt, Stadtgärtnerei | Kantons- und Stadtentwicklung

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



nicht notwendig

Beteiligte Stellen Ausland:

Communauté d'Agglomération des Trois Frontières | Conseil départemental du Haut-Rhin | Stadt Weil am Rhein | Trinationalen Eurodistrict Basel

Deutschland

Eintrag Regionalplan



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



nicht notwendig

Frankreich

Eintrag SCOT



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Die Stadt Basel, die Stadt Weil am Rhein, die Ville de Huningue, die Communauté d'Agglomération des Trois Frontières und der Conseil départemental du Haut-Rhin haben 2012 die gemeinsamen Entwicklungsziele und die Erarbeitung eines gemeinsamen Raumkonzepts vereinbart. 2016 werden die Ergebnisse des Raumkonzepts und das weitere Vorgehen wiederum in einer Planungsvereinbarung festgehalten.

Da die Flughöhe des SCOT nicht mit jener des basel-städtischen Richtplans zu vergleichen ist, wird hier lediglich die Stärkung des Doppelzentrums Huningue – Saint-Louis verwiesen («renforcer le pôle urbain principal»).

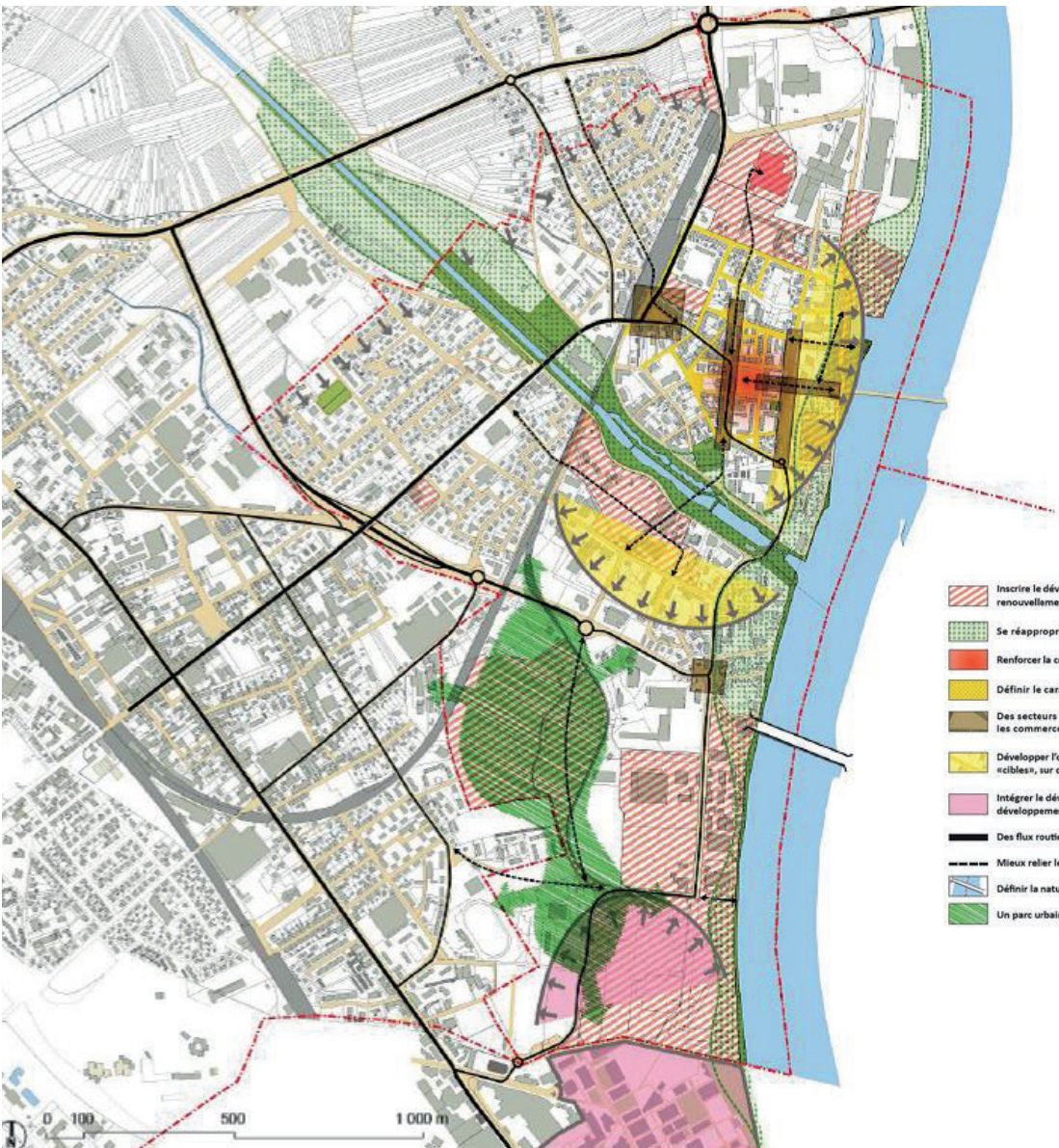
Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2015 - 2016	Ville de Huningue: Etude urbaine
2015 - 2016	Quartier VNF: Etudes aménagement, espaces ouverts
2017 - 2018	Quartier ZAC: Etudes aménagement

Realisierung / Abstimmungsbedarf

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2017 - 2018	Ecoquartier: Aménagement
2017 - 2021	Quartier VNF: Aménagement
2021 - 2023	Quartier ZAC: Aménagement

S2.5



Synthese der städtebaulichen Herausforderungen, 28. Januar 2015

Siedlung

S2.6

Campus Novartis



Campus Novartis /
Dreirosenbrücke

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Das Angebot an attraktivem Wohn- und Arbeitsraum ist gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel im Kern weiterhin auszubauen. Der Campus Novartis leistet einen wichtigen Beitrag dabei.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L6	Kiesgruben 2.0	-
Ö33	Verlängerung Tramlinie 11 nach Huningue	C
M13	Zubringer Bachgraben-Nordtagente	B
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

Beschrieb

Novartis beabsichtigt, das Werkareal St. Johann vom geschlossenen Produktionsstandort zu einem attraktiven Campus der Forschung und des Wissens zu transformieren und zu erweitern. Dabei wird der baulichen Qualität und der Umgebungsgestaltung eine hohe Priorität eingeräumt. In Zusammenarbeit mit dem Kanton wurde eine öffentliche Rheinuferpromenade angelegt.

Nutzen

Durch die Konzentration der Arbeitsplätze der Novartis im Campus erfolgt eine hohe Arbeitsplatzverdichtung. In Zusammenarbeit zwischen dem Unternehmen und dem Kanton kann eine Aufwertung der Wohn- und Arbeitsqualität durch einen neuen Rheinuferweg erreicht werden.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 600

Fläche in Hektar: 27

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	0	0
Anzahl Arbeitsplätze	8500	1500	10 000

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Basel-Stadt

Beteiligte Stellen Schweiz:

Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt, Planungsamt Novartis

Richtplaneintrag



erfolgt

Regionale Abstimmung



-

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Stand der Arbeiten

Projekt befindet sich in der Endphase.

S2.6



	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument

in kant. Richtplan

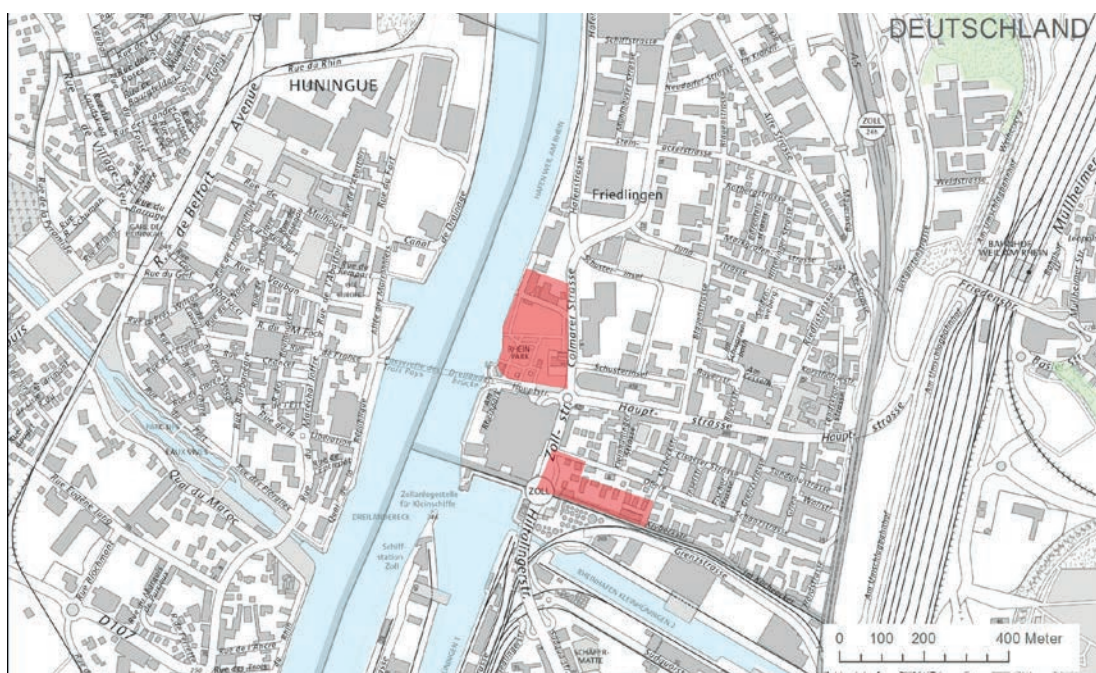


Siedlung

AGGLO BASEL

S2.7

Weil Friedlingen (D)



Perimeter Weil Friedlingen

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Das Angebot an attraktivem Wohn- und Arbeitsraum ist gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel im Kern weiterhin auszubauen. Das Entwicklungsgebiet Weil Friedlingen (D) leistet einen wichtigen Beitrag dabei.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L2	Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	-
L8	Landschaftsraum Wiese - Vom Gewässer zur Lebenswelt	-
Ö4	Verlängerung Tramlinie 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	A
M22	Verkehrerschliessung Hafen - Stadtentwicklung Kleinhüningen	C
LV3	Basel: Fuss-/Velobrücke Dreiländereck «Hafenbrücke»	A
LV70	Weil am Rhein: Rheinuferweg / Radwegverknüpfungen	B

Beschrieb

Die Stadt Weil am Rhein verfolgt das Ziel, ein Sanierungsgebiet nach BauGB zu definieren. In einem Sanierungsgebiet können Fördermittel des Landes zum Einsatz kommen. Mit diesen Fördermitteln soll ein Realisierungswettbewerb zur Umsetzung der Rheinparkneugestaltung und zur Rheinpark-erweiterung durchgeführt werden und dies unter Einbezug der Planungspartner Huningue und Kanton Basel-Stadt. Mit Huningue soll das Vis-à-vis über den Rhein weiterentwickelt werden, mit dem Kanton Basel-Stadt

und den wichtigsten Landeigentümern das Vis-à-vis des Hafen- und Zollquartiers südlich bzw. östlich des Rheincenters. Das Bindeglied zwischen den Entwicklungsgebieten stellt die Langsamverkehr-Brücke über das Hafenbecken (Massnahme LV3) dar. Ziel des Projektes ist eine Transformation von Logistik-, Gewerbe- und Infrastrukturflächen zu Wohn- und Dienstleistungsnutzungen. Ein durchmischtes Stadtquartier mit Wohn- und Arbeitsnutzungen im Sinne einer Siedlungsentwicklung nach innen soll hier erfolgen.

S2.7

Nutzen

- WK2:** Auf ehemaligen Hafen- und Zollflächen wird eine Verdichtung im bestehenden Siedlungsgebiet realisiert.
- WK4:** Die verfügbaren Landressourcen werden optimal genutzt, die bestehenden Infrastrukturen besser ausgenutzt, wie z. B. die Tramlinie 8. Die Entwicklung ist ohne Ausbau des Angebots für den motorisierten Individualverkehr vorgesehen, was gegenüber einer Entwicklung in der äusseren Agglomeration die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch stark vermindert. Zudem wird der Zugang zum Rhein und die Verbindung zu den Basler Entwicklungsgebieten in den Stadtteilen Klybeck und Kleinhüningen verbessert.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: Weil am Rhein ca. 1500
Bad Bhf ca. 3000
Saint-Louis ca. 3500 (über Dreiländerbrücke)

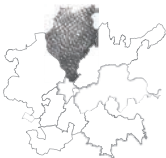
Fläche in Hektar: 3

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	150	150
Anzahl Arbeitsplätze	0	100	100



	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument



Siedlung

AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Weil am Rhein

Beteiligte Stellen Schweiz:

Planungsamt, Mobilität, Tiefbauamt, Stadtgärtnerei | Kantons- und Stadtentwicklung

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



nicht notwendig

Die Stadt Basel, die Stadt Weil am Rhein, die Ville de Huningue, die Communauté d'Agglomération des Trois Frontières und der Conseil départemental du Haut-Rhin haben 2012 die gemeinsamen Entwicklungsziele und die Erarbeitung eines gemeinsamen Raumkonzepts vereinbart. 2016 werden die Ergebnisse des Raumkonzepts und das weitere Vorgehen wiederum in einer Planungsvereinbarung festgehalten.

Beteiligte Stellen Ausland:

Ville de Huningue | Communauté d'Agglomération des Trois Frontières | Conseil départemental du Haut-Rhin | Trinationalen Eurodistrict Basel

Deutschland

Eintrag Regionalplan



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Frankreich

Eintrag SCOT



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



nicht notwendig

Unterstützung in finanzieller Hinsicht erfolgt über die Festlegung als Sanierungsgebiet (teilweise).

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2016-2017	Hafen- und Zollquartier: Workshop und Abklärungen mit den Grundstückseigentümern / Bestandsaufnahmen
2016-2017	3Land: Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, Brücke Dreiländereck – Weil Friedlingen (D) (LV)
2018-2019	Hafen- und Zollquartier: Planung und Durchführung, Realisierungswettbewerb
2019-2020	Hafen- und Zollquartier: Schaffung Planungsrecht
2020-2021	3Land: Bewilligungsverfahren Brücke Dreiländereck – Weil Friedlingen (D) (LV)

Realisierung / Abstimmungsbedarf

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2021	Hafen- und Zollquartier: Baubeginn
2023-2025	3Land: Baubeginn rund um die neue Brücke Dreiländereck – Weil Friedlingen (D) (LV)



Rahmenplanung
Pesch und Partner 2013



Auszug FNP 2020
der Stadt Weil am Rhein

Siedlung

AGGLO BASEL

S3

Schwerpunktgebiet Basel-Nordwest

Das Schwerpunktgebiet Basel-Nordwest setzt sich aus insgesamt 5 Arealentwicklungen zusammen. Gemeinsam haben sie als Aufgabe eine Transformation von bereits bestehenden dicht überbauten öffentlichen Nutzungen wie Spitäler oder die Universität zu vollziehen. Das Gebiet Stadtabschluss Nordwest wird als ehemaliges Familiengartenareal einer neuen städtischen Wohnüberbauung zugeführt.

Obwohl es sich bei diesen Arealen im Baseler Westen nicht um grossflächige Entwicklungen handelt, wird mit den geplanten Neuüberbauungen die angestrebte Verdichtung auf gut erschlossenen Parzellen erreicht. Langfristig kann durch Umzonung und Umnutzung Wohnraum für knapp 5000 neue Einwohner erzielt werden. Gleichzeitig kann der Univer-

sitätsstandort durch Modernisierung und Erweiterung erhalten werden. Das Bewahren dieser publikumsintensiven Anlage inmitten der Kernstadt an gut erschlossener Lage ist für das Ziel einer abgestimmten Entwicklung von Siedlung und Verkehr bedeutend.

Die Arealentwicklungen in Basels Norden werden von den Ausbauten der Tramlinien 3, 11, 30 sowie der Spitalstrasse profitieren. Eine bessere Anbindung in Richtung Allschwil wird durch die geplanten ÖV-Linien zum Bachgraben und durch den MIV-Zubringer Allschwil erreicht.

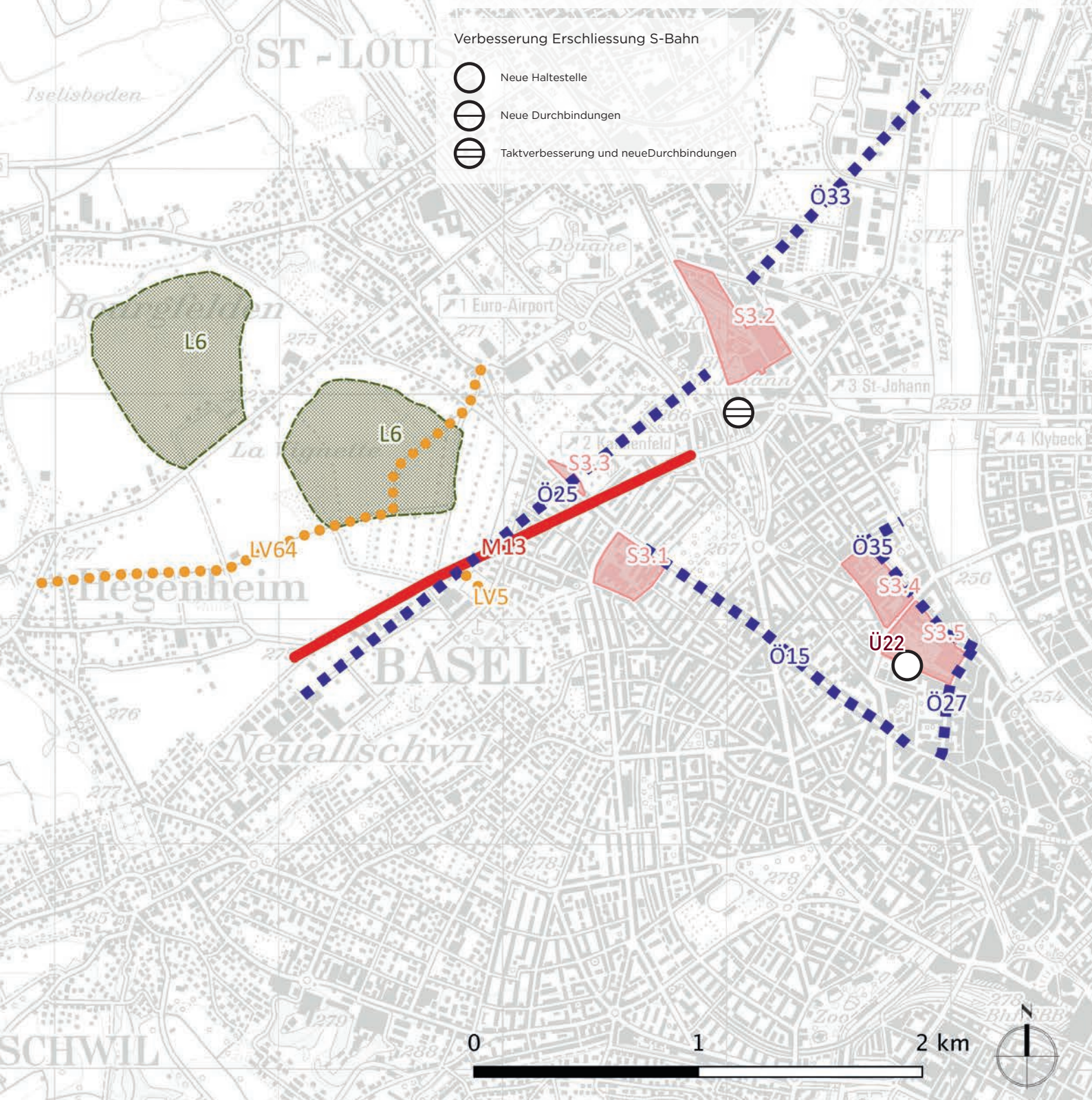
AGGLO BASEL



- L6 Kiesgruben 2.0
- Ö15 Basel: Verkehrs- und Gestaltungsprojekt Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt
- Ö25 ÖV-Korridor Bachgraben
- M13 Zubringer Bachgraben - Nordtangente
- LV5 Basel: Fuss- und Veloerschliessung an Parc des Carrières (Bachgraben - Rue de Bâle)
- LV64 CA3F: Liaison douce Hégenheim, Parc des Carrières, Saint-Louis Bourgfelden
- Ö20 Busverbindung (F) - Bachgraben - St. Johann Bhf. (-Kleinbasel)
- Ö33 Verlängerung Tramlinie 11 nach Huningue
- Ö23 Tram 30
- Ö27 Tram Petersgraben (Einzelprojekt)
- Ö35 Tram Spitalstrasse (Einzelprojekt)
- S3.1 Felix-Platter-Spital
- S3.2 VoltaNord
- S3.3 Stadtabschluss Nordwest
- S3.4 Unicampus Schällenmätteli
- S3.5 Universitätsspital Basel

Verbesserung Erschliessung S-Bahn

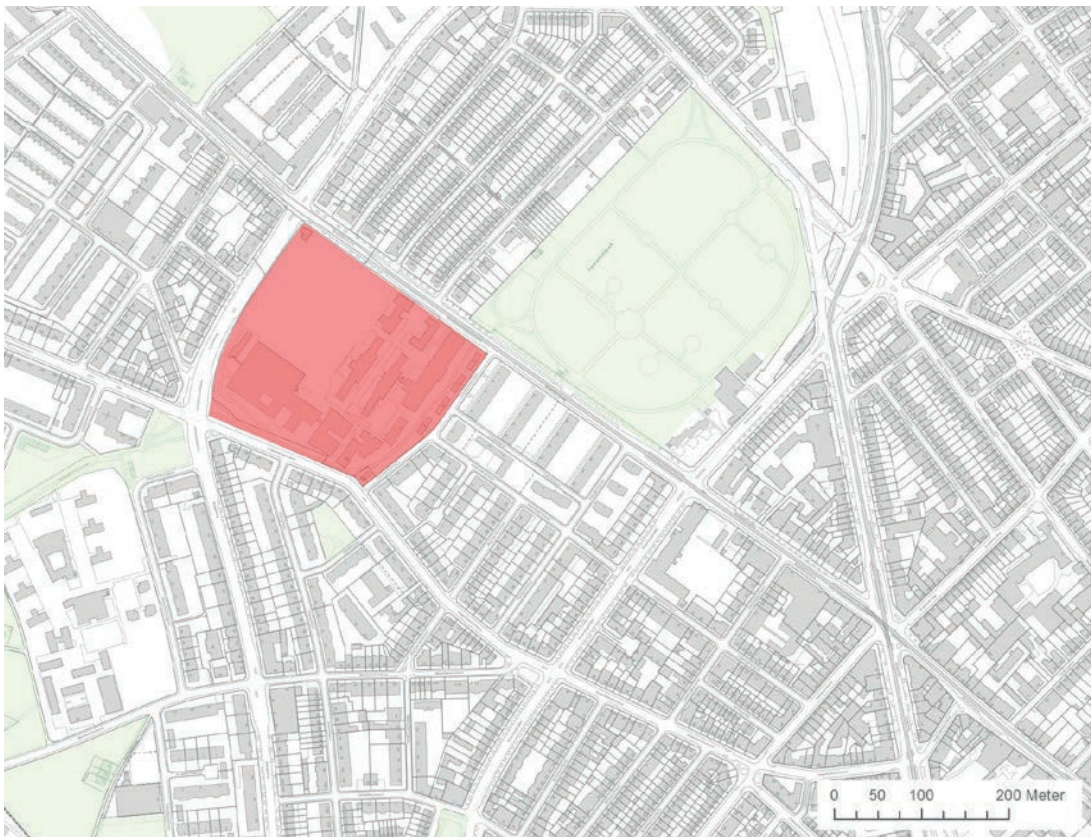
-  Neue Haltestelle
-  Neue Durchbindungen
-  Taktverbesserung und neue Durchbindungen



S3.1

S3.1

Felix-Platter-Spital



Perimeter Felix Platter-Spital

1.6 Historie ARE Code
2.6

Planungsinstrument
kant. Richtplan



Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen im Kern möglichst viel qualitativ hochstehender Wohnraum und Arbeitsplätze zur Verfügung gestellt werden. Die Umnutzung des Felix-Platter-Areals für Wohnen hilft diese Zielsetzung zu erfüllen.

Siedlung

AGGLO BASEL

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L6	Kiesgruben 2.0	-
Ö15	Basel: Verkehrs- und Gestaltungsprojekt Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt	A
Ö25	ÖV-Korridor Bachgraben	B
M13	Zubringer Bachgraben - Nordtangente	B
LV5	Basel: Fuss- und Veloerschliessung an Parc des Carrières (Bachgraben - Rue de Bâle)	Ae
LV64	CA3F: Liaison douce Hégenheim, Parc des Carrières, Saint-Louis Bourgfelden	B
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

S3.1

Beschrieb

Die heute grossflächige Spitalnutzung wird durch einen Neubau in einem Teilgebiet konzentriert. Dadurch werden an dem mit Tram und mehreren Buslinien bestens erschlossenen Gebiet Spielräume für den Wohnungsbau und die Umnutzung des baukulturell wertvollen Spitalbaus frei.

Entwicklungsziel: Ein zweistufiges Bebauungsplanverfahren und ein Varianzverfahren schaffen die rechtliche Grundlage für eine Wohnbauentwicklung ab 2020.

Das Areal wird via Baurecht an eine genossenschaftliche Trägerschaft übergeben.

Nutzen

WK1: Die zusätzlichen Bewohner werden die Auslastung der Buslinien verbessern, womit Angebotsverbesserungen (durch höheren Takt) wirtschaftlich werden.

WK2: Durch die Konzentration des Spitals auf ein Teilgebiet kann an innerstädtischer Lage Raum für neuen Wohnraum entwickelt werden. Das Projekt kommt somit dem Ziel einer Verdichtung nach innen nach.

WK4: Die verkehrsgünstige Lage macht es möglich, ein Wohnprojekt mit einem sehr geringen PKW-Anteil zu entwickeln. Damit trägt dieses Projekt zum sparsamen Umgang mit dem Boden bei und dank dem niedrigen PKW-Anteil ist die Lärm- und Luftbelastung durch diese Arealentwicklung gering.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 800

Fläche in Hektar: 5

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	1000	1000
Anzahl Arbeitsplätze	800	100	900

S3.1

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Basel-Stadt

Beteiligte Stellen Schweiz:

Private Genossenschaft | Planungsamt | Immobilien Basel-Stadt

Richtplaneintrag



erfolgt

Regionale Abstimmung



-

Gemeindebeschlüsse



geplant

Zonenänderung und Bebauungsplan (GRB) geplant für Ende 2016.

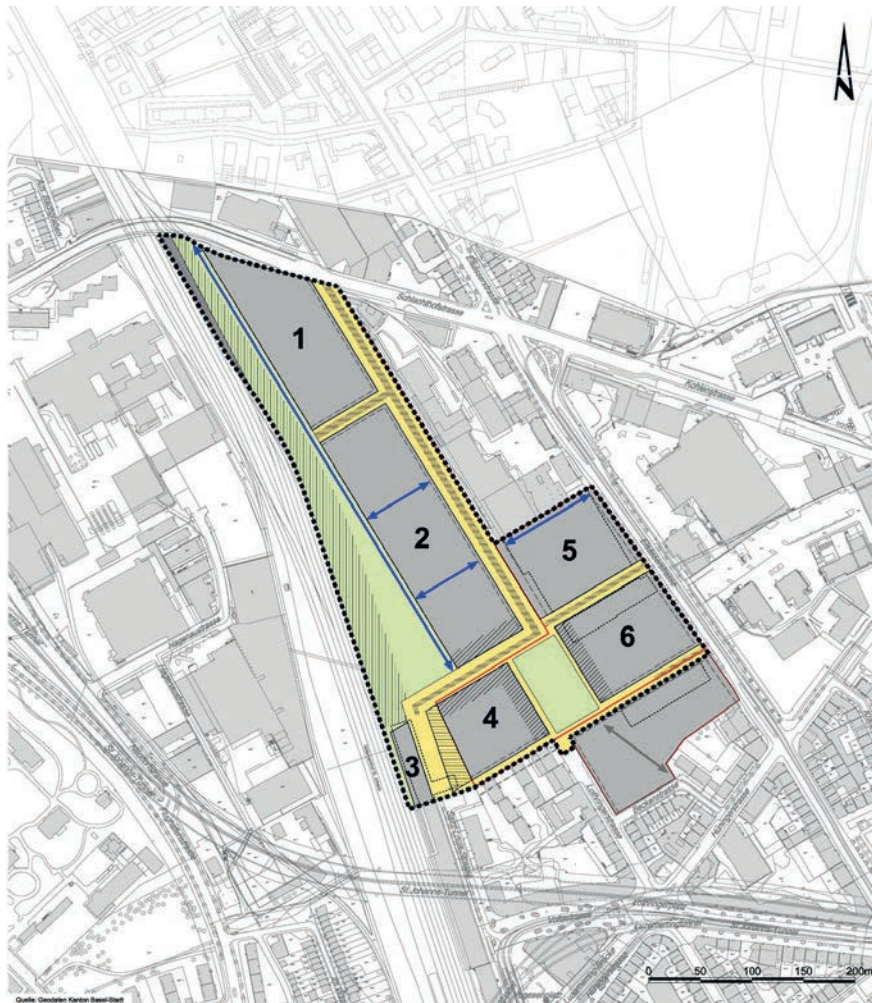
Grossratsbeschluss zur Zonenplanänderung und zum Bebauungsplan für 2016 geplant.

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2016	Bebauungsplan 1. Stufe
2016	Varianzverfahren
2018	Bebauungsplan 2. Stufe
2020	Bauprojekte

S3.2

VoltaNord



Entwurf Bebauungsplan
VoltaNord

Verbindlicher Inhalt

- Planungsperimeter
- Baufeld
- ▨ Option: Vergrößerung Baufeld 4
- ▨ Überhohes Erdgeschoss
- ▨ Strassenflächenallmend
- ▨ öffentlicher Erschliessungsweg für Fuss- und Veloverkehr (Lage verschiebbar)
- ▨ Grünflächenallmend
- ▨ Realersatzflächen Natur (Fläche verschiebbar)

Orientierender Inhalt

- Parzellengrenze
- ▨ erhaltene Gebäude (Annahme)
- ▨ öffentlicher Erschliessungsweg (Lage verschiebbar)
- ▨ neue Baulinie
- ▨ Strassenräume, für motorisierten Verkehr zugelassen
- ▨ Bahnareal

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Das Angebot an attraktivem Wohn- und Arbeitsraum ist gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel im Kern weiter auszubauen. Das Areal VoltaNord leistet einen wichtigen Beitrag dazu.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L6	Kiesgruben 2.0	-
Ö20	Busverbindung (F) - Bachgraben - St.Johann Bhf. (- Kleinbasel)	Ae
Ö25	ÖV-Korridor Bachgraben	B
Ö33	Verlängerung Tramlinie 11 nach Huningue	C
M13	Zubringer Bachgraben - Nordtangente	B
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

S3.2

Beschrieb

Das 11,6 ha grosse, extensiv genutzte Areal VoltaNord zwischen dem Bahnhof St. Johann und der französischen Grenze wird heute gewerblich und industriell genutzt. Durch die Nähe zum Bahnhof St. Johann und zu den abgeschlossenen Stadtentwicklungsprojekten im Umkreis des Voltaplatzes ist das Gebiet prädestiniert für eine Nutzungsintensivierung. Der Bebauungsplan VoltaNord sieht im Norden einen verdichteten Arbeitsschwerpunkt und im Süden eine Fortsetzung der Mischnutzung des Quartiers St. Johann mit Schwerpunkt Wohnen vor.

Die Verdichtung der heutigen Wirtschaftsflächen ermöglicht eine Vervielfachung der Anzahl der Arbeitsplätze gegenüber heute. Das städtebauliche Konzept beinhaltet ausserdem einen kompakten, begrünten Platz an der Schnittstelle zum bestehenden Quartier sowie eine vielfältig nutzbare Erholungsfläche im Westen, die mit einer Naturschutzzone entlang der Bahngleise verzahnt sein soll. Emissionsträchtige Gewerbenutzungen sollen von lärmempfindlicheren Nutzungen getrennt werden.



	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument

in kant. Richtplan

Nutzen

WK1: Die Ausrichtung der Arealentwicklung auf die bestehende Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs ermöglicht perspektivisch einen Angebotsausbau aufgrund einer grösseren Nachfrage.

WK2: Durch die qualitätsvolle Verdichtung und Transformation des heute extensiv genutzten Gewerbegebiets wird die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert.

WK4: Durch den Nutzungsmix im südlichen Arealteil wird das Prinzip der Stadt der kurzen Wege verfolgt, womit eine geringe Mobilitätsnachfrage resultiert und die Lärm- und Luftemissionen durch die neue Nutzung gering sind.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust



Siedlung

AGGLO BASEL

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 200

Fläche in Hektar: 11,6

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	3400	3400
Anzahl Arbeitsplätze	400	5000	5400

S3.2

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Basel-Stadt

Beteiligte Stellen Schweiz:

Private Grundeigentümer (SBB, Stiftung Habitat) | Planungsamt | Immobilien Basel-Stadt | Amt für Mobilität | Satdtgärtnerei

Richtplaneintrag



erfolgt

Regionale Abstimmung



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



geplant

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2016	Auflage Bebauungsplan abgeschlossen
2017	Parlamentarischer Beschluss
2018	Beginn Realisierung

Realisierung/Abstimmungsbedarf

Teilweise noch laufende Baurechtsverträge

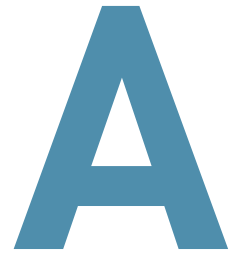
S3.3

S3.3

Stadtabschluss Northwest



Perimeter Stadtabschluss Northwest



	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument
in kant. Richtplan



Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Das Angebot an attraktivem Wohn- und Arbeitsraum ist gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel im Kern weiter auszubauen. Das Areal Stadtabschluss Northwest leistet einen wichtigen Beitrag dabei.

Siedlung

AGGLO BASEL

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L6	Kiesgruben 2.0	-
Ö15	Verkehrs- und Gestaltungsprojekt Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt	A
Ö25	ÖV-Korridor Bachgraben	B
M13	Zubringer Bachgraben - Nordtangente	B
LV5	Basel: Fuss- und Veloerschliessung an Parc des Carrières (Bachgraben - Rue de Bâle)	Ae
LV64	CA3F: Liaison douce Hégenheim, Parc des Carrières, Saint-Louis Bourgfelden	B
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

S3.3

Beschrieb

Das mit dem Tram 3 erschlossene Gebiet ist heute durch eine unstrukturierte bauliche Nutzung und durch für die Öffentlichkeit weitgehend unzugängliche Freizeitgärten geprägt. Als Auftakt für die Aufwertung des Gebiets sind ein neues Baufeld an der vorläufigen Tram-Endhaltestelle und eine öffentliche Grünverbindung in Richtung der offenen Landschaft in Frankreich geplant. Auf dem Baufeld ist der Bau genossenschaftlicher Wohnungen vorgesehen.

Nutzen

WK1: Im Zuge der Aufwertung wird auch der Strassenraum besser an den Kontext angepasst und damit den Bedürfnissen der Strassennutzer besser gerecht.

WK2: Mittels dieses Projekts entsteht an direkter Lage zur Tram neuer genossenschaftlicher Wohnungsbau. Somit trägt das Projekt zur Innenverdichtung an gut erschlossener Lage bei.

WK3: Im Rahmen des Projekts ist vorgesehen, den bisherigen Strassenraum von einer Durchgangsstrasse in Richtung einer Stadtstrasse zu entwickeln – mit positiver Auswirkung auf die subjektive und objektive Verkehrssicherheit.

WK4: Insgesamt wird durch das Projekt – vor allem durch die neue Grünanbindung – eine höhere Wohnqualität erreicht. Damit wird im Kern attraktiver Wohnraum geschaffen, was den Druck auf abgelegene Gebiete und den Ressourcenverbrauch mindert.

Einzonung: erfolgt

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 800

Fläche in Hektar: 0,7

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	200	200
Anzahl Arbeitsplätze	0	20	20

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Basel-Stadt

Beteiligte Stellen Schweiz:

private Genossenschaften | Planungsamt | Immobilien Basel-Stadt

Richtplaneintrag



erfolgt

Regionale Abstimmung



-

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

S3.3

Zonenänderung
(bereits erfolgt)

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2015	Baurecht an Genossenschaften
2016	Architekturwerttbewerb
2017	Start Bauprojekt

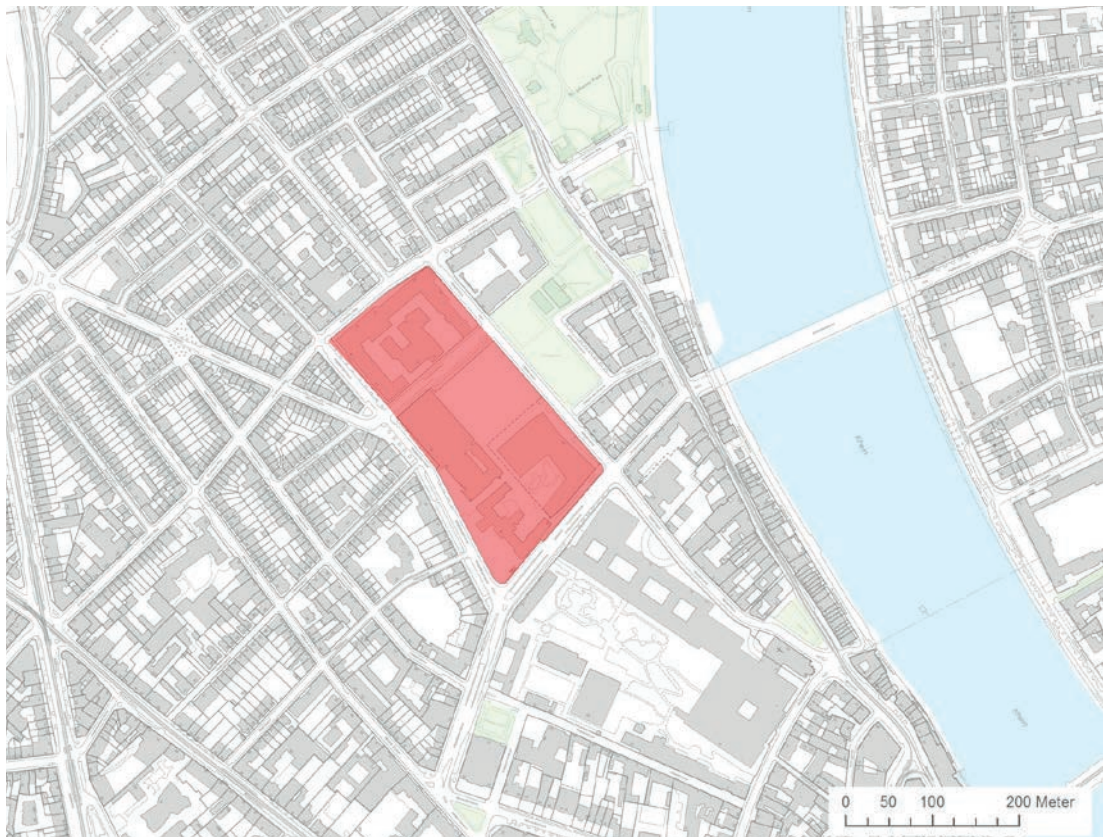


Grünraumentwicklung
Stadtabschluss Nordwest

Siedlung

S3.4

Unicampus Schällemätteli



Perimeter Unicampus Schällemätteli

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Das Angebot an attraktivem Wohn- und Arbeitsraum ist gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel im Kern weiter auszubauen. Das Areal Unicampus Schällemätteli trägt einen wichtigen Teil dazu bei.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L6	Kiesgruben 2.0	-
Ö15	Basel: Verkehrs- und Gestaltungsprojekt Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt	A
Ö23	Tram 30	B
Ö27	Tram Petersgraben (Einzelprojekt)	Be
Ö35	Tram Spitalstrasse (Einzelprojekt)	C
S-Bahn:	Neue Haltestelle (Ü22)	-

S3.4

Beschrieb

Das Areal Schällemätteli wird zum Life-Science-Campus der Universität Basel ausgebaut. Zusammen mit dem Universitätsspital (USB), dem Kinderspital beider Basel (UKBB), den Neubauten der ETH Zürich (D-BSSE) sowie dem Biozentrum und der Biomedizin entsteht in Basel ein einmaliger Kompetenzcluster im Bereich der Life Sciences.

Nutzen

WK2: Der bisherige Standort wird weiter ausgebaut und gestärkt. In städtischer Lage kann somit ein umfassender Kompetenzcluster angeboten werden. Das Arbeits- und Studienplatzangebot kann so in sehr zentraler Lage optimiert werden. Das Projekt trägt daher zu einer Verdichtung nach innen bei.

WK4: Die Nutzungsdichte (zusätzliche Arbeits- und Studienplätze) wird erhöht, wodurch die Ressource Boden geschont wird. Durch die Anordnung von Nutzungen mit engen Verflechtungen sind die Wege kurz, und das Verkehrsaufkommen wird minimiert.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 1000 Bhf St. Johann
1900 Bhf SBB Basel
2000 Bad Bhf

Fläche in Hektar: 4,6

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	0	0
Anzahl Arbeitsplätze	1900	300	2200



	Historie	ARE Code
1.6	-	-
2.6	-	-

Planungsinstrument
in kant. Richtplan



Siedlung

AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Basel-Stadt

Beteiligte Stellen Schweiz:

Hochbauamt | Universität Basel | Planungsamt

Richtplaneintrag



erfolgt

Regionale Abstimmung



-

Gemeindebeschlüsse



geplant

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
Herbst 2017	Baufeld 4: Chemie/Physik; Genehmigung Bebauungsplan 2017

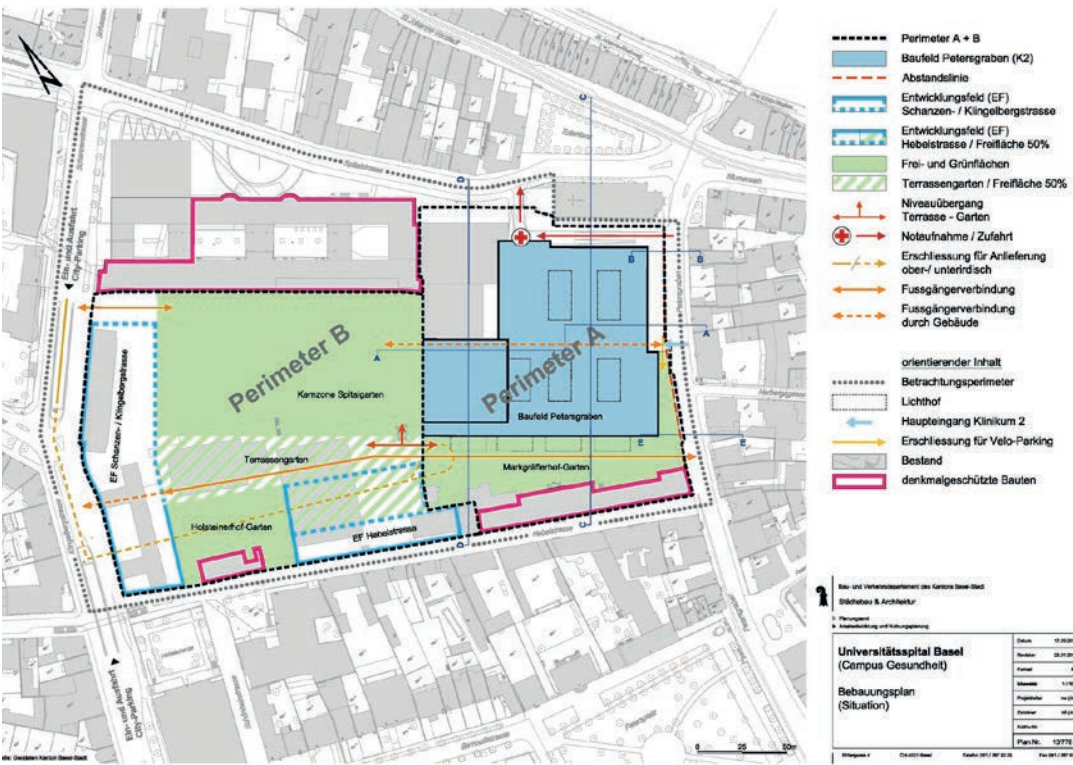
Realisierung / Abstimmungsbedarf

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2018	Baufeld3b: Autonomisierung Pharmazentrum; Bezug 2018
Herbst 2018	Baufeld 1: Neubau Biozentrum, Bezug Herbst 2018
2020	Baufeld 2: Neubau ETH Zürich (D-BSSE); Bezug 2020
2023	Baufeld 3a: Neubau Biomedizin; Bezug 2023

S3.5

Universitätsspital Basel

S3.5



Bebauungsplan

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel soll im Kern möglichst viel qualitativ hochstehender Wohn- und Arbeitsraum zur Verfügung gestellt werden. Die Erweiterung des Spitalareals entspricht dieser Zielsetzung.

A

	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument
in kant. Richtplan



Siedlung

AGGLO BASEL

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L6	Kiesgruben 2.0	-
Ö15	Basel: Verkehrs- und Gestaltungsprojekt Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt	A
Ö23	Tram 30	B
Ö27	Tram Petersgraben (Einzelprojekt)	Be
Ö35	Tram Spitalstrasse (Einzelprojekt)	C
S-Bahn:	Neue Haltestelle (Ü22)	-

S3.5

Beschrieb

Das Spitalareal ist einem erhöhten Nutzungsdruck ausgesetzt. Dieser kann nicht ausschliesslich durch Nutzungsoptimierung in den vorhandenen Gebäuden aufgefangen werden, sondern erfordert Neubauten mit den entsprechenden städtebaulichen Veränderungen. Das Gebäude des Klinikums 2 wird durch einen Neubau ersetzt, da wegen des grossen Sanierungsaufwandes eine Weiternutzung nicht wirtschaftlich ist und

die Gebäudestruktur aus den 1970er-Jahren die Voraussetzungen für einen zukunftsweisenden Spitalbetrieb nicht bietet.

Mit dem Bebauungsplan werden die städtebaulichen Rahmenbedingungen für die zukünftige Entwicklung des Universitätsspitals Basel (USB) in innerstädtischer Lage an der Schnittstelle zur mittelalterlichen Altstadt definiert.

Nutzen

WK2: Die Lage des Spitals im Zentrum Basels mit den sehr guten Tram- und Busanbindungen hat sich bewährt. Eine Optimierung des Spitalbetriebs und eine Verdichtung am bestehenden Standort bietet sich daher an.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 1500

Fläche in Hektar: 6

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	0	0
Anzahl Arbeitsplätze	6200	0	6200

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Basel-Stadt

Beteiligte Stellen Schweiz:

Planungsamt | Gesundheitsdepartement

Richtplaneintrag



erfolgt

Regionale Abstimmung



-

Gemeindebeschlüsse



-

S3.5

Regionale und interkantonale Zusammenarbeit wird angestrebt.

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2008	Testplanung USB-Areal
2011	Masterplan Campus Gesundheit
2013	Wettbewerb Erneuerung Klinikum 2
2015	Bebauungsplan Campus Gesundheit (Beschluss Grosser Rat)
2015 - 2017	Rekursverfahren (Appellationsgericht BS und evtl. Bundesgericht) betreffend Denkmalschutz

Realisierung / Abstimmungsbedarf

Bauzeit ca. 2017 - 2028 in mehreren Bauetappen bei laufendem Betrieb.



Visualisierung
Petersgraben

Siedlung

AGGLO BASEL

S4

Schwerpunktgebiet Basel Süd

Das Schwerpunktgebiet Basel Süd gruppiert sich um den Bahnhof SBB in Basels Süden. Einige neue Überbauungen in unmittelbarer Umgebung des Bahnhofs befinden sich in der Planungs- oder Bauphase; sie werden zu einer Aufwertung der Verkehrsdrehscheibe beitragen.

Hand in Hand geht diese Entwicklung mit den vorgesehenen infrastrukturellen Ausbauten an den Bahnanlagen selbst, die zu einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Bahnnetzes beitragen werden.

In guter SBB-Erreichbarkeit liegen die Arealentwicklungen Dreispitz, Bernoulli/Walkeweg und Wolf-Nord, die – wie an anderen Standorten in Basel – die Transformation von Industrie oder Bahnanlagen vorantreiben, um der grossen Nachfrage nach Wohn- und Arbeitsstandorten zu begegnen.

In der Summe können die Areale in Basel Süd Einwohnerpotenziale von rund 6700 und Arbeitsplatzpotenziale von rund 12 000 für die Kernstadt bereitstellen; die Verdichtung der Kernstadt an zentraler Lage wird mit dieser Entwicklung vollzogen.

Mit den geplanten Massnahmen Tram Dreispitz, Knotenanpassungen Dreispitz oder später einer neuen S-Bahn-Haltestelle Wolf – St. Jakob werden die Standortkriterien der Arealentwicklungen wesentlich verbessert. Mit dem Bau des Herzstücks erhält der Bahnhof SBB eine wesentlich verbesserte Erreichbarkeit.

Neben diesen grösseren Anpassungen der verkehrlichen Rahmenbedingungen wird auch das Langsamverkehrsnetz optimiert. Als Beispiel soll die Massnahme «Gleisbogen» – eine grössere, diagonal von Westen nach Osten über das Dreispitzgebiet führende neue Erschliessungsstrasse für den Langsamverkehr – als langfristige, wichtige Massnahme erwähnt werden.

AGGLO BASEL



- L4 Birsipark Landschaft
- Ü39 ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB - Birsig (Gundeldinger-Tunnel)
- Ü37 Tramhaltestelle Ruchfeld
- Ö30 Tram Dreispitz - St. Jakob
- Ö32 Tram Dreispitz
- Ö12 Busspur Bruderholzstrasse
- Ü40 Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttentz Süd
- LV9 Basel: Fuss-/Velobrücke Güterbahnhof Wolf
- Ü19 Sanierung Osttangente
- Ü33 Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel

Verbesserung Erschliessung S-Bahn

- Neue Haltestelle
- Neue Durchbindungen
- Taktverbesserung und neue Durchbindungen

- Ü39 ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB - Birsig (Gundeldinger-Tunnel)
- Ö28 Tram Polyfeld
- LV2 Basel: St. Jakobs-Strasse - Velomassnahmen
- Ö26 Basel: Linien-Fernbus-Terminal
- M19 Basel: Aeschenplatz
- M7 Basel: Heuwaage-Binningerstrasse
- Ö23 Tram 30
- LV7 Basel: Velostationen Regionalschwerpunkt Innenstadt Basel
- LV11 Basel: Neue Velostation West und Ost am Bahnhof Basel SBB
- LV10 Basel: Neue Gleisfeldquerung Ost am Bahnhof Basel SBB
- S4.1 Dreispitz
- S4.2 Bernoulli/Walkeweg
- S4.3 Wolf Nord
- S4.4 Umfeld Bahnhof SBB

0

1

2 km



S4.1

Dreisпитz



Dreisпитz gesamt: je hälftig in Basel-Stadt und in Basel-Landschaft (Gemeinde Münchenstein)

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen im Kern die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Der Dreispitz bietet ein grosses Entwicklungspotenzial.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L4	Birspark Landschaft	-
Ü39	ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel)	C
Ü37	Tramhaltestelle Ruchfeld	C
Ö30	Tram Dreispitz – St. Jakob	C
Ö32	Tram Dreispitz	C
Ö12	Busspur Bruderholzstrasse	A
Ü40	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttenz Süd	C
LV9	Basel: Fuss-/Velobrücke Güterbahnhof Wolf	C
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

S4.1

Beschrieb

Auf dem Gebiet des durch die Kantons-grenze hälftig geteilten, ca. 50 Hektar gros-sen Dreispitzareals sind heute fast 400 Unternehmen tätig. Die Grundeigentümerin (Christoph Merian Stiftung) gibt das Land an rund 100 Bauberechtigte im Baurecht ab und sieht vor, das Areal in Teilgebieten zu entwickeln und dabei wesentlich zu verdich-ten. Im Perimeter Kunstfreilager (Gemeinde Münchenstein) entsteht eine Mischung von Arbeits-, Wohn- und kulturellen Nutzungen, 2014 bezog hier die Hochschule für Gestal-tung und Kunst (HGK) ihren neuen Standort. Es wird ungefähr von einer Verdopplung des Nutzungspotenzials gegenüber dem Beginn

der Planung ausgegangen. Je nach Arbeits-sektoren, Wohnanteilen und Erschliessungs-güte durch den öffentlichen Verkehr ist mit 5000–7000 Arbeitsplätzen und ca. 2000 Einwohnern zu rechnen. Seit 2009 besteht ein rechtskräftiger Quartierplan «Kunstfrei-lager». Die Nutzungsplanung für den rest-lichen Dreispitz wird in Teilgebieten erfolgen. Die Fristigkeit der Umsetzung ist offen und u. a. von den jeweiligen Eigentümerinter-essen abhängig. Konkrete Veränderungs- und Entwicklungsinteressen diverser Baurecht-nehmer sind aktuell signalisiert, verschiedene Baurechtspartellen stehen für eine unmittel-bare Entwicklung zur Verfügung.



	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument

in kant. Richtplan

Nutzen

WK1: Durch die Nutzung der Lagegunst wird ein geringerer Mehrverkehr generiert und das Gesamtverkehrssystem durch die Nutzungsverdichtung nur wenig zusätzlich belastet. Dazu braucht es allerdings eine hohe Erschliessungsgüte. Die Entwicklung des Areals begründet und ermöglicht dadurch Verbesserungen im Bereich ÖV und LV. Im Bereich Langsamverkehr ist z. B. die Umnutzung der bestehenden Geleise vorgesehen, um eine neue Langsamverkehrsachse von West nach Ost über das Areal zu führen.

WK2: Es findet eine Innenentwicklung und Nachverdichtung unter weitgehender Nutzung vor-handener Infrastrukturen und vollständiger Nutzung bereits versiegelten Landes statt.

WK3: Die geplante LV-Achse kann die Qualität und die Sicherheit für den Langsamverkehr deutlich erhöhen.

WK4: Nachhaltige Siedlungsentwicklung ohne zusätzlichen Landverbrauch und abgestützt auf eine gute Erschliessung mit dem ÖV wird angestrebt.



Siedlung

AGGLO BASEL

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 100-1100

Fläche in Hektar: 50 (total; 25 in BS; 25 in Münchenstein)

S4.1

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	ca. 100	ca. 2000	ca. 2100
Anzahl Arbeitsplätze	7900	4900 - 7300	12 800 - 15 200

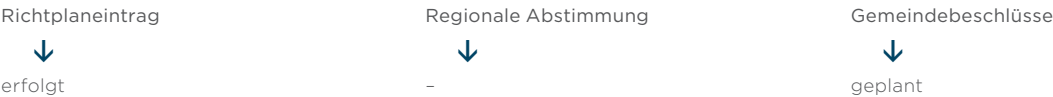
Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Basel-Stadt

Beteiligte Stellen Schweiz:

Gemeinde Münchenstein | Amt für Raumplanung Basel-Landschaft | Liegenschaftseigentümerin Dreispitz (Christoph Merian Stiftung) | Amt für Mobilität, Basel-Stadt | Planungsamt Basel-Stadt



Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2015	Auslegeordnung Strategie und weitere Schritte Nutzungsplanung Basel-Stadt.

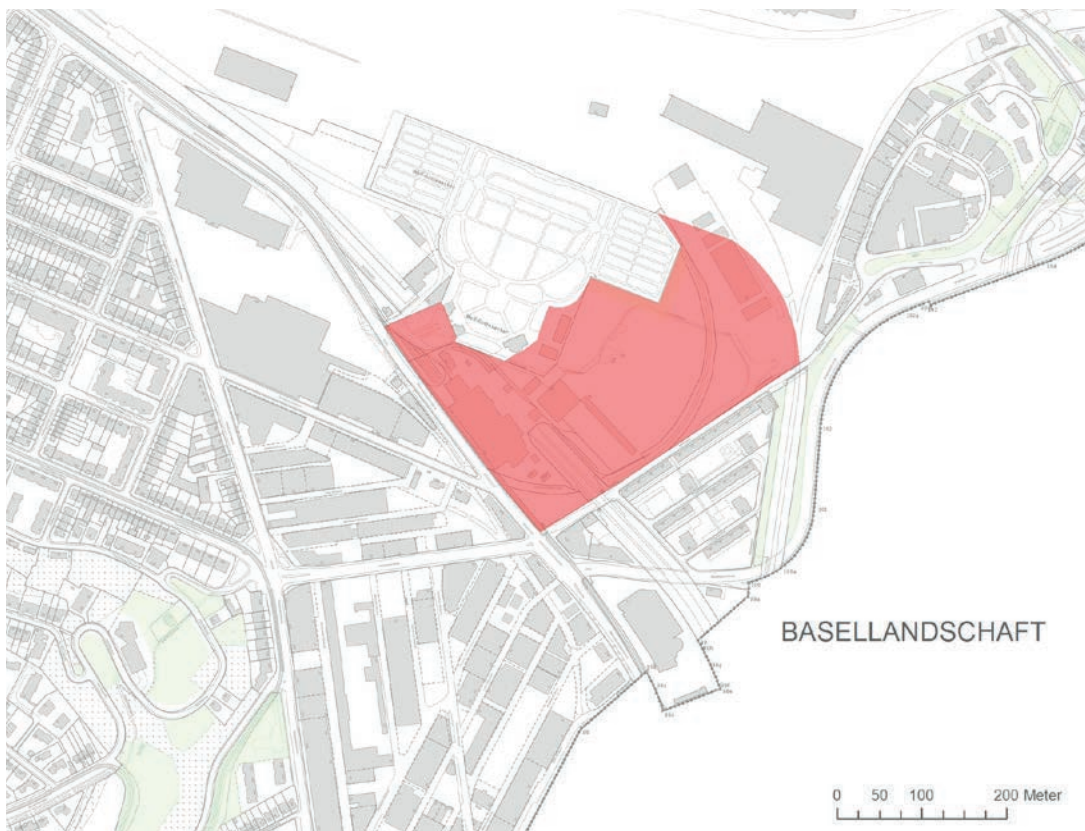
Realisierung / Abstimmungsbedarf

Geplant ist eine etappierte Realisierung gemäss einer modifizierten Entwicklungsstrategie der Liegenschaftseigentümerin, die an die unmittelbar bestehenden Veränderungsinteressen verschiedener Baurechtnehmer anknüpft. Ein genauer Zeitplan kann aber (noch) nicht benannt werden. Realisierungshorizont: ab sofort (respektive nach Schaffen von Planungsrecht), Dauer ca. eine Generation. Eine höhere Veränderungsdynamik erfolgt dabei voraussichtlich in den kommenden 10-15 Jahren. Die Angabe eines gesamthaften Realisierungshorizonts für den Dreispitz ist aufgrund der Realisierung in Etappen nicht möglich. Das Dreispitzareal ist im kantonalen Richtplan als Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung enthalten. Die Frage der Zulässigkeit der Umnutzung auf dem Münchener Teilgebiet wird im Rahmen der Anpassung des kantonalen Richtplanes an das RPG geklärt.

S4.2

S4.2

Bernoulli/Walkeweg



Perimeter Bernoulli («Am Depot Dreispitz») und Walkeweg («Am Walkeweg»)

A

	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument
in kant. Richtplan



Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Das Areal «Bernoulli / Walkeweg» liegt im inneren Korridor und bietet ein grosses Entwicklungspotenzial.

Siedlung

AGGLO BASEL

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L4	Birspark Landschaft	-
Ü19	Sanierung Osttangente	A
Ü33	Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel	B
Ü39	ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB - Birsig (Gundeldinger-Tunnel)	C
Ö30	Tram Dreispitz - St. Jakob	C
Ö28	Tram Polyfeld	C
Ö32	Tram Dreispitz	C
LV9	Basel: Fuss-/Velobrücke Güterbahnhof Wolf	C
S-Bahn:	Neue Haltestelle (Ü35)	-

S4.2

Beschrieb

Direkt an die S-Bahn-Haltestelle Dreispitz grenzen zwei Entwicklungsgebiete mit einem Potenzial für gemeinsam ca. 1000 Einwohner und ca. 200 Arbeitsplätze an. Für den Perimeter Bernoulli («Am Depot Dreispitz») besteht bereits Planungsrecht. Die Entwicklung «Am Walkeweg» hängt u. a.

vom Freiwerden des Familiengartenareales (ab Ende 2020) ab. Der Fokus der Gebietsentwicklungen liegt auf Wohnnutzungen, an den verlärmten Rändern sind auch gewerbliche Nutzungen möglich. Der Schwerpunkt der wohnbaulichen Entwicklung soll dem Prinzip «low-cost – low-energy» folgen.

Nutzen

WK2: Das Projekt liegt auf einem bereits eingezonten Gebiet im Agglomerationskern. Der Fokus liegt auf Wohnnutzungen mit einem Anteil gewerblicher Nutzung. Das Gebiet kann somit einer intensiveren Nutzung zugeführt werden und die Innenentwicklung stärken.

WK4: Wohnraumentwicklung an optimaler Lage verhindert eine weitere Zersiedlung und begünstigt kürzere Wege.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 1500

Fläche in Hektar: 7,5

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	1000	1000
Anzahl Arbeitsplätze	0	200	200

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Basel-Stadt

Beteiligte Stellen Schweiz:

SBB Immobilien

Richtplaneintrag

Regionale Abstimmung

Gemeindebeschlüsse

↓
erfolgt

—

↓
geplant

S4.2

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2014	Rechtsgültige Zonenänderung mit Bebauungsplan (Stufe 1) «Am Walkeweg»
bis 2020	Realisierung «Am Depot Dreispitz» («Bernoulli»)
2020 - 2025	Rechtsgültiger Bebauungsplan (Stufe 2), «Am Walkeweg» Konkretisierung zur Umsetzung

Realisierung / Abstimmungsbedarf

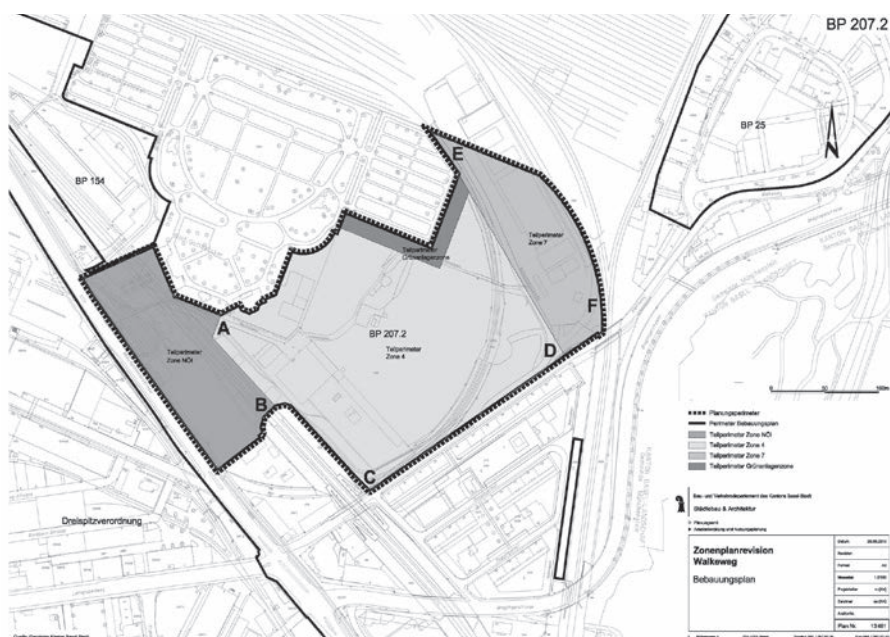
Bernoulli («Am Depot Dreispitz»):

Rechtsgültiger Bebauungsplan für Hochhausprojekt;
Realisierung bis 2020.

Walkeweg («Am Walkeweg»):

Rechtsgültige Zonenänderung mit Bebauungsplan;

Konkretisierung der Planung zur Umsetzung ab 2020/2025 in den kommenden Jahren.



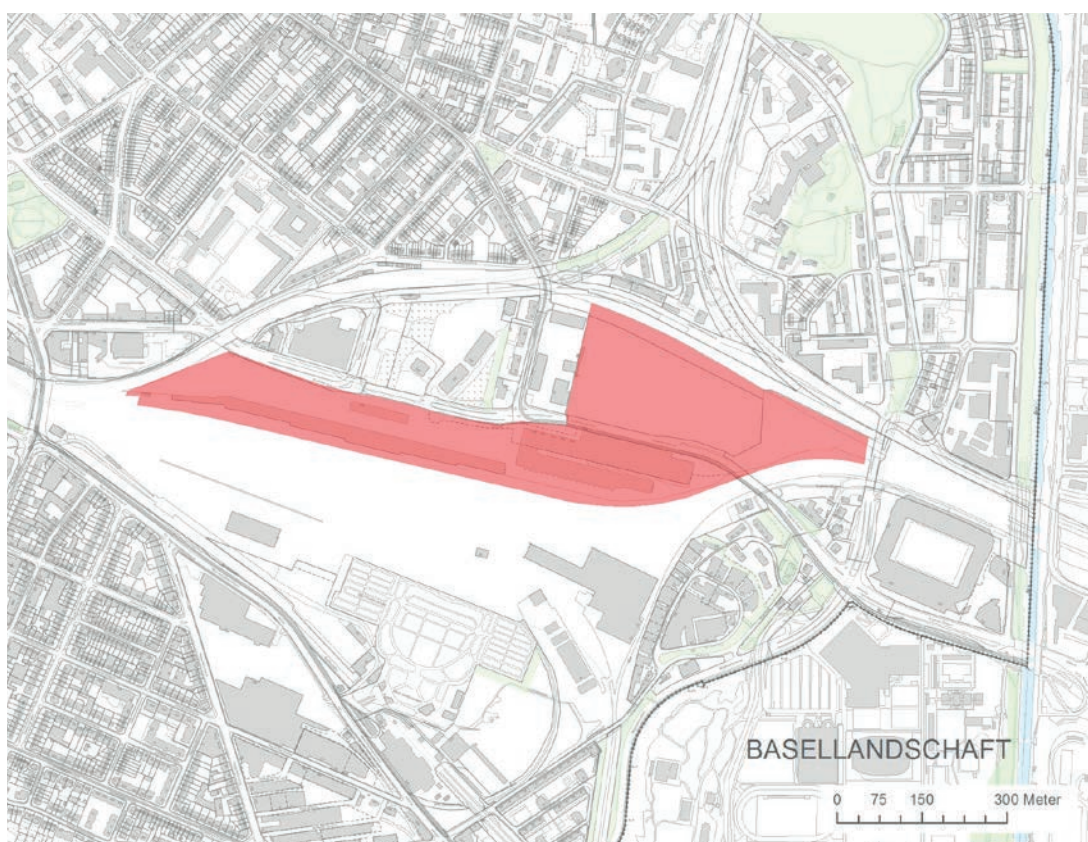
Bebauungsplan «Am Walkeweg»

Siedlung

AGGLO BASEL

S4.3

Wolf-Nord



Planungsperimeter Wolf-Nord

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen im Kern die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Das Gebiet «Wolf-Nord» bietet ein grosses Entwicklungspotenzial.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L4	Birspark Landschaft	-
Ü19	Sanierung Osttangente	A
Ü33	Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel	B
Ü39	ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB - Birsig (Gundeldinger-Tunnel)	C
LV2	Basel: St. Jakobs-Strasse - Velomassnahmen	A
LV9	Basel: Fuss-/Velobrücke Güterbahnhof Wolf	C
S-Bahn:	Neue Haltestelle (Ü35)	-

S4.3

Beschrieb

Auf dem 16 Hektar grossen Areal prüfen die SBB gemeinsam mit dem Kanton, ob im Rahmen der «Gesamtperspektive – Die Bahnzukunft im Raum Basel» eine Verlagerung respektive Teilverlagerung der Logistik-Nutzungen erfolgen kann, um den Standort für Wohnen und Dienstleistungsnutzungen zu entwickeln. In ersten Nutzungsszenarien werden bis über 6000 Bewohner beziehungsweise Arbeitsplätze angenommen.

Nutzen

WK2: Durch die qualitätsrolle Verdichtung und Transformation des heute extensiv genutzten Bahn- und Logistikareals an bester Lage wird die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert. Ein neues, verdichtetes Stadtquartier mit durchmischten Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Kultur) steht ganz im Sinne der Siedlungsentwicklung nach innen in der Kernstadt

WK4: Siehe WK2

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 1500
Fläche in Hektar: 16

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	ca. 3000	ca. 3000
Anzahl Arbeitsplätze	500	2500	3000

B

	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument
in kant. Richtplan



Siedlung

AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Basel-Stadt

Beteiligte Stellen Schweiz:

SBB Immobilien

Richtplaneintrag



erfolgt

Regionale Abstimmung



-

Gemeindebeschlüsse



geplant

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2014	Planungsprozess von SBB angestossen
2017	Entscheid im Rahmen «Gesamtperspektive» zu möglicher Arealentwicklung
2017 – 2020	Richtplananpassung und Nutzungsplanung

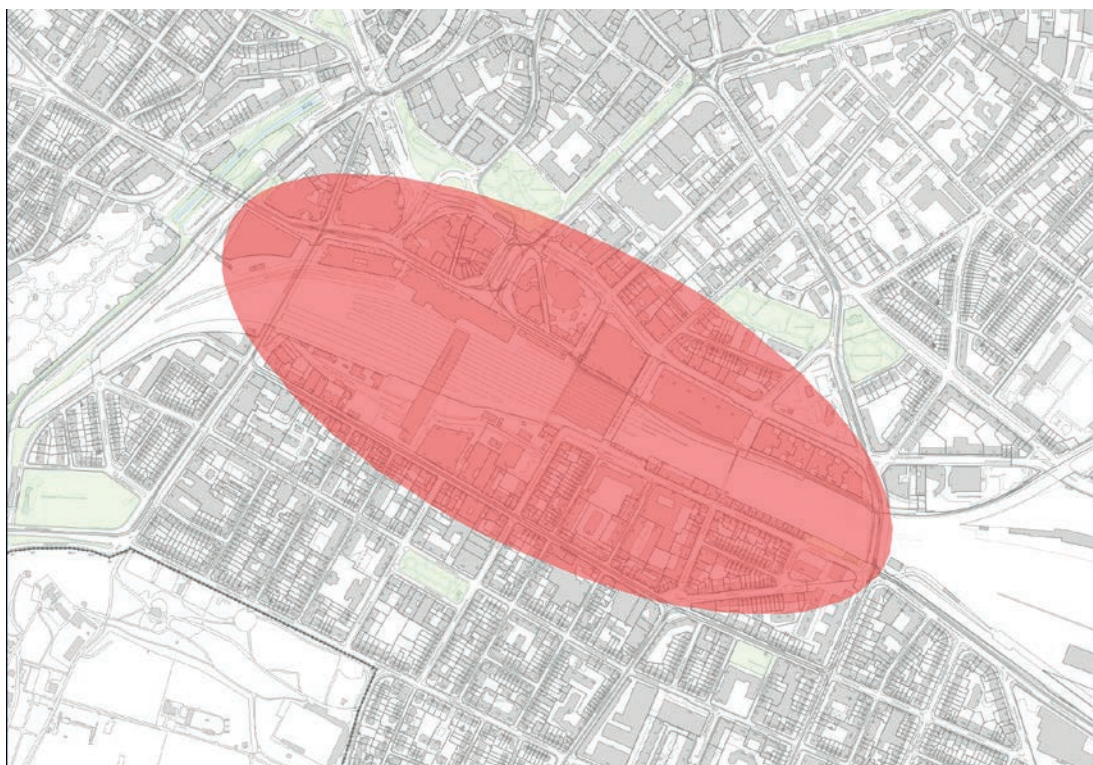
Realisierung / Abstimmungsbedarf

Planungsprozess von SBB 2014 angestossen;
ca. 2017: Entscheid im Rahmen «Gesamtperspektive» zu möglicher Arealentwicklung;
anschliessend: Richtplananpassung und Nutzungsplanung (bis ca. 2020);
benachbarter Perimeter City-Gate: rechtsgültiger Bebauungsplan für Arbeitsnutzungen mit Wohnoption besteht bereits.

S4.4

S4.4

Umfeld Bahnhof SBB



Umfeld Bahnhof SBB



	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument
in kant. Richtplan



Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen im Kern die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Das Umfeld Bahnhof SBB bietet ein grosses Entwicklungspotenzial.

Siedlung

AGGLO BASEL

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Ü19	Sanierung Osttangente	A
Ü33	Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel	B
Ü39	ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel)	C
Ö26	Basel: Linien-Fernbus-Terminal	B
Ü32	Expresstram Linie 17	B
M19	Basel: Aeschenplatz	B
M7	Basel: Heuwaage-Binnerstrasse	A
Ö23	Tram 30	B
LV7	Basel: Velostationen Regionalschwerpunkt Innenstadt Basel	B
LV11	Basel: Neue Velostation West und Ost am Bahnhof Basel SBB	C
LV10	Basel: Neue Gleisfeldquerung Ost am Bahnhof Basel SBB	C
LV2	Basel: St. Jakobs-Strasse - Velomassnahmen	A
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

Beschrieb

Rund um den Bahnknoten Bahnhof Basel SBB bestehen verschiedene Areale, die im Sinne eines haushälterischen Umgangs mit dem Boden weiter verdichtet werden können. Der Standort erfährt seit Jahren eine stark steigende Attraktivität für Arbeits-, aber auch für Wohnflächen. Die stetig steigende Bahnkundenfrequenz trägt zudem

zur Entwicklung bei. Durch gezielte nutzungsplanerische Eingriffe werden die Potenziale konsequent aktiviert. Die zunehmende Nutzung verstärkt wiederum den Kapazitätsbedarf der Bahn wie auch der übrigen Verkehrsträger. Dies muss beim Ausbau der Infrastruktur besonders berücksichtigt werden.

Nutzen

WK1: Die Nutzung der bestehenden Potenziale macht Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur notwendig. Von den Ausbauten profitiert die Qualität des Verkehrssystems – es wird attraktiver nicht nur für die zukünftigen Nutzer der Nutzungsflächen rund um den Bahnhof, sondern auch für einen weit grösseren Kreis von Personen.

WK2: Durch die gezielte Entwicklung und Verdichtung bisher unternutzter Areale rund um den Verkehrsknoten Bahnhof Basel SBB kann der bereits bestens erschlossene Stadtteil noch effizienter genutzt und damit den Zielen der Raumplanung entsprochen werden, allen voran dem haushälterischen Umgang mit der Ressource Boden. Die Verkehrsinfrastruktur muss mit Blick auf die noch bestehenden Potenziale bedarfsgerecht ausgebaut werden.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 500 – 700
Fläche in Hektar: –

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	–	700	700
Anzahl Arbeitsplätze	–	5000	5000

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Basel-Stadt

Beteiligte Stellen Schweiz:

SBB | Basler Leben AG | weitere Private

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



–

Gemeindebeschlüsse



geplant

Stand der Arbeiten

Projekt befindet sich noch in interner Abklärung, teilw. liegen nicht - offizielle Unterlagen vor.

Realisierung / Abstimmungsbedarf

In Planung bzw. in Realisierung in den Jahren bis ca. 2020 – 2025.

S5

Schwerpunktgebiet Pratteln/Grenzach-Wyhlen

Das Schwerpunktgebiet Pratteln/Grenzach-Wyhlen erscheint auf den ersten Blick inkohärent zu sein, da die Gemeinden beidseits des Rheins liegen und kein direkter räumlicher Zusammenhang besteht. Am Kick-off-Workshop des Korridorprozesses Hochrhein vom 30. Juni 2014 wurden die «Brückenköpfe» als gemeinsames Thema bezeichnet: «Die beiden Rheinfeldern kooperieren schon intensiv und haben gemeinsame Entwicklungskonzepte erarbeitet. Auch zwischen Stein und Bad Säckingen sowie zwischen Pratteln und Grenzach-Wyhlen bestehen enge funktionale Verflechtungen. Diese bipolaren Brückenschläge über den Rhein sollen weiterentwickelt und ausgebaut werden».

Am Hochrhein besteht der Bedarf an zusätzlichen Rheinquerungen zur Optimierung des ÖV-Angebots. Die Infrastrukturstränge beidseits des Rheins (S-Bahn und Hochrhein-Strecke) sollen besser verknüpft werden – hierbei haben die Brückenköpfe eine besondere Bedeutung. Aber auch im Bereich Siedlung besteht ein besonderer Abstimmungsbedarf in den Brückenköpfen.

Die wichtigsten Entwicklungsgebiete liegen in Pratteln – neben Salina Raurica am Ortsrand angrenzend zu Augst liegend – zentral im Bahnhofsumfeld und in Grenzach-Wyhlen im Bahnhofsumfeld des Ortsteils Grenzach.

Für die Qualität des Siedlungsgebiets und die weitere Entwicklung ist in Grenzach-Wyhlen eine Entlastung des MIV von Bedeutung. Diese wird mit den beiden Ortsumgehungen: Ü16 Ortsumgehung Grenzach und Ü15 Ortsumgehung Wyhlen angestrebt. In Pratteln sind im Bahnhofsumfeld eben-

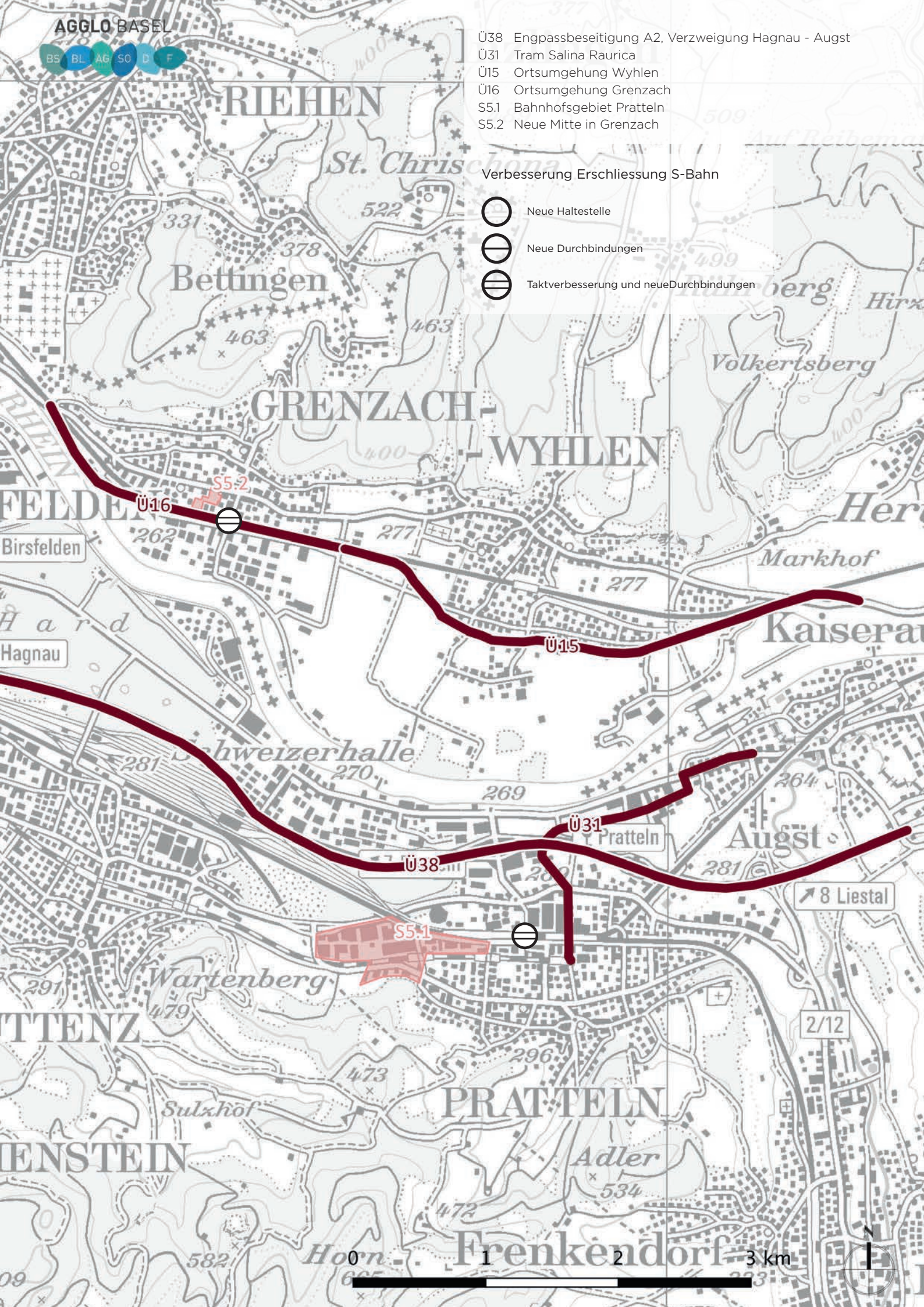
falls verschiedene Massnahmen geplant, beispielsweise sollen im Rahmen der Quartierplanung «Bahnhofplatz» direktere Fusswegverbindungen zwischen den verschiedenen Nutzungen wie dem Bahnhof und den Bushaltestellen realisiert werden. Die Nutzungsintensivierung im Umfeld des Bahnhofs Pratteln und in Pratteln-Mitte, unter anderem durch die Realisierung eines 61 m hohen Hochhauses mit Wohn-, Büro und platzbelebenden Nutzungen (Bars und Cafés), erfordert die Anpassung des Verkehrsregimes im Ortszentrum einschliesslich des Bahnhofs. Mit der Massnahme M14 «Aufwertung und Beruhigung Ortszentrum Pratteln (AP2)» wird dies angestrebt.

Um die Erreichbarkeit der Entwicklungsareale zu gewährleisten und zu verbessern sind die Angebotsverbesserungen der S-Bahn (Takterhöhung und neue Durchbindungen) und das Tram Salina Raurica (Ü31) geplant. Die strassenseitige Erreichbarkeit und das schnelle Ableiten des Verkehrs auf das übergeordnete Netz bedingt die Engpassbeseitigung der A2 bei der Verzweigung Hagnau-Augst (Ü38). Um die nachhaltigste Mobilitätsform – den Langsamverkehr – zu fördern sind in Pratteln zwei Massnahmen geplant (LV14 und LV27).

- Ü38 Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau - Augst
- Ü31 Tram Salina Raurica
- Ü15 Ortsumgehung Wyhlen
- Ü16 Ortsumgehung Grenzach
- S5.1 Bahnhofsgebiet Pratteln
- S5.2 Neue Mitte in Grenzach

Verbesserung Erschliessung S-Bahn

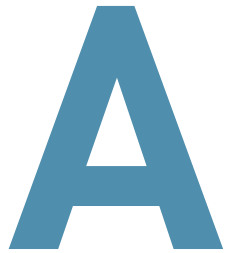
-  Neue Haltestelle
-  Neue Durchbindungen
-  Taktverbesserung und neue Durchbindungen



S5.1

S5.1

Bahnhofsgebiet Pratteln



Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Das Bahnhofsgebiet Pratteln liegt im inneren Korridor und bietet ein grosses Entwicklungspotenzial.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Ü38	Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau - Augst	C
Ü31	Tram Salina Raurica	B
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

Beschrieb

Das Gewerbeareal nördlich des Bahnhofs soll längerfristig einer hochwertigen Zentrumsnutzung zugeordnet werden.

	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument
in kant. Richtplan



Siedlung

AGGLO BASEL

Nutzen

Zum Nutzen kann zurzeit noch keine konkrete Angabe gemacht werden, da die Planung noch nicht weit genug fortgeschritten ist.

WK2: Mischnutzung an zentraler Lage beim Bahnhof als ideale Verdichtungsmöglichkeit.

WK4: Sehr gut mit ÖV erschlossen. Mischnutzung weniger umweltbelastend als Gewerbe- und Industrienutzung.

S5.1

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 0

Fläche in Hektar: 35

Die Arbeitsplatz- und Einwohnerpotenziale können zum derzeitigen Zeitpunkt nicht verlässlich abgeschätzt werden.

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Pratteln

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2016	Beginn Vorbereitung
2017 - 19	Planung
2020	Beginn Realisierung

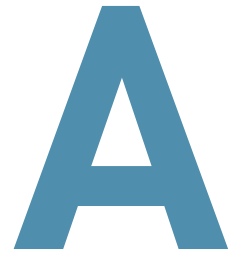
S5.2

S5.2

Neue Mitte in Grenzach



Neue Mitte Grenzach - Luftbild mit Planungsparameter im Sanierungsgebiet

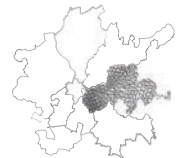


	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument
in kant. Richtplan

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Das Gebiet «Grenzach-Mitte» liegt im inneren Korridor und bietet ein grosses Entwicklungspotenzial.



Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Ü15	Ortsumgehung Wyhlen	A
Ü16	Ortsumgehung Grenzach	A
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

Siedlung

AGGLO BASEL

Beschrieb

S5.2

Die «Neue Mitte» Grenzach ist die 1,2 ha grosse Freifläche im Zentrum des Ortsteiles Grenzach, ca. 100 m nordwestlich vom Bahnhof Grenzach gelegen. Südlich an den 1,2 ha grossen Projektperimeter der «Neuen Mitte» stösst das Industrieareal Grenzach mit den global agierenden Firmen Roche, BASF, SDM und Bayer zusammen. Im Industrieareal sind mehrere Tausend Arbeitnehmer beschäftigt. Grundvision für das Areal ist es, ein zentrales Handels-, Dienstleistungs- und Wohnquartier mit funktional und gestalterisch hochwertigem öffentlichem Raum, vor allem mit einem zentralen, autofreien Marktplatz zu schaffen. Die «Neue Mitte» soll den nördlich gelegenen historischen Ortskern über den Bahnhof sowie das daran angrenzende und arbeitsplatzintensive Industrieareal bis

hin zum Rhein (und langfristig darüber hinweg bis in die Schweiz) verbinden und eine Scharnier- und Binfunktion übernehmen. Die Flächen der «Neuen Mitte» sind im Besitz der Stadt Grenzach-Wyhlen. Die Gemeinde ist bestrebt, die oben aufgeführten Nutzungen (Handel, Dienstleistung und Wohnen) in der «Neuen Mitte» in einer Mischnutzungszone geschickt zu vereinen und verdichtet zu entwickeln.

Zusammengefasst verfolgt das Projekt «Neue Mitte» drei Hauptziele: Die Entwicklung eines zentral gelegenen Areals, Die Etablierung der Scharnierfunktion zwischen historischem Ortskern, Bahnhof, Industrieareal und Rhein und die Zentralitätsstärkung des Innenbereichs.

Nutzen

WK1: Mit der Aufwertung des nordwestlich des Bahnhofs gelegenen Gebiets «Neue Mitte» wird der Zugang zum Bahnhof attraktiver gestaltet und damit natürlich die Nutzung des öffentlichen Verkehrs gefördert.

WK2: Es handelt sich um ein beispielhaftes Projekt zur Innenentwicklung an zentraler Lage, welches verschiedene Ziele vereint: dichte Nutzung an zentraler Lage, Schaffung eines identitätsstiftenden öffentlichen Markplatzes und eines attraktiveren Zugangsweg zum Bahnhof.

WK3: Die autofreie Gestaltung des Markplatzes erhöht die Verkehrssicherheit ausserdem wird Nutzungskonflikten zwischen Fussgängern und Autofahrern vorgebeugt.

WK4: Die Siedlungsentwicklung von Grenzach-Wyhlen nach innen wird gestärkt. Die Attraktivität dieser im inneren Korridor der Agglomeration Basel gelegenen Gemeinde wird mit der Zentralitätsstärkung erhöht. Wohnangebot an strategischer Lage wird in quantitativer wie qualitativer Hinsicht verbessert.

Einzonung: notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 100

Fläche in Hektar: 1,2

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	70	70
Anzahl Arbeitsplätze	0	200	200

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Grenzach-Wyhlen, Bauamt

Beteiligte Stellen Schweiz:

IBA | Aggloprogramm

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

S5.2

Beteiligte Stellen Ausland:

Landratsamt Lörrach

Deutschland

Eintrag Regionalplan



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Frankreich

Eintrag SCOT



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



nicht notwendig

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
Januar 2016	Beginn dreistufige städtebauliche Mehrfachbeauftragung
ab Sommer 2016	Bauleitplanung (Bebauungsplan)

Realisierung / Abstimmungsbedarf

Ab 2017: Die Gemeinde Grenzach-Wyhlen wird durch das Förderprogramm «Flächen gewinnen durch Innenentwicklung» des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg unterstützt.



Panorama Neue Mitte
Grenzach

Siedlung

AGGLO BASEL

S6

Schwerpunktgebiet ESP Möhlin/Rheinfelden - Ost

Die Siedlungsentwicklung von Möhlin und Rheinfelden wird im Rahmen des Wohnschwerpunktes und Entwicklungsschwerpunktes von kantonaler Bedeutung abgestimmt. Eine grosse Nutzungspalette – von Nutzungen mit hohem Güterverkehr und Flächenbedarf über produzierende und verarbeitende Nutzungen bis hin zum Wohnen – wird an diesem strategischen Standort angesiedelt.

Damit dieser Nutzungsmix und die gemäss Zielsetzung der Siedlungsentwicklung nach innen erhöhte Nutzungsdichte in verkehrlicher Hinsicht abgestimmt verläuft, sind verschiedene Langsamverkehrsmassnahmen u. a. eine gute Anbindung an den Bahnhof Möhlin umzusetzen, und mit den Arealüberbauungen koordiniert zu planen:

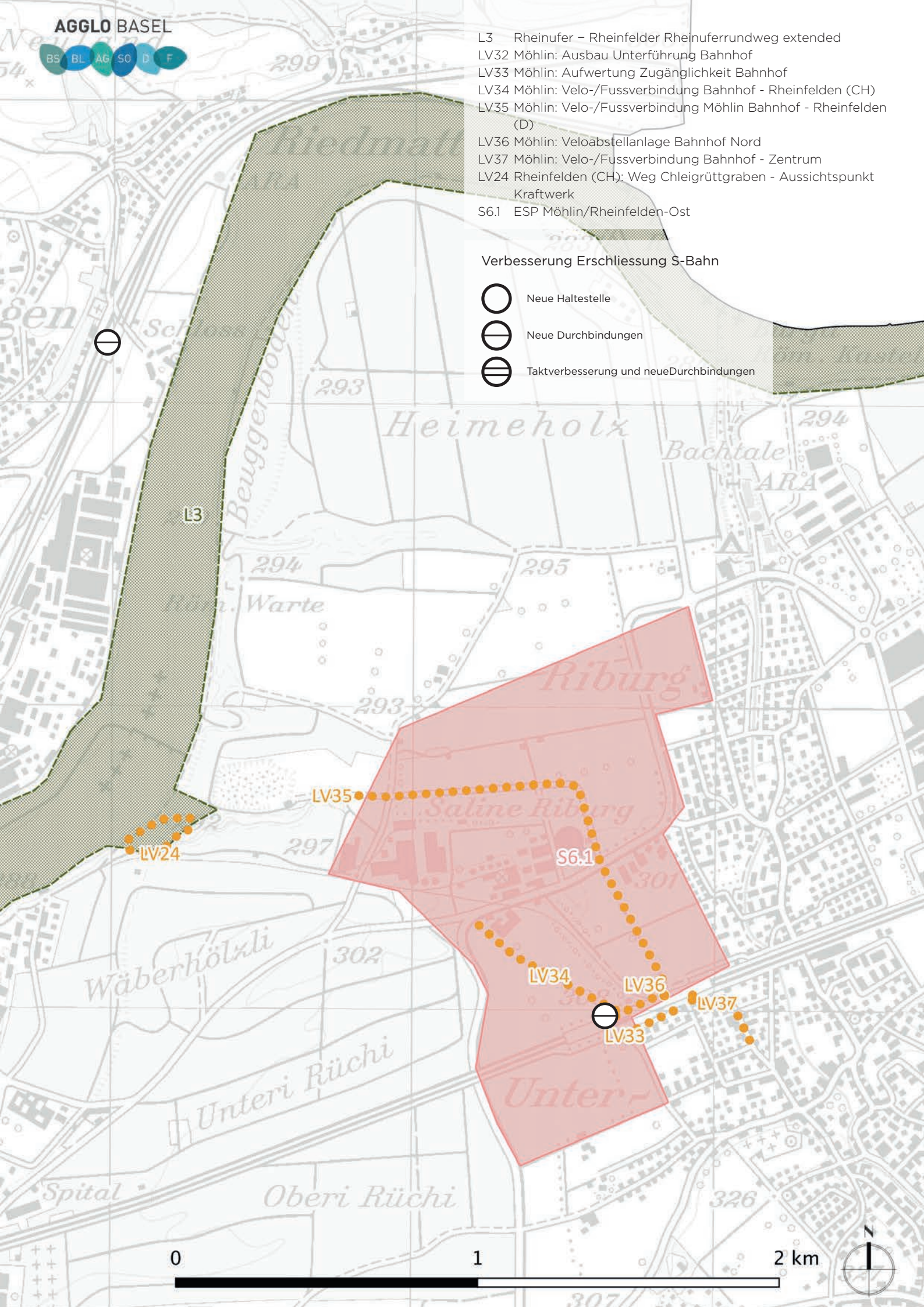
- › LV32 Möhlin:
Ausbau Unterführung Bahnhof
- › LV34 Möhlin:
Velo-/Fussverbindung Bahnhof-Rheinfelden (CH)
- › LV35 Möhlin:
Velo-/Fussverbindung Möhlin Bahnhof – Rheinfelden (D)
- › LV37 Möhlin:
Velo-/Fussverbindung Bahnhof-Zentrum
- › LV 36 Möhlin:
Veloabstellanlage Bahnhof Nord
- › LV33 Möhlin:
Aufwertung Zugänglichkeit Bahnhof

Die regionale und überregionale Erreichbarkeit wird mit den geplanten Angebotserweiterungen der S-Bahn verbessert (Taktverbesserung, neue Durchbindungen). Entscheidend für die Lebensqualität sind gut erreichbare Naherholungsräume. Mit dem Projekt Rheinufer – Rheinfelder Rheinferrundweg extended (L3) und dem Aussichtspunkt Kraftwerk werden zwei neue Angebote geschaffen. Damit der Aussichtspunkt mit dem Velo gut erreichbar ist, ist ein Veloprojekt geplant (LV24).

- L3 Rheinufer – Rheinfelder Rheinuferweg extended
- LV32 Möhlin: Ausbau Unterführung Bahnhof
- LV33 Möhlin: Aufwertung Zugänglichkeit Bahnhof
- LV34 Möhlin: Velo-/Fussverbindung Bahnhof - Rheinfelden (CH)
- LV35 Möhlin: Velo-/Fussverbindung Möhlin Bahnhof - Rheinfelden (D)
- LV36 Möhlin: Veloabstellanlage Bahnhof Nord
- LV37 Möhlin: Velo-/Fussverbindung Bahnhof - Zentrum
- LV24 Rheinfelden (CH): Weg Chleigrüttgraben - Aussichtspunkt Kraftwerk
- S6.1 ESP Möhlin/Rheinfelden-Ost

Verbesserung Erschliessung S-Bahn

-  Neue Haltestelle
-  Neue Durchbindungen
-  Taktverbesserung und neue Durchbindungen



0

1

2 km



S6.1

ESP Möhlin/Rheinfelden-Ost



ESP WSP Möhlin/Rheinfelden-Ost

S6.1

B

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

In den äusseren Korridoren soll gemäss dem Zukunftsbild an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen eine moderate Innentwicklung stattfinden, vorzüglich an S-Bahnstationen. Der WSP Möhlin entspricht dieser Logik. Der ESP Möhlin/Rheinfelden-Ost mit den Entwicklungsperspektiven für die Wirtschaft stärkt die Funktion des Regionalzentrums Rheinfelden. Die Anordnung der unterschiedlichen wirtschaftlichen Nutzungen im ESP berücksichtigt die verkehrliche Erschliessungssituation.

	Historie	ARE Code
1.G		
2.G	-	-

Planungsinstrument
in kant. Richtplan

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L3	Rheinufer - Rheinfelder Rheinferrundweg extended	-
LV32	Möhlin: Ausbau Unterführung Bahnhof	B
LV33	Möhlin: Aufwertung Zugänglichkeit Bahnhof	B
LV34	Möhlin: Velo-/Fussverbindung Bahnhof - Rheinfelden (CH)	B
LV35	Möhlin: Velo-/Fussverbindung Möhlin Bahnhof - Rheinfelden (D)	B
LV36	Möhlin: Veloabstellanlage Bahnhof Nord	B
LV37	Möhlin: Velo-/Fussverbindung Bahnhof - Zentrum	B
LV24	Rheinfelden (CH): Weg Chleigrüttgraben - Aussichtspunkt Kraftwerk	A
S-Bahn:	Neue Durchbindungen	-



Siedlung

AGGLO BASEL

Beschrieb

S6.1

Die Entwicklung des WSP (kantonaler Wohnschwerpunkt) Möhlin/Rheinfelden-Ost erfolgt unter Einbezug des bereits festgesetzten ESP (kantonaler wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt). Der ESP und WSP Möhlin/Rheinfelden-Ost umfasst die Teilgebiete: 1 Industrie Möhlin für Nutzungen mit hohem Güterverkehr und Flächenbedarf, 2 Saline / Chleigrüt für produzierende und verarbeitende Nutzungen sowie 3 Wohnschwerpunkt (WSP) Möh-

lin/Rheinfelden-Ost im Raum des Bahnhofes Möhlin. Die beiden Gemeinden haben beschlossen die Planung des interkommunalen WSP aktiv und phasenweise anzugehen. Zur Zeit wird das Entwicklungskonzept erarbeitet, mit dem insbesondere die verkehrliche Anbindung optimiert, die städtebauliche Qualität, der zweckmässige Nutzungsmix (Wohnen / Arbeiten / Freizeit) und die verträgliche Dichte sichergestellt werden.

Nutzen

WK2: Die koordinierte, interkommunale Stadtentwicklung mit hoher städtebaulicher Qualität, abgestimmtem Nutzungsmix und abgestimmter Dichte fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.

WK4: Die Gebiete zeichnen sich durch eine optimale Verkehrsanbindung (Bahn, Bus) und damit einhergehend eine geringe Umweltbelastung und einen nachhaltigen Landressourcenverbrauch aus (Dichte, gemischte Nutzung an strategischem Standort).

Einzonung: notwendig

Sicherstellung der langfristigen Entwicklungsmöglichkeiten der beiden Gemeinden nach Ausschöpfung des inneren Verdichtungspotenzials.

Verlust von Fruchfolgeflächen: ja

Im Rahmen des kantonalen Richtplanes abgestimmter und festgesetzter WSP (10,2 ha), der vom Bund genehmigt ist.

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 0

Fläche in Hektar: 10,2

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	13 000 Rheinfelden	4500 Rheinfelden	17 500 Rheinfelden
	10 771 Möhlin (Stand 31.12.2014)	2000 Möhlin	12 800 Möhlin (Horizont 2030)
Anzahl Arbeitsplätze	6750 Rheinfelden	4000 Rheinfelden	10 700 Rheinfelden
	3800 Möhlin	4000 Möhlin	8000 Möhlin

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinden Rheinfelden und Möhlin

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Aargau, Departement Bau Verkehr Umwelt, Abteilung Raumentwicklung

Richtplaneintrag



erfolgt als Festsetzung

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



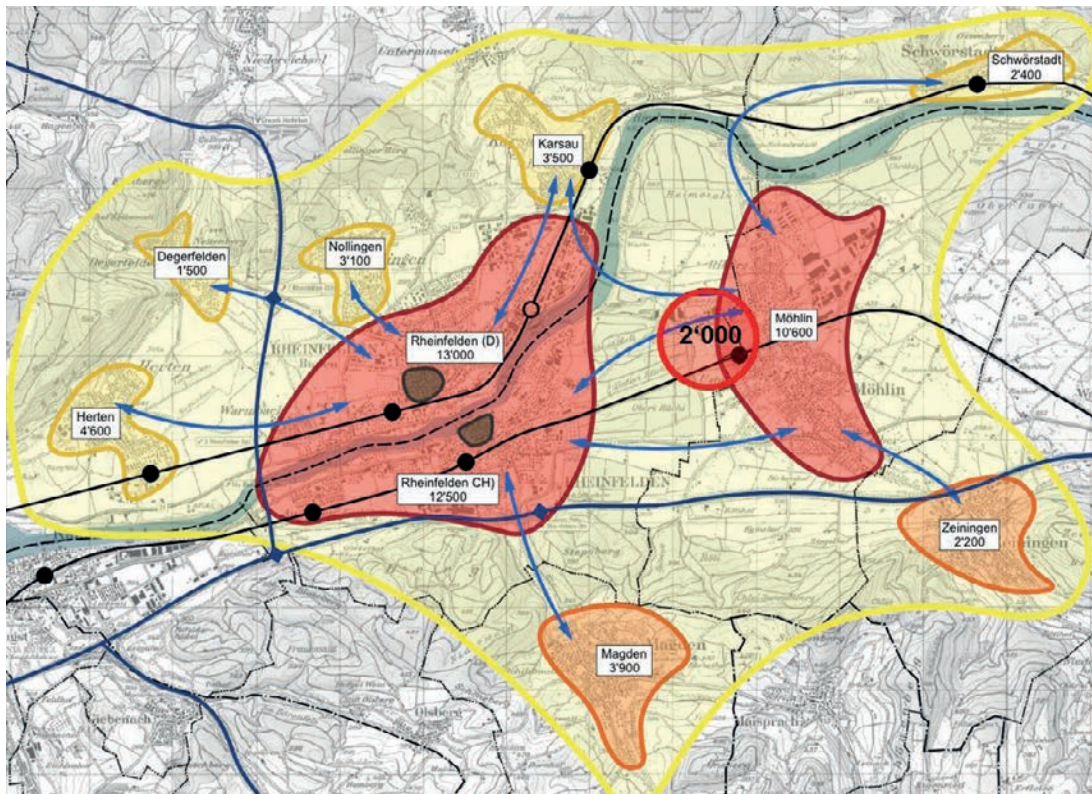
geplant

S6.1

Die Gemeinderäte von Rheinfelden und Möhlin haben beschlossen, den ESP/WSP Rheinfelden Möhlin gemeinsam zu entwickeln. Ein Planungsbüro wurde beauftragt, in enger Zusammenarbeit mit Vertretern der beiden Gemeinden sowie Vertretern des Kantons Aargau ein Entwicklungskonzept zu erarbeiten. Dieses soll die Grundlage für die spätere Anpassung der Zonenplanungen der beiden Gemeinden bilden.

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
Ende 2015	Analyse und strategische Disposition
2016	Konzeption



Funktionaler Raum
Rheinfelden/Möhlin

Siedlung

AGGLO BASEL

S7

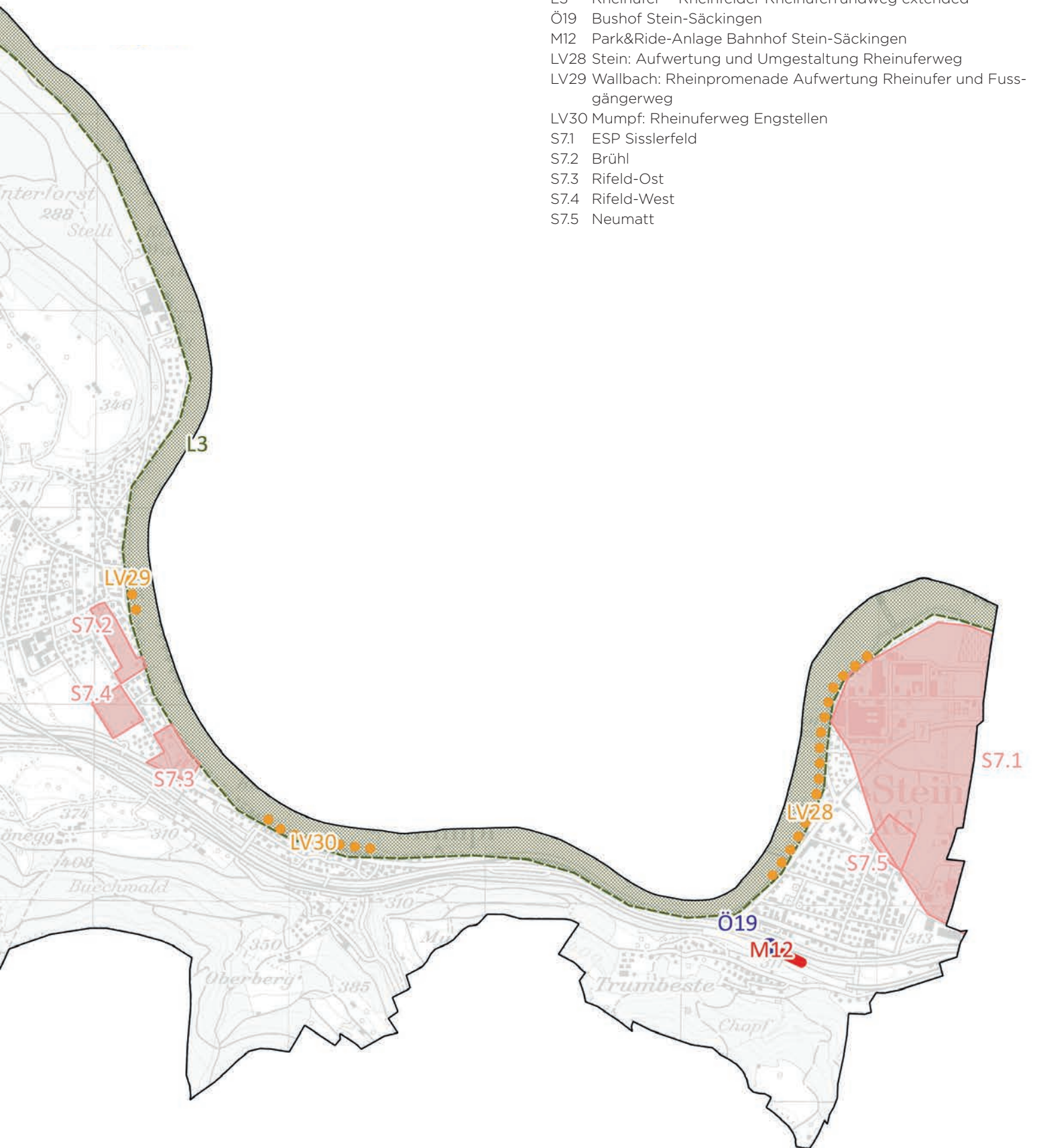
Schwerpunktgebiet Stein/Bad-Säckingen/ Wallbach/Mumpf

Das Schwerpunktgebiet Stein/Bad-Säckingen/Wallbach/Mumpf umfasst den ESP Sisslerfeld, ein Arbeitsplatzgebiet mit einem Potenzial von 8000 bis 10 000 neuen Arbeitsplätzen und vier Entwicklungsarealen für Wohnnutzung mit einem Potenzial von insgesamt 1250 bis 1400 Einwohnern. Die Nachfrage nach Wohnraum im direkten Umfeld des ESP Sisslerfeld wird mit der Mobilisierung dieses Arbeitsplatzgebietes steigen, die vier Entwicklungsareale mit Wohnnutzung sind daher von Bedeutung. Die Verkehrsgunst des ESP Sisslerfeld ist mit dem Autobahnanschluss A3 Eiken hervorragend. Stein und Mumpf haben S-Bahnhöfe, und die Areale für Wohnnutzung in Wallbach liegen nahe an der Gemeindegrenze Mumpf. Die vier Areale liegen in einer Distanz zwischen 500 und 950 m zum nächsten Bahnhof – eine gute Vel oanbindung und attraktive Abstellplätze an den Bahnhöfen sind eine zwingende Voraussetzung für eine abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Die Velowege und die Busanbindung der Areale (in Mumpf wird die Verschiebung einer Haltestelle geprüft, ausserdem sind neue Haltestellen geplant) sind im Rahmen von AP4 zu überprüfen. Zur Förderung des LV engagieren sich die Gemeinden Wallbach, Mumpf und Stein gemeinsam für eine attraktive Rheinpromenade, die gleichzeitig Teil eines Nacherholungsprojektes sind (L3 Rheinufer - Rheinfelder Rheinferrundweg extended):

- › LV29 Wallbach: Rheinpromenade Aufwertung Rheinufer und Fussgängerweg
- › LV30 Mumpf: Rheinuferweg Engstellen
- › LV28 Stein: Aufwertung und Umgestaltung Rheinuferweg.

Mit dem Rheinuferweg kann ein neuer Freiraum geschaffen werden, der einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Verträglichkeit der angestrebten Siedlungsentwicklung nach innen mit höheren Dichten (Mehr- und Reihenfamilienhäusern) leisten kann.

- L3 Rheinufer – Rheinfelder Rheinuferweg extended
- Ö19 Bushof Stein-Säckingen
- M12 Park&Ride-Anlage Bahnhof Stein-Säckingen
- LV28 Stein: Aufwertung und Umgestaltung Rheinuferweg
- LV29 Wallbach: Rheinpromenade Aufwertung Rheinufer und Fussgängerweg
- LV30 Mumpf: Rheinuferweg Engstellen
- S7.1 ESP Sisslerfeld
- S7.2 Brühl
- S7.3 Rifeld-Ost
- S7.4 Rifeld-West
- S7.5 Neumatt

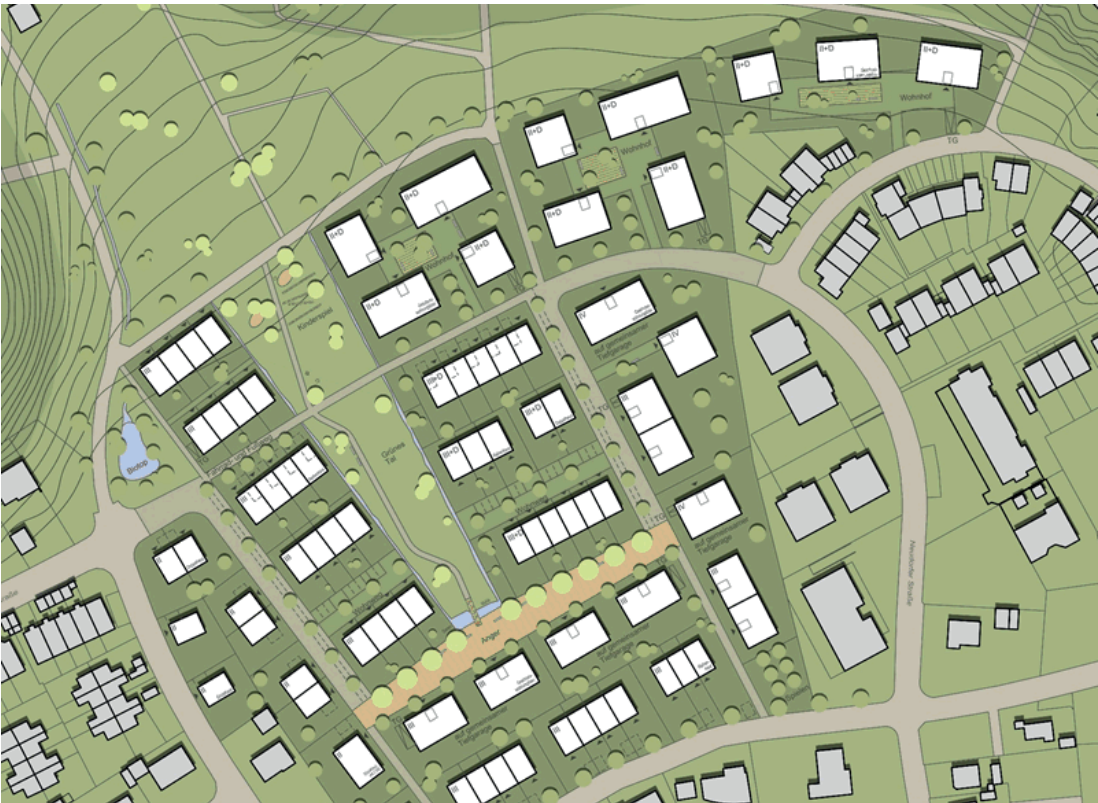


0 1 2 km



S7.1

ESP Sisslerfeld



S7.1

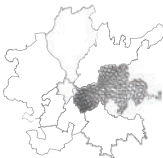


	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

In den äusseren Korridoren gemäss Zukunftsbild soll eine moderate Innentwicklung stattfinden an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen, vorzüglich an S-Bahnstationen. Der ESP Sisslerfeld entspricht dieser Zielsetzung. Im Sinne eines regionalen Nutzungsmix zwischen Wohnen und Arbeiten ist der ESP Sisslerfeld für das Schwerpunktgebiet Stein/Bad-Säckingen/Wallbach/Mumpf von grosser Bedeutung.

Planungsinstrument
in kant. Richtplan



Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L3	Rheinufer - Rheinfelder Rheinuferweg extended	-
Ö19	Bushof Stein-Säckingen	Ae
M12	Park&Ride-Anlage Bahnhof Stein-Säckingen	Ae
LV28	Stein: Aufwertung und Umgestaltung Rheinuferweg	A
LV29	Wallbach: Rheinpromenade Aufwertung Rheinufer und Fussgängerweg	A
LV30	Mumpf: Rheinuferweg Engstellen	A

Siedlung

AGGLO BASEL

Beschrieb

Das Gebiet ist als Entwicklungsschwerpunkt (ESP) von kantonaler Bedeutung im Richtplan des Kantons Aargau festgesetzt. Der ESP Sisslerfeld eignet sich insbesondere für produzierende und verarbeitende Nutzungen (entsprechende Nutzungseignung im Richtplan). Zudem gilt das Gebiet gemäss

Richtplan als Vorzugsgebiet Spitzentechnologie (Chemie und Pharma). Beim ESP Sisslerfeld handelt es sich um die grösste freie Industriezone der Nordwestschweiz und um ein Vorzugsgebiet für Spitzentechnologie. Die Entwicklung wird von AargauServices unterstützt.

S7.1

Nutzen

Mit der Festsetzung von ESP im kantonalen Richtplan werden günstige Rahmenbedingungen geschaffen, um die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung behördenverbindlich aufeinander abzustimmen, die wirtschaftliche Entwicklung auf die geeigneten Standorte zu lenken und regional abzustimmen sowie das Synergiepotenzial bei der Flächen- und Infrastrukturnutzung auszuschöpfen. Im Sisslerfeld liegen inzwischen aufeinander abgestimmte Nutzungspläne der beteiligten Gemeinden vor bzw. sind auf Weg (1 Gemeinde ausstehend) (WK2), sodass eine koordinierte Entwicklung des Arbeitsplatzgebiets sichergestellt werden kann. Zudem ist ein Mobilitätsplan in Erarbeitung (WK 1, 3 und 4).

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: -

Fläche in Hektar: 26

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	-	-	-
	4900	8000 - 10 000	12 900 - 14 900
Anzahl Arbeitsplätze	in den Sisslerfeldgemeinden (Stein, Eiken, Münchwilen und Sisslen)		(laut Mobilitätsplan)

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinden Stein, Eiken, Sisseln und Münchwilen

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Aargau (Aargau Services, Abteilungen Verkehr und Raumentwicklung)

Richtplaneintrag



erfolgt als Festsetzung

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Realisierung / Abstimmungsbedarf

Vermarktung gestartet (Aargau Services), Abschluss Mobilitätsplan und Umsetzung.

S7.2

S7.2

Brühl



Luftaufnahme Erschliessungsgebiet Bruehl



	Historie	ARE Code
1.6		
2.6	-	-

Planungsinstrument



Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

In den äusseren Korridoren soll gemäss dem Zukunftsbild an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen eine moderate Innentwicklung stattfinden, vorzüglich an S-Bahnstationen. Die Gemeinde Wallbach kann mit dem Areal Brühl innerhalb des Schwerpunktgebiets «Stein/Säckingen und Sisslerfeld», für die dort entstehenden Arbeitsplätze qualitativ hochstehenden Wohnraum bieten. Die Verkehrsentwicklung - insbesondere ÖV-Planung - ist auf diesen Umstand abzustimmen.

Siedlung

AGGLO BASEL

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L3	Rheinufer - Rheinfelder Rheinuferweg extended	-
LV28	Stein: Aufwertung und Umgestaltung Rheinuferweg	A
LV29	Wallbach: Rheinpromenade Aufwertung Rheinufer und Fussgängerweg	A
LV30	Mumpf: Rheinuferweg Engstellen	A

S7.2

Beschrieb

Das Gebiet Brühl stellt – wegen seiner Nähe zum Dorfzentrum, seiner Lage zum (noch aufzuwertenden) Erholungsraum am Rhein und inmitten bereits bestehender Wohnbauten – eine herausragende Möglichkeit dar, den Entwicklungszielen von Wallbach im Bereich Wohnungsbau optimal zu entsprechen. Es besteht die Chance, durch die vorgeschlagenen Planungsvorgaben, die

in Wallbach vorhandenen Defizite im Wohnungsangebot (z. B. komfortable Geschosswohnungen) zu mildern sowie generell – anstelle der üblicherweise im ländlichen Raum überhandnehmenden Einfamilienhäuser auf Kleinstparzellen die Erstellung von differenzierteren Wohnbautypen zu initiieren, ohne den Bau von Einfamilienhäusern gänzlich zu verunmöglichen.

Nutzen

WK2: Das vorliegende Planungswerk nimmt eine Reihe von Postulaten hinsichtlich Siedlungsbau und architektonischer Gestaltung auf, die entweder ein gegenwärtig allgemeines Anliegen berühren, z. B. die haushälterische Bodennutzung, die sogenannte «Verdichtung» oder die rücksichtsvolle Eingliederung von neuen Bauwerken in die bestehende Örtlichkeit, oder andere spezifische Themen von Wallbach aufgreifen, wie z. B. die bauliche Akzentuierung des «Eingangs» zum Dorfkern.

WK4: Das Planungswerk berücksichtigt verschiedene Nachhaltigkeitsaspekte (Verdichtung, Erschliessung mit dem ÖV) und leistet damit einen Beitrag zum schonenden Umgang mit den natürlichen Ressourcen.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 950

Fläche in Hektar: 4

	Ist	Potenzial	Total
	1900	300	2200
Anzahl Einwohner	Gemeinde Wallbach	zusätzlich auf Areal Brühl	Gemeinde Wallbach inkl. Areal Brühl
Anzahl Arbeitsplätze	600	0	600

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinderat Wallbach

Beteiligte Stellen Schweiz:

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

S7.2

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2016/17	Erlass Gestaltungsplan und Landumlegung

Realisierung / Abstimmungsbedarf

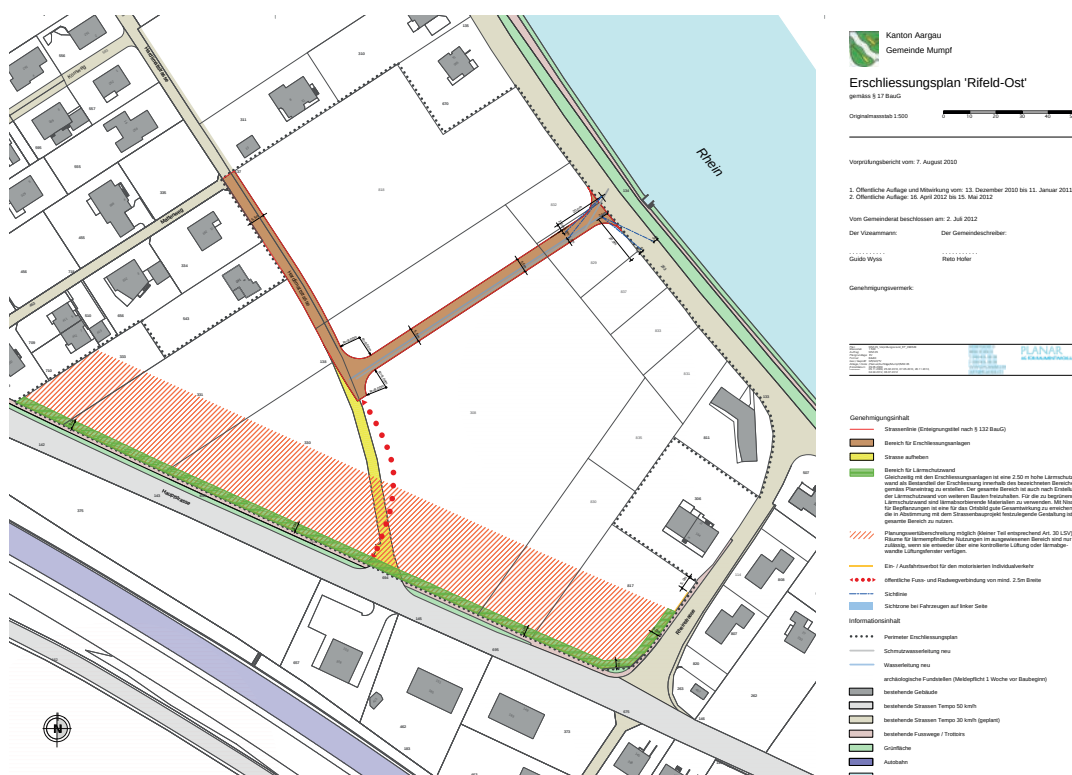
Monat / Jahr	Schritt / Termin
2018/19	Baulanderschliessung
ab 2020/21	Beginn Überbauung



Modellansicht Brühl

Siedlung

Erschliessungsplan
Rifeld Ost



In den äusseren Korridoren soll gemäss dem Zukunftsbild an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen eine moderate Innentwicklung stattfinden, vorzüglich an S-Bahnstationen. Das Areal Rifeld-Ost orientiert sich an dieser Zielsetzung. Die Nähe zur einer S-Bahn-Station ist gegeben. Die Überbauung schafft ausserdem das notwendige Potenzial um den öffentlichen Verkehr mit zusätzlichen Bushaltestellen weiter auszubauen.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L3	Rheinufer - Rheinfelder Rheinuferweg extended	-
LV28	Stein: Aufwertung und Umgestaltung Rheinuferweg	A
LV29	Wallbach: Rheinpromenade Aufwertung Rheinufer und Fussgängerweg	A
LV30	Mumpf: Rheinuferweg Engstellen	A

Beschrieb

Das Gebiet Rifeld-Ost liegt direkt am Rhein östlich vom Gebiet Rifeld-West. Die Planung ist hier weiter fortgeschritten, denn die Landumlegung steht bereits als nächster Schritt an.

Auf dem Gebiet Rifeld-Ost sollen Wohnbauten für qualitativ hochstehendes Wohnen realisiert werden. Es sind freistehende Einfamilienhäuser, Reihen-Einfamilienhäuser sowie Mehrfamilienhäuser mit 5-10 Wohneinheiten geplant. Total bietet das

Gebiet Platz für rund 100 Wohneinheiten. Mit einer Fläche von rund 3 ha kann dabei von einer Einwohnerdichte von 80-90 Einwohnern pro Hektar ausgegangen werden. Entlang der Kantonsstrasse wird eine Lärmschutzwand erstellt, dahinter eine Reihe von Wohnbauten, die das dahinter liegende Bauland zusätzlich vom Lärm schützt. Im Zuge der Überbauung wird der Ausbau des ÖVs bzw. die Schaffung von zusätzlichen Bushaltestellen geplant.

Nutzen

WK1: Mit der Überbauung können zusätzliche Bushaltestellen realisiert werden, wodurch die Qualität des öffentlichen Verkehrs verbessert wird.

WK2: Mit der Überbauung wird die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert.

WK3: Im Rahmen des Bauprojektes wird auch die Verkehrssicherheit thematisiert – sie soll als Synergie des Projektes verbessert werden.

WK4: Das Projekt entspricht einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, indem innerhalb der bestehenden Bauzone eine Fläche nach modernen Kriterien bebaut wird und mit der Realisierung von neuen Bushaltestellen auf den ÖV gesetzt wird.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 500

Fläche in Hektar: 3,5

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	20	200	220
Anzahl Arbeitsplätze	0	0	0

S7.3



	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument

-



Siedlung

AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinderat Mumpf

Beteiligte Stellen Schweiz:

Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau

S7.3

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Stand der Arbeiten

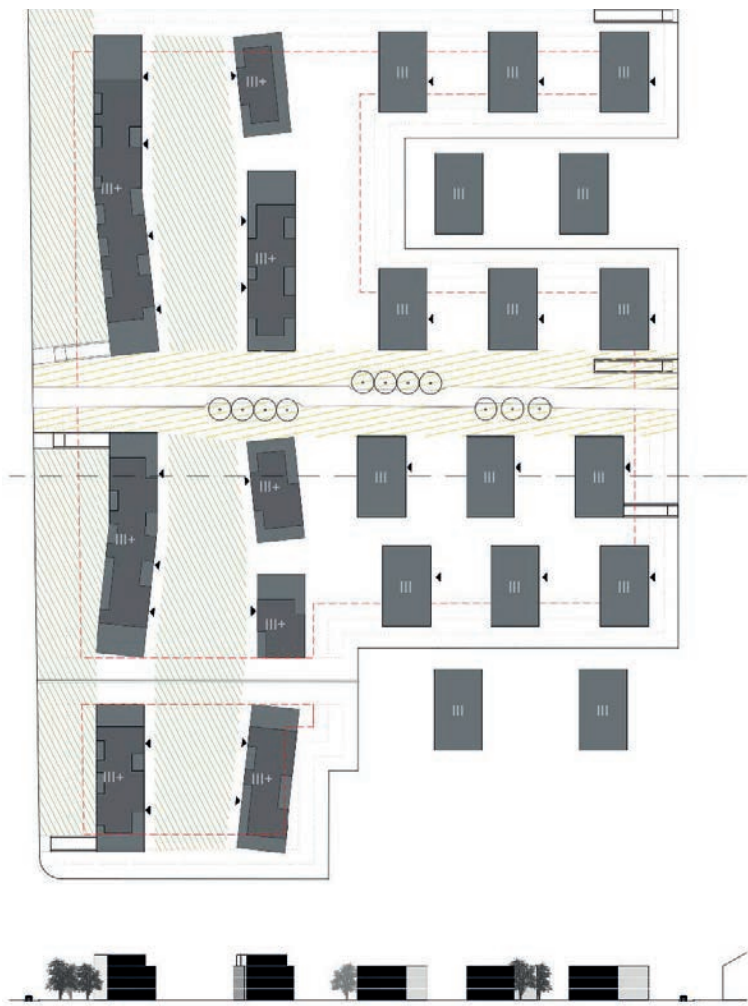
Monat / Jahr	Schritt / Termin
Juni 2016	Abschluss der Bauarbeiten für die Erschliessungswerke. Wohnbauten sind bereits bewilligt und zum Teil auch schon realisiert
Dezember 2016	Abschluss Landumlegung

Überbauungsstudie
Rifeld-Ost



S7.4

Rifeld-West



Situationsplan und Schnitt Rifeld-West

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild soll in den äusseren Korridoren, an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen, eine moderate Innentwicklung stattfinden, vorzüglich an S-Bahnstationen. Das Gebiet Rifeld West entspricht dieser Zielsetzung.

S7.4

A

	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument

-



Siedlung

AGGLO BASEL

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L3	Rheinufer - Rheinfelder Rheinuferweg extended	-
LV28	Stein: Aufwertung und Umgestaltung Rheinuferweg	A
LV29	Wallbach: Rheinpromenade Aufwertung Rheinufer und Fussgängerweg	A
LV30	Mumpf: Rheinuferweg Engstellen	A

S7.4

Beschrieb

Das Gebiet Rifeld-West liegt am westlichen Siedlungsrand der Gemeinde Mumpf. Das bis heute nur teilweise erschlossene Bauland stellt die grösste zusammenhängende Bauzonenreserve der Gemeinde dar. Es wird begrenzt durch die Kohlackerstrasse, die Hardlimattstrasse, das teilweise überbaute Wohnquartier im Südosten und die Bauzongrenze im Nordwesten. Die unbebauten Parzellen liegen nicht unmittelbar am Rhein, denn entlang des Rheins besteht eine ältere Einfamilienhausstruktur. Die Nähe zum Rhein bietet jedoch für das gesamte Gebiet eine hohe Wohnqualität.

Im Rifeld-West wird eine Mehrfamilienhausstruktur mit einer Einwohnerdichte von 80–90 EW/ha angestrebt (10–20 EW/ha mehr als gemäss Vorgaben des 2. Entwurfs des kantonalen Richtplanes). Die Erschliessung für den MIV und den LV soll

möglichst gebündelt erfolgen. Zudem soll ein möglichst direkter Velo- oder Fussweg zum Bahnhof bestehen. Die Parkierung soll unterirdisch erfolgen. Der Siedlungsrand soll naturnah gestaltet respektive im Norden soll die Bebauungsstruktur mit der offenen Landschaft verzahnt werden. So soll auch die Erschliessung am nördlichen Siedlungsrand zwischen den beiden parallel verlaufenden Strassen (westlich und östlich des Gebietes) als Feldweg ausgestaltet werden. Der Verkehrsraum innerhalb des neuen Quartiers soll als Freiraumelement konzipiert werden. Dem Aussenraum wird insgesamt eine grosse Bedeutung geschenkt. Im Freiraumkonzept ist die Schaffung eines Streuobst- und Gemeinschaftsgartens enthalten. Dabei werden Synergien zwischen schonendem Umgang mit Lebensmitteln, ökologischen Aspekten und identitätsstiftendem Bezug zum Wohnraum gefördert.

Nutzen

WK1: Das Verkehrssystem wird ergänzt und optimiert (direkte LV-Verbindung an den Bahnhof, eventuell Verschiebung ÖV-Haltestelle), um das Gebiet Rifeld-West möglichst gut zu erschliessen. Im Inneren der Siedlung wird eine hohe Aufenthaltsqualität angestrebt (Nutzung der Strasse als Freiraum).

WK2: Mit der geplanten Überbauung wird der Auftrag zur Siedlungsentwicklung nach innen umgesetzt. Dabei werden die kantonalen Anforderungen sogar übertroffen.

WK3: Die Verkehrssicherheit innerhalb des Gebietes und zum Bahnhof ist durch die geplanten verkehrlichen Massnahmen hoch: direkte LV-Verbindung zum Bahnhof, unterirdische Parkplätze und hohe Aufenthaltsqualität der innerhalb der Überbauung liegenden Erschliessungsstrasse.

WK4: Die Gebietsentwicklung Rifeld-West stützt die Strategie der Siedlungsentwicklung nach innen. Weitere konzeptionelle Inhalte der vorliegenden Machbarkeitsstudie wie der Streuobst- und Gemeinschaftsgarten und die Ausgestaltung der nördlichen Erschliessungsstrasse als Feldweg folgen ökologischen Zielen und bezwecken einen sparsamen, naturnahen Umgang mit den natürlichen Ressourcen.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 800

Fläche in Hektar: 4

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	12	400	412
Anzahl Arbeitsplätze	0	0	0

S7.4

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinderat Mumpf

Beteiligte Stellen Schweiz:

Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



geplant

Im Sommer 2015 wurde eine Machbarkeitsstudie erstellt, welche die Zielsetzungen der Überbauung enthält.

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
März 2017	Entwurf Gestaltungsplan
Dezember 2018	Abschluss der Planung
Ab 2019	Realisierung der Erschliessungswerke und Beginn mit der Überbauung

S7.5

Neumatt



Lage des Areals im
Regionalzentrum Stein

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Mit dem Areal Neumatt wird im zweiten Regionalzentrum am Hochrhein Wohnraum geschaffen. Gemäss dem Zukunftsbild sollen neben den inneren Korridoren auch die Regionalzentren einen möglichst grossen Teil des Bevölkerungswachstums aufnehmen. Dank dem städtebaulichen Konzept, das eine verdichtete Bebauung mit grossen Volumen vorsieht, kann zeitgemässer Wohnraum für eine beachtlich Anzahl neuer Einwohner geschaffen werden.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L3	Rheinufer - Rheinfelder Rheinuferweg extended	-
Ö19	Bushof Stein-Säckingen	Ae
M12	Park&Ride-Anlage Bahnhof Stein-Säckingen	Ae
LV28	Stein: Aufwertung und Umgestaltung Rheinuferweg	A
LV29	Wallbach: Rheinpromenade Aufwertung Rheinufer und Fussgängerweg	A
LV30	Mumpf: Rheinuferweg Engstellen	A

Beschrieb

In der Spezialzone Neumatt werden 10 Mehrfamilienhäuser realisiert. Es wird ein durchmisches Wohngebiet mit speziellem Charakter geplant. Mit dieser Überbauung wird der Siedlungsrand arrondiert. Die Spezialzone Neumatt grenzt im Süden an die Wohnzone 3, im Westen an die Zone für öffentliche Bauten und Anlagen und im Norden und Osten an das Kulturland. Der Übergang zur Landschaft erfolgt in lockerer Art und Weise, und der Siedlungsrand wird somit attraktiv gestaltet. Neben der Wohnnutzung sind auch passende

Kleinbetriebe wie Läden, Büros zugelassen, wodurch der Nutzungsmix erhöht werden kann. Die Spezialzone Neumatt weist eine ausreichende Grösse auf, um ein städtebauliches Konzept inklusive Freiraumkonzept und eine neuartige Bebauungstypologie bestehend aus Punktbauten zu realisieren. Das Regionalzentrum Stein schafft mit dem modernen, verdichteten und hochwertigen Wohnquartier Neumatt den notwendigen Wohnraum für das prognostizierte Bevölkerungswachstum.

S7.5

Nutzen

- WK1:** Mit dem geplanten, feinmaschigen Fuss- und Velowegenetz im Quartier werden optimale Bedingungen für den Langsamverkehr geschaffen. Eine ausreichende Anzahl von Veloabstellplätzen ist im Eingangsbereich der Hauptbauten vorgesehen. Im Überbauungskonzept ist ein Bereich für einen Mobility-Standort mit 3 Plätzen vorgesehen.
- WK2:** Mit dem städtebaulichen Konzept gemäss Gestaltungsplan wird eine höhere Ausnutzungsziffer (0,62) erreicht, als gemäss Bau- und Nutzungsordnung der Gemeinde Stein ursprünglich für die Spezialzone Neumatt vorgesehen war (nur 0,56). Damit reagiert die Gemeinde Stein auf die Anforderung einer verstärkten Siedlungsentwicklung nach innen und sorgt gleichzeitig für ein siedlungs- und landschaftsgestalterisch besseres Ergebnis.
- WK3:** Das vorgesehene Erschliessungskonzept ermöglicht eine klare Trennung zwischen dem motorisierten Verkehr und dem Langsamverkehr. Die Parkierung erfolgt unterirdisch (kein Parkierungsverkehr oberirdisch). Die Zufahrten mit dem Auto konzentrieren sich auf eine Ein- bzw. Ausfahrt zur unterirdischen Parkierungsanlage. Die Verkehrssicherheit im neuen Quartier Neumatt ist deshalb maximal, weil das parkartige Gelände für den motorisierten Individualverkehr nicht zugänglich ist.
- WK4:** Der Ressourcenverbrauch (Boden) wird durch die Erhöhung der Ausnutzungsziffer (AZ) reduziert. Mit dem geplanten Langsamverkehrskonzept und Mobilitätsmanagement wird die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes gefördert, womit die Anzahl an Fahrten mit dem MIV voraussichtlich reduziert werden kann. Die Bauten werden gemäss dem Minenergie-P-Standard konzipiert, womit die Umweltbelastung und der Ressourcenverbrauch verringert werden. Mit der im Freiraumkonzept vorgesehenen Begrünung kann ausserdem das Mikroklima verbessert werden.

Einzonung: nicht notwendig

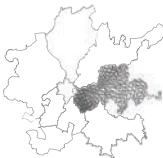
Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust



	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument

-



Siedlung

AGGLO BASEL

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: ca. 900

Fläche in Hektar: ca. 4

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	ca. 350 bis 500	ca. 350 bis 500
Anzahl Arbeitsplätze	0	Gewerbe wie Läden und Büros sind möglich	noch offen

S7.5

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Stein

Beteiligte Stellen Schweiz:

keine

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



geplant

Das Quartier Neumatt unterliegt der Sondernutzungsplanung und es muss ein Gestaltungsplan gemäss § 21 BauG des Kantons Aargau erstellt werden.

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
Juni 2015	Termin: Mitwirkung der Bevölkerung
August 2015	Abschliessende kantonale Vorprüfung des Gestaltungsplan gemäss § 21 BauG
2015/2016	Öffentliche Auflage
2015/2016	Beschlussfassung durch den Gemeinderat / Genehmigung durch den Kanton Aargau (Departement Bau, Verkehr, Umwelt)

Realisierung / Abstimmungsbedarf

Nach dem der Gestaltungsplan genehmigt wurde, muss ein Bauprojekt erarbeitet und genehmigt werden. Dies wird voraussichtlich 2016 erfolgen. Die bauliche Realisierung wird schätzungsgemäss 2017/2018 erfolgen.



Bebauungskonzept

S7.5



Begrünung im Quartier



Einbettung in die landschaftliche Umgebung

Siedlung

S8

Schwerpunktgebiet Kleinbasel

Das Schwerpunktgebiet Kleinbasel liegt in sehr zentraler Lage und trägt zu einer inneren Verdichtung der Kernstadt Basel bei. Die zum Schwerpunkt Kleinbasel zählenden Arealentwicklungen sind schon relativ weit fortgeschritten mit der Umsetzung. Sie haben bereits zur Ansiedlung neuer Arbeitsplätze und Wohnungen erheblich beigetragen und den Standort Basel gestärkt. Besonders von Bedeutung ist hier das Arbeitsplatzpotenzial von rund 5700 auf den ausgewiesenen Arealentwicklungen.

Die Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof ist als Zielbahnhof für Berufspendler aus Deutschland und für das naheliegende Messegelände bereits heute von grosser Bedeutung. Mit dem Bau der Durchmesserlinien vom Badischen Bahnhof via Innenstadt zum Bahnhof SBB und einem deutlichen Fahrtzeitgewinn wird der Badische Bahnhof zukünftig für die umliegenden Areale als Verkehrsknotenpunkt noch an Bedeutung gewinnen. Die geplanten Kapazitätsausbauten, die Elektrifizierung Richtung Deutschland und die neue Tramlinie zur Roche werden zur besseren Erreichbarkeit via Badischer Bahnhof beitragen.

Verbesserung Erschliessung S-Bahn



Neue Haltestelle

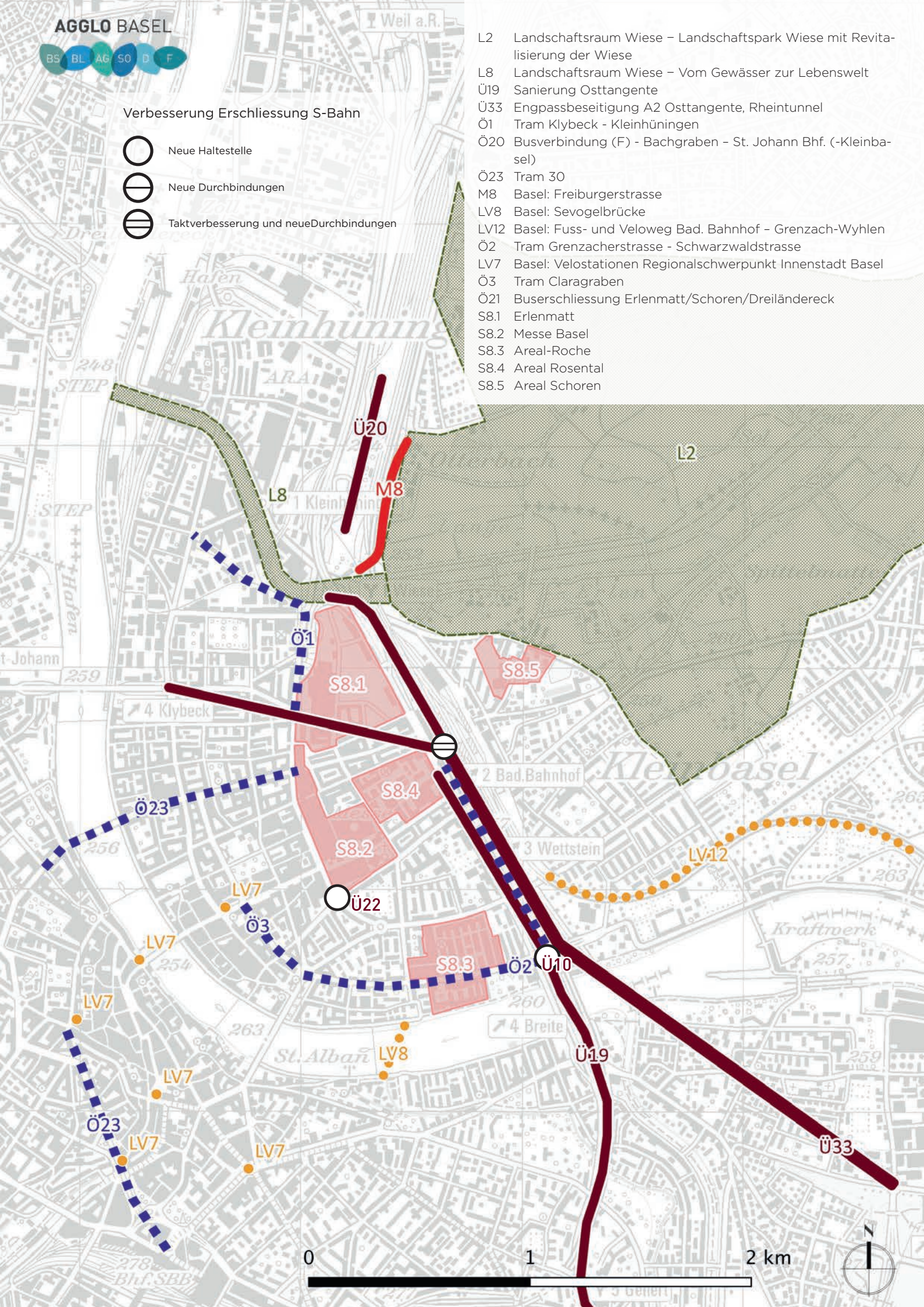


Neue Durchbindungen



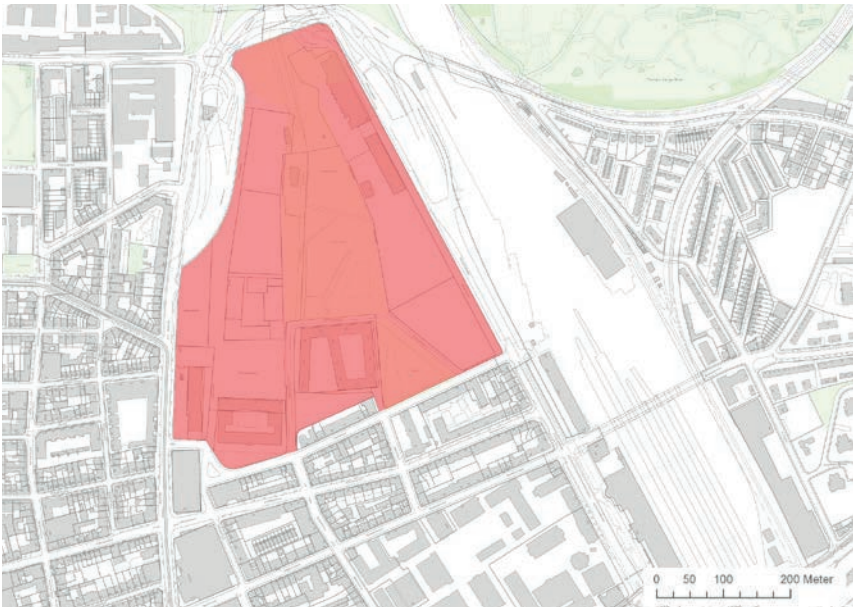
Taktverbesserung und neue Durchbindungen

- L2 Landschaftsraum Wiese – Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese
- L8 Landschaftsraum Wiese – Vom Gewässer zur Lebenswelt
- Ü19 Sanierung Osttangente
- Ü33 Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel
- Ö1 Tram Klybeck – Kleinhüningen
- Ö20 Busverbindung (F) – Bachgraben – St. Johann Bhf. (–Kleinbasel)
- Ö23 Tram 30
- M8 Basel: Freiburgerstrasse
- LV8 Basel: Sevogelbrücke
- LV12 Basel: Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen
- Ö2 Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse
- LV7 Basel: Velostationen Regionalschwerpunkt Innenstadt Basel
- Ö3 Tram Claragraben
- Ö21 Buserschliessung Erlenmatt/Schoren/Dreiländereck
- S8.1 Erlenmatt
- S8.2 Messe Basel
- S8.3 Areal-Roche
- S8.4 Areal Rosental
- S8.5 Areal Schoren



S8.1

Erlenmatt



Perimeter Erlenmatt

S8.1

B

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel soll im Kern möglichst viel qualitativ hochstehender Wohn- und Arbeitsraum zur Verfügung gestellt werden. Die Umnutzung des Areals Erlenmatt für verschiedene Nutzungen hilft diese Zielsetzung umzusetzen.

	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L2	Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	-
L8	Landschaftsraum Wiese - Vom Gewässer zur Lebenswelt	-
Ü19	Sanierung Osttangente	A
Ü33	Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel	B
Ö1	Tram Klybeck - Kleinhüningen	A
Ö21	Buserschliessung Erlenmatt/Schoren/Dreiländereck	Ae
Ö23	Tram 30	B
M8	Basel: Freiburgerstrasse	A
LV8	Basel: Sevogelbrücke	B
LV12	Basel: Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof - Grenzach-Wyhlen	C
S-Bahn:	Taktverbesserung, neue Durchbindungen und Haltestelle (Ü22)	-



Siedlung

AGGLO BASEL

Beschrieb

S8.1

Mit der Reorganisation der betrieblichen Abläufe der Deutschen Bahn AG wurde 1998 das Areal des DB-Güterbahnhofes frei für eine neue Nutzung. Seit 2007 realisierten private Investoren auf der Erlenmatt über 1000 Wohnungen für verschiedene Anspruchsgruppen, Büro- und Gewerbeflächen, Einkaufsmöglichkeiten und gastronomische Angebote. Der Kanton Basel-Stadt ist verantwortlich für die Quartierserschliessung, schafft grosszügige und attraktive

Grün- und Freiräume und realisiert ein Primarschulhaus mit Kindergarten und Dreifachturnhalle. Die Gesamtfläche weist über 19 ha aus, wovon über 9 ha einer Bauzone und knapp 6 ha der Grünzone zugewiesen sind. Strassen und Plätze beanspruchen etwas mehr als 4 ha. Der rechtsgültige Bebauungsplan limitiert die maximale BGF auf 217 000 m², davon sind mindestens 115 000 m² für Wohnnutzungen vorzusehen.

Nutzen

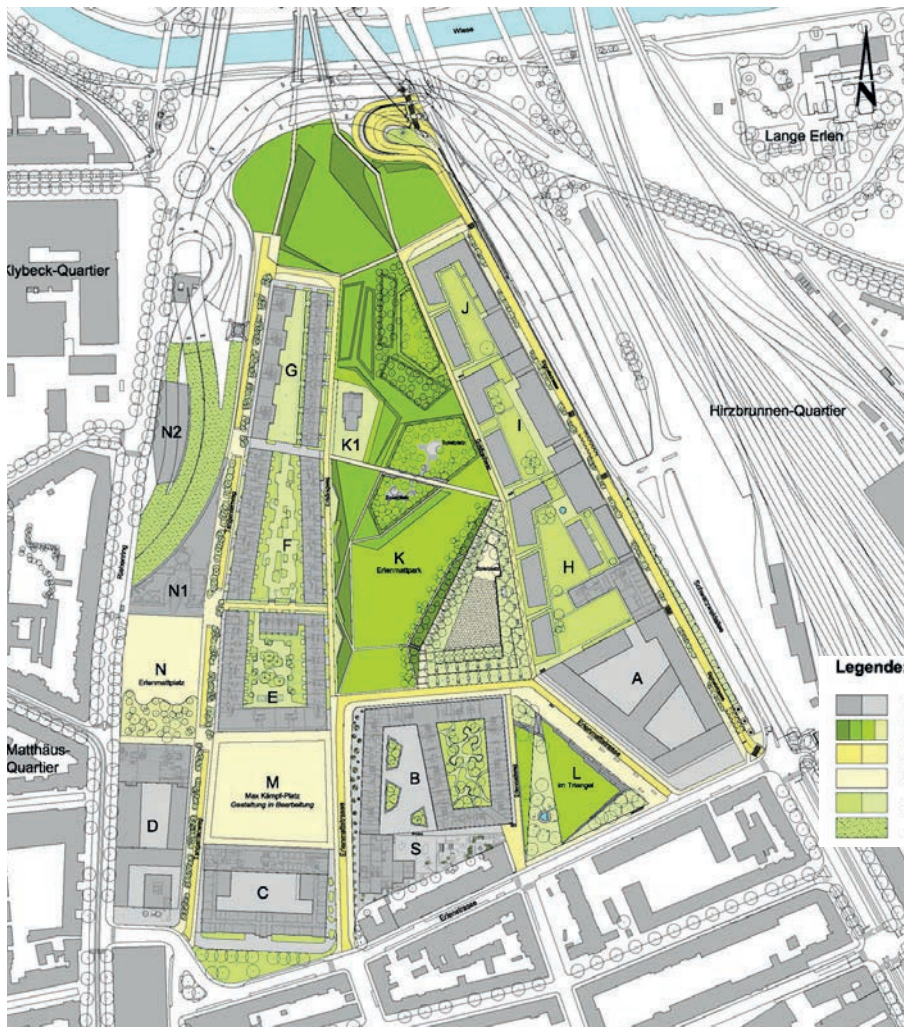
WK2: Mit der Entwicklung des zuvor brachliegenden Bahnareals wird die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert.

WK4: In verkehrsgünstiger Lage in der Nähe der Innenstadt wird vielfältiger Wohn- und Arbeitsraum angeboten. Die Attraktivität des Areals wird nicht nur durch den Nutzungsmix und die gute Erschliessung mit dem ÖV erreicht, sondern auch durch die hohe Wohnqualität dank des grosszügigen Freiraums. Damit wird hier sehr konkurrenzfähiger Wohn- und Arbeitsraum für die zusätzlichen Einwohner und Arbeitsplätze geschaffen.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgefächern: kein Verlust

Umgebungsplan
Erlenmatt



Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 600
Fläche in Hektar: 19

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	1300	1300
Anzahl Arbeitsplätze	200 (fallen mehrheitlich mit dem Bahnbetrieb weg)	600	600

S8.1

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Basel-Stadt

Beteiligte Stellen Schweiz:

Tiefbauamt | Stadtgärtnerei

Richtplaneintrag



erfolgt

Regionale Abstimmung



-

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2004	Umsetzung Bebauungs- und Zonenplan rechtskräftig seit 2004 (Revision: 2014)
2009	Erste Bebauung durch Private realisiert
2009 - 2018	Etappierte Realisierung von Strassen, Plätzen und Parkanlagen
2009 - 2025	Etappierte Realisierung der privaten Baufelder



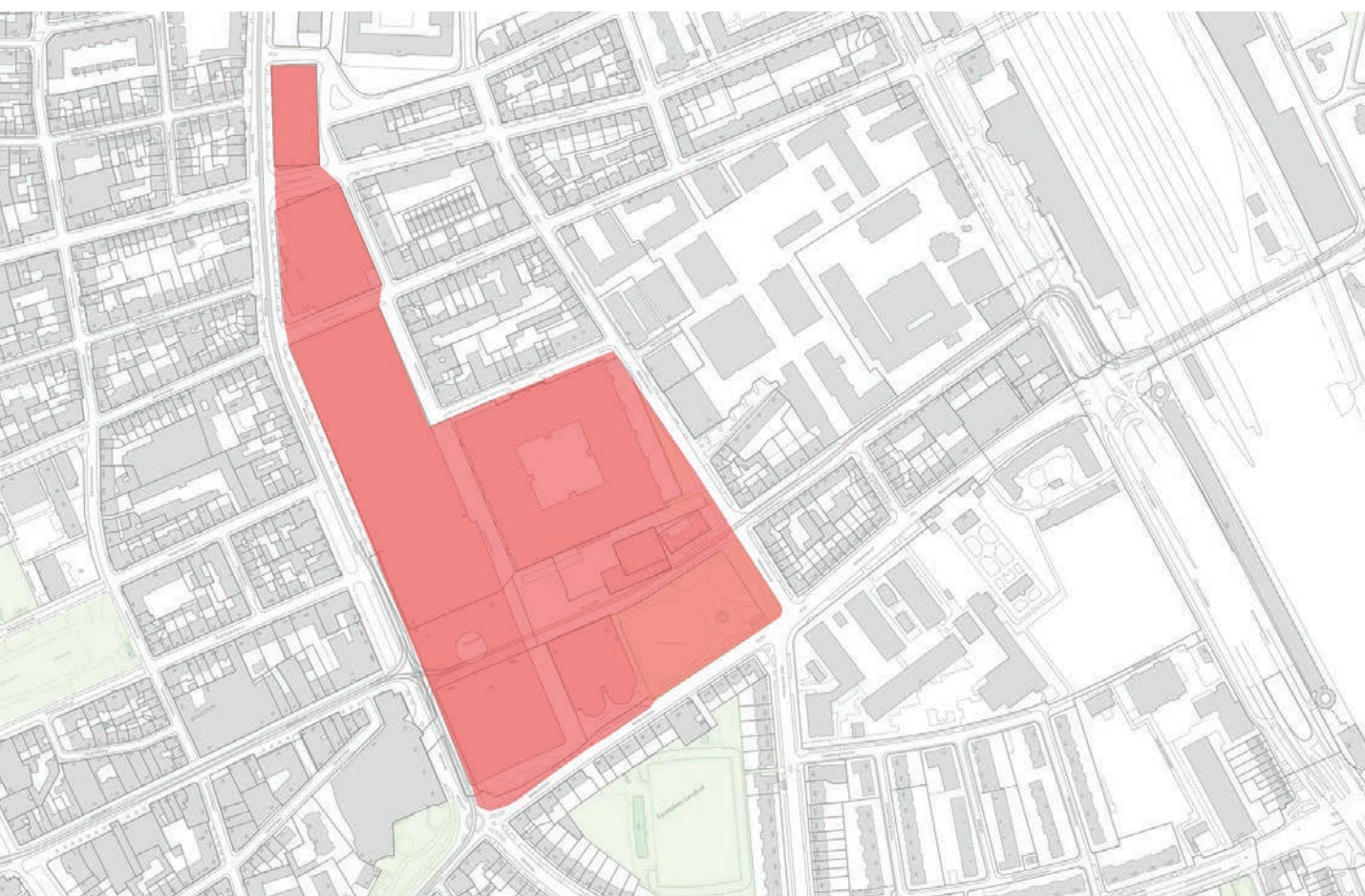
Luftfoto Erlenmatt

Siedlung

AGGLO BASEL

S8.2

Messe Basel



Perimeter Messe Basel

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel soll im Kern möglichst viel qualitativ hochstehender Wohn- und Arbeitsraum zur Verfügung gestellt werden. Die Umnutzung des Messeareals hilft diese Zielsetzung umzusetzen.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Ü19	Sanierung Osttangente	A
Ü33	Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel	B
Ö1	Tram Klybeck - Kleinhüningen	A
Ö2	Tram Grenzacherstrasse - Schwarzwaldstrasse	A
Ö23	Tram 30	B
LV7	Basel: Velostationen Regionalschwerpunkt Innenstadt Basel	B
LV8	Basel: Sevogelbrücke	B
LV12	Basel: Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen	C
S-Bahn:	Taktverbesserung, neue Durchbindungen und Haltestelle (Ü22)	-

S8.2

Beschrieb

Mit der Eröffnung der neuen Messehalle über dem Messeplatz im Jahr 2013 wurde ein wesentlicher Meilenstein für die Messe Basel fertiggestellt. 2014 führte die Messe Basel eine Testplanung über das Areal des heutigen oberirdischen Parkhauses durch, mit dem Ziel, die Anzahl der Parkplätze zu erhalten, jedoch unterirdisch neu anzuordnen. Oberirdisch bietet sich dann die Möglichkeit, an diesem Ort für das Quartier und die Stadt weitere attraktivere Nutzungen wie Hotel, Dienstleistungen und Wohnungen zu erstellen.



Nutzen

WK2: Es wird ein beachtliches Potenzial für Innenentwicklung bereitgestellt.

WK4: Die Lage der Messe Basel im Kern der Agglomeration hat viele Vorteile. Durch ihre verkehrlich sehr gute Lage in unmittelbarer Nähe des Badischen Bahnhofs reist ein Grossteil der Messebesucher, aber auch der dort Angestellten mit dem öffentlichen Verkehr an. Die weiteren Planungsschritte ergänzen das bisherige Angebot und ermöglichen es, die Messe besser in die bestehenden Quartiere zu integrieren. Sie kann somit auch eine gewisse Zentrumsfunktion für die Quartiere übernehmen. Die Attraktivität des gesamten Quartiers kann erhöht werden.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument
in kant. Richtplan



Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 200

Fläche in Hektar: 12

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	400	400
Anzahl Arbeitsplätze	500	500	1000

Siedlung

AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Basel-Stadt

Beteiligte Stellen Schweiz:

Messe Basel

Richtplaneintrag



erfolgt

Regionale Abstimmung



-

Gemeindebeschlüsse



-

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr

Schritt / Termin

2016

Messe Basel: Bebauungsplanänderung (Ersatz Parkhaus)

Ab 2019

Messe Basel: Realisierung Neubau (Ersatz Parkhaus)

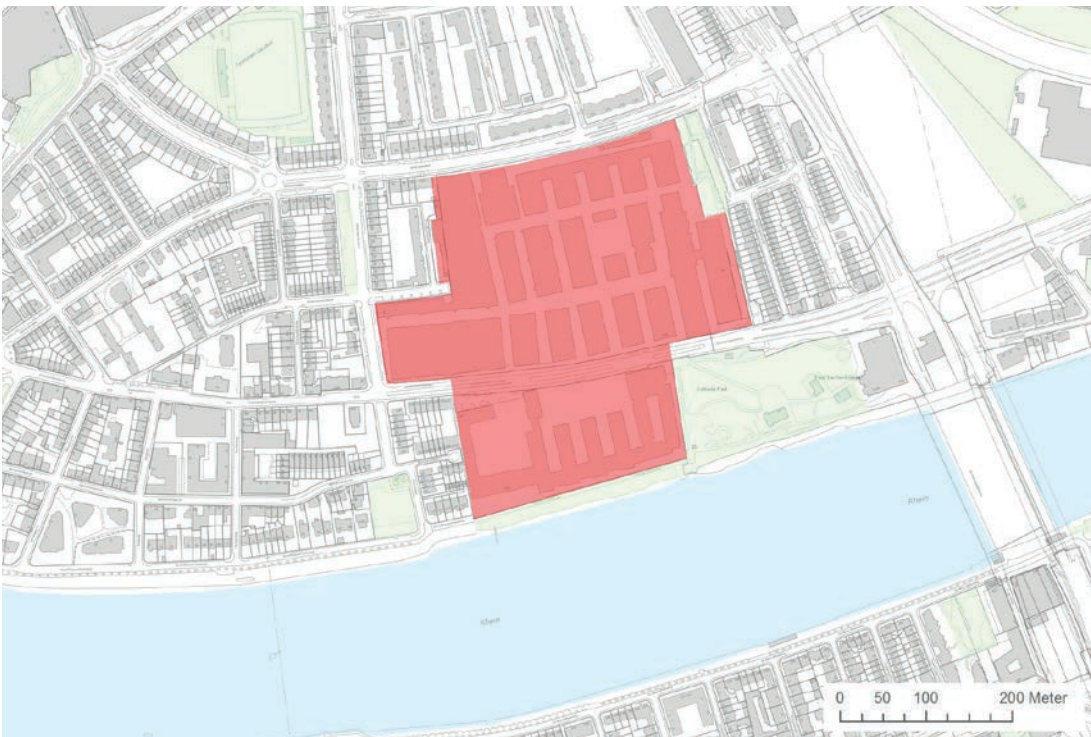


Luftbild Messegelände Basel

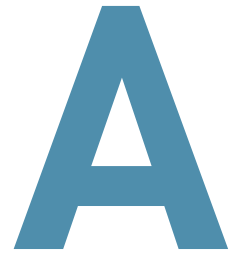
S8.3

S8.3

Areal Roche



Perimeter Roche



	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument
in kant. Richtplan

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel soll im Kern möglichst viel qualitativ hochstehender Wohn- und Arbeitsraum zur Verfügung gestellt werden. Die Weiterentwicklung des Roche Areals hilft diese Zielsetzung umzusetzen.



Siedlung

AGGLO BASEL

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Ü19	Sanierung Osttangente	A
Ü33	Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel	B
Ö1	Tram Klybeck - Kleinhüningen	A
Ö2	Tram Grenzacherstrasse - Schwarzwaldstrasse	A
Ö3	Tram Claragraben	A
Ö20	Busverbindung (F) - Bachgraben - St.Johann Bhf. (- Kleinbasel)	Ae
Ö22	Expressbus Bad.Bf - Roche - Schwarzwaldbrücke - Bahnhof SBB	Ae
LV8	Basel: Sevogelbrücke	B
LV12	Basel: Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen	C
S-Bahn:	Taktverbesserung, neue Durchbindungen und Haltestelle (Ü22, Ü10)	-

S8.3

Beschrieb

Die Firma Hoffmann-La Roche AG (kurz Roche) plant eine Weiterentwicklung des Nordareals zwischen der Grenzacherstrasse und der Wettsteinallee. Roche hat einen Entwicklungsplan erarbeitet, der die langfristige Entwicklung des Gesamtareals aufzeigt. In einer ersten Etappe wird der Verwaltungsbau an der Ecke Grenzacherstrasse / Peter Rot-Strasse durch ein Forschungszentrum mit vier Einzelgebäuden ersetzt

(18 m, 28 m, 72 m und 132 m Höhe). Parallel dazu entsteht gegenüber von Bau 1 ein weiteres Bürogebäude mit einer Höhe von 205 m. Der Entwicklungsplan dient als Grundlage für die nutzungsplanerischen Massnahmen, die zur Umsetzung der Ausbauvorhaben auf dem Nordareal notwendig sind.

Bis ca. 2023 ist mit einem Ausbau von rund 2000 Arbeitsplätzen zu rechnen.

Nutzen

WK1: Im Rahmen der Arealentwicklung sind Funktionsanpassungen im Strassenraum (Grenzacherstrasse) notwendig, wodurch das Verkehrssystem verbessert wird.

WK2: Durch die Arealentwicklung erfolgt eine Arbeitsplatzverdichtung in sehr zentrumsnaher Lage.

WK3: Die Arealentwicklung wird als Chance zur Aufwertung und Umgestaltung des Strassenraumes genutzt – mit positiver Wirkung auf die Verkehrssicherheit.

WK4: Die Sicherung der städtebaulichen Qualität erfolgt durch begleitende planerische Massnahmen. Die Attraktivität des Areals wird damit langfristig aufrecht erhalten.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 800

Fläche in Hektar: 12

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	0	0
Anzahl Arbeitsplätze	6000	2000	8000

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Basel-Stadt

S8.3

Beteiligte Stellen Schweiz:

Amt für Mobilität | Roche

Richtplaneintrag



erfolgt

Regionale Abstimmung



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2015	Regierungsratsbeschluss Bebauungsplan
2016	Grossratsbeschluss Bebauungsplan

Realisierung / Abstimmungsbedarf

Die Realisierung der mit dem Bebauungsplan ermöglichten Entwicklungsschritte erfolgt in Etappen. Der Schwerpunkt der Bauarbeiten erfolgt in den Jahren 2018 bis 2022/2023.

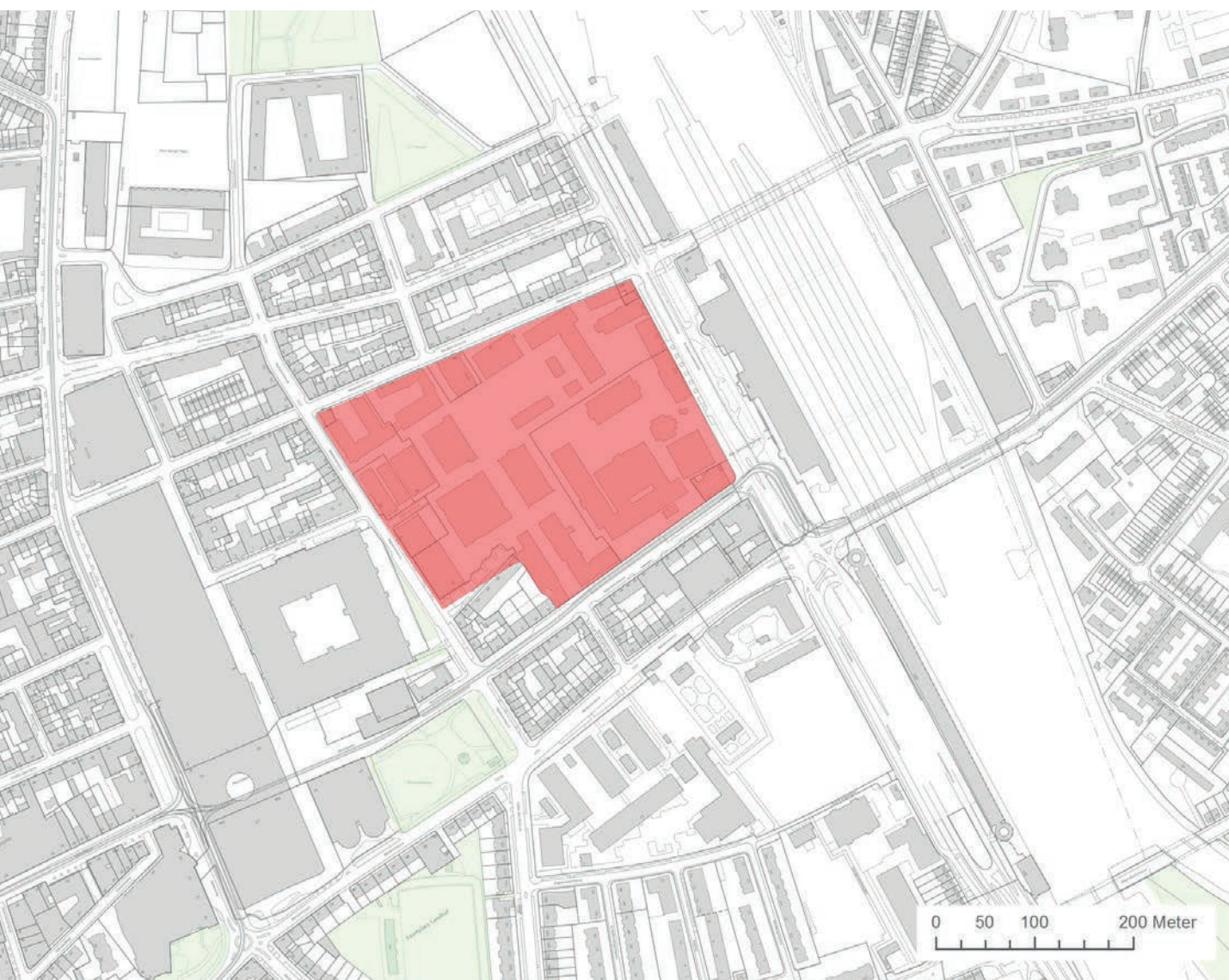


Visualisierung Neubauten
Roche Nordareal.
Quelle: Roche

S8.4

S8.4

Areal Rosental



Perimeter Areal Rosental

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Das Angebot an attraktivem Wohn- und Arbeitsraum ist gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel im Kern weiter auszubauen. Das Areal Rosental leistet einen wichtigen Beitrag dazu.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Ü19	Sanierung Osttangente	A
Ü33	Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel	B
Ö2	Tram Grenzacherstrasse - Schwarzwaldstrasse	A
Ö23	Tram 30	B
LV12	Basel: Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof - Grenzach-Wyhlen	C
S-Bahn:	Taktverbesserung, neue Durchbindungen und Haltestelle (Ü22)	-

S8.4

Beschrieb

Das Areal Rosental unterteilt sich in einen Bereich, der zum Unternehmen Syngenta gehört sowie einen Bereich, der 2016 durch den Kanton erworben wurde. Insgesamt soll das Areal langfristig baulich weiter verdichtet werden. An den Rändern des Areals orientieren sich die Gebäudedimensionen an der städtischen Umgebung.

Im Innenbereich und gegenüber der Messe sind drei bis vier Hochhäuser mit bis zu 80 Metern Gebäudehöhe denkbar. Primäre Nutzungen bleiben Büros, Forschung und Labors. Die Stadt strebt im Gegenzug eine Öffnung des bisher öffentlich nicht zugänglichen historischen Strassenkreuzes an.



Nutzen

WK1: Das Langsamverkehrsnetz wird in diesem Bereich sinnvoll ergänzt.

WK2: Das Projekt ermöglicht attraktive Arbeitsplätze in unmittelbarer Nähe des Badischen Bahnhofs und zugleich in Nähe des Stadtzentrums.

WK4: Durch die geplante Öffnung des Areals kann eine bessere Durchwegung erreicht werden. Dies trägt zu einer Steigerung der Wohnqualität der umliegenden Quartiere bei.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument

in kant. Richtplan



Siedlung

AGGLO BASEL

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 100

Fläche in Hektar: 8

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	–	–	–
Anzahl Arbeitsplätze	3000	2600	5600

S8.4

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Basel-Stadt

Beteiligte Stellen Schweiz:

Syngenta | Private

Richtplaneintrag



erfolgt

Regionale Abstimmung



–

Gemeindebeschlüsse



Voraussichtlich BP
erforderlich

Stand der Arbeiten

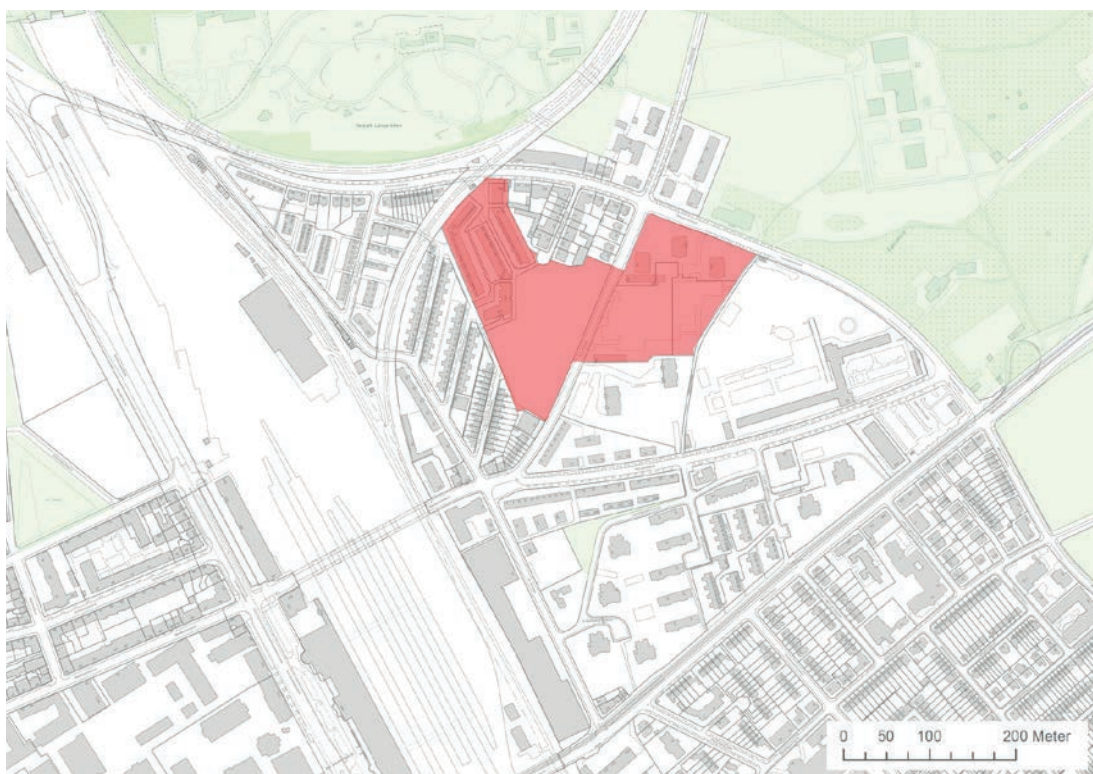
Abstimmungsbedarf mit Syngenta und diversen eingemieteten Firmen.

- › Neubau mit Zahnmedizin, Realisierung 2017
- › Projekt «Rose» der Syngenta, Realisierung im 2016
- › Arealentwicklung des übrigen Gebietes wird momentan durch den Kanton Basel-Stadt neu aufgegleist.

S8.5

S8.5

Areal Schoren



Planungsperimeter Schoren

A

	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument



Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Das Angebot an attraktivem Wohn- und Arbeitsraum ist gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel im Kern weiter auszubauen. Das Areal Schoren leistet einen wichtigen Beitrag dazu.

Siedlung

AGGLO BASEL

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L2	Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	-
L8	Landschaftsraum Wiese - Vom Gewässer zur Lebenswelt	-
Ö21	Buserschliessung Erlenmatt/Schoren/Dreiländereck	Ae
Ü19	Sanierung Osttangente	A
Ü33	Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel	B
S-Bahn:	Taktverbesserung, neue Durchbindungen und Haltestelle (Ü22)	-

S8.5

Beschrieb

Das ehemalige Industrieareal der Firma Novartis wurde – teilweise schon länger brachliegend – an verschiedene Interessenten verkauft, um es dem Wohnungsbau zuzuführen. Damit konnte ein Fremdkörper im Quartier zu einer neuen Mitte des Quartier- teils Hirzbrunnen Nord umgenutzt und entwi-

ckelt werden. Teilbereich A, die Schorenstadt, wurde bereits bezogen. Teilbereich C mit zwei neuen Wohnhochhäusern befindet sich im Bau.

Auf Teilbereich B entstehen zur Zeit eine neue Primarschule sowie im Anschluss rund 90 genossenschaftliche Wohnungen.

Nutzen

WK2: Das Projekt trägt zum Ziel einer Verdichtung nach innen bei.

WK4: In mehreren Etappen konnte ein zeitweise brachliegendes Stadtgebiet zu einem lebendigen Stadtteil transformiert werden. Es kann hiermit im Kern der Agglomeration an verkehrsgünstiger Lage vielfältiger Wohnraum geschaffen werden. Die Ressource Boden ist nachhaltig in Wert gesetzt.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 500

Fläche in Hektar: 3,8

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	320	320
Anzahl Arbeitsplätze	0	0	0

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Basel-Stadt

Beteiligte Stellen Schweiz:

Private Grundeigentümer

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



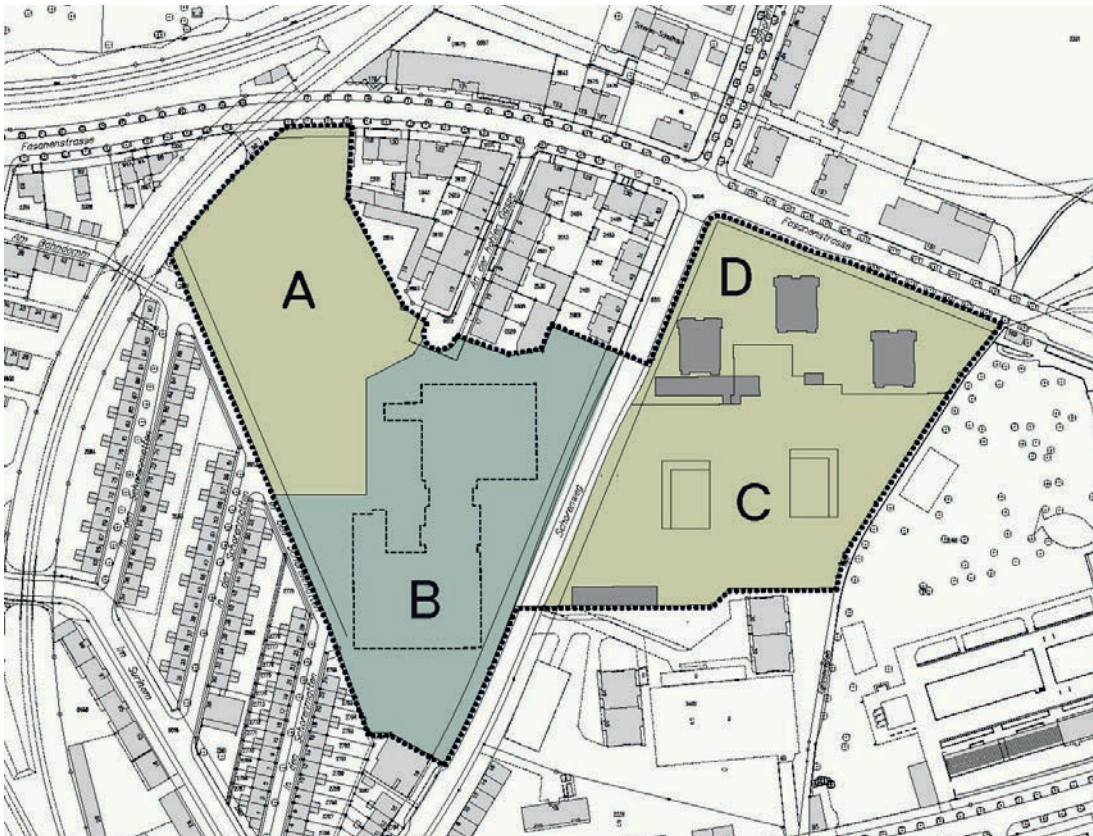
erfolgt

S8.5

Stand der Arbeiten

Realisierung / Abstimmungsbedarf

- › Teilbereich A realisiert.
- › Teilbereich C im Bau bzw. realisiert bis 2016
- › Teilbereich B im Bau bzw. realisiert bis 2018



S9

Schwerpunktgebiet Bachgraben-Allschwil

Der Siedlungsschwerpunkt Arbeitsplatzgebiet Bachgraben in Allschwil hat sich in den letzten Jahren mit der Ansiedlung vieler Unternehmen, vor allem aus dem Bereich der Biologie-, Pharma- und Chemie-Branche, sehr dynamisch entwickelt. Direkt an der Grenze zu Basel und Frankreich ist das Areal auch in Zukunft für die Ansiedlung weiterer Firmen aus dem Life-Science-Bereich reserviert. Konkret sollen der Innovationspark Nord-West-Schweiz und das Tropeninstitut hier ihre neuen Standorte finden. Mit diesen Institutionen wird die überregionale Bedeutung des Gebietes noch unterstrichen werden. Insgesamt besteht Potenzial für mehr als 4000 weitere Arbeitsplätze. Das Arbeitsplatzgebiet Bachgraben steht somit im Fokus der wirtschaftlichen Entwicklung der Gemeinde und ist als Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung im kantonalen Richtplan vermerkt.

Parallel zu den dortigen Entwicklungen hat in Allschwil auch eine rege Wohnbauentwicklung stattgefunden. Allein auf dem Ziegelei-Areal im Bereich der ehemaligen Lehm-Abbaugelände sind über 500 Wohneinheiten entstanden. Stadtnahe Arbeitsplatz- und Wohnbauentwicklungen eingebettet in einzigartige Naturräume, zeichnen Allschwil als Wohn- und Arbeitsort mit kurzen Wegen aus.

Mit der wachsenden Anzahl Beschäftigter und Einwohner steigt jedoch auch die Verkehrsbelastung. Für den Erfolg des Siedlungsschwerpunkts Bachgraben ist die Realisierung des Zubringer Bachgrabens (M13) und des Tunnels Allschwils (M20) parallel zur Umsetzung des ÖV-Korridors Bachgraben (Ö25) unabdingbar. Ebenso wichtig sind die Langsamverkehrsverbindungen innerhalb der Gemeinde und hin zum zukünftigen Parc des Carrières (LV5, LV 55 und LV 64) in den französischen Nachbargemeinden, um Arbeitsplatz- und Wohnflächenentwicklungen optimal miteinander zu verknüpfen und eine hohe Siedlungsqualität zu gewährleisten.

Im Umfeld des Schwerpunktgebiets S9 liegen folgende weitere Massnahmen, welche die regionale und überregionale Erreichbarkeit des Schwerpunktgebietes verbessern: Stauraumbewirtschaftung A35 (F/CH), S-Bahn Angebotsverbesserung u.a. Ü29 S-Bahn-Haltestelle Basel Morgartenring.

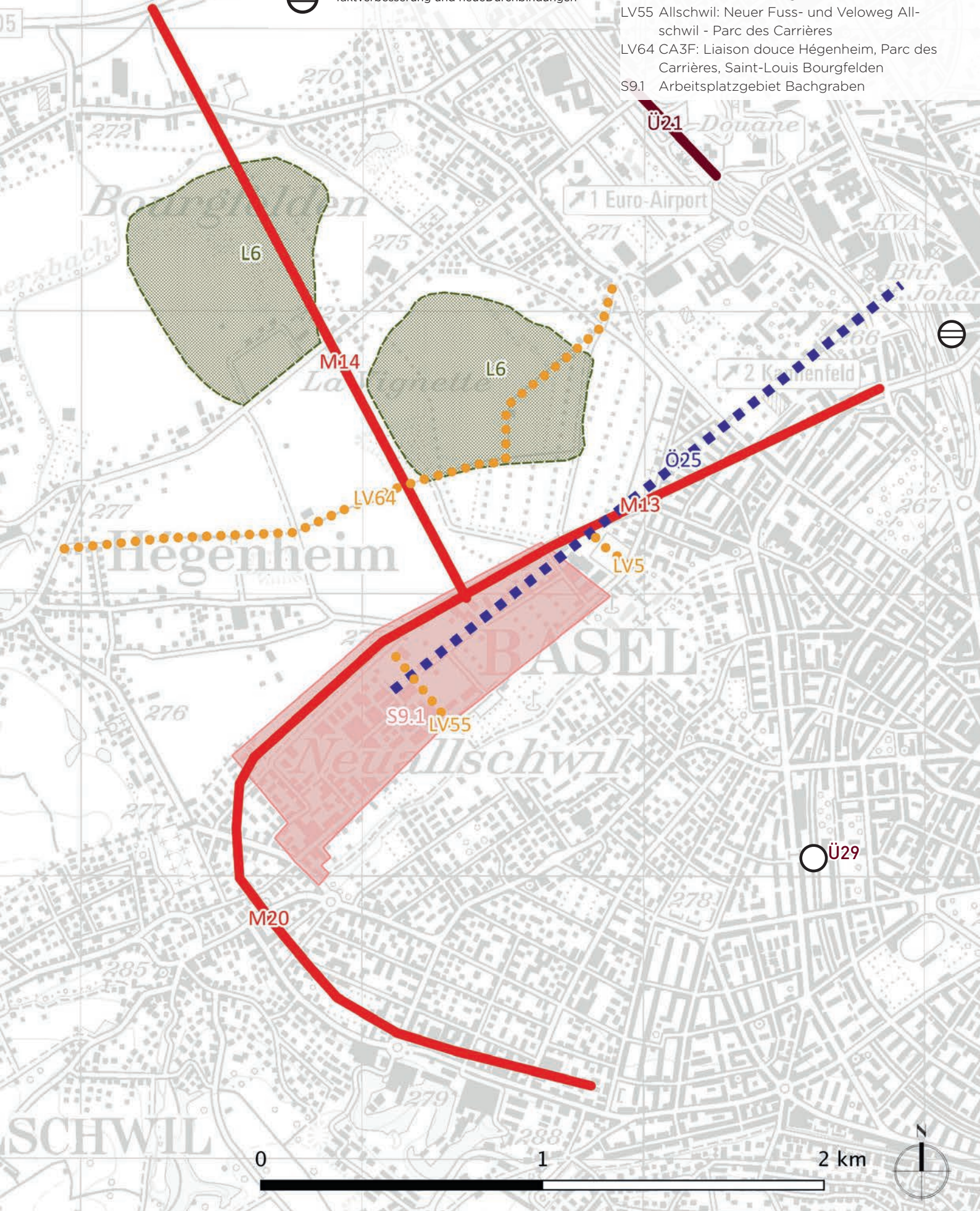


Neue Haltestelle

Neue Durchbindungen

Taktverbesserung und neue Durchbindungen

- L6 Kiesgruben 2.0
- Ü21 Stauraumbewirtschaftung A35 (FR/CH)
- Ö25 ÖV-Korridor Bachgraben
- M13 Zubringer Bachgraben - Nordtangente
- M14 Contournement Est Hésingue-Hégenheim
- M20 Tunnel Allschwil
- LV5 Basel: Fuss- und Veloerschliessung an Parc des Carrières (Bachgraben - Rue de Bâle)
- LV55 Allschwil: Neuer Fuss- und Veloweg Allschwil - Parc des Carrières
- LV64 CA3F: Liaison douce Hégenheim, Parc des Carrières, Saint-Louis Bourgfelden
- S9.1 Arbeitsplatzgebiet Bachgraben



S9.1

S9.1

Arbeitsplatzgebiet Bachgraben



Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Das Arbeitsplatzgebiet Bachgraben liegt im inneren Korridor und bietet ein grosses Entwicklungspotenzial.

A

	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument
in kant. Richtplan

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L6	Kiesgruben 2.0	-
Ü21	Stauraumbewirtschaftung A35 (FR/CH)	A
Ö25	ÖV-Korridor Bachgraben	B
M13	Zubringer Bachgraben - Nordtangente	B
M14	Contournement Est Hésingue-Hégenheim	B
M20	Tunnel Allschwil	C
LV5	Basel: Fuss- und Veloerschliessung an Parc des Carrières (Bachgraben - Rue de Bâle)	Ae
LV55	Allschwil: Neuer Fuss- und Veloweg Allschwil - Parc des Carrières	A
LV64	CA3F: Liaison douce Hégenheim, Parc des Carrières, Saint-Louis Bourgfelden	B
S-Bahn:	Taktverbesserung, neue Durchbindungen und Haltestelle (Ü29)	-



Siedlung

AGGLO BASEL

Beschrieb

Das im kantonalen Richtplan als Arbeitsplatzgebiet von kantonalen Bedeutung bezeichnete, an der nordwestlichen Gemeindegrenze gelegene Gebiet Bachgraben ist gemäss geltender Nutzungsplanung für arbeitsplatz- und wertschöpfungsintensive Gewerbenutzungen vorgesehen. Auf dem überwiegenden Teil des Areals sind reine güterverkehrsintensive Betriebe sowie publikumsintensive Einrichtungen mit regionalem Einzugsgebiet ausgeschlossen.

Nutzen

S9.1

WK1: Entsprechend der sich verstärkenden Nutzung des Areales wird eine höherwertige Erschliessung gegenüber der aktuellen ÖV-Erschliessung (Buslinien 38, 48, 64) sowie die strassenseitige Neugestaltung angestrebt (Bachgraben).

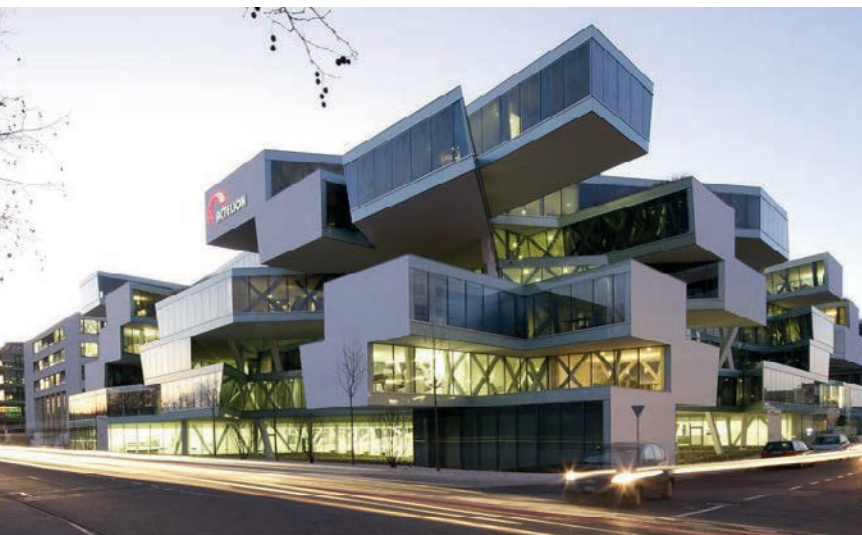
WK2: Es handelt sich um eine Fläche mit grossem Potenzial. Heute sind bereits Firmen aus dem Life-Science-Bereich ansässig. Diese Entwicklung soll weiter gefördert und zusätzliche Arbeitsplätze für die Agglomeration Basel geschaffen werden.

WK3: Im Zuge der Strassenneugestaltung wird dem Thema Verkehrssicherheit Beachtung geschenkt. Eine Verbesserung wird erzielt werden können.

WK4: Das Bachgraben-Areal leistet einen wichtigen Beitrag bei der Steuerung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und entspricht der Logik der richtigen Nutzung am richtigen Ort. Durch die geplanten Verkehrsmassnahmen können die negativen Auswirkungen der durch die stärkere Nutzung resultierende höhere Mobilitätsnachfrage reduziert werden.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust



Hauptsitz der Firma Actelion am Hegenheimermattweg



Visualisierung öffentlicher Raum Areal Basel Link

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 5000

Fläche in Hektar: 39,2

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	50	0	50
Anzahl Arbeitsplätze	4500	4000 – 6000	8500 – 10 500

S9.1

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeindeverwaltung Allschwil

Beteiligte Stellen Schweiz:

Wirtschaftsförderung Basel-Landschaft

Richtplaneintrag



erfolgt als Festsetzung

Regionale Abstimmung



geplant

Gemeindebeschlüsse



–

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2015	Für das Areal Basel Link liegt ein Masterplan vor
2015–2020	Das Areal Basel Link wird überbaut
2015–2020	Die Hälfte des Areals Areal A47 ist bereits bebaut. Die zweite Hälfte wird bis 2020 bebaut werden.

Realisierung / Abstimmungsbedarf

Das Areal Base Link ist in 16 Grossparzellen abparzelliert worden. Gemäss aktueller Planung sollen dort das schweizerische Tropeninstitut sowie das schweizerische Innovationszentrum als erster Teil realisiert werden.

Die ersten Baugesuche werden voraussichtlich im Jahr 2016–2017 eingereicht.

Weitere Interessenten mit unterschiedlichsten Nutzungsabsichten stehen in Verhandlung mit den Grundeigentümern und Projektentwicklern.

S10

Schwerpunktgebiet Widen/Birsmatt

Das Schwerpunktgebiet Widen/Birsmatt ist ein zusammenhängendes Gewerbe- und Industriegebiet entlang der Bahnlinie Basel – Delémont auf Aescher und Dornacher Gemeindegebiet. Es befindet sich, speziell auf Dornacher Gebiet, durch die Aufgabe der industriellen Nutzung (Swissmetal) in einer Umstrukturierungsphase und weist teilweise Leerstände auf.

Das Potenzial zur Transformation ist erheblich und ist als überkommunales und überkantonales Koordinationsgebiet im Raumkonzept Birsstadt identifiziert.

Mit einer gezielten Entwicklung des Gebietes besteht die Möglichkeit, hochwertiges Wohnen und Arbeiten anzusiedeln und die heute geringe Einbindung des Areals ins Siedlungsgebiet aufgrund der Barriere der Bahnlinie zu verbessern und den Naherholungsraum der Birs zu erschliessen.

Beim Bahnhof Aesch wurde mittels Quartierplan eine erste Umnutzung angegangen. Dies ist in seinem Ansatz nordwärts, Richtung Widenareal, weiter zu entwickeln.

Die MIV-Erschliessung erfolgt heute über zwei Sackgassen aus Norden und Süden ohne Durchbindung und direkten Anschluss an das überörtliche Strassennetz.

Der Direktanschluss des Gebietes an die A18 im Raum des geplanten Vollanschlusses

Aesch ist geplant (M1). Mit dem bisher erarbeiteten Vorprojekt des Zubringers Dornach/Aesch an die A18 (M2) bestehen Konflikte mit dem Konzept des Landschaftspark Birs und der geplanten Wohnnutzung im ehemaligen Industriegebiet Widen. Die Linienführung des Vorprojektes des Zubringers wird daher im Rahmen der weiteren Planung geprüft.

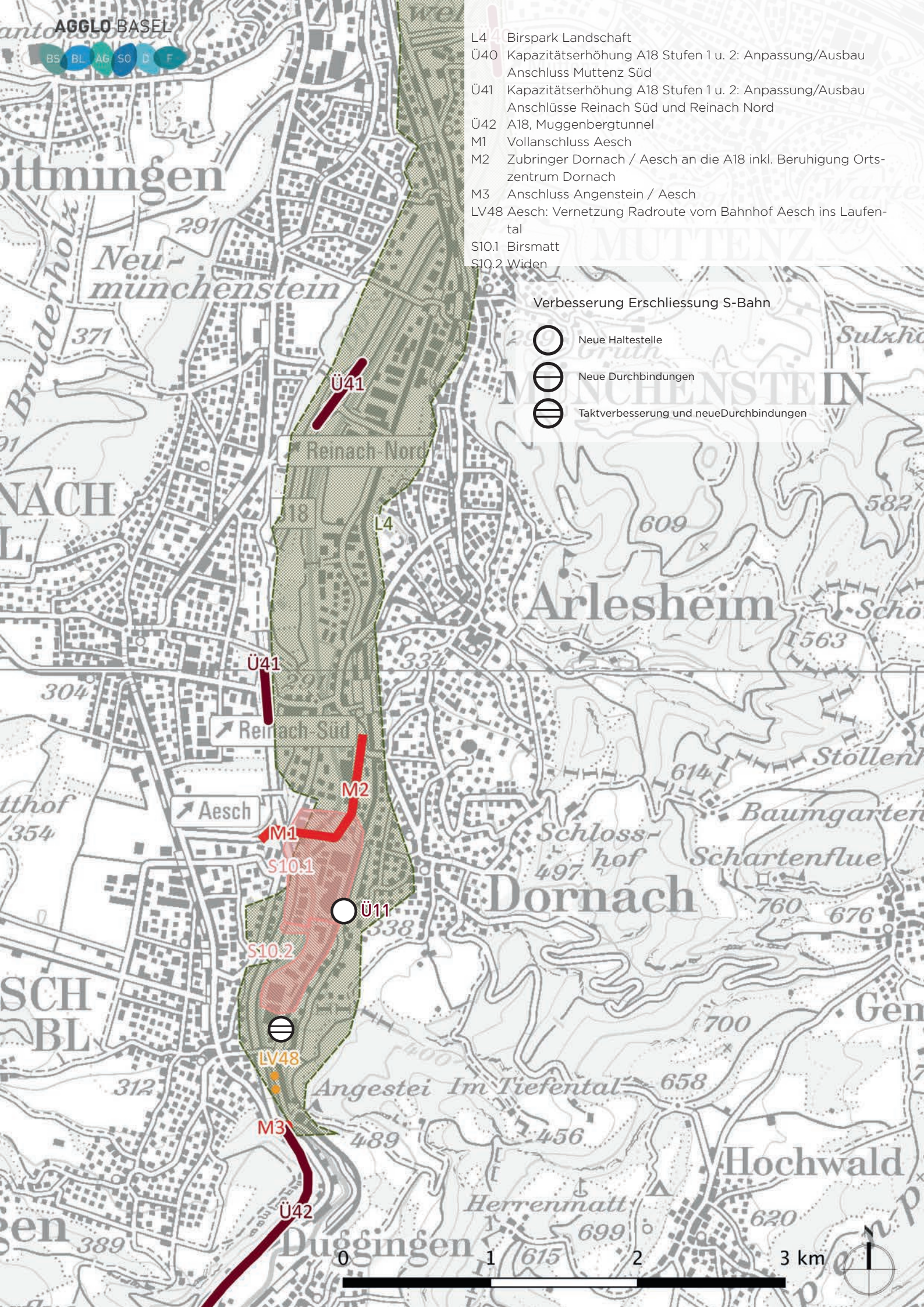
Die ÖV-Erschliessung ist noch nicht ideal. Mit der geplanten zusätzlichen Haltestelle «Apfelsee» (Ü11) kann allerdings eine gute ÖV-Anbindung erreicht werden.

In Bezug auf die überregionale und regionale Erreichbarkeit des Schwerpunktgebietes Widen / Birsmatt ist die Erhöhung der Kapazität auf der «Stadtautobahn» durch die Massnahmen Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u.2: Anpassung/ Ausbau/Anschluss Muttenz Süd sowie Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord (Ü40, Ü41) wichtig. Die Verkehrsverbindung ins Laufental wird mittelfristig durch die Massnahmen Anschluss Angenstein/Aesch (M3) und langfristig durch die A18, Muggenbergtunnel (Ü42) verbessert.

- L4 Birspark Landschaft
- Ü40 Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttens Süd
- Ü41 Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord
- Ü42 A18, Muggenbergstunnel
- M1 Vollanschluss Aesch
- M2 Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach
- M3 Anschluss Angenstein / Aesch
- LV48 Aesch: Vernetzung Radroute vom Bahnhof Aesch ins Laufental
- S10.1 Birmatt
- S10.2 Widen

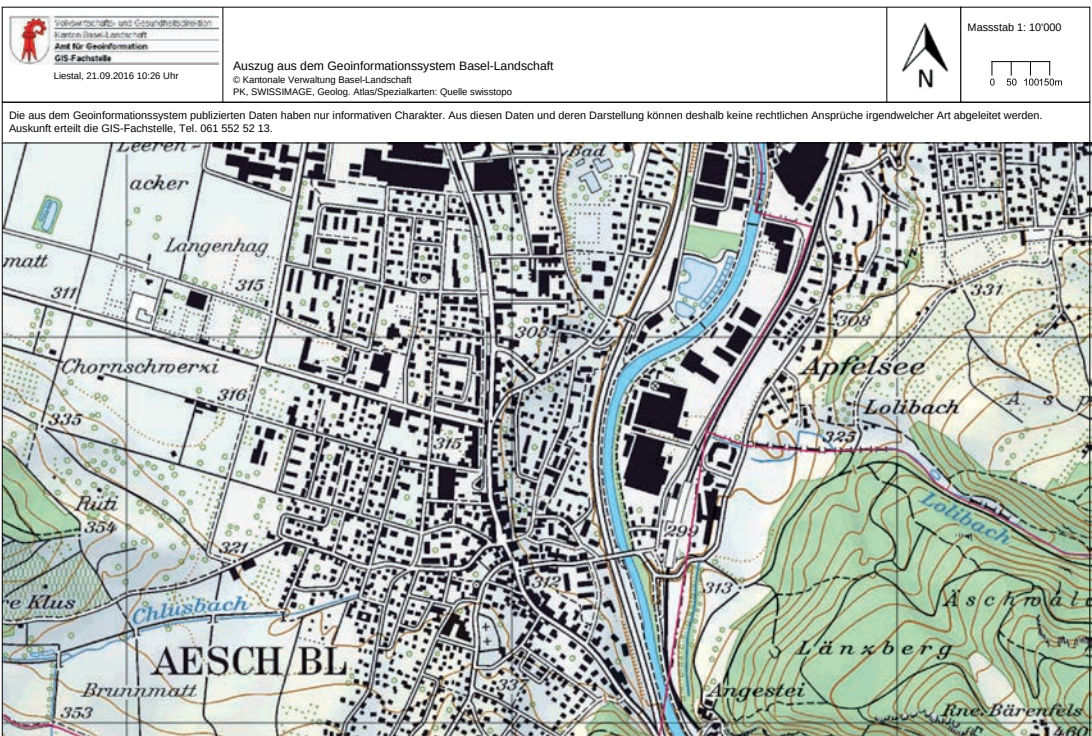
Verbesserung Erschliessung S-Bahn

-  Neue Haltestelle
-  Neue Durchbindungen
-  Taktverbesserung und neue Durchbindungen



S10.1

Birmstätt



Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Das Areal Birmstätt liegt im inneren Korridor und bietet ein grosses Entwicklungspotenzial.

A

	Historie	ARE Code
1.6	-	-
2.6	-	-

Planungsinstrument
in kant. Richtplan (Entwurf)



Siedlung

AGGLO BASEL

Bezug zu anderen Massnahmen

S10.1

Nummer	Name	Prio
L4	Birspark Landschaft	-
Ü40	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttenz Süd	C
Ü41	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord	C
Ü42	A18, Muggenbergstunnel	C
M1	Vollanschluss Aesch	A
M2	Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inklusive Beruhigung Ortszentrum Dornach	A
M3	Anschluss Angenstein / Aesch	A
LV48	Aesch: Vernetzung Radroute vom Bahnhof Aesch ins Laufental	A
S-Bahn:	Neue Haltestelle (Ü11)	-

Beschrieb

Das Gebiet Birmatt liegt zwischen der Bahnhaltestelle Aesch und der geplanten zusätzlichen S-Bahn-Haltestelle «Apfelsee». Im Teil westlich der Bahnlinie handelt es sich aktuell um ein Arbeitsplatzgebiet. Wie im Kommunalen Richtplan der Gemeinde Aesch festgehalten, liegt der Fokus im Gebiet der Birmatt auf einer Mischnutzung. Bereits in der Realisierungsphase ist ein Quartierplan unmittelbar vis-à-vis des Bahnhofes Aesch. Im Quartierplan ist Wohnen gegen die Birs sowie Geschäftsnutzung und Wohnen gegen den Bahnhof vorgese-

hen. Die Entwicklung soll dahingehend im Rahmen der aktuell gestarteten Zonenplanrevision fortgesetzt werden.

Die bestehenden und auch zukünftig aktiv genutzten Gewerbebauten sind in der Planung mit einzubeziehen. Mögliche Immissionskonflikte mit der Mischnutzung sind in der Planung aktiv zu bearbeiten. Die Konzentration von Wohnen und Gewerbe-/Geschäftsnutzung in unmittelbarer Nähe zur S-Bahn-Haltestelle Aesch folgt den Prinzipien der Siedlungsentwicklung nach innen.

Nutzen

WK1: Das verkehrliche Gesamtsystem wird durch die Ansiedlung der richtigen Nutzung am richtigen Ort gestärkt. Die geplanten Ergänzungen des Strassennetzes (M13 Vollanschluss Aesch und M25 Zubringer Dornach/Aesch Industriestrasse an die A18 inklusive Beruhigung Ortszentrum Dornach) sind wesentliche Motoren für die konzertierte Entwicklung des Koordinationsgebietes Widen/Birmatt.

WK2: Die gezielte Siedlungsentwicklung nach innen an zentraler Lage im inneren Korridor der Agglomeration Basel kann hier verfolgt werden. Der Nutzungsmix erlaubt die Ansiedlung von Wohnen und Gewerbe-/Geschäftsnutzung in unmittelbarer Nähe zum Erholungsraum der Birs und wertet sowohl den Wohn- als auch den Arbeitsstandort auf.

WK3: Eine dichtere Nutzung des Gebietes bietet die Möglichkeit für Strassenaufwertungsmassnahmen und das Schliessen von LV-Lücken mit positivem Effekt auf die Verkehrssicherheit.

WK4: Die hervorragende Ausnutzung des ehemaligen Industrieareals wirkt der Zersiedlung entgegen und sorgt für einen effizienten und schonenden Umgang mit der Ressource Boden. Eine mit der Erschliessungssituation abgestimmte Nutzung reduziert ausserdem die negativen Auswirkungen des Verkehrs, indem das durch wirtschaftliche Aktivitäten induzierte Verkehrsaufkommen schnell auf das übergeordnete Netz geleitet werden kann.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

S10.1

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: neue Haltestelle «Apfelsee» geplant

Fläche in Hektar: 11

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	30	370	400
Anzahl Arbeitsplätze	550	200	750

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Aesch

Beteiligte Stellen Schweiz:

keine

Richtplaneintrag



wird geklärt im Rahmen der Anpassung
des kant. Richtplanes

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



-

Regionale Abstimmung im Rahmen Raumkonzept Birsstadt

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2016 – 2018	Revision Zonenplan und Zonenreglement Siedlung der Gemeinde Aesch

Realisierung / Abstimmungsbedarf

Die ÖV-Erschliessung ist ungenügend.

S10.2

S10.2

Widen



Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Das Areal Widen liegt im inneren Korridor und bietet ein grosses Entwicklungspotenzial.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L4	Birspark Landschaft	-
Ü40	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttenz Süd	C
Ü41	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord	C
Ü42	A18, Muggenbergstunnel	C
M1	Vollanschluss Aesch	A
M2	Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inklusive Beruhigung Ortszentrum Dornach	A
M3	Anschluss Angenstein / Aesch	A
LV48	Aesch: Vernetzung Radroute vom Bahnhof Aesch ins Laufental	A
S-Bahn:	Taktverbesserung, neue Durchbindungen und Haltestelle (Ü11)	-

S10.2

Beschrieb

Das Gebiet «Widen» der Gemeinde Dornach liegt nördlich des Areals «Birmatt» (Aesch) und bildet zusammen mit ihm das Koordinationsgebiet «Widen/Birmatt» gemäss Raumkonzept Birsstadt. Es erstreckt sich über das ehemalige Industriegebiet der «Swissmetall» und das Gewerbegebiet bis hin zum Rand des Kerngebietes von Dornachbrugg. Durch den geordneten Rückzug der Industriefirma Baoshida (ehemals Swissmetall) bis ins Jahr 2018 wurde über das Areal der Swissmetall hinaus für das ganze Gebiet «Widen» eine Gesamtplanung ausgelöst. Im Jahr 2014 beschloss die Gemeindeversammlung der Gemeinde Dornach das Teilleitbild «Widen», das die vorgängig erarbeiteten raumplanerischen Entwicklungsvorstellungen des Masterplanes «Widen» behördenverbindlich regelt. Nutzung, Nutzungsmix, Erschliessung, Städtebau und Freiraumkonzept sind für das Gebiet planerisch erörtert und auf die Gesamtentwicklung der Birsstadt abgestimmt. Die Konkretisierung der Planung ist zurzeit in Gang. Der Schwerpunkt der Entwicklung wird auf hochwertiges Wohnen und Arbeiten gelegt. Die unmittelbare Nähe zum landschaftlich prägenden Raum der Birs bietet hohe Naherholungsqualitäten für die zukünftigen

Bewohner und Arbeitenden. Durch die lineare Langsamverkehrsverbindung entlang der Birs besteht eine attraktive Anbindung an die Kernstadt einerseits und die Erholungsgebiete im Laufental andererseits.

Mit der geplanten Anbindung des Gebietes an das Hochleistungsstrassennetz der A18 besteht eine hohe Erschliessungsgüte. Dabei sind jedoch die negativen Auswirkungen und Konflikte der geplanten Linienführung auf die Wohnnutzung und den Naturraum der Birs zu überprüfen.

Die im STEP 2030 eingegebene zusätzliche S-Bahn-Haltestelle «Apfelsee» ist für die beabsichtigte Nutzungstransformation hin zur Wohn-Mischnutzung unabdingbar. Die Ausrichtung auf verkehrsarme Nutzungen ist im Teilleitbild festgeschrieben und wird durch die gute S-Bahn-Lage erst möglich. Die Realisierung der Entwicklungsgebiete ist auf koordinierte Verfahren zwischen den verschiedenen Akteuren (SBB, Kantone, Gemeinde, Investoren) angewiesen.



	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument
in kant. Richtplan



Siedlung

AGGLO BASEL

Nutzen

S10.2

WK1: Das verkehrliche Gesamtsystem wird durch die Ansiedlung der richtigen Nutzung am richtigen Ort gestärkt. Die geplanten Ergänzungen des Strassennetzes (Vollanschluss Aesch und Zubringer Dornach/Aesch an die A18) sind wesentliche Motoren für die konzertierte Entwicklung des Koordinationsgebietes Widen/Birmatt.

WK2: Die gezielte Siedlungsentwicklung nach innen an zentraler Lage und bester ÖV-Anbindung im inneren Korridor der Agglomeration Basel kann hier verfolgt werden. Der Nutzungsmix erlaubt die Ansiedlung von Wohnen und Gewerbe in unmittelbarer Nähe zum Erholungsraum der Birs und wertet sowohl den Wohn- als auch den Arbeitsstandort auf.

WK3: Eine dichtere Nutzung des Gebietes bietet die Möglichkeit für Strassenaufwertungsmassnahmen oder für flankierende Massnahmen zur Beruhigung der Dorfkerne (M25 Zubringer Dornach/Aesch an die A18 inklusive Beruhigung Ortszentrum Dornach) und das Schliessen von LV-Lücken mit positivem Effekt auf die Verkehrssicherheit.

WK4: Die bessere Ausnutzung des ehemaligen Industrieareals wirkt der Zersiedlung entgegen und sorgt für einen effizienten und schonenden Umgang mit der Ressource Boden. Eine mit der Erschliessungssituation abgestimmte Nutzung reduziert ausserdem die negativen Auswirkungen des Verkehrs, indem das durch wirtschaftliche Aktivitäten induzierte Verkehrsaufkommen schnell auf das übergeordnete Netz geleitet werden kann.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: neue Haltestelle (Öpfelsee) geplant

Fläche in Hektar: 27

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	-	4390	4390
Anzahl Arbeitsplätze	1620	2030	3650

Bemerkung:

Für 13 Hektar besteht ein Masterplan mit relativ genauer Abschätzung der Anzahl möglicher Einwohner und Arbeitsplätze. Für die Abschätzung des Potenzials der übrigen 14 Hektar wurde der gleiche Nutzungsmix angenommen.

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Dornach

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Solothurn

Richtplaneintrag



erfolgt

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



Urnenabstimmung
Leitbild erfolgt

S10.2

Regionale Abstimmung im Rahmen des Raumkonzeptes Birsstadt. Das Gebiet Widen ist im vorliegenden Entwurf des kantonalen Richtplans Solothurn als Umstrukturierungsgebiet aufgenommen worden.

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2016	Aufbauend auf den Masterplan zum Gesamtgebiet Widen erarbeitet die Grundeigentümerin des ehemaligen Swissmetall-Areals (Hiag AG) einen Teil-Masterplan. Dieser wird die städtebauliche Struktur, Typologie, Lage und Nutzung des zukünftigen Wohn-Gewerbegebietes definieren und seinerseits Grundlage für die verbindliche Sondernutzungsplanung sein. Diese wird in Form eines Teilzonenplanes und eines oder mehrerer Gestaltungspläne im Anschluss an die Masterplanung erfolgen. Die Umsetzung wird in Etappen erfolgen abgestimmt an die Erschliessungsgüte der entsprechenden Areale. Die Nutzungsplanung soll bis 2018 abgeschlossen sein.

Realisierung / Abstimmungsbedarf

Die Zielsetzungen der Arealentwicklung bedingen eine gestaffelte Realisierung der Erschliessungsmassnahmen für ÖV und MIV. In erster Linie ist Wohnnutzung vorgesehen. Im Bereich der zukünftigen S-Bahn-Haltestelle Apfelsee ist auch eine konzentrierte Büro- und Gewerbenutzung geplant. Damit eine nachhaltige Mobilitätsform gefördert und eine grosse Entwicklungsdynamik aufgebaut werden kann, ist die Realisierung der Haltestelle Apfelsee als Entwicklungsimpuls eine zwingende Voraussetzung.

ÖV-Erschliessung ungenügend.



S11

Schwerpunktgebiet MuttENZ

Die Gemeinde MuttENZ ist im inneren Korridor der Agglomeration Basel gelegen und hat eine wichtige Aufgabe in Bezug auf die Bereitstellung von zusätzlichem Wohn- und Arbeitsraum durch die innere Siedlungsentwicklung. In der Bauzone gibt es kaum mehr grössere freie Areale. Grosse Potenziale werden im Bahnhofsumfeld aktiviert, und mit dem Areal Hagnau verfügt die Gemeinde noch über ein grösseres, strategisches Entwicklungsgebiet von knapp 3 ha.

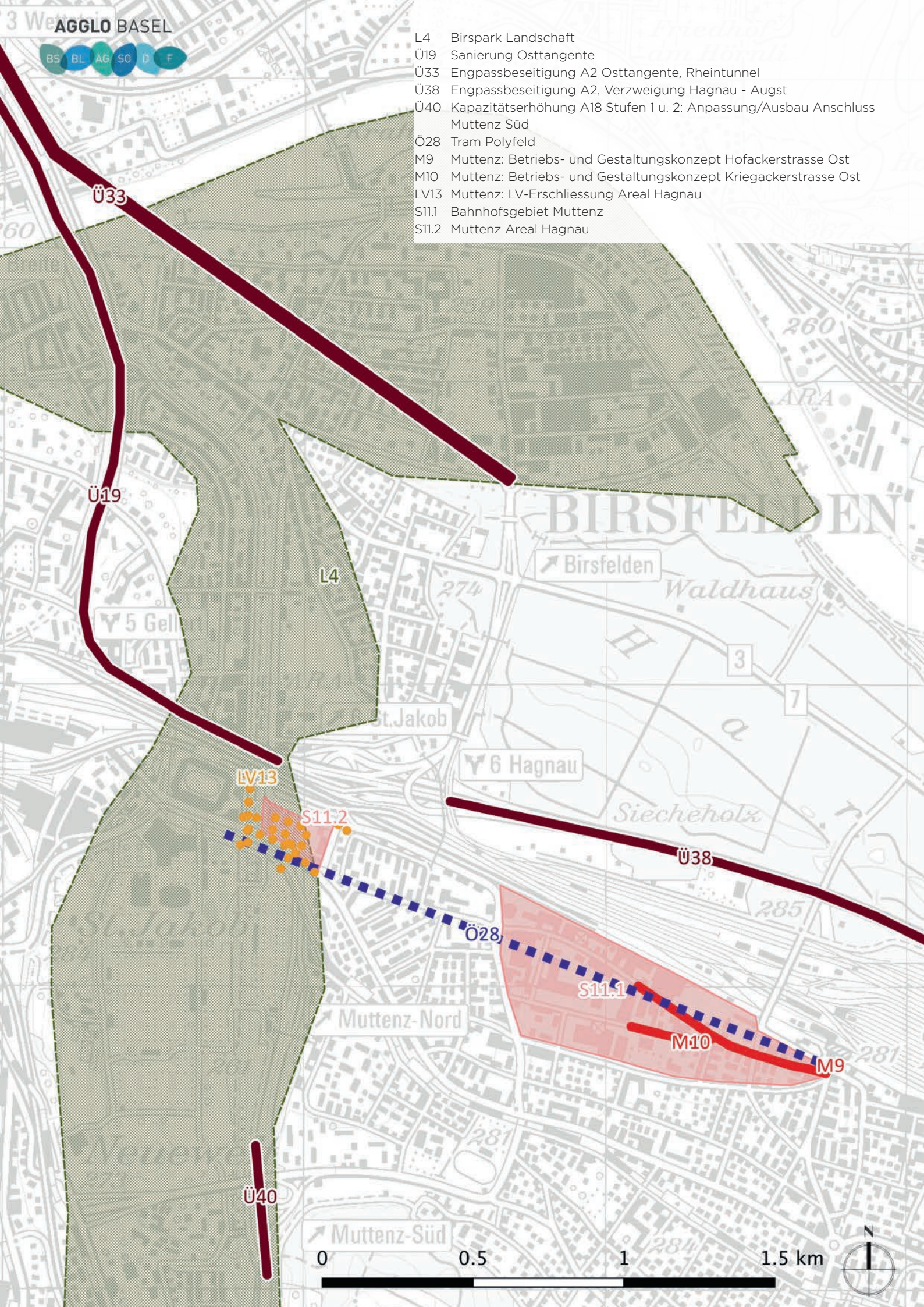
Neben diesen beiden «Grossprojekten» erfolgt die Entwicklung von MuttENZ über flächige Siedlungsverdichtung z. B. durch Schliessen von Baulücken oder durch Nachverdichten, und zwar im Rahmen der vorhandenen Instrumente wie Quartierpläne etc.

Für die dichtere, bauliche Entwicklung von MuttENZ müssen die verkehrlichen Rahmenbedingungen erfüllt sein, sonst kann die induzierte erhöhte Mobilitätsnachfrage nicht siedlungsverträglich abgewickelt werden. Die Gemeinde MuttENZ benötigt ein attraktives, dichtes LV-Netz sowie ein gut ausgebautes ÖV-System (15'-Takt S-Bahn, Ö28 Tram Polyfeld). Für die Erschliessung mit dem ÖV ist der Bahnhof MuttENZ zentral. Im Zusammenhang mit der starken Erhöhung der Nutzungsdichte im Bahnhofsumfeld gilt es den dortigen verkehrlichen Rahmenbedingungen eine besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Ohne die betriebliche und gestalterische Aufwertung der Hofackerstrasse Ost und der Kriegackerstrasse Ost funktionieren die Verkehrsabläufe spätestens nach der Inbetriebnahme der neuen Fachhochschule FHNW nicht mehr. Die Massnahmen Betriebs- und Gestaltungskonzept Hofackerstrasse Ost (M9) und Betriebs- und Gestaltungskonzept Kriegackerstrasse Ost (M10)

sind für den Siedlungsschwerpunkt MuttENZ deshalb von grösster Wichtigkeit.

Die geplanten Entwicklungen auf dem Areal Hagnau an der Stadtgrenze zu Basel zeigen exemplarisch auf, wie ein bisher wenig dicht respektive teilweise ungenutztes Gebiet umgenutzt und damit die Siedlungsentwicklung nach innen gelenkt werden kann. Die Erschliessungssituation für den MIV ist hervorragend. Die ÖV-Erschliessung mit Bus- und Tramhaltestellen soll mit einer zusätzlichen Bushaltestelle verbessert werden. Mangelhaft ist bislang die LV-Anbindung des Areals. Es sind zwingend neue Fuss- und Velowege zu realisieren (LV13), um Verbindungen zu wichtigen Anziehungspunkten im Umfeld des Areals herzustellen. Die regionale und überregionale Erreichbarkeit ist aufgrund von Kapazitätsproblemen beeinträchtigt, weshalb folgende Projekte geplant sind: Ü33 Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel, Ü38 Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau-Augst, Ü40 Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss MuttENZ Süd.

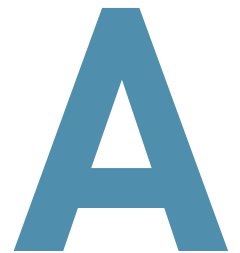
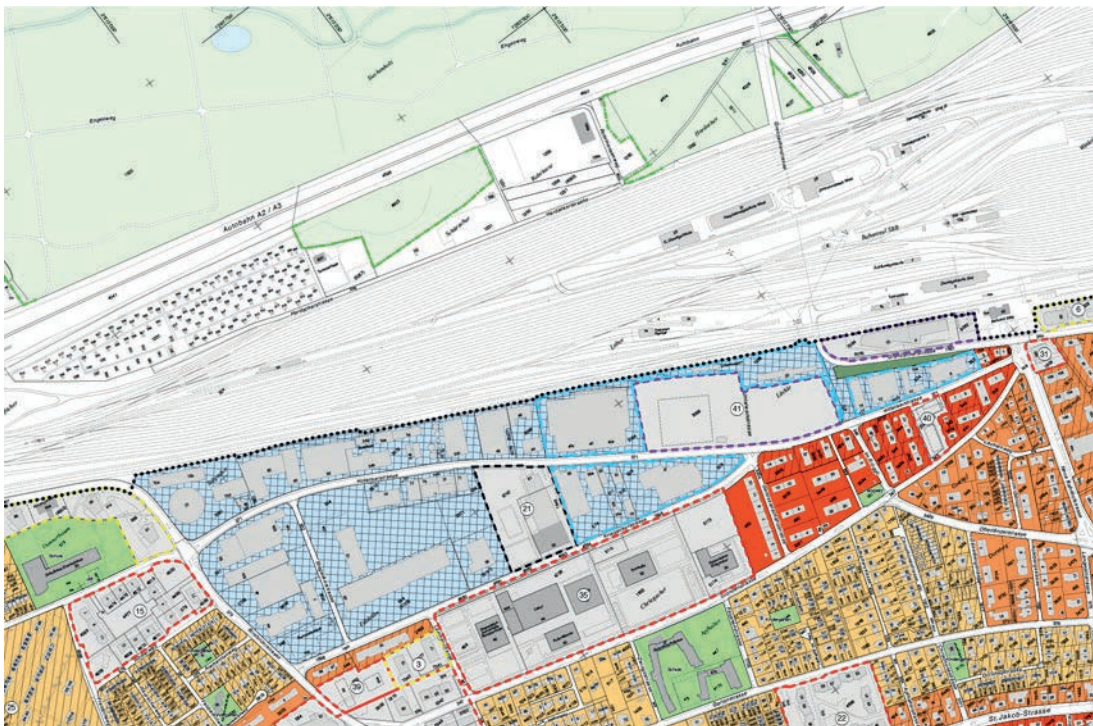
- L4 Birsspark Landschaft
- Ü19 Sanierung Osttangente
- Ü33 Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel
- Ü38 Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau - Augst
- Ü40 Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss MuttENZ Süd
- Ö28 Tram Polyfeld
- M9 MuttENZ: Betriebs- und Gestaltungskonzept Hofackerstrasse Ost
- M10 MuttENZ: Betriebs- und Gestaltungskonzept Kriegackerstrasse Ost
- LV13 MuttENZ: LV-Erschliessung Areal Hagnau
- S11.1 Bahnhofsgelände MuttENZ
- S11.2 MuttENZ Areal Hagnau



S11.1

S11.1

Bahnhofsgebiet MuttENZ



	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	S6	-

Planungsinstrument
in kant. Richtplan

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Das Bahnhofsbereich MuttENZ liegt im inneren Korridor und bietet ein grosses Entwicklungspotenzial.



Siedlung

AGGLO BASEL

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L4	Birspark Landschaft	-
Ü19	Sanierung Osttangente	A
Ü33	Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel	B
Ü38	Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau - Augst	C
Ü40	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttenz Süd	C
Ö28	Tram Polyfeld	C
M9	Muttenz: Betriebs- und Gestaltungskonzept Hofackerstrasse Ost	A
M10	Muttenz: Betriebs- und Gestaltungskonzept Kriegackerstrasse Ost	A
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

S11.1

Beschrieb

Das Bahnhofsgebiet hat gemäss dem kantonalen Richtplan Basel-Landschaft regionale Bedeutung. Diese Funktion soll in Zukunft mit der Ansiedlung von öffentlichen Einrichtungen gestärkt und das gesamte Arbeits- und Wohngebiet Kriegacker/Hofacker aufgewertet werden. Wichtigste Projekte sind die Neubauten für die Fachhochschule Nordwestschweiz und das kantonale Justizzentrum. Bereits heute sind im Perimeter zahlreiche Schulen der Sekundarstufe II angesiedelt. Das BGF-Potenzial des 34 ha grossen Areals liegt bei ca. 490 000 m² (AZ 1.5 / 1.6).

Nutzen

WK1: Qualitäten der bestehenden Verkehrssysteme werden optimal ausgenutzt. Im Strassennetz werden mit M9 und M10 notwendige Optimierungen am Strassennetz vorgenommen. Längerfristig ist mit Ö28 auch ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs vorgesehen.

WK2: Mit der Siedlungserneuerung im Gebiet Polyfeld/Muttenz Bahnhof wird die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert.

WK3: Die Verkehrssicherheit kann erhöht werden, weil die Situation für den Langsamverkehr insgesamt und die Vernetzung verbessert werden kann.

WK4: Die Umweltbelastung und der Ressourcenverbrauch werden vermindert, weil kein neues Bauland erschlossen werden muss, sondern bereits überbautes Gebiet umgenutzt wird.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: unmittelbar an Bahnhof angrenzend

Fläche in Hektar: 32

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	ca. 800	ca. 700	ca. 1500
Anzahl Arbeitsplätze	3200	4400	7600

S11.1

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Muttenz

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Basel-Landschaft

Richtplaneintrag



erfolgt als Festsetzung

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Die Teilzonenvorschriften Polyfeld wurden von der Gemeindeversammlung am 11. Juni 2015 erlassen. Die RR-Genehmigung der neuen Zonenvorschriften erfolgten bis Mitte 2016.

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
06 / 2016	RR-Genehmigung der Teilzonenvoschriften Polyfeld

Realisierung / Abstimmungsbedarf

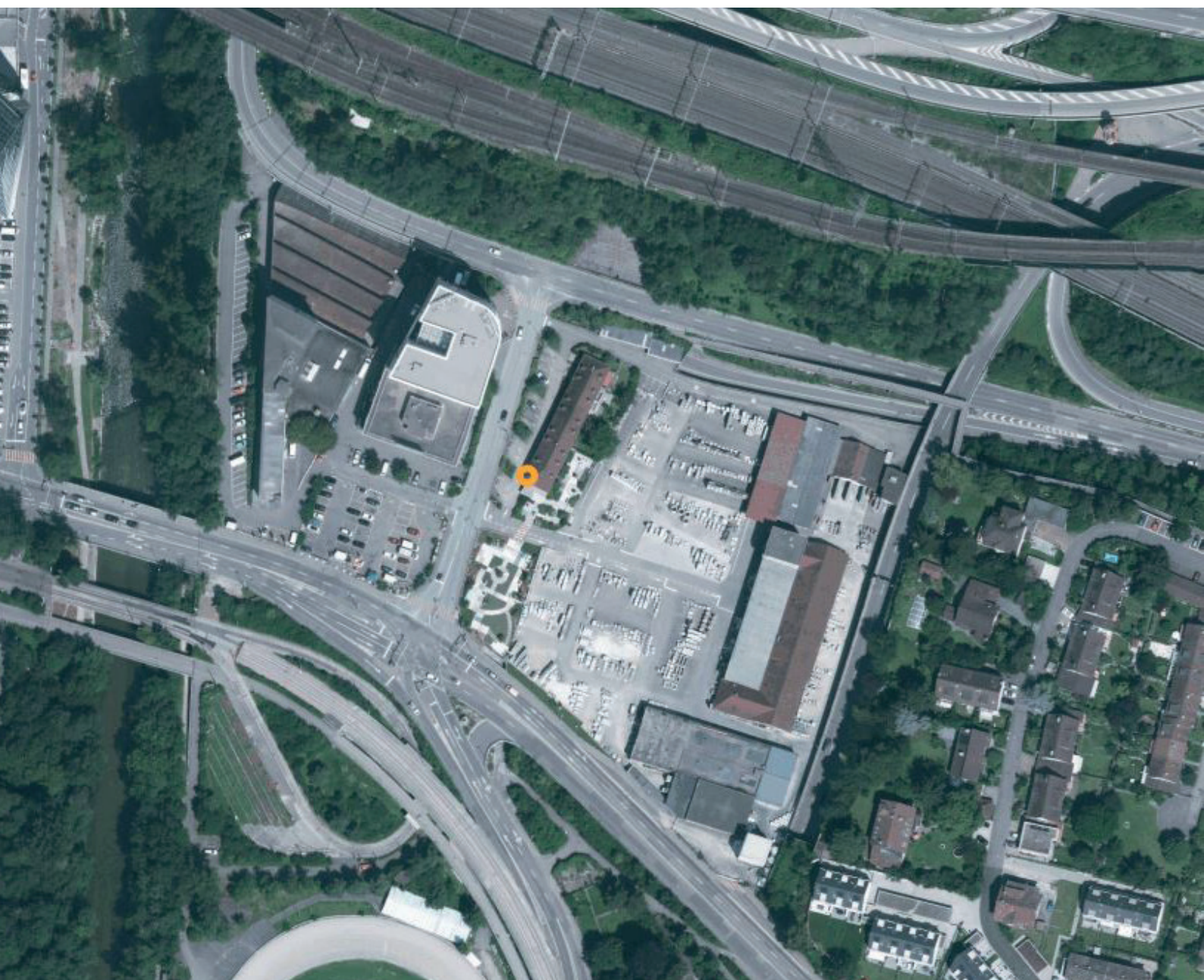
Es sind bereits folgende Projekte im Polyfeld realisiert worden: der Umbau der sogenannten «Züblin-Halle» für ein Oldtimerzentrum Pantheon, der Neubau für die Rennbahnklinik, der Neubau des Strafjustizzentrums Basel-Landschaft, die Wohnüberbauung Lutzert-Garten, die Wohnüberbauung «Brüggli», der Umbau der Geschäftsliegenschaften «Cube». In der Realisierung befindet sich der Neubau für die FHNW. Das Varianzverfahren für die Sekundarschulbauten wird bis Mitte 2016 abgeschlossen sein. Die Neugestaltung des Bushofs und des Bahnhofplatzes ist gestartet worden, es liegt eine Vorstudie vor.



S11.2

S11.2

Muttenz Areal Hagnau



Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Das Areal Hagnau liegt im inneren Korridor und bietet ein grosses Entwicklungspotenzial.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L4	Birspark Landschaft	-
Ü19	Sanierung Osttangente	A
Ü33	Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel	B
Ü38	Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau - Augst	C
Ü40	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttenz Süd	C
LV13	Muttenz: LV-Erschliessung Areal Hagnau	A

Beschrieb

Die Einwohnergemeinde Muttenz liegt gemäss dem Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms im sogenannten Inneren Korridor. Neben dem Kern soll in den Gemeinden der inneren Korridore die Siedlungsentwicklung unterstützt und primär stattfinden. Die Gemeinde Muttenz verfügt über keine wesentlichen noch nicht überbauten Baulandreserven und weist zudem den niedrigsten Leerwohnungsbestand der Schweiz auf. Die Siedlungserneuerung im Gebiet Hagnau bietet für die Gemeinde Muttenz die einmalige Chance, einen wesentlichen Beitrag für die innere Verdichtung leisten zu können und den hervorragenden Standort des Areals Hagnau mit seiner guten Erschliessung auszunutzen.

Das Areal Hagnau ist bereits heute mit dem öffentlichen Verkehr sehr gut erschlossen. Das Gebiet ist mit den Buslinien Nr. 36, 37 und 47 und mit den Tramlinien 14 gut erreichbar. Die übergeordnete MIV-Erschliessung erfolgt über den Autobahnanschluss A18. Auf der Südseite schliesst das Areal Hagnau an die Brügglinger Ebene an, die eines der wichtigsten Naherholungsgebiete der Region darstellt. Zudem bietet die Birspark-Landschaft einen weitläufigen, naturnahen Landschaftsraum Richtung Süden und einen Anschluss an die Rheinebene. In der vorliegenden Standortgunst macht die Weiterführung einer ausschliesslich gewerblichen Nutzung raumplanerisch und wirtschaftlich wenig Sinn. Das Hagnau Areal ist geradezu prädestiniert für eine Umstrukturierung und für hochwertige Nutzungen.

S11.2



	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument

in kant. Richtplan



Siedlung

AGGLO BASEL

Nutzen

WK1: Qualitäten der bestehenden Verkehrssysteme werden optimal ausgenutzt. Das Projekt Hagnau benötigt keine grösseren neuen Verkehrsinfrastrukturen. Im Bereich Fuss- und Veloverkehr besteht Handlungsbedarf. Im Zuge der Siedlungserneuerung bietet das Areal Hagnau eine Möglichkeit, Wohnraum für rund 600 bis 700 Personen zu schaffen und Dienstleistungsbetriebe auf einer Fläche von mehreren m² neu unterzubringen.

WK2: Mit der Siedlungserneuerung im Gebiet Hagnau wird die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert. Mittels dieses Projekts entsteht an gut erschlossener, stadtnaher Lage ein neues Quartier mit Wohnen und Dienstleistungsbetrieben.

WK3: Die Verkehrssicherheit kann erhöht werden, weil die Situation für den Langsamverkehr und die Vernetzung insgesamt verbessert werden kann.

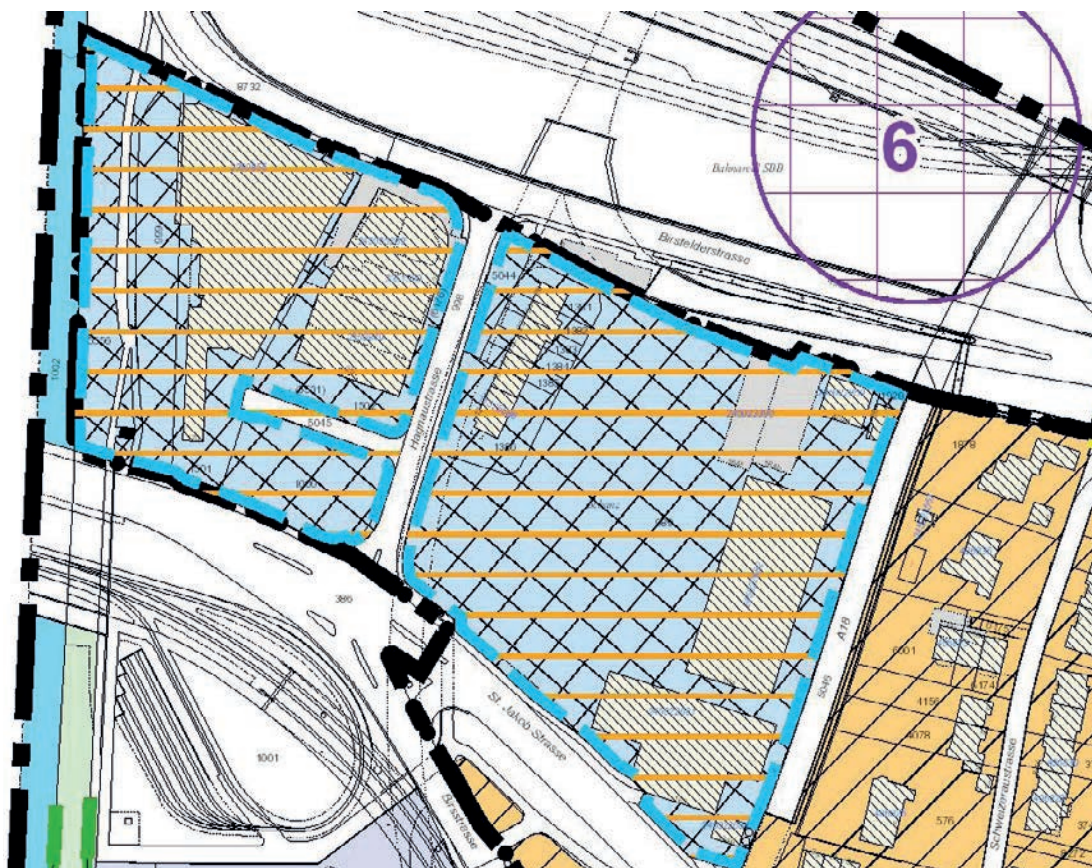
WK4: Die Umweltbelastung und der Ressourcenverbrauch werden reduziert, weil kein neues Bauland erschlossen werden muss, sondern bereits überbautes Gebiet umgenutzt wird. Insgesamt wird durch das Projekt Hagnau erreicht, dass ein neues, stadtnahes, gut erschlossenes Wohngebiet entsteht, das über eine bestehende Grünanbindung verfügt. Es werden im inneren Korridor hochwertiger, attraktiver Wohnraum und Dienstleistungsflächen geschaffen, wodurch der Druck auf abgelegene Gebiete und der Ressourcenverbrauch gemindert werden können.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

S11.2

Zonenvorschriften
Hagnau Areal



Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: Bahnhof SBB, Basel 3–4 km
 Bahnhof Muttenz 2,2 km
 S-Bahn-Station Basel Dreispitz 1,4 km
 Tramstation Basel Schänzli 200 m
 Bushaltestellen Nrn. 36, 37, 47 Haltestelle St. Jakob

Fläche in Hektar: 2,866

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	nicht bekannt	600 – 700	bis 700
Anzahl Arbeitsplätze	nicht bekannt	bis 600	Hagnau Ost bis 280 Arbeitsplätze, Hagnau West ca. 300 Arbeitsplätze

S11.2

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Muttenz

Beteiligte Stellen Schweiz:

Private Grundeigentümer

Richtplaneintrag



erfolgt als Festsetzung

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
11 / 2015	Schriftliche Rückmeldung von den kantonalen Kommissionen Denkmal- und Heimatschutzkommission (DHK) und ABK liegt vor
03 / 2016	Beratung in der DHK und ABK fand am 22. März 2016 statt.
06 / 2016	Information und Beteiligungsveranstaltung für die interessierte Öffentlichkeit fand am 4. Juni 2016 statt
10 / 2017	Die Quartierplanung sollte der Gemeindeversammlung zur Beschlussfassung vorliegen.
06 / 2018	Die RR-Genehmigung der Quartierplanvorschriften sollen vorliegen.
12 / 2018	Die Baubewilligung für den Teil Hagnau-Ost soll vorliegen.
12 / 2020	Fertigstellung des ersten Teils der Neubauten im Gebiet Hagnau-Ost.

Realisierung / Abstimmungsbedarf

Ab 2016 startet die Quartierplanung, die ca. 1 1/2 Jahre bis zur RR-Genehmigung dauert. Eine Umsetzung und Realisierung ab 2017/2018 wird angestrebt.

S12

Schwerpunktgebiet Salina Raurica

Salina Raurica ist ein Entwicklungsgebiet von kantonaler Bedeutung. Es soll zu einem attraktiven Wohn- und Arbeitsplatzgebiet transformiert werden. Das Gebiet weist ein grosses Einwohner- und Arbeitsplatzpotenzial auf. Die Siedlungsentwicklung nach innen kann hier auf einem am Rhein gelegenen Gebiet über die beiden Gemeinden Pratteln und Augst erfolgen.

Die hohe Bedeutung des Gebiets kommt mit der eigens für dieses Gebiet bereits realisierten S-Bahnhaltestelle «Pratteln Salina Raurica» zum Ausdruck. Eine Siedlungsentwicklung von dieser Grössenordnung muss verkehrlich gut abgestimmt sein.

Um die Siedlungsentwicklung in Salina Raurica verkehrlich abzustimmen, sind folgende Massnahmen nötig:

- › Ü31 Tram Salina Raurica
- › M21 Verlegung Kantonsstrasse Augst – Kaiseraugst
- › LV26 Augst: Velo-/Fusswegquerung Frenkendörferstrasse Augst
- › LV14 Langsamverkehrsachse Salina Raurica
- › LV25 Augst: Giebenacherstrasse

Die regionale und überregionale Erreichbarkeit profitiert von der Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau–Augst (Ü38) und von den Angebotsverbesserungen der S-Bahn.

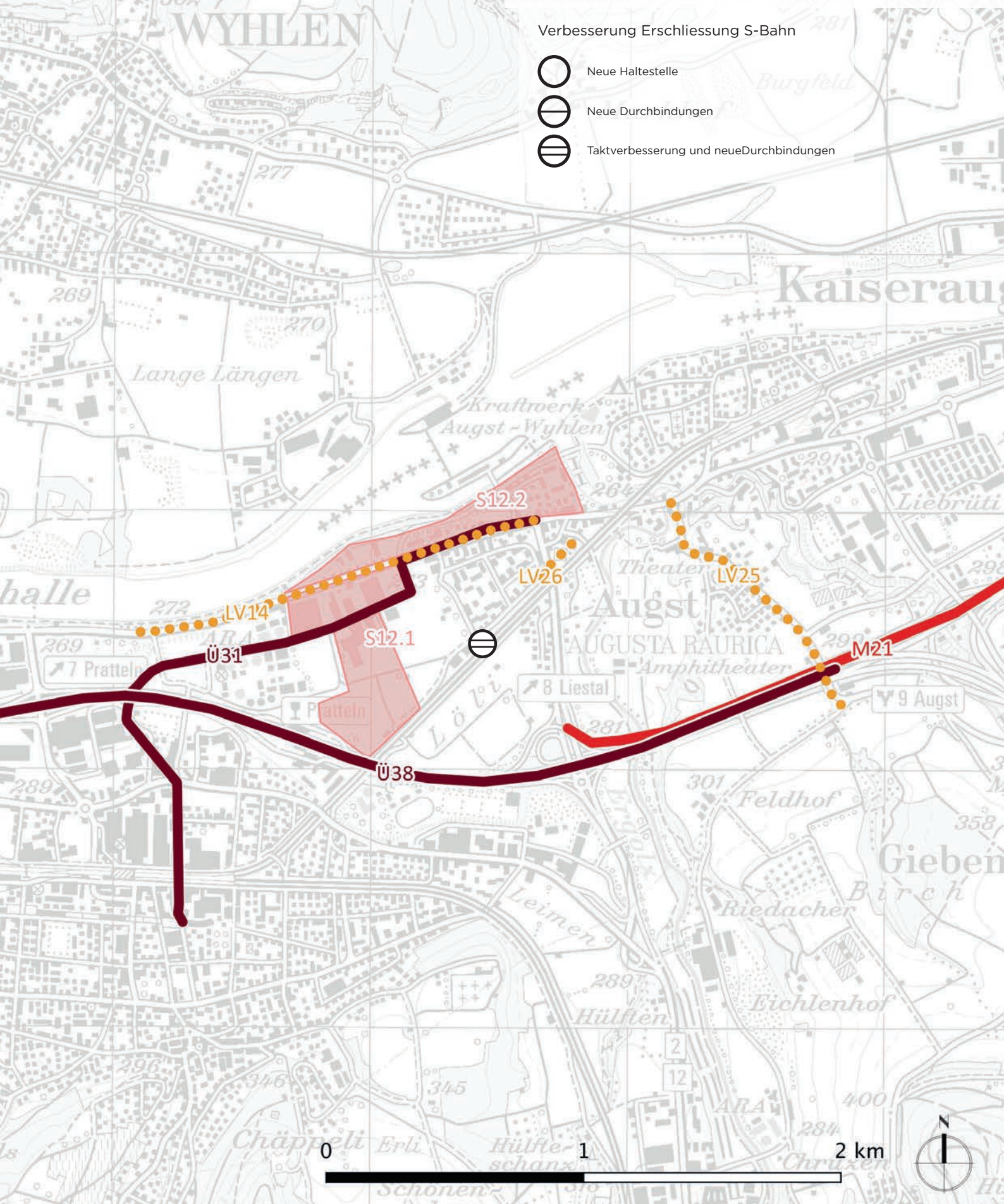
AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

- Ü38 Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau - Augst
- Ü31 Tram Salina Raurica
- M21 Verlegung Kantonsstrasse Augst - Kaiseraugst
- LV14 BL: Langsamverkehrsachse Salina Raurica
- LV26 Augst: Velo-/Fusswegquerung Frenkendörferstrasse Augst/Pratteln
- LV25 Augst: Giebenacherstrasse
- S12.1 Salina Raurica - Pratteln
- S12.2 Salina Raurica - Augst

Verbesserung Erschliessung S-Bahn

-  Neue Haltestelle
-  Neue Durchbindungen
-  Taktverbesserung und neue Durchbindungen



S12.1

Salina Raurica – Pratteln



Dichtestudie 2015



TZPS Salina Raurica

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Das Areal Salina Raurica auf Prattelener Boden liegt im inneren Korridor und bietet ein grosses Entwicklungspotenzial.

S12.1

A

1.6 Historie ARE Code
2.6 - -

Planungsinstrument
in kant. Richtplan



Siedlung

AGGLO BASEL

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Ü38	Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau - Augst	C
Ü31	Tram Salina Raurica	B
M21	Verlegung Kantonsstrasse Augst - Kaiseraugst	C
LV14	BL: Langsamverkehrsachse Salina Raurica	A
LV26	Augst: Velo-/Fusswegquerung Frenkendörferstrasse Augst/Pratteln	A
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

S12.1

Beschrieb

Das Gebiet Salina Raurica wird raumplanerisch dreigeteilt. Im Westen werden Gewerbebezonen ausgeschieden. Zwischen den Gewerbebezonen liegen die bereits bestehenden Zonen für öffentliche Werke und Anlagen. Der östliche Teilbereich wird der Zone mit Quartierplanpflicht zugewiesen. Mittels eines städtebaulichen Bebauungs- und Aussenraumkonzepts soll das Areal in ein attraktives Wohn- und Arbeitsquartier transformiert werden. Teil des Gebiets ist ein mindestens 2,5 ha grosser neuer Stadtpark. Die Erschliessung soll hauptsächlich über die verlegte Rheinstrasse und die Tramverlängerung der Linie 14 bis nach Augst sowie die S-Bahn-Station erfolgen.

Nutzen

Aufgrund der laufenden Planung kann keine abschliessende Bewertung des Nutzens der Massnahme gemacht werden.

WK1: Die Verlegung der Rheinstrasse bündelt die Emissionen entlang der Autobahn und ermöglicht qualitativ hochwertige Projekte entlang des Rheins. Zudem wird die alte Rheinstrasse in einen LV-Korridor umgewandelt. Die Tramverlängerung von der bisherigen Endstation Pratteln durch das Grünenareal über die Autobahn bis nach Augst ist nicht nur für Salina Raurica essenziell, sondern für die gesamte Entwicklung von Pratteln in städtebaulicher und verkehrlicher Hinsicht das wohl wichtigste laufende Projekt. Das Gesamtverkehrssystem wird angepasst an die neuen Nutzungen angepasst und verbessert.

WK2: Ziel ist die Transformation von nicht mehr benötigter Industriezone zu Mischnutzungen. Durch die gute Erschliessung und ein städtebauliches Gesamtkonzept kann auch entsprechend dicht gebaut werden.

WK3: Der Verkehr soll über die neue Kantonsstrasse gebündelt werden. Eine verkehrliche Wasserscheide unterbindet den motorisierten Verkehr zwischen dem bestehenden Längiquartier und Salina Raurica und verhindert somit Schleichverkehr durch die Wohnquartiere. Entlang des Rheins entsteht eine reine LV-Achse.

WK4: Durch die S-Bahn-Station und die geplante Tramverlängerung ist das Gebiet hervorragend durch den ÖV erschlossen. Deshalb wurde im KRIP BL ein ÖV-Anteil im Modal Split von 35% als Ziel festgelegt. Das Grün- und Freiraumkonzept sowie ein Energiekonzept geben den Rahmen für eine hochwertige Planung vor. Im Rahmen der Sondernutzungspläne und Baugesuchverfahren sind die landschaftsplanerischen und städtebaulichen Qualitäten nachzuweisen und Massnahmen zu ergreifen, um die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch zu reduzieren.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 0
Fläche in Hektar: 70

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	8	2200	2200
Anzahl Arbeitsplätze	-	1300	1300

S12.1

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Pratteln

Beteiligte Stellen Schweiz:

Gemeinde Augst | Kanton BL

Richtplaneintrag



erfolgt als Festsetzung

Regionale Abstimmung

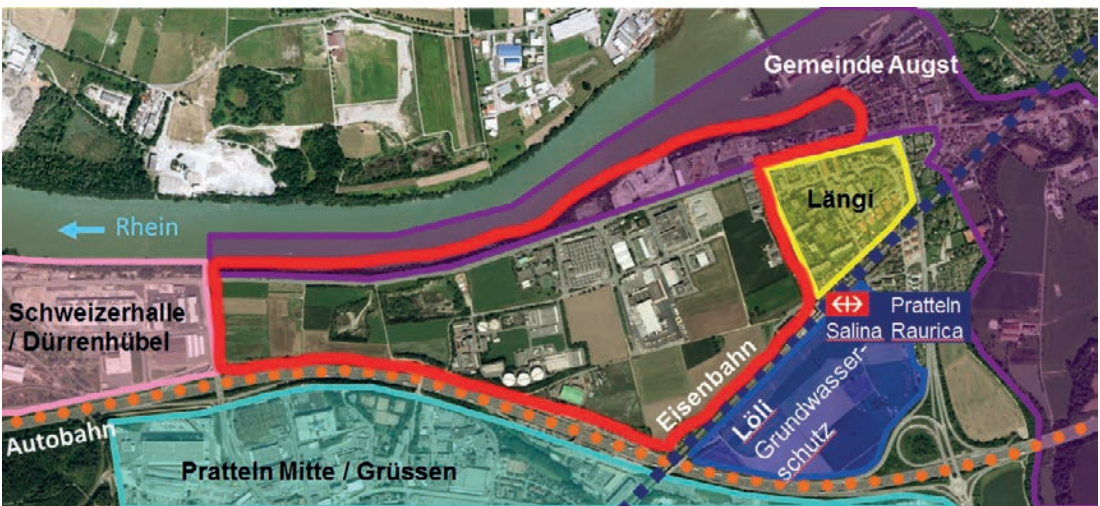


erfolgt

Gemeindebeschlüsse



erfolgt



Ausgangslage Perimeter

Monat / Jahr	Schritt / Termin
05 / 2016	Beschluss durch Einwohnerrat
06 / 2016	Öffentliche Auflage
08 / 2016	Einsprachebereinigung
12 / 2016	Eingabe zur Genehmigung durch Regierungsrat

Realisierung / Abstimmungsbedarf

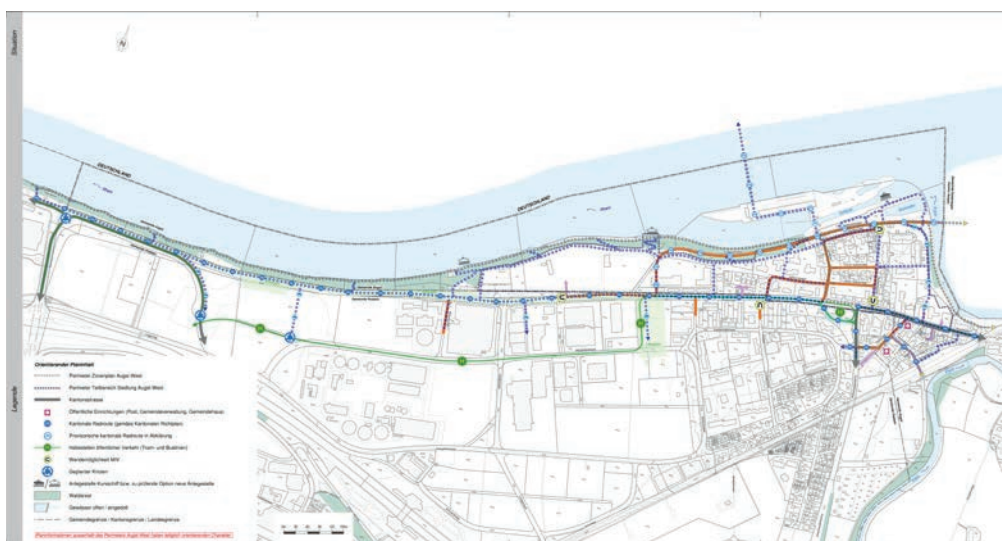
Die ÖV-Erschliessung ist ungenügend, Verbesserungen sind geplant.



S12.2

S12.2

Salina Raurica – Augst



Strassennetzplan

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Das Areal Salina Raurica - Augst liegt im inneren Korridor und bietet ein grosses Entwicklungspotenzial.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Ü38	Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau - Augst	C
Ü31	Tram Salina Raurica	B
M21	Verlegung Kantonsstrasse Augst - Kaiseraugst	C
LV14	BL: Langsamverkehrsachse Salina Raurica	A
LV25	Augst: Giebenacherstrasse	A
LV26	Augst: Velo-/Fusswegquerung Frenkendörferstrasse Augst/Pratteln	A
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

A

	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument

in kant. Richtplan



Siedlung

AGGLO BASEL

Beschrieb

S12.2

Das Gesamtgebiet Salina Raurica ist eines der wichtigsten Entwicklungsgebiete des Kantons Basel-Landschaft und hat einen hohen Stellenwert in der Wirtschafts- und Standortförderung. Das Gesamtgebiet soll aufgewertet und dichter genutzt werden. Das Teilgebiet Augst wird bereits für Wohnen und für Gewerbe genutzt und ist teilweise mit wenig wertschöpfenden Nutzungen belegt. Um zukünftig das wertvolle Bauland besser zu nutzen und eine höhere Nutzungsdichte zu erreichen, werden wesentliche Umzonungsmassnahmen und Aufzonungen vorgenommen. Es handelt sich hauptsächlich um das Gebiet Gallisacher, ein Gewerbegebiet, das in zwei Wohnzonen (Zonen mit Quartierplan-Pflicht (ZQP) zur Sicherstellung der Siedlungsqualität) umzoniert wird. In diesen beiden neuen Wohnzonen können zwischen 340 und 440 neue Wohnungen entstehen. Neben den beiden ZQP gibt es im Augster Teil von Salina Raurica noch eine weitere ZQP mit Verdichtungspotenzial. Ausserdem gibt es noch zwei Quartierpläne auf dem Areal. Auf den Flächen des einen Quartierplanes befinden sich 6 neue Mehrfamilienhäuser. Zwei Wohn- und Geschäftszonen wurden aufgezonnt, um die Entwicklungsmöglichkeiten zu erhöhen.

Nutzen

Aufgrund der laufenden Planung kann keine abschliessende Bewertung des Nutzens der Massnahme gemacht werden.

WK1: Analog Teil Pratteln: Die Verlegung der Rheinstrasse bündelt die Emissionen entlang der Autobahn und ermöglicht qualitativ hochwertige Projekte entlang des Rheins. Zudem wird die alte Rheinstrasse in einen LV-Korridor umgewandelt. Die Tramverlängerung von der bisherigen Endstation Pratteln durch das Grüssenareal über die Autobahn bis nach Augst ist nicht nur für Salina Raurica essenziell, sondern für die gesamte Entwicklung in städtebaulicher und verkehrlicher Hinsicht. Das Gesamtverkehrssystem wird angepasst an die neuen Nutzungen ausgebaut und verbessert.

WK2: Ziel ist die bessere Ausnutzung der bestehenden Siedlungsgebiete durch die oben beschriebenen Auf- und Umzonungen. Durch die gute Erschliessung und ein städtebauliches Gesamtkonzept (Voraussetzung dafür sind ZQP) kann auch entsprechend dicht gebaut werden.

WK3: Die Verlegung der Rheinstrasse, der Rückbau der alten Rheinstrasse und die vorgesehene Verdichtung des Langsamverkehrs, insbesondere des Fussgängernetzes, erhöht die Verkehrssicherheit.

WK4: Analog Teil Pratteln: Durch die S-Bahn-Station und die geplante Tramverlängerung ist das Gebiet hervorragend durch den ÖV erschlossen. Deshalb wurde im KRIP BL ein ÖV-Anteil im Modal Split von 35% als Ziel festgelegt. Das Grün- und Freiraumkonzept, das 2013 erarbeitet wurde, dient als Grundlage für das weitere Planungsverfahren und gibt damit den Rahmen für eine hochwertige Planung vor.

Einzonung: notwendig

In erster Linie handelt es sich um Umzonungen von heutigem Gewerbegebiet zu zukünftiger Wohnnutzung und um geringfügige Einzonungen zur zweckdienlichen raumplanerischen Nutzung und erhöhter Qualität (Wohnen am Rhein).

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 500
Fläche in Hektar: 6

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	1000	1000	2000
Anzahl Arbeitsplätze	40-50	0	40-50

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Amt für Raumplanung Basel-Landschaft

Beteiligte Stellen Schweiz:

Richtplaneintrag



erfolgt als Festsetzung

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



geplant

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr

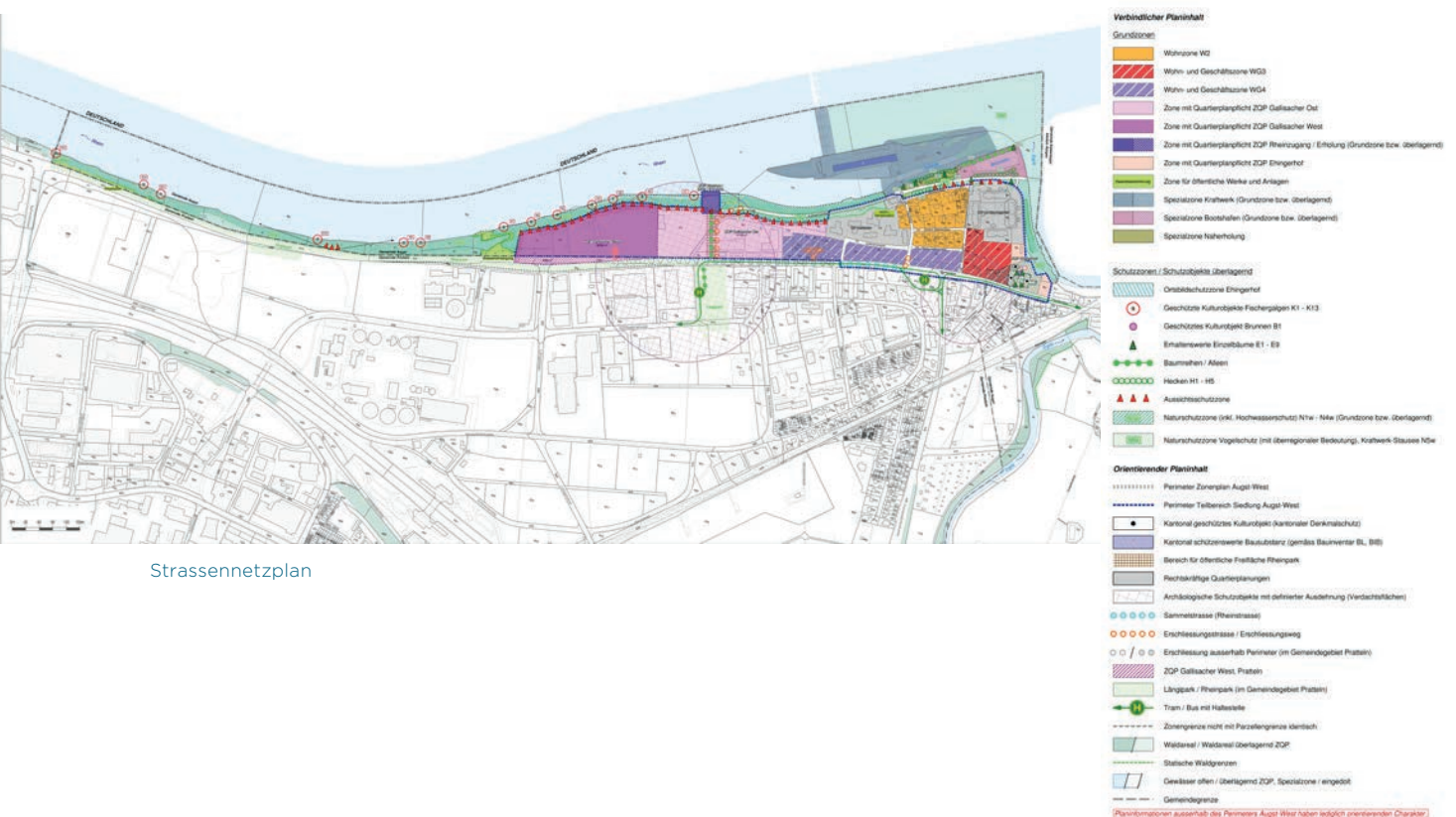
Schritt / Termin

12 / 2016

Genehmigung Nutzungsplanung

Realisierung / Abstimmungsbedarf

Die ÖV-Erschliessung ist ungenügend, Verbesserungen sind geplant.



Strassennetzplan

S13

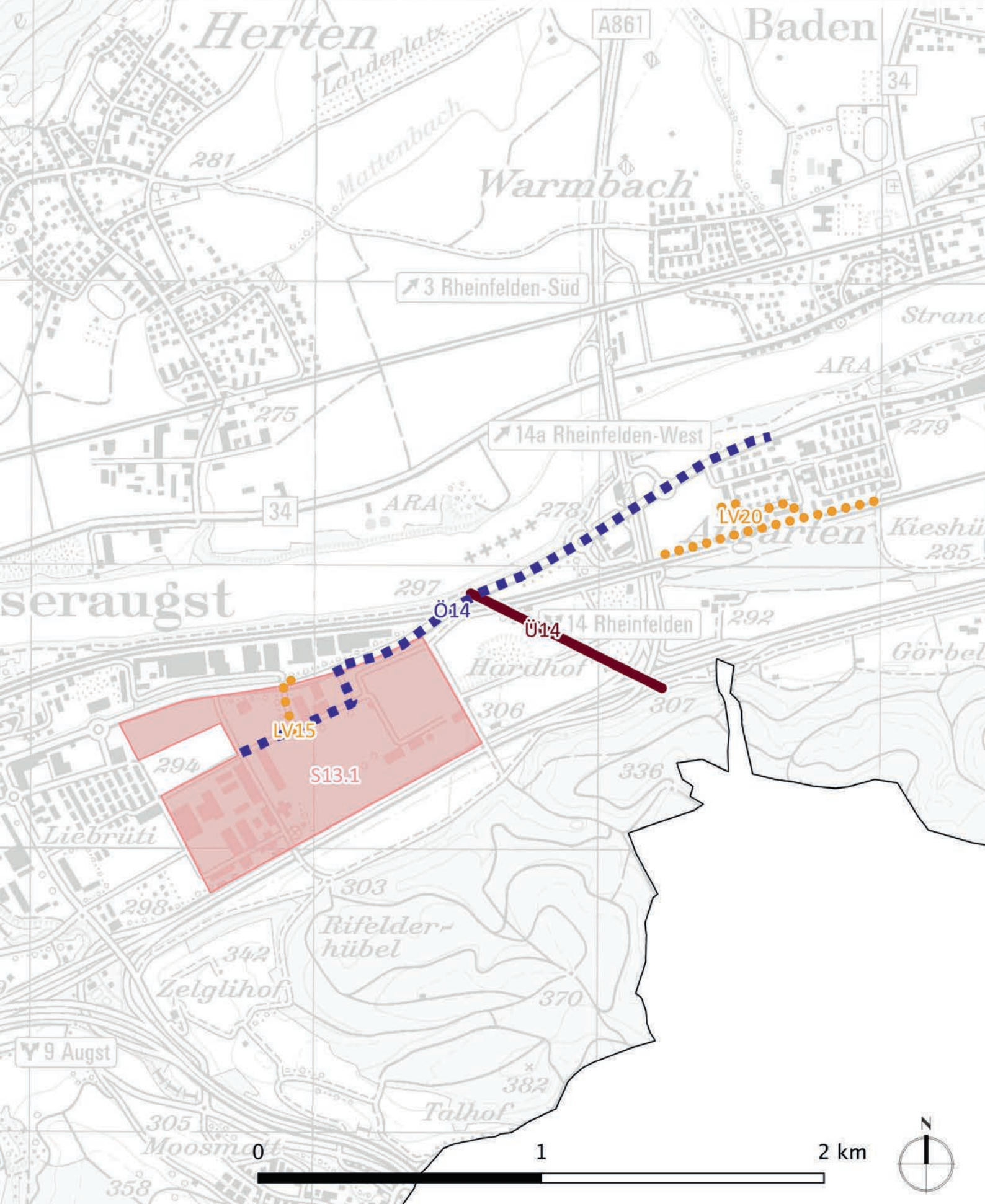
Schwerpunktgebiet Kaiseraugst

Im Schwerpunktgebiet Kaiseraugst ist eine grosse Arbeitsplatzentwicklung mit mehr als 5500 Arbeitsplätzen (Firma F. Hoffmann-La Roche) vorgesehen. Die noch vorhandenen grossflächigen Arbeitsplatzgebiete für bedeutende Neuansiedlungen oder grössere Expansionen von ansässigen Firmen liegen nicht immer an besterschlossener Lage. Das Schwerpunktgebiet Kaiseraugst weist noch eine ungenügende Verkehrsgunst auf. Insgesamt sind deshalb 12 Verkehrs-Massnahmen (u. a. Mobilitätsmanagement) vorgesehen, um die Erschliessung auf die vorgesehene Arbeitsplatznutzung abzustimmen. Die wichtigsten Massnahmen sind in AP3 erfasst: Querung der Kantonsstrasse K292

und bessere Anbindung der Arbeitszone für den Radverkehr (LV15), eigene Trasse für den Bus Kaiseraugst – Rheinfelden (Augarten – Hirsrüti) (Ö14), Fuss- und Radverkehrsverbindung zur S-Bahn-Haltestelle Augarten-Weihermatt (LV20).

Für die regionale und überregionale Erreichbarkeit sind die S-Bahnangebotsverbesserungen und der A3-Anschluss Rheinfelden West zu erwähnen.

- Ü14 A3-Anschluss Rheinfelden West
- Ö14 Rheinfelden: Eigentrasse ÖV (Bus) Kaiseraugst-Rheinfelden (Augarten-Hirsrüti)
- LV15 AG: Querung Kantonsstrasse und Anbindung Arbeitszone für Radverkehr in Kaiseraugst (K292)
- LV20 Rheinfelden (CH): Fuss- und Radverkehrsverbindung S-Bahnhaltestelle Augarten-Weiherfeld
- S13.1 ESP Kaiseraugst



S13.1

S13.1

ESP Kaiseraugst



ESP Gebiet Hirsrüti Kaiseraugst mit Hintergrund Orthophoto 1:10 000

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Der ESP Kaiseraugst liegt im inneren Korridor und bietet ein grosses Entwicklungspotenzial.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Ü14	A3-Anschluss Rheinfelden West	A
Ö14	Rheinfelden: Eigentrassierung ÖV (Bus) Kaiseraugst-Rheinfelden (Augarten-Hirsrüti)	A
LV15	AG: Querung Kantonsstrasse und Anbindung Arbeitszone für Radverkehr in Kaiseraugst (K292)	A
LV20	Rheinfelden (CH): Fuss- und Radverkehrsverbindung S-Bahnhaltestelle Augarten-Weiherfeld	A
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

S13.1

Beschrieb

Das Gebiet ist als Entwicklungsschwerpunkt (ESP) von kantonaler Bedeutung im Richtplan des Kantons Aargau festgesetzt (ESP Kaiseraugst/Rheinfelden). Der ESP eignet sich insbesondere für produzierende und verarbeitende Nutzungen (entsprechende Nutzungseignung im Richtplan). Zudem gilt das Gebiet gemäss Richtplan als Vorzugsgebiet Spitzentechnologie (Chemie und Pharma).

Nutzen

Mit der Festsetzung von ESP im kantonalen Richtplan werden günstige Rahmenbedingungen geschaffen, um die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung behördenverbindlich aufeinander abzustimmen, die wirtschaftliche Entwicklung auf die geeigneten Standorte zu lenken und regional abzustimmen sowie das Synergiepotenzial bei der Flächen- und Infrastrukturnutzung auszuschöpfen.

An Massnahmen ist unter anderem die Querung der Kantonsstrasse K292 und bessere Anbindung der Arbeitszone für den Radverkehr (LV15) vorgesehen.

Ebenso ist ein eigenes Trasse für den Bus Kaiseraugst – Rheinfelden (Augarten – Hirsrüti) (Ö14) sowie die Fuss- und Radverkehrsverbindung zur S-Bahn-Haltestelle Augarten-Weihermatt (LV20) geplant.

Im Rahmen der aktuellen Vorhaben der Firma F. Hoffmann-La Roche wurde eine vertragliche Vereinbarung für die notwendigen Verkehrsmassnahmen zwischen der Firma, den Gemeinden Kaiseraugst und Rheinfelden, dem Kanton und dem Bund unterzeichnet (WK 1, 3 und 4).

Diese insgesamt 12 Massnahmen umfassen neben den erwähnten Aggloprogramm-Massnahmen u. a. eine Ausfahrtsdosierung im Falle von Netzüberlastung, eine Parkplatzbewirtschaftung auf Basis des Mobilitätsmanagements der Firma F. Hoffmann-La Roche sowie eine ÖV-Verdichtung (Bus Linie 84).

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust



	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument

in kant. Richtplan



Siedlung

AGGLO BASEL

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 1000–2000 (aber: Bushaltestelle im Areal)

Fläche in Hektar: ca. 50

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	0	0
Anzahl Arbeitsplätze	2500	5500	8000

S13.1

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Industrie Hirsrüti Kaiseraugst (F. Hoffmann-La Roche, DSM, Solvas, Aurica)

Beteiligte Stellen Schweiz:

Gemeinde Kaiseraugst | Kanton Aargau

Richtplaneintrag



erfolgt als Festsetzung

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Die Entwicklung des Standorts Kaiseraugst der F. Hoffmann-La Roche ist in einem von der Gemeindeversammlung abgesegneten Eckdatenpapier festgehalten.

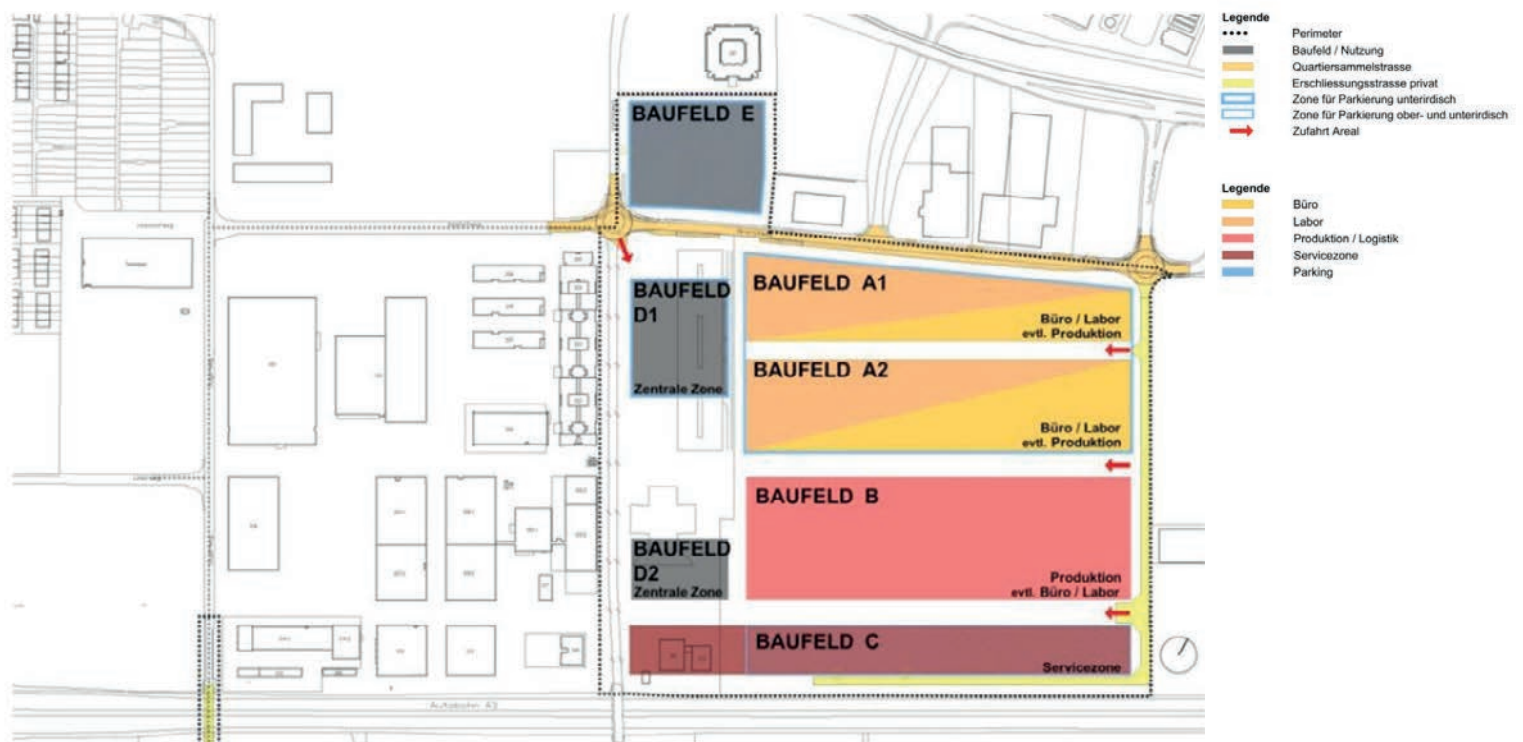
Es besteht eine vertragliche Vereinbarung über die Verkehrsmassnahmen zwischen Roche, Gemeinden Kaiseraugst und Rheinfelden, Kanton und Bund.

Stand der Arbeiten

Realisierung / Abstimmungsbedarf

Es sind zurzeit diverse Vorhaben im Bau oder bereits fertiggestellt (u. a. Lehrlingsausbildungszentrum, IT-Innovationszentrum, Produktionsanlagen). Zudem werden nach und nach die Massnahmen aus der erwähnten vertraglichen Vereinbarung umgesetzt.

Die ÖV-Erschliessung ist ungenügend, Verbesserungen sind geplant.



Eckdatenpapier Roche



ESP Gebiet Hirsrüti/Kaiseraugst mit Hintergrund Bauzonenplan
1:5000

S14

Schwerpunktgebiet Gstad/Schoren/Untere Widen

Das Koordinationsgebiet Gstad/Schoren/Untere Widen zeichnet sich heute durch unterschiedliche Nutzungen aus. Es sind intensiv genutzte, zwischengenutzte und brach liegende Parzellen vorhanden, einige befinden sich im Prozess der Umnutzung (Walzwerk, Verkauf vanBaerle-Areal).

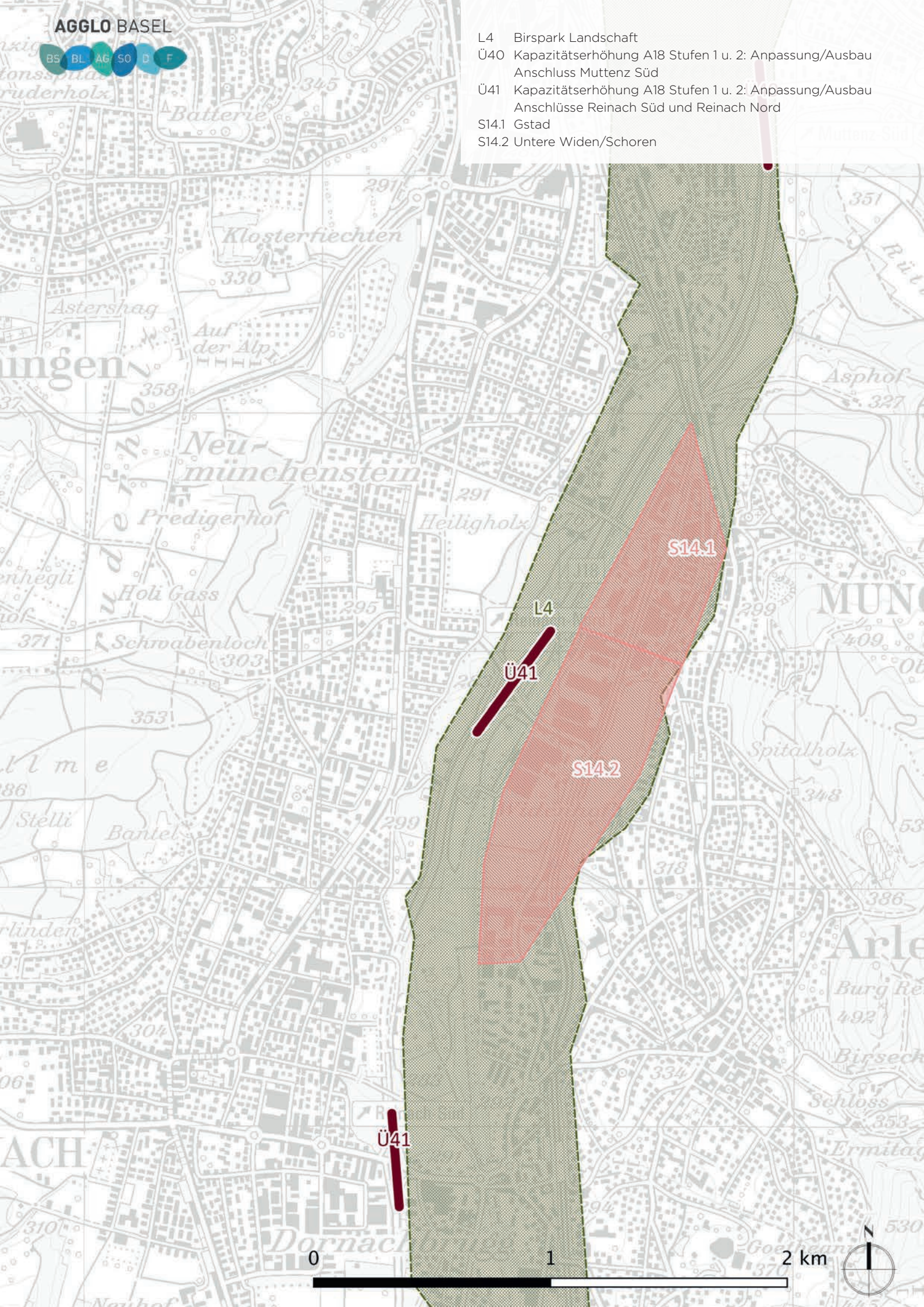
Das Umfeld des Bahnhofs von Münchenstein ist hervorragend mit Tram und S-Bahn erschlossen. Das Gebiet liegt ausserdem am A18-Anschluss Reinach-Nord. Die geplanten Kapazitätserhöhungen auf der A18 sind für die Erschliessung des Gebietes sehr wichtig (Ü40, Ü41). Die Lage des Gebietes zwischen dem Ortskern Münchenstein und Neu-Münchenstein ist relativ isoliert und befindet sich peripher mit Blick auf die bestehenden Ortszentren. Das Gebiet weist ein beachtliches Umstrukturierungspotenzial auf, jedoch mit sehr unterschiedlichen Eignungen: von Logistik und flächenintensiven Nutzungen bis Wohnen und Nutzungsmischung.

Das Gebiet soll durch zahlreiche Massnahmen aufgewertet werden. Im Siedlungsbereich ist eine intensivere, dichtere Nutzung mit teilweise neuem Nutzungskonzept vorgesehen. Im Bereich Verkehr sind verschiedenen Massnahmen angedacht, um das Gebiet aufzuwerten: So soll das Velonetz weiterentwickelt werden hin zu einer feinmaschigen Durchwegung des Gebietes für den Velo- und Fussverkehr. Dabei ist insbesondere die Anbindung des Gebietes an die Freiräume an der Birs zu verbessern, vor allem durch bessere Ost-West-Verbindungen sowie neue Birsuferzugänge. Als konkrete Massnahme ist z. B. ein Lückenschluss des Birsradweges im Bereich «Elektra» vorgesehen.

Ausserdem soll der Dorfkern von Münchenstein durch die Beruhigung der Birseck-/Baselstrasse aufgewertet werden (Abklassierung). Die MIV-Erschliessung ist dennoch zu gewährleisten, und zwar wird dafür eine Ersatzinfrastruktur vorgesehen (Verbindung Tal-/Aliothstrasse). Zur besseren Vernetzung der Gebiete beidseits der Bahn sind neue S-Bahn-Querungen zu prüfen.

Das MIV-Aufkommen und dessen negative Auswirkungen sollen durch Mobilitätsmanagement und Parkraumbewirtschaftung möglichst begrenzt werden.

- L4 Birspark Landschaft
- Ü40 Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau
Anschluss Muttentz Süd
- Ü41 Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau
Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord
- S14.1 Gstad
- S14.2 Untere Widen/Schoren

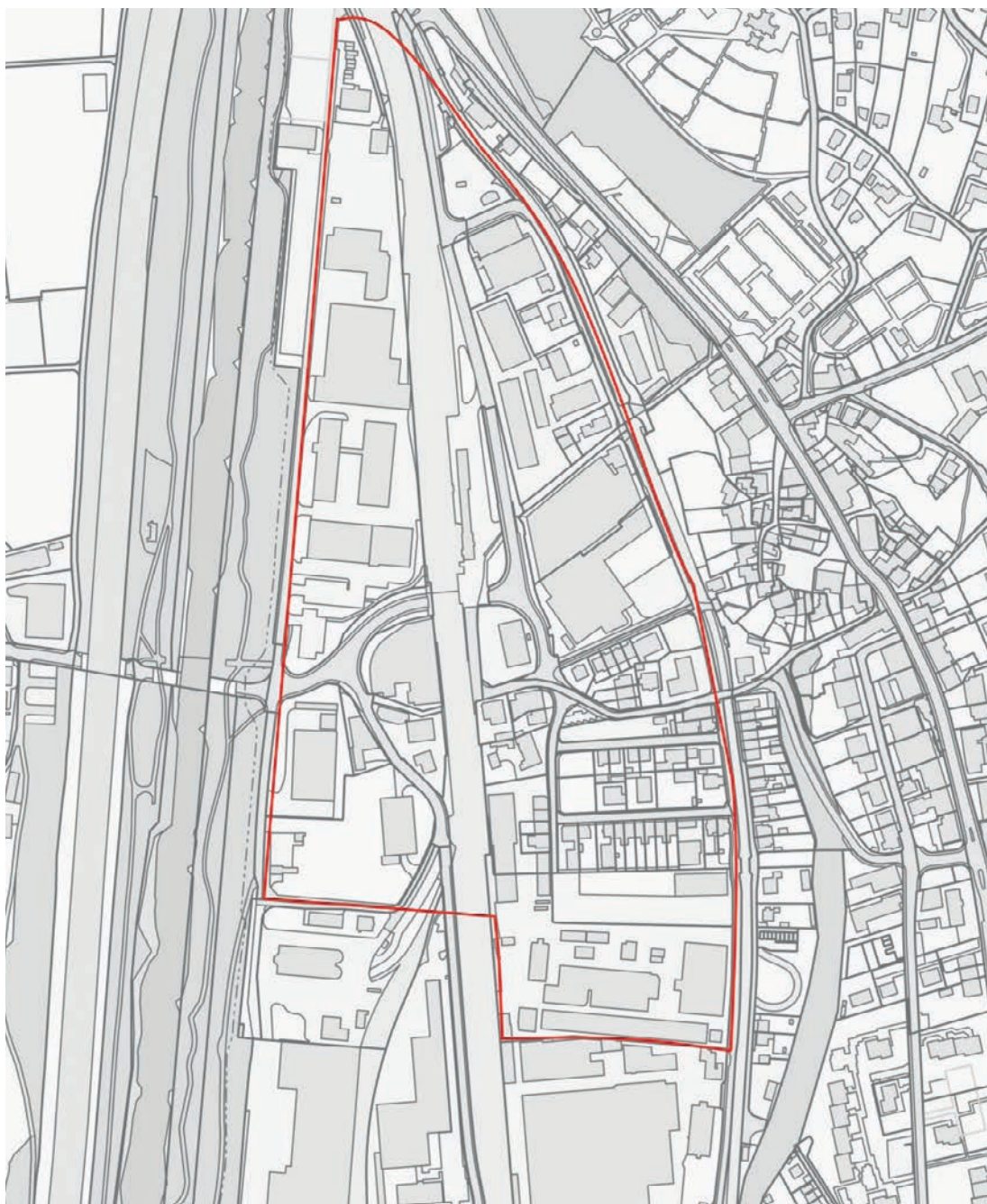


S14.1

S14.1

Gstad

Auszug GeoView
BL Gstad



Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Das Areal liegt im inneren Korridor und bietet ein grosses Entwicklungspotenzial.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L4	Birspark Landschaft	-
Ü40	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttenz Süd	C
Ü41	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord	C

S14.1

Beschrieb

Im Gebiet Gstad ist eine Umstrukturierung für Mischnutzung und für Zentrumsnutzung mit hoher Dichte angestrebt. Für das Umfeld des Bahnhofs Münchenstein soll eine Zonenplanänderung vorgenommen werden, damit die Möglichkeit einer Umnutzung entsprechend der guten ÖV-Erschlies-

sung geschaffen wird. Im Bereich zwischen Bahn und Tramstrasse wird beabsichtigt, die heutigen Industrieareale umzunutzen und zu verdichten. Ein Teil der Industriebauten sowie das dicht genutzte Walzwerkareal sollen jedoch erhalten werden.



Nutzen

WK1: Mit den Massnahmen im Bereich MIV, den geplanten LV-Massnahmen und mit Mobilitätsmanagement und Parkraumbewirtschaftung wird das Gesamtverkehrssystem verbessert und an den vorgesehenen Nutzungsmix angepasst.

WK2: Mit der Entwicklung des Gebietes können die Gemeinden einen wesentlichen Beitrag zur differenzierten Entwicklung in Richtung eines nachhaltigen Quartiers mit Mischnutzung, Wohnen und Gewerbe leisten. Die Siedlungsentwicklung nach innen wird gefördert.

WK3: Mit der Beruhigung des Ortskerns wird die Verkehrssicherheit im stark frequentierten Zentrumsbereich verbessert. Auch die beabsichtigten Massnahmen zur Förderung des LV führen zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit.

WK4: Folgende Massnahmen wirken sich positiv auf den Ressourcenhaushalt aus: Haushälterischer Umgang mit dem Boden, Verkehrsvermeidung durch Mischnutzung, Vernetzung und Einbindung des Entwicklungsgebietes mit der Umgebung.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument

in kant. Richtplan (Entwurf)



Siedlung

AGGLO BASEL

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 0 – ca. 500

Fläche in Hektar: 20

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	300	720	1020
Anzahl Arbeitsplätze	1400	670	2070

S14.1

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Münchenstein

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Basel Landschaft

Richtplaneintrag



geplant

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



geplant

Im Richtplanentwurf BL 2016 ist der Teil westlich der Geleise weiterhin als Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung klassifiziert; der östliche Teil als Entwicklungsgebiet Wohn-/Zentrumsnutzung, was sich mit den laufenden Entwicklungsabsichten decken würde.

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
06.2016	Beschluss Gemeindeversammlung über Revision Zonenplan Siedlung. Zonenzuordnung würde Entwicklungsabsichten entsprechen.

Realisierung / Abstimmungsbedarf

Die Realisierung wird in Etappen geschehen. Eine unmittelbar beim Bahnhof gelegene Parzelle soll mittels QP entwickelt werden; eine Realisierung ab 2018 ist realistisch. Beim van Baerle Areal laufen derzeit Vorabklärungen für einen Studienauftrag. Das Areal soll mittels QP entwickelt und ab 2020 bebaut werden. Weitere Entwicklungen im Gebiet Gstad sind in Bearbeitung.

S14.2

Untere Widen/Schoren

S14.2



A

	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument
in kant. Richtplan



Siedlung

AGGLO BASEL

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Das Gebiet Untere Widen/Schoren liegt im inneren Korridor und bietet ein grosses Entwicklungspotenzial.

Bezug zu anderen Massnahmen

S14.2

Nummer	Name	Prio
L4	Birspark Landschaft	-
Ü40	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttenz Süd	C
Ü41	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord	C

Beschrieb

Das Gebiet Untere Widen/Schoren ist aufgrund der hohen MIV-Erschliessungsgüte prädestiniert für verkehrsintensive Einrichtungen. Die bestehenden Gewerbenutzungen im Bereich des Anschlusses an die

H18 sollen erhalten werden. Neben den bestehenden Nutzungen soll die Ansiedlung weiterer Betriebe ermöglicht und insgesamt eine höhere Nutzungsdichte erzielt werden.

Nutzen

WK1: Indem die gute Erschliessung für verkehrsintensive Einrichtungen genutzt wird, findet eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr statt. Nutzungsfehlallokationen wird damit vorgebeugt, und dem Entstehen von Verkehr am falschen Ort wird entgegengewirkt. Das Gesamtverkehrssystem wird nicht zusätzlich belastet.

WK2: Mit der Entwicklung des Gebietes können die Gemeinden einen wesentlichen Beitrag zur Abdeckung des Flächenbedarfs an verkehrsintensiven Einrichtungen leisten, ohne zusätzlichen unverträglichen Verkehr zu generieren. Durch die beabsichtigte intensivere Nutzung des Gebietes wird die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert.

WK3: Das Bereitstellen von Flächen im direkten Umfeld des übergeordneten Strassennetzes ermöglicht es, den durch die verkehrsintensiven Nutzungen generierten Verkehr direkt auf das übergeordnete Strassennetz zu leiten. Dadurch werden keine untergeordneten Netze belastet, was einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit hat.

WK4: Die Allokation von Nutzungen am richtigen Standort reduziert die durch den MIV induzierten Umweltbelastungen.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 400 bis 1000

Fläche in Hektar: 18

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	0	0
Anzahl Arbeitsplätze	540	760	1300

S14.2

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Arlesheim

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Baselland, Fachbereich Gesamtverkehrspanung

Richtplaneintrag



erfolgt

Regionale Abstimmung



Koordinationsgebiet gemäss
Raumkonzept Birsstadt 2035
vom 17.05.2016

Gemeindebeschlüsse



geplant

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2015	Linienführung und Machbarkeit festlegen
Februar / 2016	Freihaltekorridor für Strassenareal beschlossen und den Anrainern als Grundlage für arealentwicklung mitgeteilt
April / 2016	Beschluss Gemeindeversammlung Revision Zonenplan genehmigt
2017	Anpassung Strassennetzplan der Gemeinde mit neuem Strassenabschnitt
2018	Vorprojekt
2019	Gemeindeversammlungsbeschluss für Ausführungskredit

Realisierung / Abstimmungsbedarf

Mit Projekt S14.1 Gemeinde Münchenstein

S15

Schwerpunktgebiet Reinach/Dornachbrugg/Stöcklin

Das Koordinationsgebiet Reinach/Dornachbrugg/Stöcklin liegt am Anschluss zur A18, zwischen S-Bahn- und Tramkorridoren und zwischen den beiden Zentren Reinach und Dornachbrugg.

Es besteht im gesamten Gebiet ein grosses Umstrukturierungspotenzial mit Eignung für Verdichtung von Industrie, Gewerbe und Zentrumsnutzungen (hohe Zentralität/hohe Dichten).

Der Kontext für die weitere Entwicklung ist allerdings komplex: hohe Verkehrsbelastung und Konflikte auf der Bruggstrasse, beim A18-Anschluss Reinach-Süd und beim Knoten Brugg-/Hauptstrasse.

Die A18 wirkt zudem als räumliche Barriere – eine städteräumliche Verknüpfung war deshalb bisher nicht möglich. Die Platzverhältnisse erschweren das Bereitstellen von Raum für alle Verkehrsarten (MIV, ÖV, LV), und es bestehen Abhängigkeiten zwischen der Strassenraumgestaltung und der ÖV-Erschliessung.

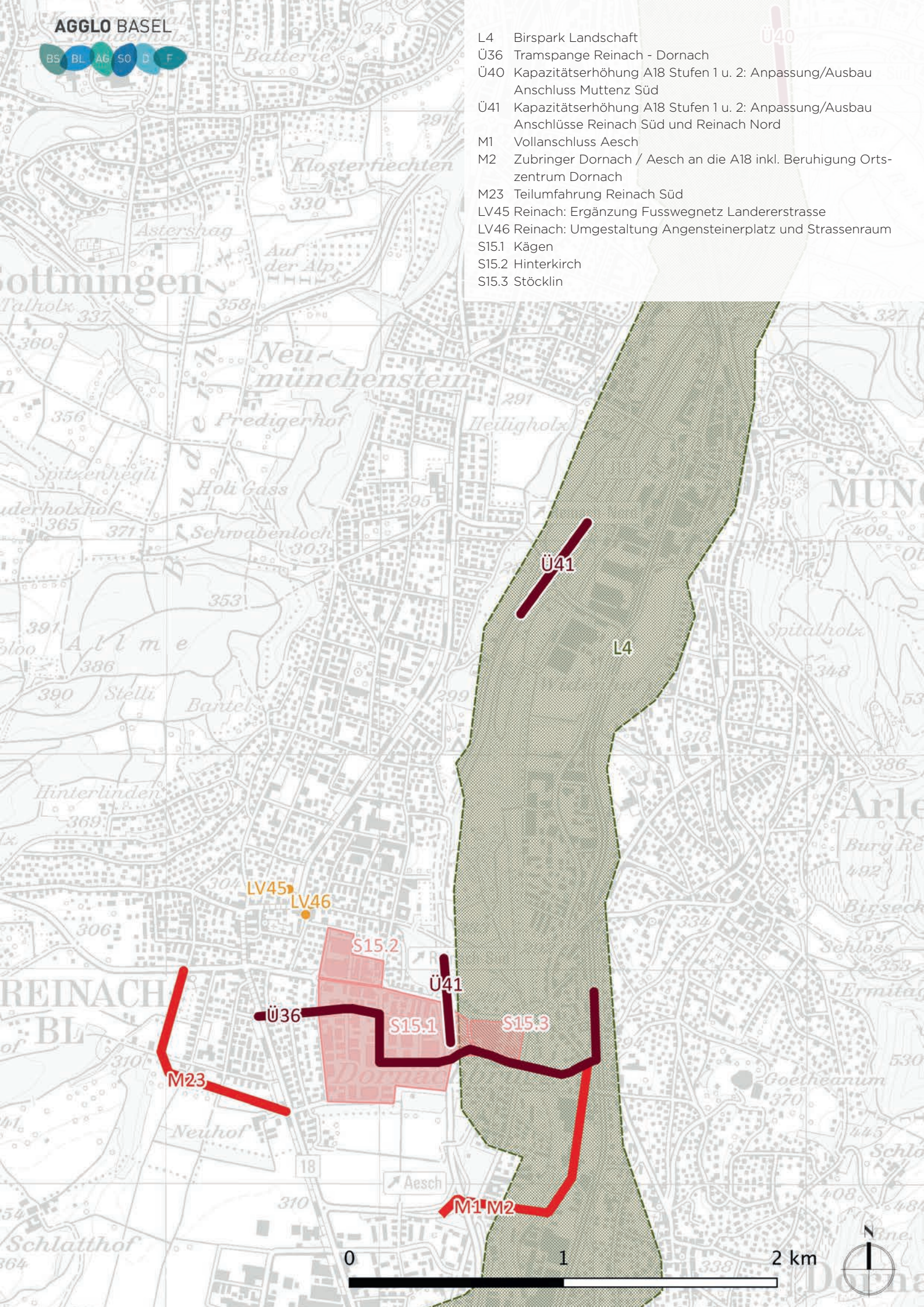
Damit eine attraktive, verdichtete, zukünftige Entwicklung im gesamten Gebiet ermöglicht werden kann, soll eine städtebauliche Verbindung zwischen den Zentren

ausgebildet, der Strassenraum aufgewertet und die nötigen verkehrlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Konkret bedeutet dies, dass ein vielfältiges Massnahmenbündel umgesetzt werden muss bestehend aus:

Verkehrsmanagement/-lenkung Kapazitätserhöhung (Ü40, Ü41) A18 und neuem Zubringer in Dornach (M2); Busbevorzugung auf Querverbindung, Mobilitätsmanagement, Parkraumbewirtschaftung, Vollanschluss Aesch (M1), neue Verbindungsstrasse Reinach-Südwest zur Entlastung der Bruggstrasse (M23 Teilumfahrung Reinach Süd), FlaMa und Tram-/Busachse (Ü36) auf Bruggstrasse (inklusive Veloverbindung) und Funktionsänderung Hauptstrasse zwischen Bruggstrasse und Reinach-Süd und Ausgestaltung als Quartiersammelstrasse. Ohne die Schaffung der aufgeführten verkehrlichen Rahmenbedingungen ist eine weitere Entwicklung und Verdichtung im Schwerpunktgebiet Reinach/Dornachbrugg/Stöcklin unmöglich – das Schwerpunktgebiet wäre in Frage zu stellen.

Für die einzelnen Teilareale gibt es differenzierte nutzungsplanerische Entwicklungsziele, die in den Massnahmenblättern im Detail erfasst sind.

- L4 Birspark Landschaft
- Ü36 Tramspange Reinach - Dornach
- Ü40 Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttentz Süd
- Ü41 Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord
- M1 Vollanschluss Aesch
- M2 Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach
- M23 Teilumfahrung Reinach Süd
- LV45 Reinach: Ergänzung Fusswegnetz Landererstrasse
- LV46 Reinach: Umgestaltung Angensteinerplatz und Strassenraum
- S15.1 Kägen
- S15.2 Hinterkirch
- S15.3 Stöcklin



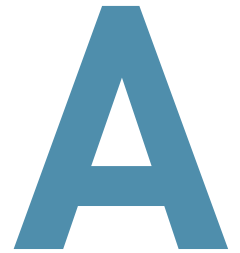
S15.1

S15.1

Kägen



Karte Kägen



	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument
in kant. Richtplan

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Das Areal Kägen liegt im inneren Korridor und bietet ein grosses Entwicklungspotenzial.



Siedlung

AGGLO BASEL

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L4	Birspark Landschaft	-
Ü36	Tramspange Reinach - Dornach	C
Ü40	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttentz Süd	C
Ü41	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord	C
M1	Vollanschluss Aesch	A
M2	Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inklusive Beruhigung Ortszentrum Dornach	A
M23	Teilumfahrung Reinach Süd	C

S15.1

Beschrieb

Das Gebiet Kägen (Reinach) ist mit arbeitsplatzintensiven High-Tech Firmen belegt, deren Anteil zukünftig weiter ausgebaut werden soll. Mit der kürzlich erfolgten Ortsplanungsrevision wurde das Gebiet aufgezonzt und neues Verdichtungs- und Arbeitsplatzpotenzial geschaffen. Durch den ÖV und LV ist dieses wichtige Arbeitsplatzge-

biet noch nicht optimal erschlossen, Verbesserungen sind beabsichtigt:

LV-Massnahme 1-21 Fuss-/Veloverbindung Reinach - Dornach/Arlesheim, Aggloprogramm 2. Generation; Ö36 Tramspange Reinach - Dornach, C-Massnahme Aggloprogramm, 3. Generation.

Nutzen

WK1: Mit den geplanten verkehrlichen Massnahmen wird das Gesamtverkehrssystem optimiert und an die bestehenden und zukünftigen Nutzungen angepasst.

WK2: Mit den nutzungsplanerischen Zielen – dichte und arbeitsplatzintensive Gewerbegebiete – wird das Verdichtungspotenzial ausgeschöpft und die Siedlungsentwicklung kann nach innen gelenkt werden.

WK3: Durch die geplanten verkehrlichen Massnahmen wird auch die Verkehrssicherheit verbessert, z. B. mit der Fuss- und Veloverbindung.

WK4: Durch die Verdichtung des bestehenden, bereits überbauten Gebiets wird verantwortungsvoll mit der Ressource Boden umgegangen. Die geplanten verkehrlichen Massnahmen setzen insbesondere auf die Verkehrsarten des Umweltverbundes (ÖV, LV), womit die Umweltbelastung trotz der erhöhten Nutzung und der damit einhergehenden erhöhten Mobilitätsnachfrage begrenzt wird.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 800

Fläche in Hektar: 26

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	0	0
Anzahl Arbeitsplätze	4000	2400	6400

S15.1

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Reinach

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Basel-Landschaft

Richtplaneintrag



erfolgt als Festsetzung

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Abgestimmt im Rahmen Ortsplanungsrevision Reinach und Raumkonzept Birsstadt Im Richtplan als Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung festgesetzt

Stand der Arbeiten

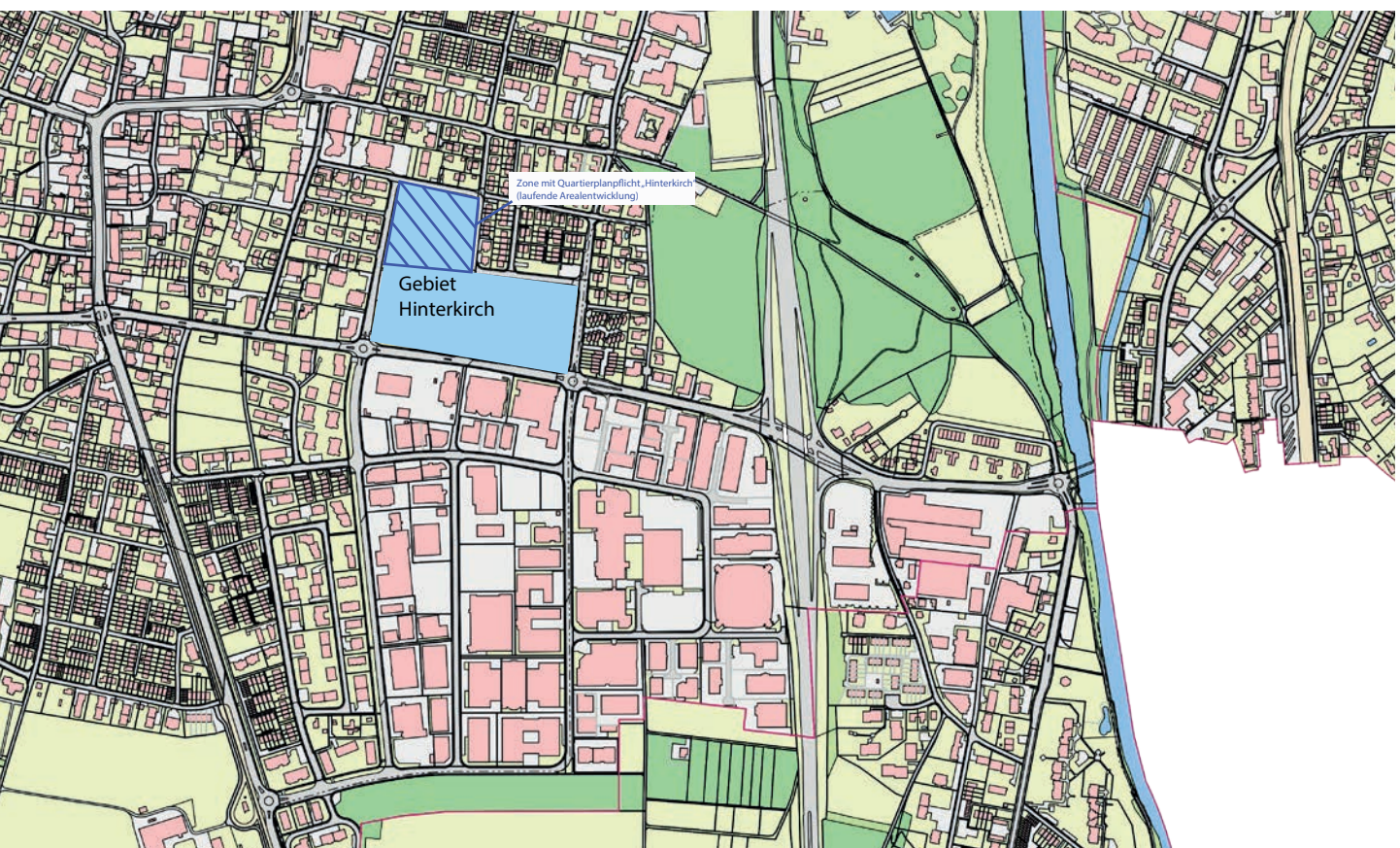
Monat / Jahr	Schritt / Termin
2016-2028	Prüfung Machbarkeit der Verkehrserschliessung, laufende Realisierung des neu geschaffenen Nutzungspotenzials (private Grundeigentümer)

Realisierung / Abstimmungsbedarf

Im Gebiet Kägen ist zwar grosses Nutzungspotenzial vorhanden, es ist aber bereits heute weitgehend bebaut und befindet sich im Besitz vieler verschiedener, mehrheitlich privater Grundeigentümer. Eine Realisierung erfolgt deshalb nach und nach in vielen Einzeletappen. Die Entwicklung im Kägen steht im Zusammenhang mit einer verbesserten Verkehrsanbindung, insbesondere an die S-Bahn am Bahnhof Dornach-Arlesheim (Massnahmen Ü36, Ü41, M23 und LV-Massnahmen aus AP2).

S15.2

Hinterkirch



Karte Hinterkirch

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Das Areal Hinterkirch liegt im inneren Korridor und bietet ein grosses Entwicklungspotenzial.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L4	Birspark Landschaft	-
Ü36	Tramspange Reinach - Dornach	C
Ü40	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttenz Süd	C
Ü41	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord	C
M1	Vollanschluss Aesch	A
M2	Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inklusive Beruhigung Ortszentrum Dornach	A
M23	Teilumfahrung Reinach Süd	C
LV45	Reinach: Ergänzung Fusswegnetz Landererstrasse	A
LV46	Reinach: Umgestaltung Angensteinerplatz und Strassenraum	A

S15.2

Beschrieb

Im Gebiet Hinterkirch (Reinach) wurde mit der Ortsplanungsrevision für den nördlichen Teil des Hinterkirchs eine Quartierplanpflicht mit Ziel einer Mischnutzung festgelegt. Die Entwicklung des Areals hin zu Wohnen/Arbeiten wurde bereits gestartet. Längerfristig könnte auch der restliche Teil des Hinterkirchs umstrukturiert und verdichtet werden. Damit die Mischnutzung funktioniert, sind diverse verkehrliche Rahmenbedingungen zu erfüllen.

Nutzen

WK1: Die im Zusammenhang mit der angestrebten Siedlungsentwicklung vorzunehmenden Anpassungen am Verkehrssystem haben einen positiven Effekt auf das Gesamtverkehrssystem, wovon auch andere Siedlungsgebiete und Nutzer profitieren.

WK2: Mit den nutzungsplanerischen Zielen – attraktive Mischgebiete mit hochwertigen Arbeitsplätzen und Wohnungen nahe am Zentrum und Entschärfung der Konflikte zwischen Gewerbe und Wohnen – wird das Verdichtungspotenzial ausgeschöpft, und die Siedlungsentwicklung kann nach innen gelenkt werden.

WK3: Mit den vorzunehmenden Massnahmen kann auch die Verkehrssicherheit verbessert werden.

WK4: Die abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ermöglicht einen nachhaltigen Umgang mit der Ressource Boden. Trotz erhöhter Nutzungsintensität sollte das MIV-Aufkommen begrenzt und dessen negative Auswirkungen reduziert werden, und zwar dank der Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbundes.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust



	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument
in kant. Richtplan (Entwurf)



Siedlung

AGGLO BASEL

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 1100

Fläche in Hektar: 4,4

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	260	260
Anzahl Arbeitsplätze	800	0	800

S15.2

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Reinach

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Basel-Landschaft

Richtplaneintrag



geplant

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Gemäss Anpassung KRIP, Stand Vernehmlassung 2016, soll das Hinterkirch als Entwicklungsgebiet für Wohn-/Zentrumsnutzung ausgewiesen werden.

Mit der Ortsplanungsrevision Reinach (RRB 2015) wurde ein Teil des Hinterkirchs bereits als Zone mit Quartierplanpflicht mit dem Ziel einer Wohn- und Gewerbe-Nutzung ausgewiesen.

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2016 - 2018	Quartierplanung für Teilgebiet Hinterkirch
2019 - 2020	Realisierung Überbauung Teilgebiet Hinterkirch

Realisierung / Abstimmungsbedarf

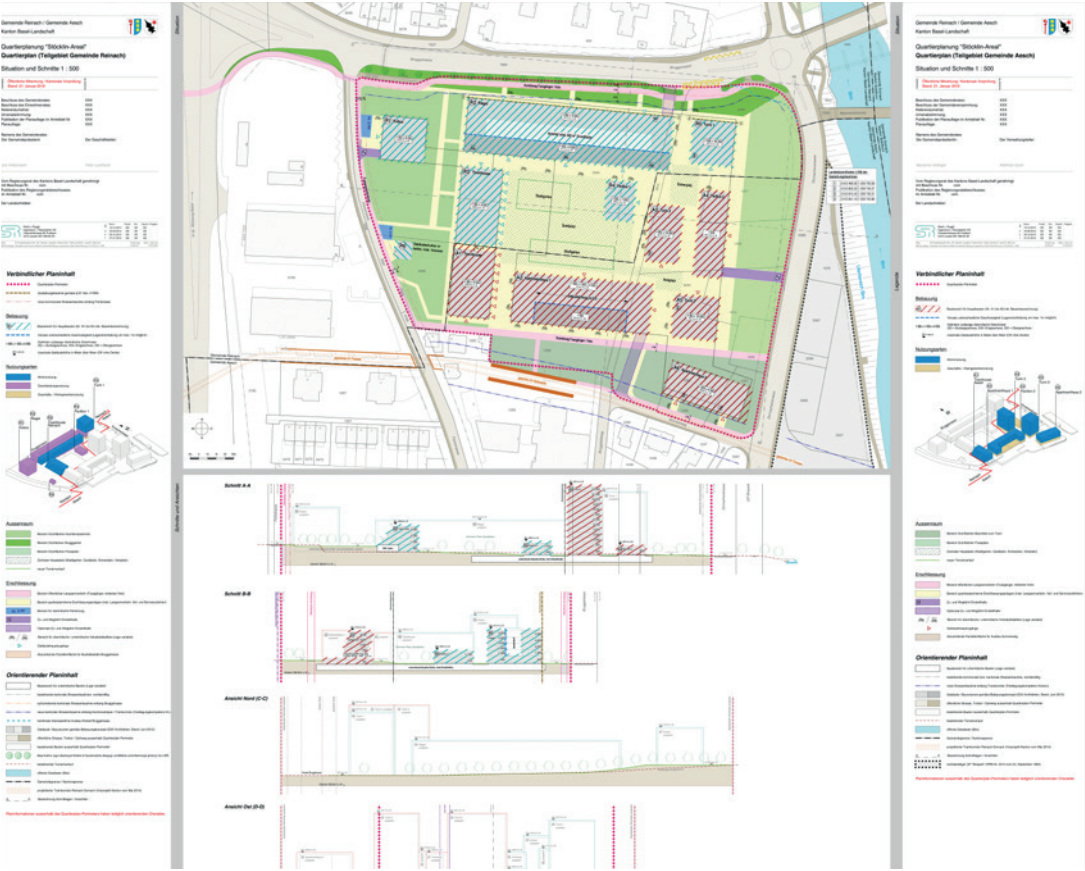
Die Arealentwicklung für das Teilgebiet Hinterkirch (Erarbeitung Sondernutzungsvorschriften) läuft bereits und kann als erste Etappe unabhängig von den geplanten Verkehrsmassnahmen umgesetzt werden. Sie erhöht allerdings das Verkehrsaufkommen auf der Bruggstrasse.

Die Realisierung weiterer Etappen hängt massgeblich von den privaten Grundeigentümern ab, ein Zeithorizont kann deshalb (noch) nicht genannt werden.

S15.3

Stöcklin

S15.3



Quartierplan Stöcklin-Areal, Stand öffentliche Mitwirkung, 2016

A

	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument
in kant. Richtplan (Entwurf)



Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Das Gebiet Stöcklin liegt im inneren Korridor und bietet ein grosses Entwicklungspotenzial.

Siedlung

AGGLO BASEL

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L4	Birspark Landschaft	-
Ü36	Tramspange Reinach - Dornach	C
Ü40	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttenz Süd	C
Ü41	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord	C
M1	Vollanschluss Aesch	A
M2	Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inklusive Beruhigung Ortszentrum Dornach	A

S15.3

Beschrieb

Das bisherige Gewerbegebiet Stöcklin liegt in den Gemeinden Aesch und Reinach. Durch das stetige Wachstum im Birstal hat sich die Lage des Areals von der Peripherie ins Zentrum der Agglomeration verschoben, vor allem bei einer Betrachtung über die Gemeindegrenzen hinaus (zu den Zentren der Standortgemeinden eher peripher gelegen, aber in Fussdistanz zum Zentrum Dornachbrugg und Bahnhof Dornach-Arlesheim). Der heutige Produktionsstandort soll verla-

gert und das bestens erschlossene Areal im Sinne eines verantwortungsvollen Umgangs mit dem Boden zukünftig höherwertig genutzt werden. Die laufende Quartierplanung «Stöcklin-Areal» soll ein lebendiges Stadtquartier mit diversen Wohnformen und Geschäftsnutzungen ermöglichen. Damit die verdichtete Mischnutzung funktioniert, sind diverse verkehrliche Rahmenbedingungen zu erfüllen.

Nutzen

WK1: Die im Zusammenhang mit der angestrebten Siedlungsentwicklung vorzunehmenden Anpassungen am Verkehrssystem haben einen positiven Effekt auf das Gesamtverkehrssystem, wovon auch andere Siedlungsgebiete und Nutzer profitieren.

WK2: Mit den nutzungsplanerischen Zielen – attraktive Mischgebiete mit hochwertigen Arbeitsplätzen und Wohnungen an zentraler, bestens erschlossener Lage – wird das Verdichtungspotenzial ausgeschöpft, und die Siedlungsentwicklung kann nach innen gelenkt werden.

WK3: Mit den vorzunehmenden Massnahmen kann auch die Verkehrssicherheit verbessert werden.

WK4: Die abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ermöglicht einen nachhaltigen Umgang mit der Ressource Boden. Trotz erhöhter Nutzungsintensität sollte das MIV-Aufkommen begrenzt und dessen negative Auswirkungen dank der Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbundes reduziert werden.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 300

Fläche in Hektar: 4

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	590	590
Anzahl Arbeitsplätze	400	165	565

S15.3

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinden Aesch und Reinach

Beteiligte Stellen Schweiz:

Richtplaneintrag



geplant

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



geplant

Gemäss KRIP-Anpassung (Stand Vernehmlassung 2016) soll das Gebiet als Entwicklungsgebiet für Wohnen und Zentrumsnutzungen festgesetzt werden.

Die regionale Abstimmung erfolgt im Rahmen des Raumkonzeptes Birsstadt. Das Teilgebiet in Reinach mit Ortsplanungsrevision ist bereits als Zone mit Quartierplanpflicht mit dem Ziel der Umstrukturierung zu Wohn- und Geschäftsnutzung festgesetzt.

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2017	RRB zur Quartierplanung Stöcklin-Areal
2018 – 2020	Realisierung der Überbauung Stöcklin-Areal

Realisierung / Abstimmungsbedarf

Die Quartierplanung läuft bereits und soll im 2017 genehmigt vorliegen. Die Quartierplanung ist so konzipiert, dass verschiedene Tramvarianten für den ÖV-Korridor/Tramspange Reinach-Dornach möglich bleiben. Die Arealentwicklung kann kurzfristig ohne grössere Verkehrsinfrastrukturmassnahmen umgesetzt werden, erhöht allerdings den Druck auf die bereits stark belastete Bruggstrasse. Zusammen mit der weiteren laufenden und beabsichtigten Siedlungsverdichtung bedingt sie längerfristig eine bessere Verkehrserschliessung und Anbindung an den Bahnhof Dornach-Arlesheim, v.a. durch den ÖV.

S16

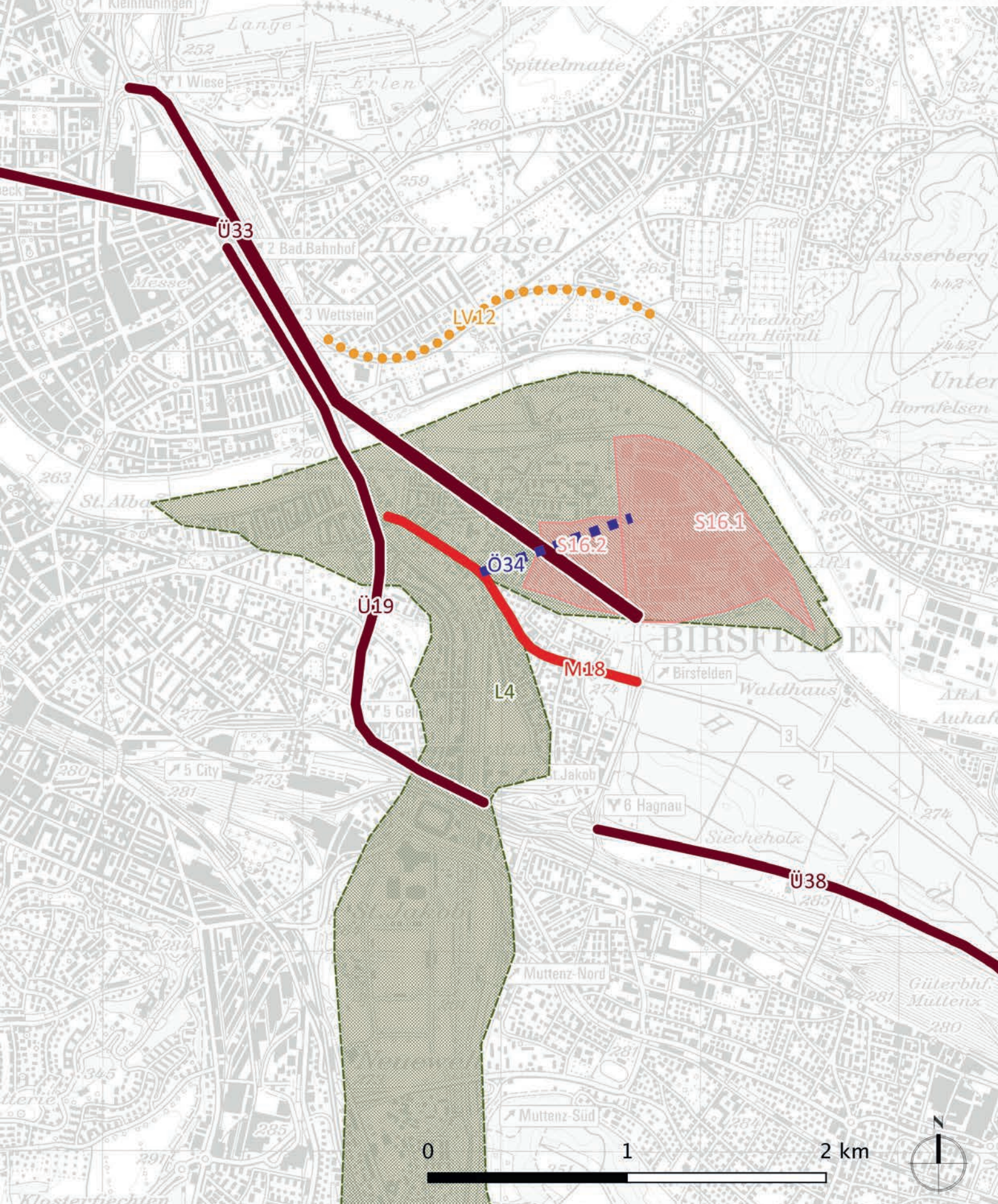
Schwerpunktgebiet Birsfelden

Birsfelden befindet sich im inneren Korridor der Agglomeration und schliesst an die Kernstadt Basel an. Die bauliche Entwicklung von Birsfelden ist stark geprägt von der anhaltenden Nachfrage nach Wohnraum seit der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Ab den späten 50er-Jahren entstanden verschiedene grössere Wohnsiedlungen. Der grosse Teil der Wohn- und Mischzonen von Birsfelden wurde mit den gross angelegten Arealüberbauungen im Lärchengarten und im Sternenfeld in den 60er- und 70er-Jahren aufgebraucht. Birsfelden verfügt heute nur noch über 4,1 ha Bauzonenreserven. Davon entfällt die Mehrheit auf Arbeitszonen (3,7 ha) und lediglich 0,4 ha auf die Wohn- und Mischzone. Seit 1980 nimmt die Bevölkerung der Gemeinde Birsfelden stetig ab.

In Übereinstimmung mit den Vorgaben des Agglomerationsprogrammes möchte die Gemeinde Birsfelden diesen Trend brechen und Birsfelden als attraktiven Wohnort zwischen Kernstadt Basel, Rhein, Birs und Hardwald positionieren. Mit verschiedenen städtebaulichen und raumplanerischen Mitteln möchte die Gemeinde Birsfelden bis 2030 Wohnraum für zusätzlich knapp 1100 Einwohner schaffen. Längerfristig (Zeitraum ab 2030) soll Wohnraum für ca. 2500 zusätzliche Einwohner zur Verfügung gestellt werden. Gleichzeitig soll auch die Anzahl der Arbeitsplätze um ca. 200 bis 2030 respektive um 370 in längerfristiger Perspektive ansteigen. Um diese Zielsetzungen zu erreichen, hat die Gemeinde Birsfelden ein STEK entwickelt, das verschiedene konzeptionelle Überlegungen und Massnahmen enthält:

- › Die verkehrlichen Rahmenbedingungen für ein moderat quantitatives aber stark qualitatives Wachstum sind innerhalb der bestehenden Bauzone zu schaffen. Aufgrund der täglichen Überlastung der A2 werden die Strassenzüge von Birsfelden als Umfahrroute genutzt. Der Transitverkehr macht die Hälfte des Gesamtverkehrs aus. Die Engpassbeseitigungen der A2 sind deshalb für den Siedlungsschwerpunkt Birsfelden von grosser Bedeutung (Ü33, Ü38). Aber auch auf dem untergeordneten Netz sind Massnahmen zu ergreifen. Mit Ausnahme der Hauptverkehrsachsen wurde bereits flächendeckend Tempo 30 eingeführt. Die primären Verkehrsverbindungen müssen jedoch noch siedlungsorientierter gestaltet werden, um den MIV in Zukunft zu entschleunigen und die Aufenthaltsqualität in den zentralen Bereichen zu steigern (M18 Birsfelden, Umgestaltung Ortsdurchfahrt). Die ÖV-Erschliessung gilt es ausserdem zu verbessern, damit der heutige Anteil des ÖV am Modal Split (33%) erhöht werden kann (Ö34 Tram Birsfelden – Sternenfeld). Nur so kann die Belastung des Strassennetzes in etwa gleich gehalten werden wie heute. Um auch den LV-Anteil zu erhöhen, sind die Lücken im LV-Netz zu schliessen ausserdem ist die Aufenthaltsqualität entlang der Verkehrsachsen zu erhöhen.
- › Als Grundpfeiler der Siedlungsentwicklung werden Entwicklungsgebiete bezeichnet. In quantitativer Hinsicht hat das Gebiet Sternenfeld die grösste Bedeutung und ist deshalb auf regionaler Ebene (Birsstadt) wie auch für das Agglomerationsprogramm Basel relevant (Massnahmenblatt in AP3). Als längerfristige Option – je nach Ausrichtung der kantonalen Strategien – hat auch das Hafenaereal ein grosses quantitatives Potenzial (Einwohner und Arbeitsplätze)
- › Die Standortattraktivität soll erhöht werden, indem ein neues Ortszentrum gestaltet wird.
- › Das bereits quantitative und qualitativ überzeugende Freiraumangebot soll besser verbunden werden, um die Naherholung stärker erlebbar zu machen.

- L4 Birspark Landschaft
- Ü19 Sanierung Osttangente
- Ü33 Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel
- Ü38 Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau - Augst
- Ö34 Tram Birsfelden Sternfeld
- M18 Birsfelden, Umgestaltung Orstdurchfahrt
- LV12 Basel: Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof - Grenzach-Wyhlen
- S16.1 Hafen Birsfelden
- S16.2 Sternfeldallee



S16.1

Hafen Birsfelden

S16.1



C

	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument

teilw. in kant. Richtplan enthalten



Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Das Gebiet «Hafen» liegt im inneren Korridor und bietet ein grosses Entwicklungspotenzial.

Siedlung

AGGLO BASEL

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L4	Birspark Landschaft	-
Ü19	Sanierung Osttangente	A
Ü33	Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel	B
Ü38	Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau - Augst	C
Ö34	Tram Birsfelden Sternenfeld	C
M18	Birsfelden, Umgestaltung Orstdurchfahrt	B
LV12	Basel: Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen	C

S16.1

Beschrieb

Das Hafengebiet Birsfelden bedeckt fast ein Drittel des gesamten Gemeindegebiets. Es besteht zu zwei Dritteln aus dem «Hafenperimeter» – einem Areal, das dem kantonalen Nutzungsplan Rheinhäfen unterliegt – und zu einem Drittel aus dem «Industrie- und Gewerbegebiet Hafen Birsfelden» das der kommunalen Planungshoheit unterstellt ist. Die hervorragende Lage zwischen Rheinlehne und Basel-Stadt, die direkte Anbindung an die Autobahn und an das Schienennetz eröffnen ein grosses Entwicklungspotenzial.

Das Potenzial ergibt sich nicht nur aus der besonderen Lage, sondern auch aus der teilweise geringen Bebauungsdichte und den Möglichkeiten einer infrastrukturellen Aufwertung des Perimeters. Innerhalb des

Hafenperimeters wird eine aktive Verdichtung angestrebt.

Umnutzungsvisionen wie zum Beispiel Wohnen sind in dieser Zone nur ganz am Rande angedacht, da sie einen alternativen Hafenstandort voraussetzen würden. Auf den Gebieten, die der kommunalen Planungshoheit unterstellt sind, Entwicklungsplanungen angestrebt, die eine Verdichtung mit Mischnutzung inklusive Wohnen ermöglichen sollen. Da die Baurechte im Perimeter sich auf 2020 bis 2055 belaufen und eine Entwicklung des Hafengebietes in grossem Masse von der Kooperation des Kantons abhängt, ist dieses Projekt im Vergleich zum Gebiet Sternenfeldallee mit grösseren Unsicherheiten behaftet.

Nutzen

WK1: Da eine Nutzungsintensivierung vor allem durch Ansiedlung von Wohn- und Mischnutzungen Hand in Hand mit verkehrlichen Erschliessungsmassnahmen (Anbindung ÖV, LV) einhergehen muss, führt die Entwicklung des Hafenareals zu einer Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystem mit positivem Nutzen über das konkrete Gebiet hinaus.

WK2: Die Siedlungsentwicklung kann am richtigen Ort, nämlich an idealer Lage im inneren Korridor der Agglomeration Basel erfolgen.

WK3: Im Zuge der Überbauung wird der Qualität der Aussen- und Freiräume gemäss Zielsetzung des STEK Birsfelden grosse Bedeutung beigemessen. Eine Umnutzung und Nutzungsverdichtung des Gebiets «Hafen» schafft somit ideale Voraussetzung für den LV – dank der Ausgestaltung von sicheren, attraktiven Strassenräumen.

S16.1

WK4: Ein nachhaltiger Umgang mit den natürlichen Ressourcen kann mit der Entwicklung des Hafen-Areals ermöglicht werden.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: Birsfelden als «Aussenquartier der Stadt Basel» wird mit Tram und Bus erschlossen. Bis zum Bahnhof SBB sind es knapp 4 km zu Fuss.

Fläche in Hektar: 50

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	2000	2000
Anzahl Arbeitsplätze	ca. 2000	ca. 2000	ca. 4000

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Birsfelden

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Basel-Landschaft | Schweizerische Rheinhäfen

Richtplaneintrag



in Bearbeitung

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Abstimmung regional und kommunal im Rahmen Raumkonzept Birsstadt und STEK Birsfelden. Der Schlussbericht des STEK Birsfelden wurde vom Gemeinderat Birsfelden beschlossen.

Siedlung

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
noch offen	Projekt soll vorangetrieben werden.

Realisierung / Abstimmungsbedarf

S16.1

Aufgrund der Rahmenbedingungen ist die Realisierung des Projekts zum aktuellen Zeitpunkt offen. Die Wirtschaftsförderung des Kantons Basel-Landschaft hat das Hafengebiet Birsfelden in ihr Arealentwicklungsprogramm aufgenommen und priorisiert, um der kantonalen Bedeutung Rechnung zu tragen.

Es bestehen unterschiedliche Nutzungsvorstellungen von Kanton und Gemeinde. Das Hafenareal ist im kantonalen Richtplan als Arbeitsplatzgebiet von kantonomer Bedeutung enthalten. Die Frage der Zulässigkeit der UmNutzung von Teilgebieten wird im Rahmen der Anpassung des kantonalen Richtplanes an das RPG geklärt werden. Im Zusammenhang mit der Anpassung des kantonalen Richtplanes an das RPG wird soll auch die Rolle und der Flächenbedarf des Hafens geklärt werden.

S16.2

Sternenfeldallee



Visualisierung Sternenfeldallee

S16.2

B

	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Das Gebiet Sternenfeldallee liegt im inneren Korridor und bietet ein grosses Entwicklungspotenzial.

Planungsinstrument

Aufnahme in kant.
Richtplan vorgesehen



Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L4	Birspark Landschaft	-
Ü19	Sanierung Osttangente	A
Ü33	Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel	B
Ü38	Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau - Augst	C
Ö34	Tram Birsfelden Sternenfeld	C
M18	Birsfelden, Umgestaltung Orstdurchfahrt	B
LV12	Basel: Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof - Grenzach-Wyhlen	C

Siedlung

AGGLO BASEL

Beschrieb

S16.2

Das Gebiet Sternenfeldallee bildet die Schnittstelle zwischen der Wohn- und Mischnutzung Birsfeldens und der industriell-gewerblichen Nutzung in Verbindung mit dem Hafen. Das Areal ist heute nicht intensiv genutzt und eignet sich somit an gut erschlossener Lage für eine Verdichtung. Dies kann bei einer möglichen Umnutzung des Hafenareals als Impulsgeber fungieren. Das Gebiet kann in zwei Abschnitte – in einen nördlichen und einen südlichen – unterteilt werden. Der nördliche Abschnitt ist durch die Hochausüberbauung «Stausee» und angrenzende Familiengärten gekennzeichnet und weist eine niedrige Dichte von ca. 68 Einwohnern und Arbeitsplätzen pro Hektar auf. Gemessen an einer Zieldichte von 240 Einwohnern und Arbeitsplätzen pro Hektar könnte ein theoretischer Zuwachs von ca. 650 Einwohnern und Arbeitsplätzen pro Hektar aufgenommen werden. Im Gleichschritt mit der Ausnutzung des Potenzials müsste hier das

ÖV-Angebot ausgebaut werden. Der südliche Abschnitt zeichnet sich durch eine geringe Nutzungsdichte von 33 Einwohnern und Arbeitsplätzen pro Hektar aus. Die Flächen sind überwiegend mit öffentlichen und privaten Sportanlagen belegt.

Entlang der drei diesen Abschnitt umgebenden Strassenzüge sind heute unterschiedliche Nutzungen angesiedelt: Primär Baugeschäfte und Fahrzeughandel an der Sternenfeldstrasse, Familiengärten und das Alterszentrum an der Hardstrasse und Wohnhochhäuser an der Rütthardstrasse. Eine Nutzungsintensivierung ist hier mit grösseren Anstrengungen verbunden, weil die Sportanlagen grundsätzlich nicht in Frage gestellt werden und Flächen nur durch eine Reorganisation verfügbar gemacht werden können. Ausserdem ist die Einstufung als belasteter Standort eine besondere Herausforderung.

Nutzen

WK1: Durch eine Nutzungsintensivierung des Areals kann das ÖV-Angebot ausgebaut werden – mit positivem Nutzen für das Gesamtsystem (Aufwertung und Attraktivierung ÖV, Entlastung Strasse).

WK2: Die gezielte Siedlungsentwicklung nach innen kann hier an zentraler Lage im inneren Korridor der Agglomeration Basel verfolgt werden.

WK3: Die Aufwertung dieses Gebietes bietet die Möglichkeit für Strassenaufwertungsmassnahmen und für das Schliessen von LV-Lücken mit positivem Effekt auf die Verkehrssicherheit.

WK4: Ressourcen können durch die Verdichtung in der bestehenden Bauzone geschont werden. Die mit der Planung einhergehenden verkehrlichen Massnahmen fördern die Nutzung der nachhaltigen Mobilitätsformen (ÖV, LV).

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: Birsfelden als «Aussenquartier der Stadt Basel» wird mit Tram und Bus erschlossen. Bis zum Bahnhof SBB sind es knapp 4 km zu Fuss.

Fläche in Hektar: 22

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	-	890	890
Anzahl Arbeitsplätze	330	60	390

S16.2

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Birsfelden

Beteiligte Stellen Schweiz:

-

Richtplaneintrag



vorgesehen

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Die Abstimmung erfolgt regional und kommunal im Rahmen des Raumkonzeptes Birsstadt und des STEK Birsfelden. Der Gemeinderat Birsfelden hat den Schlussbericht des STEK Birsfelden beschlossen.

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
offen	Entwicklung der städtebaulichen Grundkonzeption der Nutzungszuordnung.
offen	Änderungen in der Nutzungsplanung

Realisierung / Abstimmungsbedarf

Der Realisierungszeitpunkt ist noch offen. Die Weiterentwicklung des Bestandes bedingt den Dialog mit den Grundeigentümern. Die ÖV-Erschliessung ist ungenügend.

Die Frage der Zulässigkeit der Umnutzung von Teilgebieten des Arbeitsgebiets von kantonalen Bedeutung wird im Rahmen der Anpassung des kantonalen Richtplanes an das RPG geklärt werden.

S17

Schwerpunktgebiet Aesch Nord

Aesch Nord ist ein entwicklungsfähiges Zukunftsareal, das eine gute Erreichbarkeit und freie bzw. verfügbare Grundstücke bietet.

Die Zielsetzung der Siedlungsentwicklung nach innen und auch das Streben nach einer optimalen Abstimmung von Siedlung und Verkehr wirft vielfältige Fragen auf, vor allem im Zusammenhang mit der weiteren Entwicklung von Schwerpunktgebieten und den darin enthaltenen einzelnen Entwicklungsarealen. Welche Nutzung an welchem Ort am geeignetsten ist, hängt von der Betrachtungsebene ab. Aus kantonaler Sicht soll das Gebiet als Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung gestärkt werden. Aus regionaler Sicht wird ein optimaler Nutzungsmix von Wohnen und Arbeiten auf regionaler Ebene im Sinne des Konzeptes der kurzen Wege angestrebt. Jede Gemeinde hat ausserdem noch ihre eigenen Vorstellungen, und in ihre Überlegungen fliessen weitere Faktoren ein, wie die optimale Ausnutzung der vorhandenen Infrastruktur mit Strassen, ÖV-Haltestellen und Schulräume.

Das Gebiet Aesch Nord ist ein exemplarisches Beispiel für ein Areal, das aufgrund der Ausgangslage – gute Erschliessung sowohl für den MIV als auch für den ÖV – nicht per se einer einzigen Nutzungskategorie zugeteilt werden kann. Die verschiedenen Sichtweisen gilt es differenziert zu betrachten und dafür braucht es vertiefte konzeptionelle Abklärungen.

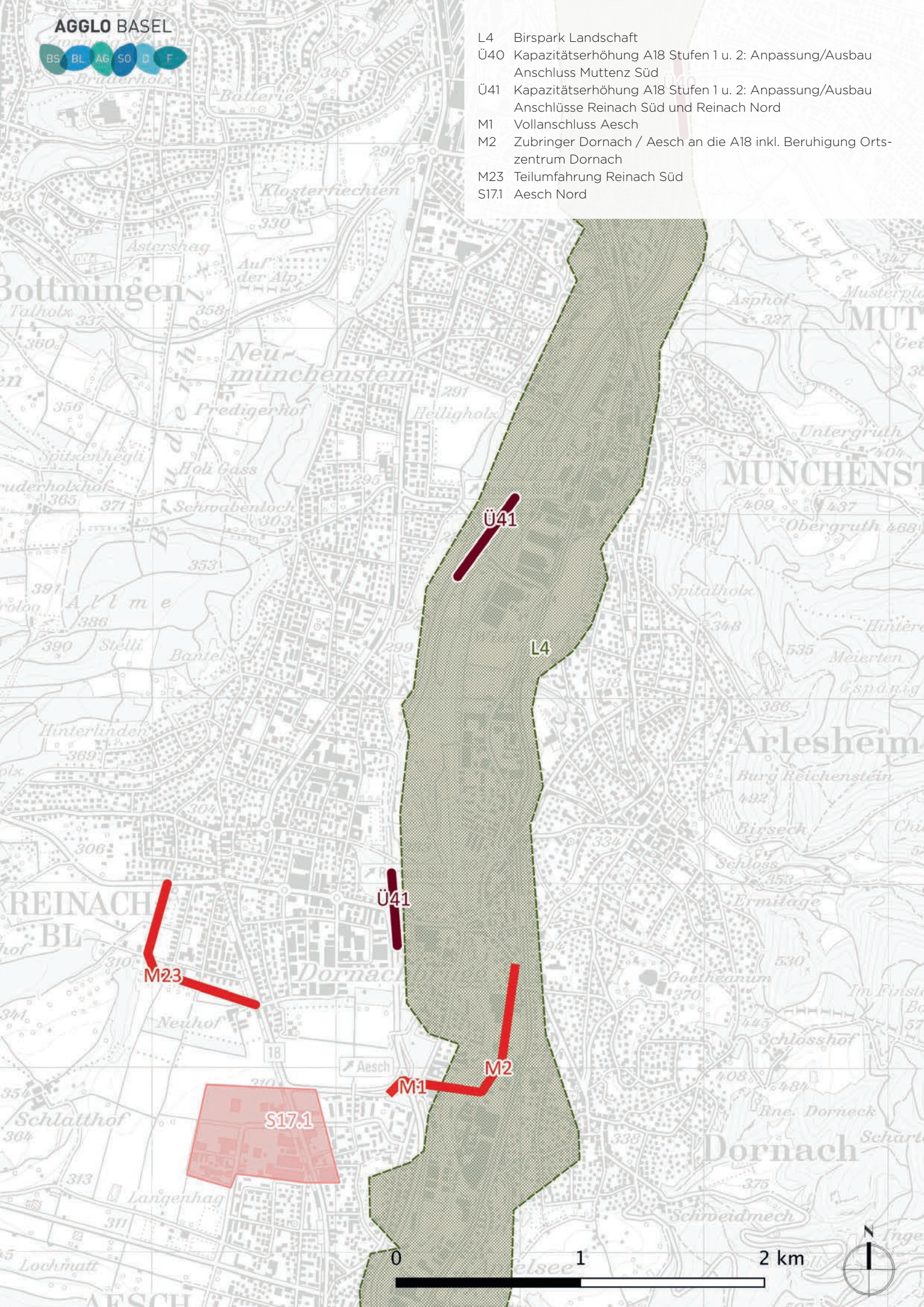
Gerade der Nutzungsmix von Wohnen und Arbeiten ist generell eine Herausforderung – das Finden von praktikablen Lösungen ist im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung nach innen jedoch von grosser Bedeutung.

Die heute bereits gute regionale und überregionale Erschliessung wird mit den folgenden Massnahmen verbessert und sichergestellt: Kapazitätserhöhungen der A18 (Ü40 und Ü41), Vollanschluss Aesch (M1), Zubringer Dornach/Aesch an die A18 (M2), Teilumfahrung Reinach Süd.

AGGLO BASEL



- L4 Birspark Landschaft
- Ü40 Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttentz Süd
- Ü41 Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord
- M1 Vollanschluss Aesch
- M2 Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach
- M23 Teilumfahrung Reinach Süd
- S17.1 Aesch Nord



Aesch Nord



1.6	Historie	ARE Code
2.6	-	-

Planungsinstrument
als kant. Arbeitsplatz-
gebiet in kant. Richtplan



Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Das Gebiet «Aesch Nord» liegt im inneren Korridor und bietet ein grosses Entwicklungspotenzial.

Siedlung

AGGLO BASEL

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L4	Birspark Landschaft	-
Ü40	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttentz Süd	C
Ü41	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord	C
M1	Vollanschluss Aesch	A
M2	Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inklusive Beruhigung Ortszentrum Dornach	A
M23	Teilumfahrung Reinach Süd	C

S17.1

Beschrieb

Das Areal Aesch Nord befindet sich am nördlichen Siedlungsrand von Aesch. In westlicher Richtung grenzt das Areal an Landwirtschaftsgebiet und in südlicher Richtung an das Wohngebiet. Das heute als Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung genutzte Areal weist noch mehrere, zum Teil auch grosse unbebaute Grundstücke auf. Bei bereits bestehenden Liegenschaften kann die Ausnutzung optimiert respektive verdichtet werden.

Die Gemeinde hat aufgrund des neuen Raumplanungsgesetzes geänderte und entsprechend angepasste Zielvorstellungen definiert. Aus Sicht der Gemeinde hat das Areal mehr Potenzial als «nur» für die Nutzung als Arbeitsplatzgebiet. Dazu müsste das Areal als Mischgebiet für Gewerbe- und Geschäftsnutzung, Bildung, Forschung und Wohnen entwickelt werden. Gemäss den Entwicklungsvorstellungen der Gemeinde würden dank zukunftsorientierter, hochstehender architektonischer Gestaltung und dadurch auch verdichteter Bauweise keine Gewerbeflächen

verdrängt, sondern sie würden lediglich mit attraktivem Wohnraum über dem Gewerbe ergänzt werden.

Die Mischnutzung würde sich aufgrund der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (Tramhaltestelle Arlesheimerstrasse der Linie 11) anbieten. Für die Nutzung als Arbeitsplatzgebiet spricht die hervorragende Erschliessung für den MIV mit einem Autobahnanschluss in unmittelbarer Nähe. Die Erreichbarkeit wird künftig durch das Kantonale Strassenprojekt «Zubringer Pfefferring» noch wesentlich verbessert (Baubeginn 2016).

Wie sich das Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung weiter entwickelt, werden die weiteren Planungsschritte aufzeigen – eine Aufgabe, die von der Gemeinde Aesch zusammen mit dem Kanton und den Birstadt-Gemeinden zukunftsorientiert gemeinsam angegangen werden muss. Sicher ist, dass das Areal ein beachtliches Potenzial hat.

Nutzen

WK1: Die Funktionsweise des verkehrlichen Gesamtsystems wird gestärkt, indem die richtige Nutzung am richtigen Ort angesiedelt wird. Die Initiative der Gemeinde, das Arbeitsplatzgebiet in eine Mischzone umzuzonieren, fördert die Auseinandersetzung mit der Frage der richtigen Nutzung am richtigen Ort.

WK2: Die gezielte Siedlungsentwicklung nach innen kann hier an zentraler Lage im inneren Korridor der Agglomeration Basel verfolgt werden, und zwar in der Funktion als Mischzone wie auch als reines Arbeitsplatzgebiet.

WK3: Eine dichtere Nutzung des Gebietes bietet die Möglichkeit für Strassenaufwertungsmassnahmen und für das Schliessen von LV-Lücken mit positivem Effekt auf die Verkehrssicherheit.

WK4: Die bessere Ausnutzung des Areals Nord wirkt der Zersiedlung entgegen und sorgt für einen effizienten und schonenden Umgang mit der Ressource Boden. Eine mit der Erschliessungssituation abgestimmte Nutzung reduziert ausserdem die negativen Auswirkungen des Verkehrs, indem das durch wirtschaftliche Aktivitäten induzierte Verkehrsaufkommen schnell auf das übergeordnete Netz geleitet werden kann.

Einzonung: nicht notwendig

S17.1

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: ca. 1500 zum Bahnhof Aesch

Fläche in Hektar: 32

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	0	0
Anzahl Arbeitsplätze	2700	1000	3700

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Aesch

Beteiligte Stellen Schweiz:

Richtplaneintrag



geplant (Nutzungsänderung)

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



-

Abgestimmt im Rahmen des Raumkonzeptes Birsstadt

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2016 – 2017	Abklärung der Nutzungsart und -dichte

Realisierung / Abstimmungsbedarf

Es bestehen unterschiedliche Nutzungsvorstellungen von Kanton und Gemeinde. Die Frage der Nutzung wird im Rahmen der Richtplananpassung geklärt werden

S18

Schwerpunktgebiet Münchenstein

Die an die Kernstadt Basel angrenzende und zum inneren Korridor gehörende Gemeinde Münchenstein zielt darauf, bis 2030 um rund 2000 Einwohner zu wachsen (heute ca. 12 000). Weiterhin wird auch die Ansiedlung von zusätzlichen Arbeitsplätzen angestrebt. Durch den öffentlichen Verkehr (Tramlinien 10, 11 und S-Bahn) ist die Gemeinde bereits heute gut an Basel und die Region angebunden.

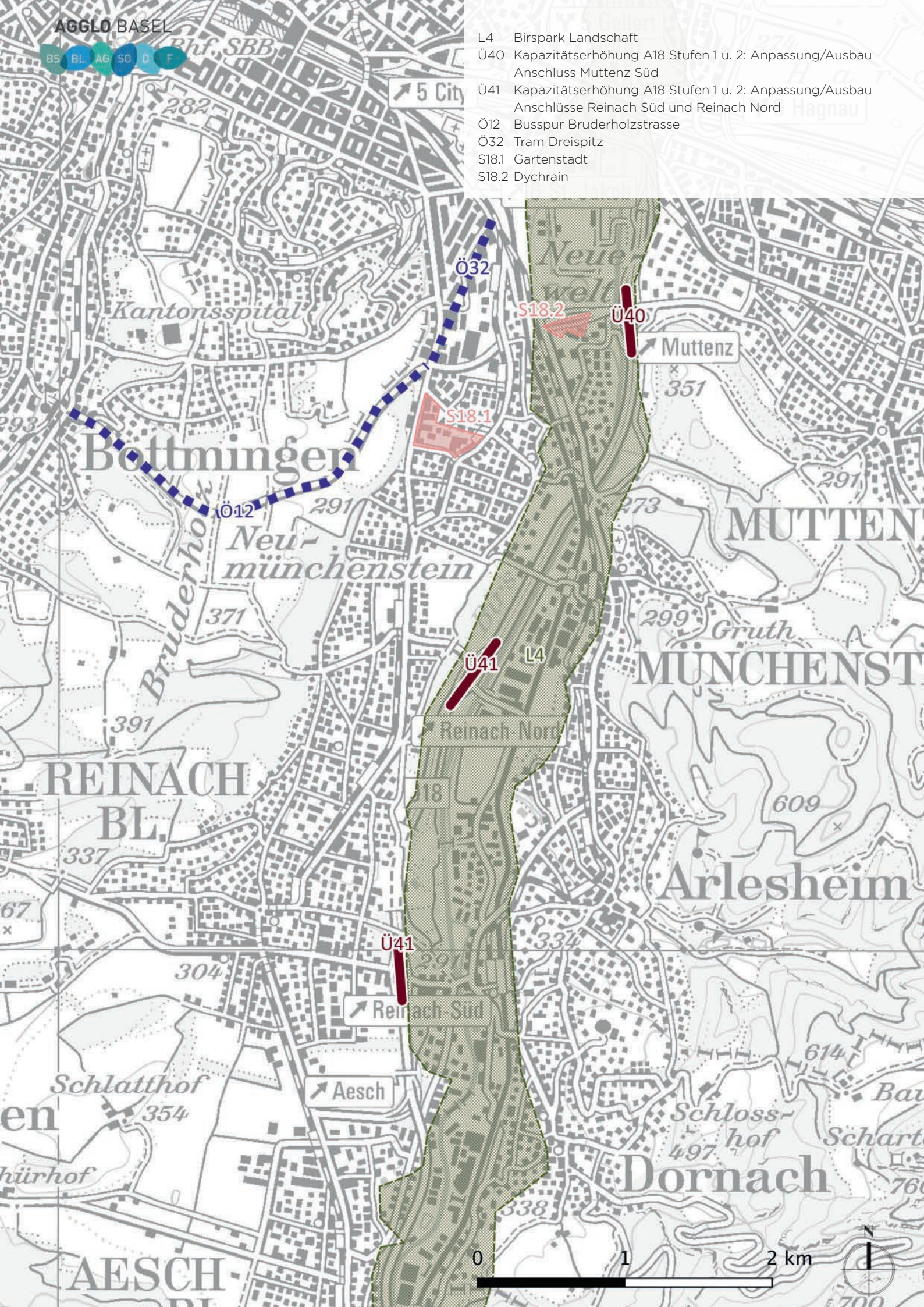
Neben grossflächigen Veränderungen soll das Wachstum über die vielen kleinteiligen Flächenpotenziale innerhalb der Bauzonen abgewickelt werden. Zu den grossflächigen Arealen gehören verschiedene wichtige Gewerbe- und Industrieareale, die sich teilweise im Wandel befinden. Neben dem Dreispitzareal, das zur Hälfte zu Münchenstein gehört, stehen unter anderem durch den Wegzug der Firma vanBaerle grössere Veränderungen im Gebiet Gstad an. Auf Teilflächen soll dort in Zukunft ein Wandel zur Wohnnutzung stattfinden. Angesichts der angestrebten Taktverdichtung der S-Bahn wird sich die Attraktivität des Gebiets erhöhen.

Im Gebiet Dychrain, das südlich der Bruderholzsstrasse liegt und somit an das Gebiet der Brüglinger Ebene angrenzt, besteht durch den Wegzug der Läcklerli Huus AG die Möglichkeit, neuen Wohnraum an einer verkehrsgünstigen Lage zu entwickeln. Sowohl im Gebiet Dychrain als auch beim vanBaerle-Areal soll die Entwicklung mittels Quartierplanungen geschehen, um so eine hohe Qualität der Überbauung und des Areals insgesamt sicherstellen zu können.

Neben der S-Bahn-Taktverdichtung sind in Münchenstein keine konkreten verkehrlichen Massnahmen geplant und im Agglomerationsprogramm eingereicht worden. Handlungsbedarf besteht allerdings im Bereich des Ortskerns, der durch eine Verlegung der Kantonsstrasse vom Verkehr entlastet werden könnte. Mit einer Verknüpfung der Tal- und Aliothstrasse könnten viele Bewohner vom Verkehr entlastet werden. Für die Siedlungsentwicklung nach innen ist in Münchenstein die Gestaltung des Strassenraumes von grosser Bedeutung, die vermehrt siedlungsorientiert erfolgen soll.

Das Schwerpunktgebiet Münchenstein wird von folgenden übergeordneten Massnahmen profitieren: Kapazitätserhöhungen A18 (Ü40 und Ü41). Im Bereich ÖV wird mit den Massnahmen Busspur Bruderholz (Ö12) und Tram Dreispitz (Ö32) für Teilgebiete des Schwerpunktgebietes Münchenstein eine Verbesserung erzielt werden.

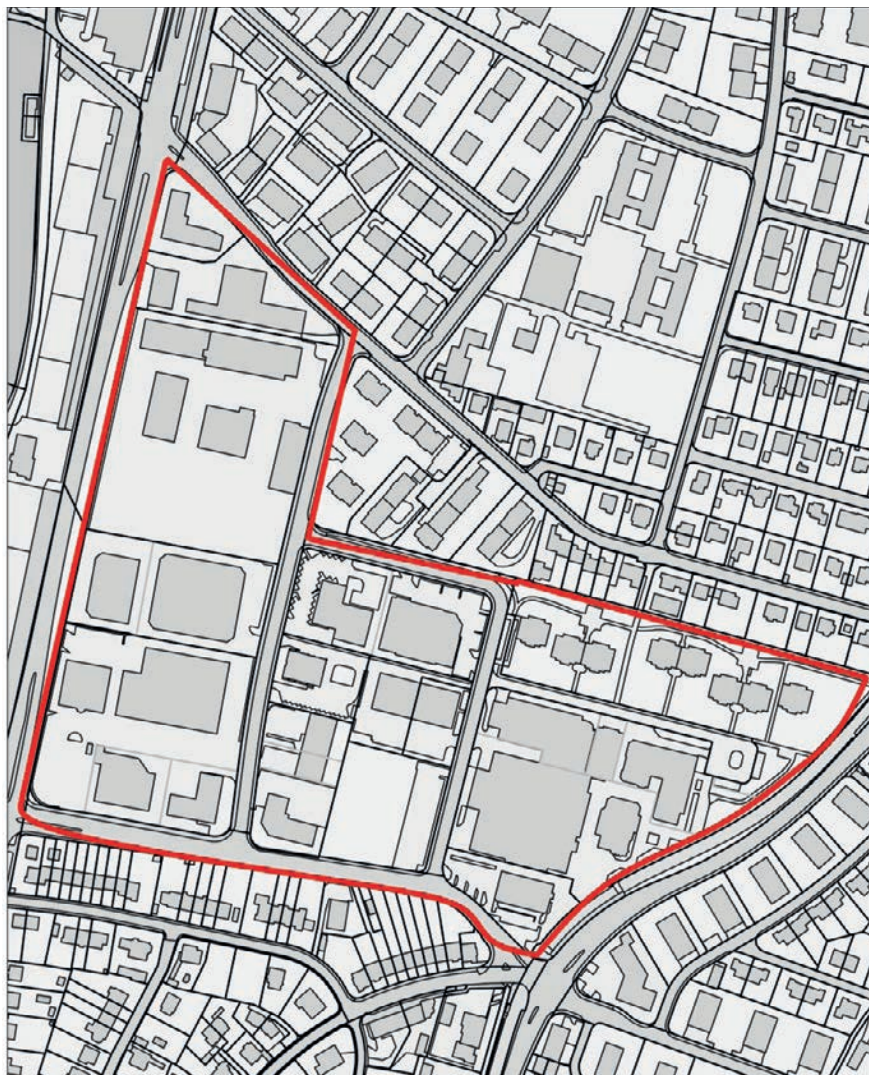
- L4 Birspark Landschaft
- Ü40 Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttentz Süd
- Ü41 Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord
- Ö12 Busspur Bruderholzstrasse
- Ö32 Tram Dreispitz
- S18.1 Gartenstadt
- S18.2 Dychrain



S18.1

Gartenstadt

Perimeter Gartenstadt



Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Das Gebiet Gartenstadt liegt im inneren Korridor und bietet ein grosses Entwicklungspotenzial.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L4	Birspark Landschaft	-
Ü40	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttentz Süd	C
Ü41	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord	C
Ö12	Busspur Bruderholzstrasse	A
Ö32	Tram Dreispitz	C

S18.1

Beschrieb

Das Gebiet «Gartenstadt» ist eines der wichtigsten Zentren von Münchenstein. Neben diversen Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungsbetrieben befinden sich auch Wohneinheiten auf dem Areal. Bereits heute liegt dem Gebiet – mit Ausnahme des Gewerbeareals entlang der Reinacherstrasse – ein Quartierplan zu Grunde. Da der Quartierplan und vor allem das Zentrum an sich veraltet sind, soll dieser Quartierplan erneuert werden. In diesem Zusammenhang sind Anpassungen zugunsten von mehr Wohnraum vorgesehen; auf einzelnen Parzellen sollen im Gegensatz zu heute auch Mischnutzungen möglich sein. Die Verdichtung des Gebiets ist vor allem auch deshalb als realistisch einzustufen, weil das an der Tramlinie 11 gelegene Gebiet schon jetzt hervorragend mit dem ÖV erschlossen ist. Zudem dient die Stöckackerstrasse, welche das Areal im Süden abgrenzt, als Zubringer auf die Kantonsstrassen (Reinacherstrasse und Emil Frey-Strasse).

sungen zugunsten von mehr Wohnraum vorgesehen; auf einzelnen Parzellen sollen im Gegensatz zu heute auch Mischnutzungen möglich sein. Die Verdichtung des Gebiets ist vor allem auch deshalb als realistisch einzustufen, weil das an der Tramlinie 11 gelegene Gebiet schon jetzt hervorragend mit dem ÖV erschlossen ist. Zudem dient die Stöckackerstrasse, welche das Areal im Süden abgrenzt, als Zubringer auf die Kantonsstrassen (Reinacherstrasse und Emil Frey-Strasse).

Nutzen

WK1: Die Nutzungsintensivierung geschieht an einem Ort mit einem hervorragenden ÖV-Anschluss (Tramlinie 11). Zudem soll die Situation für den Langsamverkehr verbessert werden.

WK2: Mit dem neuen Quartierplan wird eine Verdichtung sowie eine Erhöhung der Nutzung des Areals ermöglicht. Gleichzeitig wird damit die Zentrumsfunktion der Gartenstadt gefestigt.

WK3: Durch die Überarbeitung des Quartiersplans können neue Rahmenbedingungen für den Langsamverkehr integriert werden, sodass die Verkehrssicherheit erhöht wird.

WK4: Durch die verdichtete Nutzung an einem sehr gut erreichbaren Standort ist ein haushälterischer Umgang mit der Ressource Boden gegeben. Durch eine Aufwertung des Gebiets bleibt das Zentrum auch in Zukunft attraktiv, sodass für die Nutzung verschiedener Dienstleistungen auch in Zukunft kurze Wege gegeben sind.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust



	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument
in kant. Richtplan (Entwurf)


Siedlung

AGGLO BASEL

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: ca. 1800

Fläche in Hektar: 5,3

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	120	480	600
Anzahl Arbeitsplätze	1130	150	1280

S18.1

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bauverwaltung Münchenstein

Beteiligte Stellen Schweiz:

Amt für Raumplanung Basel-Landschaft

Richtplaneintrag



geplant

Regionale Abstimmung



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



geplant

Im aktuellen Richtplan-Entwurf ist das Gebiet der Kategorie "Entwicklungsgebiet Wohn- / Zentrumsnutzung" zugeordnet.

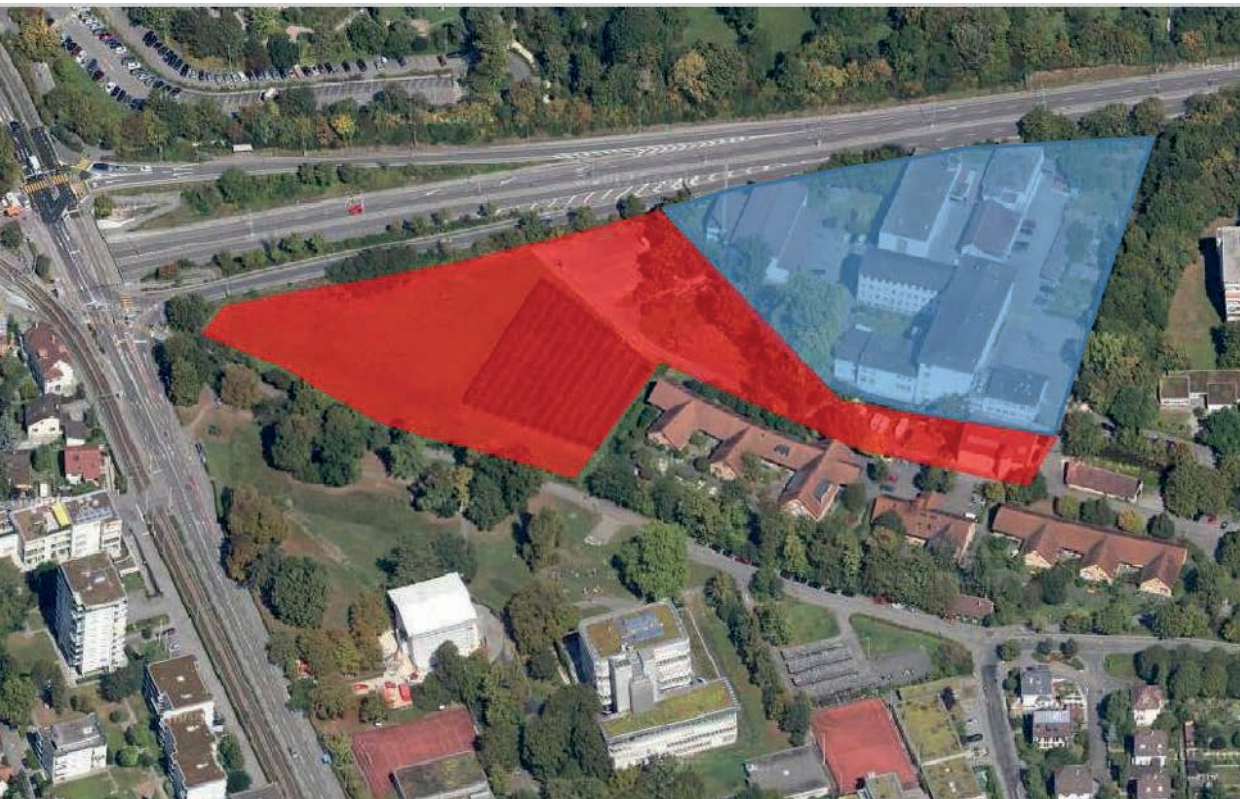
Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
06 / 2016	Abschluss Studienauftrag
2018	Quartierplanverfahren
2020-22	Baubeginn

S18.2

Dychrain

S18.2



Areal der CMS (rot) und Areal der Lächerli Huus AG (blau),
(Quelle: Google Maps)

A

	Historie	ARE Code
1.6	-	-
2.6	-	-

Planungsinstrument

in kant. Richtplan (Entwurf)



Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Das Areal Lächerlihus liegt im inneren Korridor und bietet ein grosses Entwicklungspotenzial.

Siedlung

AGGLO BASEL

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L4	Birspark Landschaft	-
Ü40	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss MuttENZ Süd	C
Ü41	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord	C
Ö12	Busspur Bruderholzstrasse	A

S18.2

Beschrieb

Das Areal des Lächerli Huus AG befindet sich zwischen dem Kanal des St. Alban-Teichs und der östlich angrenzenden Siedlung Teichweg sowie der im Norden angrenzenden Bruderholzstrasse. Auf der gegenüberliegenden Seite des St. Alban-Teichs befindet sich die Parzelle Nr. 4678. Sie liegt zwischen dem Kanal und der MuttENZerstrasse. Die beiden Flächen sollen einer Wohnnutzung zugeführt werden. Aus diesem Grund wurde das Gebiet im neuen Zonenplan mit einer Quartierplanpflicht belegt.

Durch die Nähe zur Birs und zur Brüglinger Ebene (Park im Grünen) sowie aufgrund der nahe gelegenen Tramlinie 10 eignet sich das Gebiet hervorragend für eine Verdichtung.

Nutzen

WK1: Mit der vorgesehenen Verlängerung der MuttENZerstrasse zur Baselstrasse wird das Quartier besser an das übergeordnete Verkehrsnetz angeschlossen, sodass das Quartier vom Verkehr entlastet werden kann. Für den Langsamverkehr entsteht eine neue, attraktive Fusswegverbindung zur Tramlinie 10.

WK2: Durch eine verdichtete Wohnüberbauung wird die Siedlungsentwicklung nach innen gelenkt.

WK3: Durch eine direktere Anbindung an das übergeordnete Strassennetz wird das Quartier entlastet, was die Verkehrssicherheit erhöht.

WK4: Das derzeit ungenutzte Fabrikareal wird einer neuen Nutzung zugeführt – der Boden wird somit optimal umgenutzt.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 1200 (Dreispietz),
1800 (Münchenstein)

Fläche in Hektar: 2,8

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	560	560
Anzahl Arbeitsplätze	0	0	0

S18.2

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Münchenstein

Beteiligte Stellen Schweiz:

Amt für Raumplanung Baselland

Richtplaneintrag



geplant

Regionale Abstimmung



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



geplant

Im aktuellen Richtplanentwurf ist das Areal der Kategorie «Entwicklungsgebiet Wohn-/Zentrumsnutzung» zugeordnet.

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2016	Erarbeitung Quartierplan
2017	Gemeindeversammlung: Quartierplan-Beschluss
2019	Baubeginn

Realisierung / Abstimmungsbedarf

Es ist derzeit noch offen, ob die beiden Areale im Rahmen von einem oder zwei Quartierplänen enteickelt werden. Es besteht derzeit noch Unklarheiten bzgl. der Erschliessung.

S19

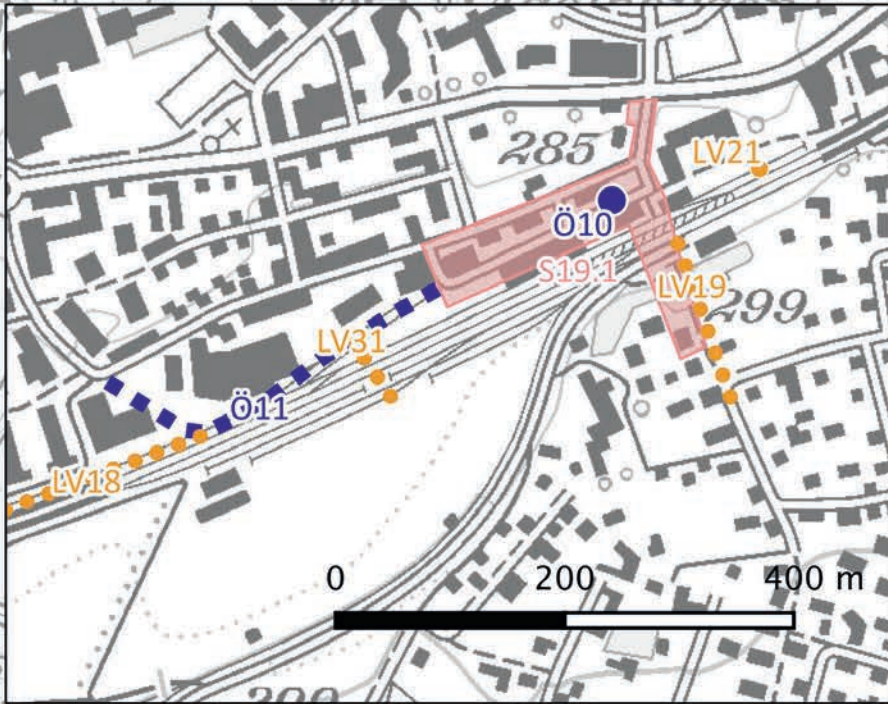
Schwerpunktgebiet Rheinfelden

Das Schwerpunktgebiet Rheinfelden umfasst die beiden Schwesterstädte Rheinfelden (Baden, D) und Rheinfelden (Aargau, CH) beidseits des Rheins. Die beiden Städte engagieren sich für eine abgestimmte Stadtentwicklung. Auf der Stufe der Stadtplanung erfolgt seit Jahren eine enge Koordination. Die Umsetzung umfasst Massnahmen von abgestimmten Nutzungs- und Verkehrsplänen bis hinunter auf die Stufe der Strassenraumgestaltung sowie einen gemeinsamen Plan Lumière, ein gemeinsames Stadtmarketing und eine enge Zusammenarbeit im kulturellen Bereich. In beiden Städten sind bedeutende Flächen für die bauliche Entwicklung (innere Verdichtung) vorhanden. Während Rheinfelden (D) über einen neuen Flächennutzungsplan verfügt, steht in Rheinfelden (CH) in den nächsten Jahren eine Revision der baurechtlichen Grundordnung an. Als Grundlage dafür wird in den nächsten beiden Jahren ein Siedlungsentwicklungskonzept erarbeitet in dem auch die Frage der Hochhäuser (Hochhauskonzept) integriert ist.

Damit die beiden Rheinfelden sich entsprechend ihrer Funktion als Regionalzentrum gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel mit entsprechendem Siedlungswachstum entwickeln können, sind verschiedene verkehrliche Massnahmen als Voraussetzung zu planen und zu realisieren. Dabei liegt der Fokus auf der Förderung der nachhaltigen Mobilitätsformen ÖV und LV. Um den Verkehr möglichst zuverlässig auf das übergeordnete Strassennetz zu bringen ist auch eine MIV-Massnahme notwendig: Ü14 A3-Anschluss Rheinfelden-West.

Im Weiteren handelt es sich um folgenden Massnahmenkatalog:

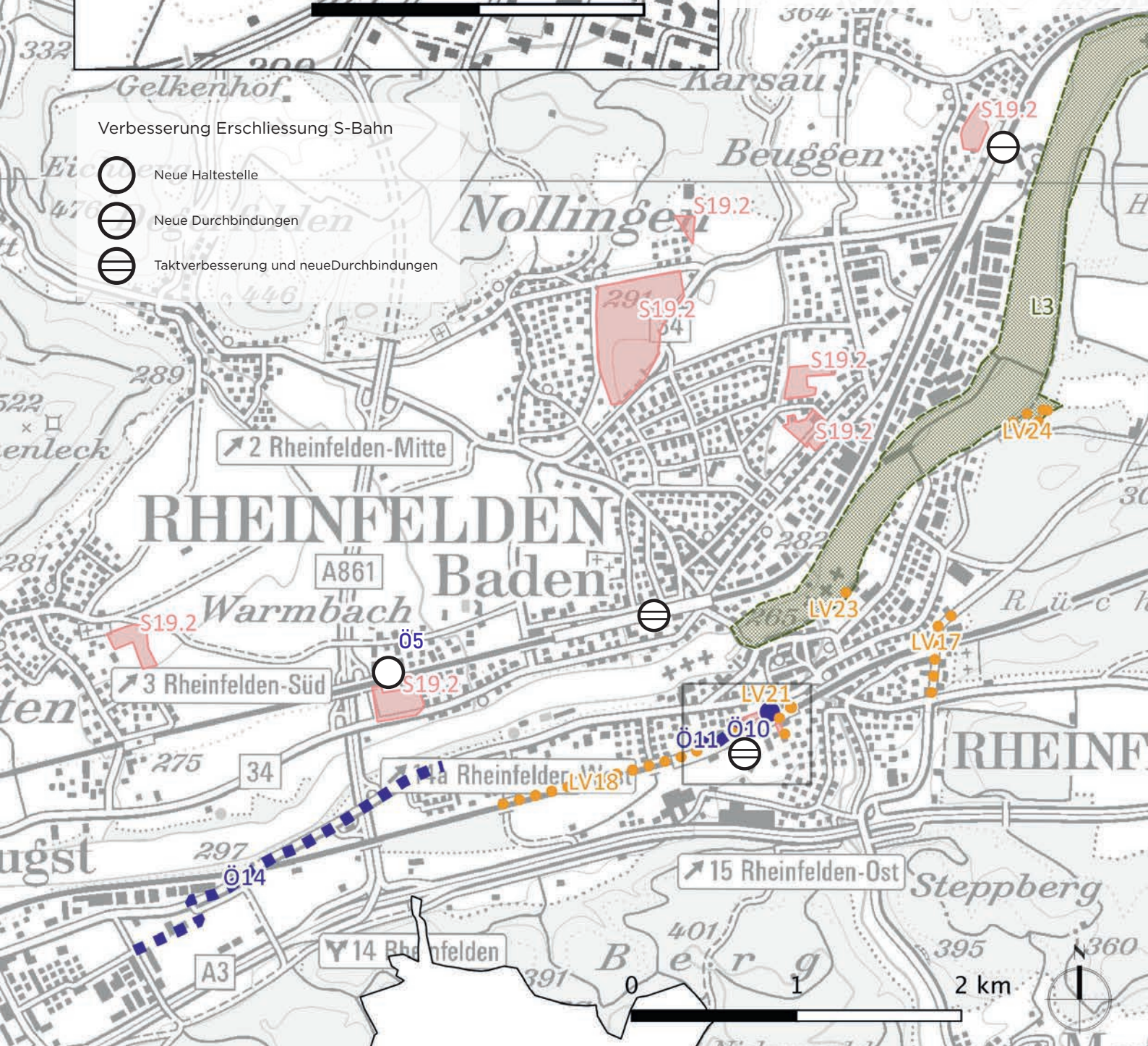
- › S-Bahnangebotsverbesserungen (neue Haltestelle Ö26, Takterhöhung und Durchbindungen)
- › Ö10 Rheinfelden: Umgestaltung und Aufwertung Bahnhofplatz mit Busbahnhof
- › Ö14 Eigentrassierung ÖV (Bus) Kaiseraugst – Rheinfelden (Augarten-Hirsrüti)
- › Ö11 Entflechtung ÖV, MIV und LV im Bereich Bahnhof SBB
- › LV21 Rheinfelden: Erweiterung/Neubau Velostation Bahnhof
- › LV18 Rheinfelden: Fuss- und Radwegverbindung entlang Bahndamm (Bahnhof SBB-Haltestelle Augarten)
- › LV19 Rheinfelden: Behindertengerechte Erschliessung Bahnhof SBB-Kapuzinerberg
- › LV31 Rheinfelden: Neue westliche Fuss- und Radunterführung Bahnhof SBB
- › LV17 Rheinfelden: Umgestaltung und Aufwertung Riburgerstrasse
- › LV23 Rheinfelden: Rheinuferweg-Passage
- › LV24 Rheinfelden: Weg Chleigrüttgraben – Aussichtspunkt Kraftwerk
- › LV80 Rheinfelden: Fuss- und Radverkehrsverbindung S-Bahn-Haltestelle Augarten-Weiherfeld



- L3 Rheinufer – Rheinfelder Rheinuferweg extended
- Ö10 Rheinfelden: Umgestaltung und Aufwertung Bahnhofplatz mit Busbahnhof
- Ö11 Rheinfelden: Entflechtung ÖV, MIV und LV im Bereich Bahnhof SBB
- Ö14 Rheinfelden: Eigentrassierung ÖV (Bus) Kaiseraugst-Rheinfelden (Augarten-Hirsrüti)
- LV17 Rheinfelden (CH): Umgestaltung und Aufwertung Riburgerstrasse
- LV18 Rheinfelden (CH): Fuss- und Radwegverbindung entlang Bahndamm (Bhf SBB - Haltestelle Augarten)
- LV19 Rheinfelden (CH): Behindertengerechte Erschliessung Bahnhof SBB - Kapuzinerberg
- LV21 Rheinfelden (CH): Erweiterung/Neubau Velostation Bahnhof
- LV23 Rheinfelden (CH): Rheinuferweg-Passage
- LV24 Rheinfelden (CH): Weg Chleigrüttgraben - Aussichtspunkt Kraftwerk
- LV31 Rheinfelden (CH): Neue westliche Fuss- und Radunterführung Bahnhof SBB
- S19.1 Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)
- S19.2 Flächennutzungsplan Rheinfelden

Verbesserung Erschliessung S-Bahn

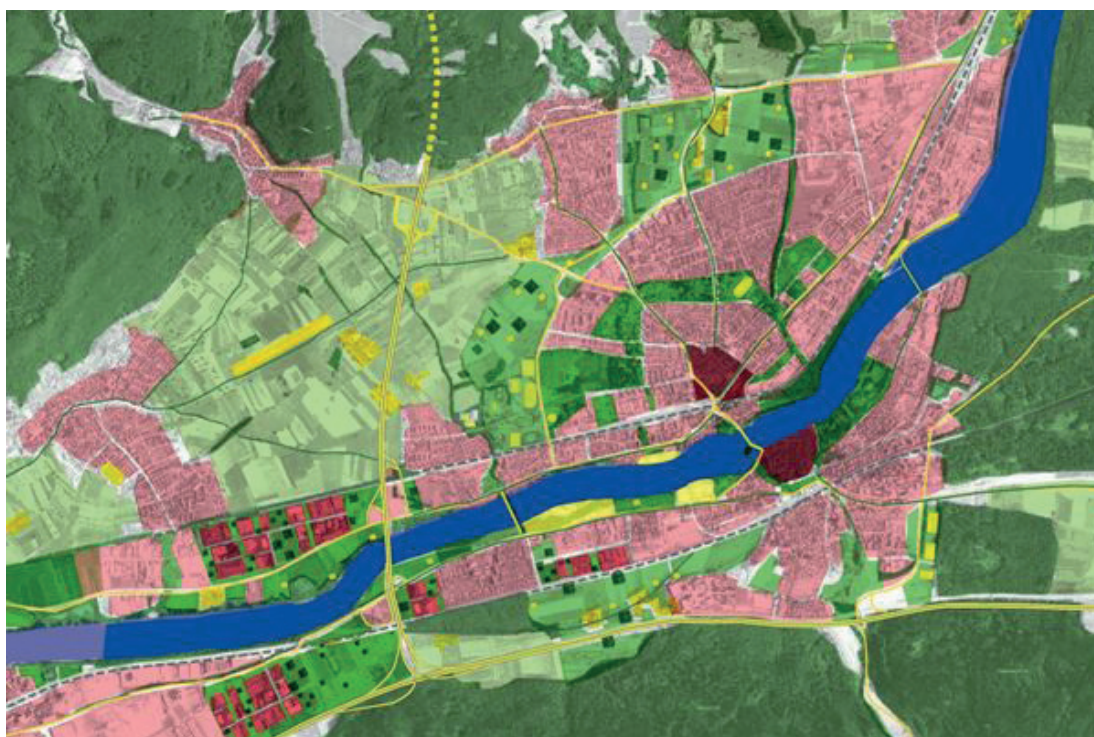
-  Neue Haltestelle
-  Neue Durchbindungen
-  Taktverbesserung und neue Durchbindungen



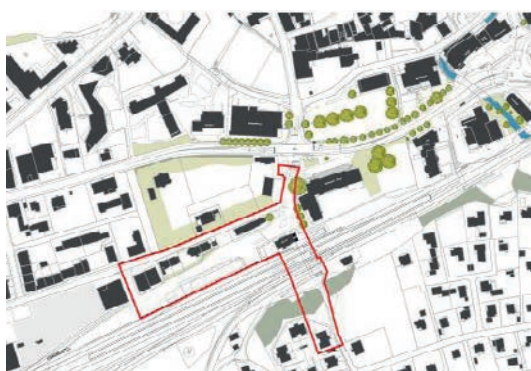
S19.1

Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)

S19.1



Stadtplanung beider
Rheinfelden



Bahnhofplatz, Bearbeitungsperimeter



Strukturplan Bahnhof

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Die Regionalzentren spielen gemäss Zukunftsbild des Agglomerationsprogrammes Basel eine wichtige Rolle (Stützpunktfunktion für Dienstleistungen) in den äusseren Korridoren und sollen an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen zusätzlichen attraktiven Wohn- und Arbeitsraum durch eine gezielte Siedlungsentwicklung nach innen schaffen. Die Stadtentwicklung von Rheinfelden (Aargau, CH) entspricht dieser Zielsetzung, und das Gebiet um den Bahnhof SBB leistet einen wichtigen Beitrag dazu.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L3	Rheinufer - Rheinfelder Rheinuferweg extended	-
Ö10	Rheinfelden: Umgestaltung und Aufwertung Bahnhofplatz mit Busbahnhof	A
Ö11	Rheinfelden: Entflechtung ÖV, MIV und LV im Bereich Bahnhof SBB	A
Ö14	Rheinfelden: Eigentrassierung ÖV (Bus) Kaiseraugst-Rheinfelden (Augarten-Hirsrüti)	A
LV17	Rheinfelden (CH): Umgestaltung und Aufwertung Riburgerstrasse	A
LV18	Rheinfelden (CH): Fuss- und Radwegverbindung entlang Bahndamm (Bhf SBB - Haltestelle Augarten)	A
LV19	Rheinfelden (CH): Behindertengerechte Erschliessung Bahnhof SBB - Kapuzinerberg	A
LV21	Rheinfelden (CH): Erweiterung/Neubau Velostation Bahnhof	A
LV23	Rheinfelden (CH): Rheinufersweg-Passage	A
LV24	Rheinfelden (CH): Weg Chleigrüttgraben - Aussichtspunkt Kraftwerk	A
LV31	Rheinfelden (CH): Neue westliche Fuss- und Radunterführung Bahnhof SBB	B
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

S19.1



Beschrieb

Eines der zentralen Entwicklungsgebiete in Rheinfelden (CH) ist der Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof, für den 2013 der Strukturplan Bahnhof vom Gemeinderat genehmigt wurde. Im Teilgebiet 3.3 «Bahnhofsaa» hat die Grundeigentümerin einen Studienauftrag im Jahr 2012 durchgeführt. Das Siegerprojekt dient als Grundlage (Richtkonzept) für den Gestaltungsplan «Bahnhofsaa». Dieser ist derzeit in Erarbeitung. Geplant sind rund 65 Wohnungen mit einem Potenzial von 120–150 Einwohnern und 2300 m² Dienstleistungsflächen.

Im Teilgebiet 3.4 «Bahnhof West» beabsichtigt die Grundeigentümerin, ihr Firmenareal (Densa AG) einer neuen Nutzung zuführen. Nach ersten Überbauungsstudien soll eine grosse Wohn- und Gewerbeüberbauung entstehen. Diese soll 150 Wohnungen mit einem Potenzial von 300–350 Einwohnern und 4000 m² Dienstleistungs- und Gewerbeflächen umfassen.

Die Konzept- und Vorprojektphase ist derzeit mit Begleitung der Stadt Rheinfelden in Bearbeitung. Damit kann die künftige verkehrsmässige Erschliessung des Bahnhofareals mit Entflechtungen zwischen motorisiertem Individualverkehr, Buserschliessung und Langsamverkehrsverbindung planerisch und danach auch baulich umgesetzt werden.

Seit der letzten Gesamtrevision der Nutzungsplanung Siedlung mit Abschluss im Jahr 2003 hat sich die Stadt Rheinfelden überdurchschnittlich stark – auch bevölkerungsmässig – weiterentwickelt. Für verschiedene grosse Areale wurden Konkurrenzverfahren durchgeführt und mit dem Einsatz geeigneter Planungsinstrumente gesichert. Sehr viele bedeutsame Projekte sind realisiert worden oder befinden sich in Umsetzung. Der Gemeinderat hat in seinen längerfristigen Legislaturzielen beschlossen, ein Siedlungsentwicklungskonzept ausarbeiten zu lassen und die Grundlagen für eine künftige Gesamtrevision der Nutzungsplanung zu erarbeiten.

	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument



Siedlung

AGGLO BASEL

Nutzen

S19.1

- WK1: Im Bereich des ESP Bahnhof soll die Erschliessungsqualität durch die Entflechtung von MIV, ÖV und Langsamverkehr, einen grosszügigen Bushof mit ausreichend Haltekanten sowie eine bessere Anbindung des topografisch höher gelegenen Kapuzinerbergquartiers wesentlich verbessert werden.
- WK2: Mit dem ESP Bahnhof wird ein wichtiger Beitrag zu Siedlungsentwicklung nach innen gewährleistet.
- WK3: Die Stadt erarbeitet in Zusammenarbeit mit Kanton und SBB ein Konzept für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes und für die Optimierung der Langsamverkehrerschliessung und des Ausbaus des Bushofes.
- WK4: Die Gesamtheit der im Zusammenhang mit dem ESP Bahnhof geplanten Massnahmen bilden die Grundlage für die ressourcenschonende, nachhaltige räumliche Entwicklung der Stadt Rheinfelden.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: Der Bahnhof Rheinfelden bildet das Herzstück im Perimeters des Strukturplans Bahnhof.

Fläche in Hektar: 6,5

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	30 (Annahme)	670	700
Anzahl Arbeitsplätze	100	150 - 200	250 - 300



Bahnhofsaal, Studienauftrag (Siegerprojekt Pan Tau, Teilgebiet Bahnhofsaal)

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Rheinfelden (CH), Stadtbauamt

Beteiligte Stellen Schweiz:

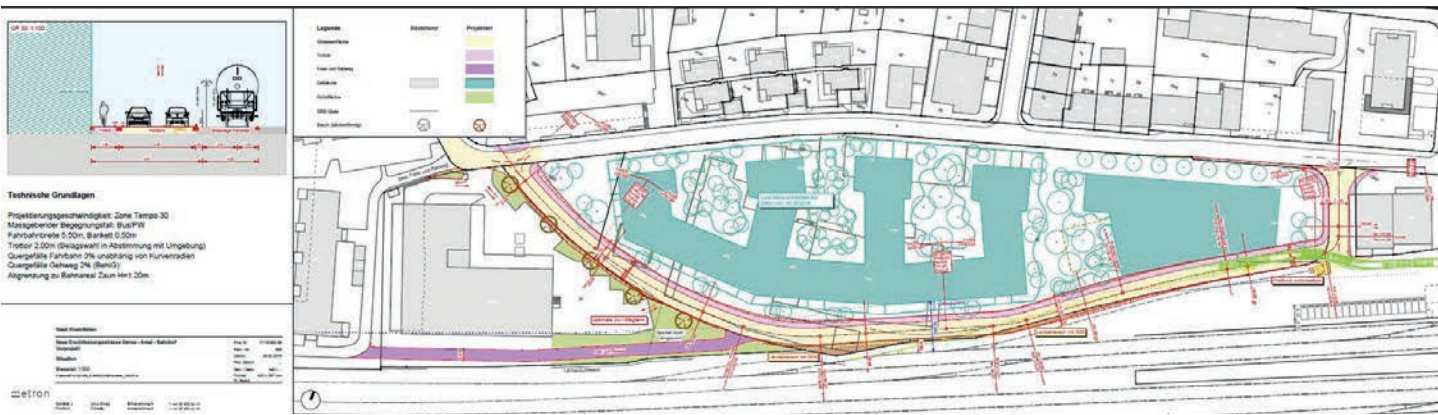
SBB | Kanton Aargau

Richtplaneintrag	Regionale Abstimmung	Gemeindebeschlüsse	S19.1
↓	↓	↓	
nicht notwendig	nicht notwendig	erfolgt	

Der Gemeinderat hat den Strukturplan Bahnhof am 16. Dezember 2013 beschlossen.

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2016/17	Erarbeitung Siedlungsentwicklungskonzept inklusive Hochhauskonzept
2015 - 2018	Erarbeitung Umgestaltungskonzept Bahnhofplatz in drei Teilphasen, Phase: Grundlagen und Situationsanalyse, Phase: Klärung Bedürfnisse und Randbedingungen, Festlegung Perimeter und Leistungsumfang
ab 2019	Erarbeitung Vorprojekt zur Umgestaltung und Aufwertung des Bahnhofplatzes mit Busbahnhof (Massnahme Ö41)
ab 2019	Erarbeitung von Teilprojekten wie z. B. Lift Kapuzinerberg (Massnahme LV39), Velostation (Massnahme LV27), Entflechtung ÖV/MIV/LV (Massnahme Ö44)

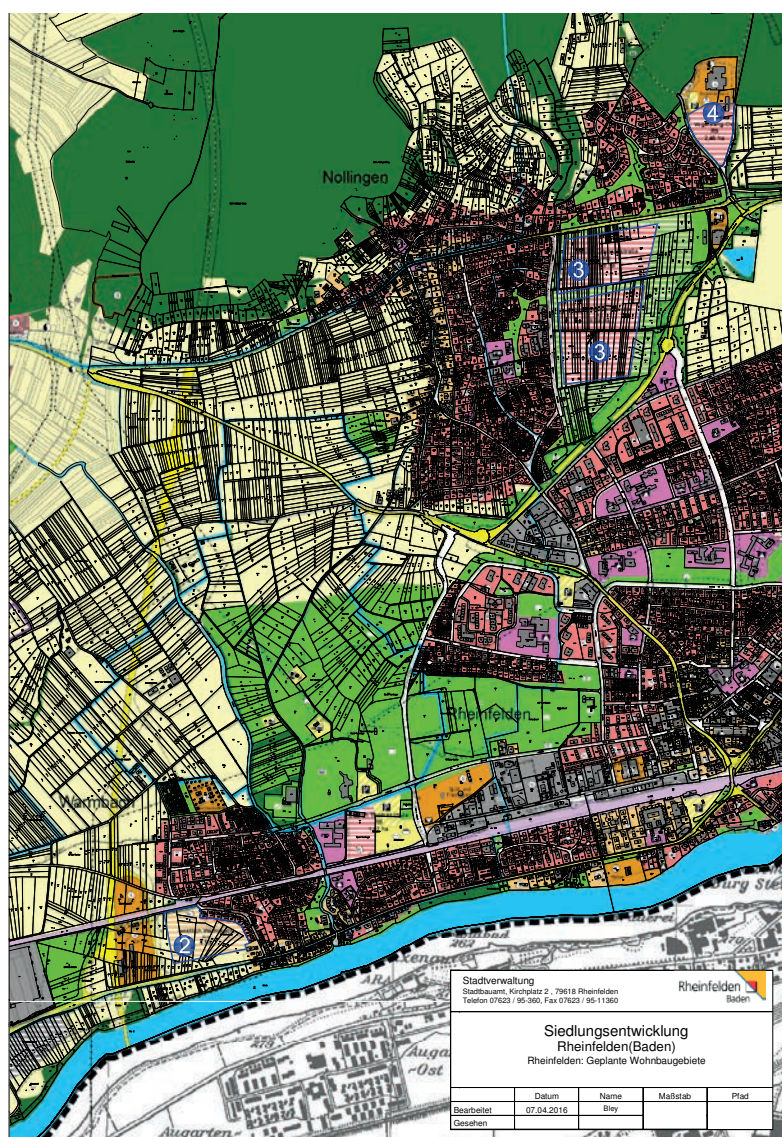


Neue Erschliessungsstrasse und Densa-Areal, Vorprojekt

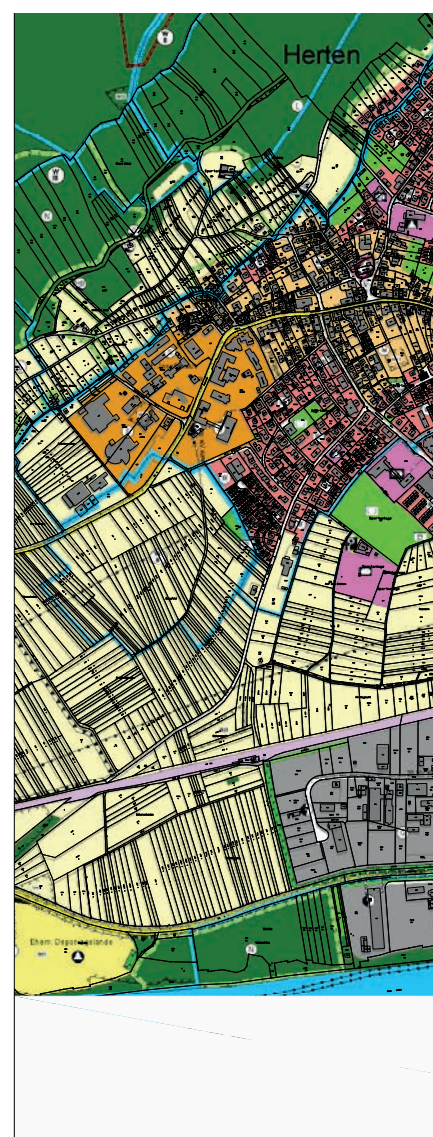
Siedlung

S19.2

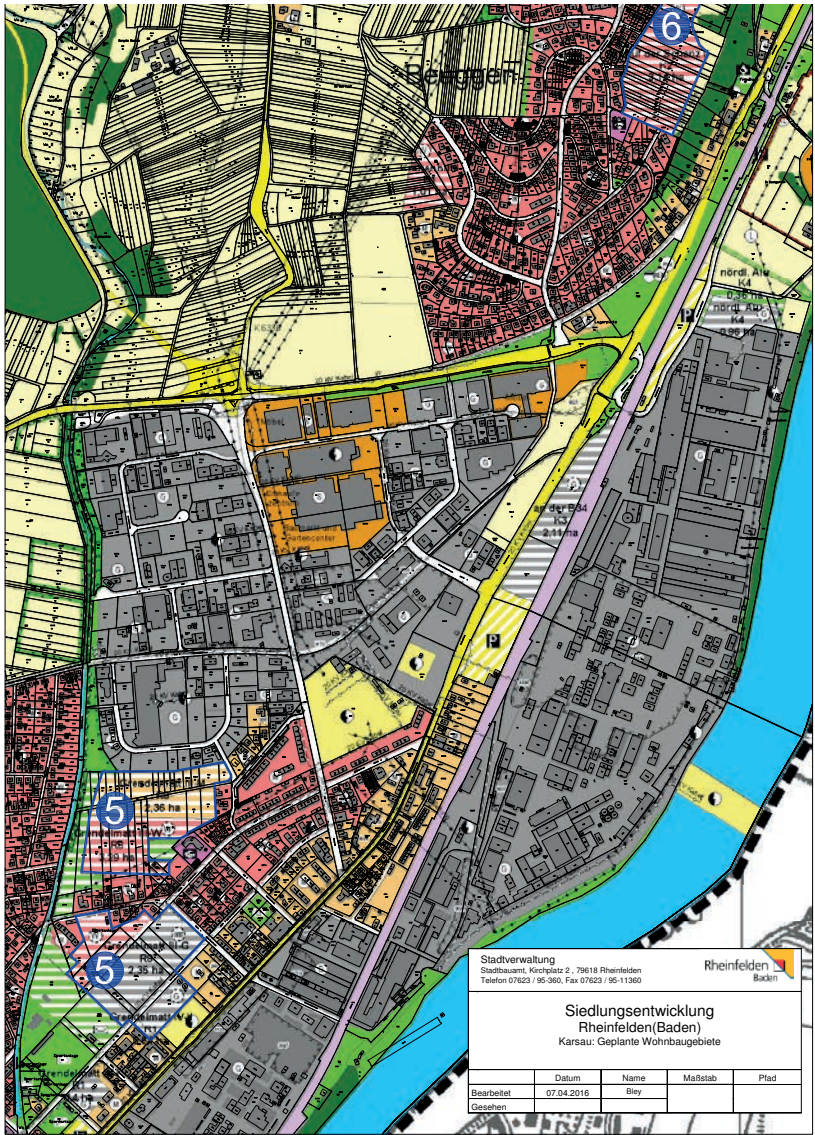
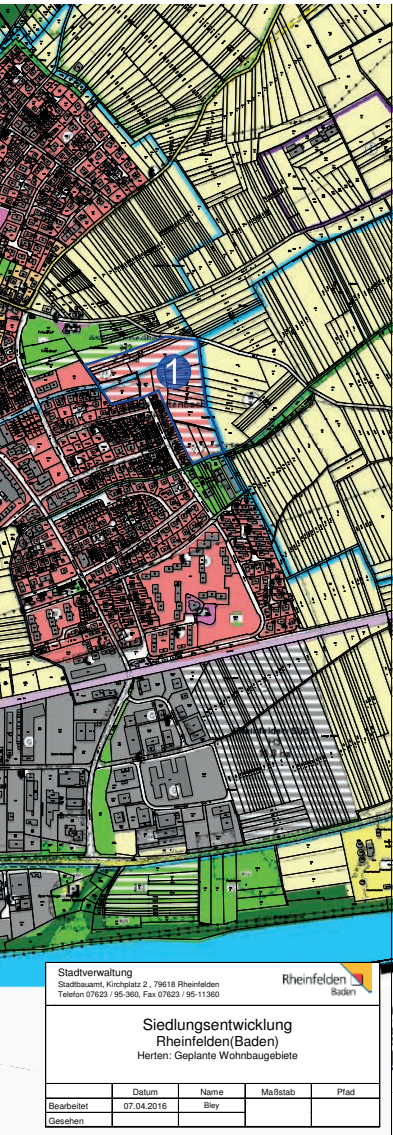
Flächennutzungsplan Rheinfelden



Siedlungsentwicklung
Rheinfelden



Siedlungsentwicklung
Rheinfelden - Ortsteil Herten

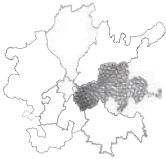


Siedlungsentwicklung
Rheinfelden - Ortsteil Karsau

A

Historie
1.6
2.6
ARE Code
-

Planungsinstrument
Regionalplan



Siedlung

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Die Regionalzentren gemäss Zukunftsbild des Agglomerationsprogrammes Basel haben eine wichtige Rolle (Stützpunktfunktion für Dienstleistungen) in den äusseren Korridoren und sollen zusätzlichen Wohn- und Arbeitsraum schaffen durch eine gezielte Siedlungsentwicklung nach innen, an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen. Die Stadtentwicklung von Rheinfelden (Baden) entspricht dieser Zielsetzung.

Bezug zu anderen Massnahmen

S19.2

Nummer	Name	Prio
L3	Rheinufer - Rheinfelder Rheinuferwandweg extended	-
S-Bahn:	Taktverbesserung, neue Durchbindungen und Haltestelle (Ö5)	-

Beschrieb

Die Stadt Rheinfelden (D) mit den kernnahen Ortsteilen Nollingen, Herten, Karsau und Degerfelden ist im Regionalplan Hochrhein-Bodensee als Siedlungsbereich innerhalb der Entwicklungsachsen gekennzeichnet, das heisst als Bereich, in dem sich zur Entwicklung der regionalen Siedlungsstruktur die Siedlungstätigkeit vorrangig vollziehen soll. Die Erfüllung dieser Aufgabe bedeutet im Rahmen der Flächennutzungsplanung eine verstärkte Bereitstellung von Wohnbauflächen für den Bedarf aus Wandernutzungsgewinnen, wobei sich die Siedlungsbereiche in das zentralörtliche System und

die übergemeindlichen Verkehrs- und Versorgungsnetze einfügen sollen. Wichtige Siedlungsbereiche der Zukunft sind die Flächen östlich Cranachstrasse, Grendelmatt, Auf der Schanz, Mattenbach, westliches Warmbach und Vogelsang-Ost.

Angaben zu den Siedlungsflächen

1. Mattenbach: 3,7 ha, 300 EW
2. Warmbach: 4 ha, 320 EW
3. Cranachstrasse: 13,9 ha, 1100 EW
4. Vogelsang Ost: 2,45 ha, 150 EW
5. Grendelmatt: 6,7 ha, 540 EW
6. Auf der Schanz: 3,14 ha, 250 EW

Nutzen

WK1: Bei der Fläche Warmbach ist ein zusätzlicher Haltepunkt für die S-Bahn vorgesehen.

WK2: Die Siedlungsentwicklung in Warmbach wird abgerundet.

WK3: Durch die Reduzierung des MIV in Warmbach wird auch die Verkehrssicherheit erhöht.

WK4: Durch den Haltepunkt Warmbach und die Anbindung an das Radwegenetz wird die Umweltbelastung und der Ressourcenverbrauch vermindert.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: ja

Die Siedlungsentwicklung erfolgt aufgrund des massiven Bevölkerungszuwachses an strategischer Lage (Regionalzentrum).

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: Bis auf die Gebiete Cranachstrasse und Vogelsang Ost (ca. 1,5 km Entfernung vom nächsten Haltepunkt) sind alle Standorte weniger als 150 m von einem Bahnhof (bestehend oder geplanter Haltepunkt Warmbach) entfernt.

Fläche in Hektar: knapp 34

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	ca. 33 000	ca. 1400	ca. 34 400
Anzahl Arbeitsplätze	unbekannt	noch nicht abgeschätzt	unbekannt

S19.2

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Rheinfelden (Baden)

Beteiligte Stellen Ausland:

Deutschland

Eintrag Regionalplan



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Stand der Arbeiten

Eine Entwicklungsfläche wurde 2016 aktiviert. Die weiteren Entwicklungsareale des Flächen-nutzungsplans werden in den nächsten Jahren überbaut.

S20

Schwerpunktgebiet Liestal

Liestal liegt im inneren Korridor und hat damit eine wichtige Funktion bei der Bereitstellung von Wohnraum für die prognostizierten Einwohner der Agglomeration Basel.

In Liestal wird diese Entwicklungsperspektive ernstgenommen, und so laufen derzeit rund 30 Quartierplanungen in unterschiedlichen Verfahrensstufen (die vier wichtigsten und grössten Areale sind in den nachfolgenden Siedlungsmassnahmenblättern erfasst). Gemäss diesen Planungen sollen in den kommenden Jahren insgesamt 1290 Wohnungen neu gebaut werden. Die Stadt Liestal rechnet bis 2025 mit einem Bevölkerungswachstum von rund 2500 Personen.

Liestal hat heute mehr Arbeitsplätze als Einwohner. Ein Ziel der Stadt ist es, Wohnraum für Menschen zu schaffen, die auch in Liestal arbeiten. Somit werden Wege verkürzt. Liestal ist mit dem hervorragenden Bahnangebot aber auch ein optimaler Wohnort für Pendler: Basel ist in 10 Minuten erreichbar, Olten in rund 20 Minuten und Zürich, Bern und Luzern sind umsteigefrei in unter einer Stunde erreichbar. Deshalb ist der Bahnhof als Mobilitätsdrehscheibe für Liestal und seine Umgebung eine Infrastruktur von zentraler Bedeutung.

Die Vielzahl der Quartierplanungen stellt die Stadt vor grosse Herausforderungen. Schliesslich ist die Siedlungsentwicklung mit den zu ergreifenden verkehrlichen Massnahmen zu koordinieren, die erst die Rahmenbedingungen für einen Wachstumssprung dieser Grössenordnung schaffen. In Bezug auf den Verkehr ist hervorzuheben, dass die Stadt Liestal für die eher ländlich geprägten Frenkentäler-Gemeinden eine wichtige Funktion als Mobilitätsdrehscheibe hat. Die Umsteigevorgänge Zug/Zug, Bus/Zug, Velo/Zug und Auto/Zug am Bahnhof Liestal sind beachtlich und werden in Zukunft noch an Bedeutung gewinnen. Die Synergien, die sich mit dem 4-Spurausbau der Bahn ergeben, sind unbedingt zu nutzen. Die «Plattform» Bahnhof sowie die Zugänge sind attraktiv und sicher zu gestalten. Dafür sind diverse grosse Investitionen auch der Stadt Liestal rund um den Bahnhof nötig.

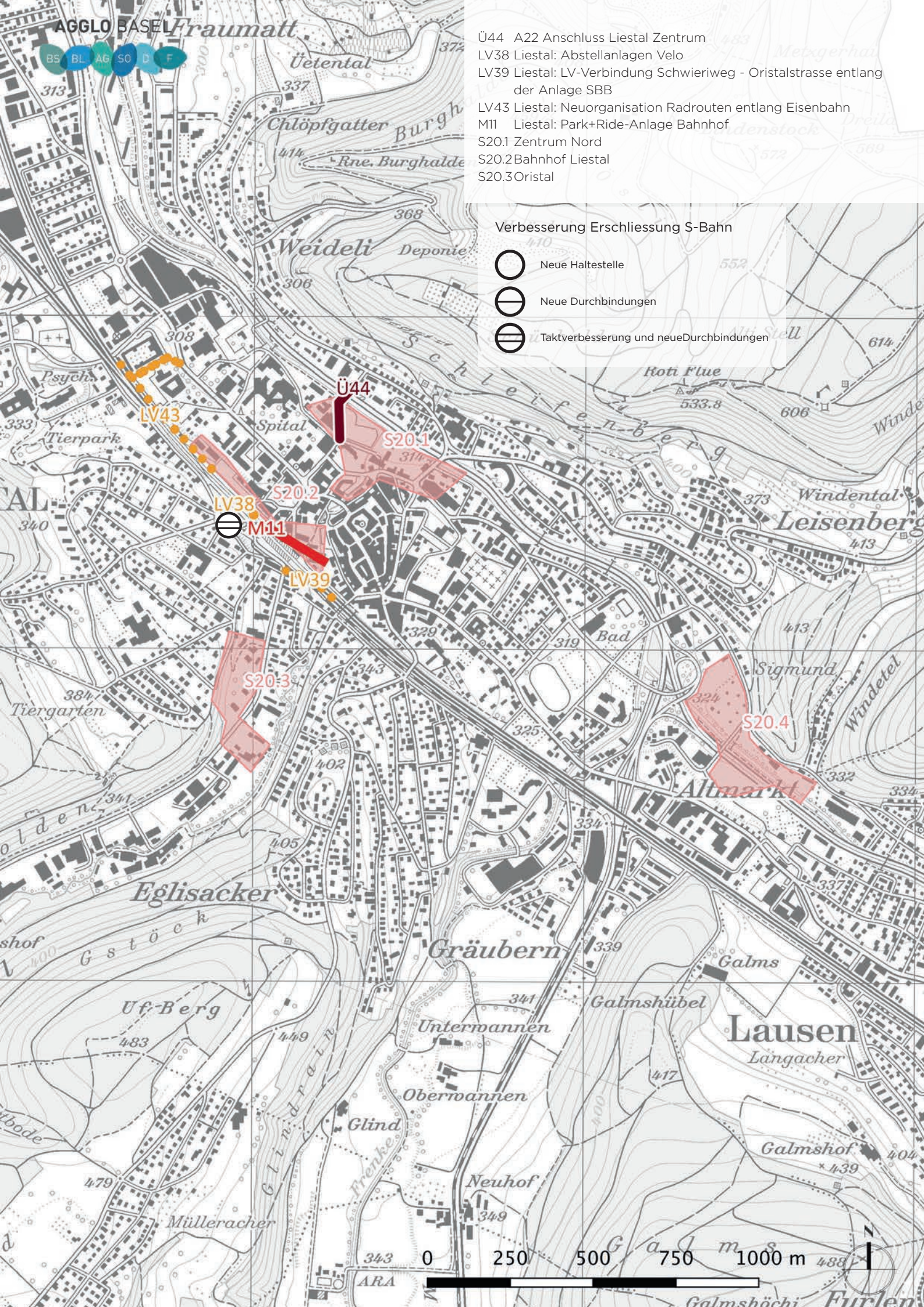
Damit die Stadt Liestal ihre Funktion als Regionalzentrum, wichtiger Umsteigepunkt und als attraktiver, wachsender Wohnort wahrnehmen kann, sind verschiedene verkehrliche Massnahmen zu ergreifen:

- › Angebotsverbesserungen S-Bahn und regionale und überregionale Erschliessung mit dem Anschluss Liestal Zentrum (Ü44) verbessern
- › Bau einer neuen Erschliessungstrasse zum Bahnhof zur Entflechtung des Busverkehrs und des MIV
- › Ausbau der Personenunterführungen, sodass sie die Quartiere auf beiden Seiten der Bahn attraktiv verbinden
- › Bau einer neuen Velo- und Fusswegverbindung à Niveau entlang des Bahngleises (LV39)
- › Ergänzung des Velonetzes um den Bahnhof und im Siedlungsgebiet (LV43)
- › Bau einer zentralen Velostation am Bahnhof (LV38)
- › Bau von bahnhofsnahe öffentlichen Parkhäusern für Park and Ride (M11)
- › Neugestaltung diverser Strassenabschnitte im Gebiet Zentrum-Nord

- Ü44 A22 Anschluss Liestal Zentrum
- LV38 Liestal: Abstellanlagen Velo
- LV39 Liestal: LV-Verbindung Schwieriweg - Oristalstrasse entlang der Anlage SBB
- LV43 Liestal: Neuorganisation Radrouten entlang Eisenbahn
- M11 Liestal: Park+Ride-Anlage Bahnhof
- S20.1 Zentrum Nord
- S20.2 Bahnhof Liestal
- S20.3 Oristal

Verbesserung Erschliessung S-Bahn

-  Neue Haltestelle
-  Neue Durchbindungen
-  Taktverbesserung und neue Durchbindungen



S20.1

Zentrum Nord

S20.1



3D-Visualisierung



	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument
in kant. Richtplan

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Der Areal «Liestal, Zentrum Nord» liegt im inneren Korridor und bietet ein grosses Entwicklungspotenzial.



Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Ü44	A22 Anschluss Liestal Zentrum	C
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

Siedlung

AGGLO BASEL

Beschrieb

Im Jahr 2010 hat der Einwohnerrat der Stadt Liestal den Masterplan «Zentrum Nord» verabschiedet. Es handelt sich um ehemalige Fabrikareale mit einer Gesamtfläche von knapp 40 000 m². Mit dem Masterplan als Resultat eines städtebaulichen Varianzverfahrens wurden in einer Gesamtsicht die Baufelder, die Verkehrsführung und die Freiräume behördenverbindlich festgelegt. Damit wurden die wesentlichen Eckpunkte für die Entwicklung einer qualitativ hochstehende Bebauung und Nutzung beschlossen. Vier Quartierpläne sind derzeit im Bau, zwei weitere befinden sich in der Bewilligungsphase.

S20.1

Die Qualität der Überbauung wird insbesondere mittels folgender Zielsetzungen sichergestellt:

- › Attraktive Freiräume: Die Qualität und die Vielfalt der Aussenräume sind die vordringlichen Anliegen und definieren in der Folge die Position und das Mass der Bauten. Die Aufwertung bestehender Grünräume entlang der Ergolz und des Orisbaches ist dabei vorrangig.
- › Trennwirkung reduzieren: Die Trennwirkung der vielbefahrenen Durchgangsstrassen Gerberstrasse und Weierweg zwischen der Altstadt und dem Teilgebiet «Zentrum Nord» soll durch einen charakteristisch urbanen Strassenraum reduziert werden. Am Ziegelhofplatz sollen gemäss Masterplan attraktive Übergänge zur Altstadt geschaffen werden. Die Durchgangsstrasse soll mit einer Baumallee aufgewertet werden.
- › Historischen Bezug sicherstellen: Die Bebauung nimmt Rücksicht auf die historischen Elemente der vorhandenen Siedlungsstruktur.
- › Attraktive Verkehrsführung: Ein feingliedriges Netzwerk von Strassen, Gassen und Wegen verknüpft das Stedtl mit den neuen Arealen zu einem belebten und gut passierbaren Ganzen. Die Parkierung auf dem Areal soll unterirdisch erfolgen, damit der Erschliessungs- und ruhende Verkehr keinen trennenden, störenden Einfluss hat.

Nutzen

WK1: Im Zusammenhang mit der Arealentwicklung wird die Trennwirkung der Durchgangsstrasse reduziert. Sie wird in ihrem Erscheinungsbild aufgewertet und das LV-Netz durch neue Verbindungen auf dem Areal ergänzt.

WK2: Die gezielte Siedlungsentwicklung nach innen an zentraler Lage im inneren Korridor der Agglomeration Basel wird hier umgesetzt.

WK3: Die Erschliessung des Areals durch unterirdische Parkieranlagen schafft die Voraussetzung für ein verkehrsfreies Quartier. Die beabsichtigten Aufwertungsmassnahmen (Baumallee) an der Gerberstrasse und dem Weierweg verbessern die Verkehrssicherheit.

WK4: Bodenressourcen können durch die Verdichtung in der bestehenden Bauzone geschont werden. Die mit der Planung einhergehenden verkehrlichen Massnahmen fördern die Nutzung der nachhaltigen Mobilitätsformen (ÖV, LV). Die geplanten Grundflächen sowie die Baumallee entlang der Gerberstrasse und dem Weierweg sorgen für ein gutes Mikroklima.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: ca 500

Fläche in Hektar: 4

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	-	ca. 360 Wohnungen ca. 800 neue Einwohner	-
Anzahl Arbeitsplätze	-	-	-

S20.1

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Liestal

Beteiligte Stellen Schweiz:

Richtplaneintrag



erfolgt

Regionale Abstimmung



-

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Gemeindebeschlüsse: - Masterplan Zentrum Nord - Quartiepläne Revision KRIP 2016:
Entwicklungsgebiet

S20.2

S20.2

Bahnhof Liestal



Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Die geplanten Entwicklungen am Bahnhof liegen im inneren Korridor und umfassen ein grosses Entwicklungspotenzial.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
M11	Liestal: Park+Ride-Anlage Bahnhof	A
LV38	Liestal: Abstellanlagen Velo	A
LV39	Liestal: LV-Verbindung Schwieriweg - Oristalstrasse entlang der Anlage SBB	A
LV43	Liestal: Neuorganisation Radrouten entlang Eisenbahn	B
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

S20.2

Beschrieb

Auf der Basis der Testplanung zum gesamten Bahnhofssperimeter wurden in den vergangenen Jahren mehrere Bauprojekte realisiert. 2015 wurde mit der Realisierung des Quartierplans Liestal Zentral auch der Busbahnhof mit seinen neuen Halteketten fertiggestellt. Mit der Weiterverbindung zum Postplatz und dann zum Wasserturmplatz bis zum neuen Einkaufszentrum am Bücheliplatz konnte ein weiterer wichtiger Impuls abgeschlossen werden. Im Zusammenhang mit dem 4-Spurausbau der Bahn plant SBB Immobilien einen Neubau des Bahnhofs und die Überbauung des Güterareals. Parallel dazu haben sich die Post und die Stadt entschieden, einen Stufen-

dienauftrag für einen Neubau der Post und eine Neugestaltung der Verbindung zur historischen Altstadt aufzugleisen. Im Zusammenhang mit diesen beiden Quartierplänen wird die Verkehrssituation durch den Bau einer neuen Erschliessungsstrasse, durch neue Personenunterführungen, durch die Bereitstellung von Park-and-Ride-Parkplätzen und durch eine neue Velostation nochmals wesentlich verbessert. Im Bahnhofssperimeter an mit dem ÖV besterschlossener Lage sind zwei Quartierpläne kürzlich realisiert worden, zwei weitere befinden sich in der Ausarbeitungs- bzw. Genehmigungsphase.



Nutzen

WK1: Mit der neuen Erschliessungsstrasse, die insbesondere eine Entflechtung des ÖV und des MIV im Bahnhofsbereich ermöglicht, wird die Qualität der Mobilitätsdrehscheibe (Fahrplanstabilität) nochmals verbessert. Mit der Erschliessungsstrasse werden auch die durchgehende Veloverbindung entlang der Bahngleise und die Veloverbindung aus dem Mühlemattquartier realisiert.

WK2: Das heute brachliegende, bzw. als oberirdischer Parkplatz genutzte Güterareal sowie das Postgebäude, das in dieser Funktion nicht mehr gebraucht wird, werden einer Nutzung als Wohn- bzw. Büroflächen zugeführt – dies alles in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Liestal, der sowohl ein gutes Angebot im Regionalverkehr als auch im Pendlerverkehr in die Schweiz aufweist.

WK3: Mit den Erschliessungsmassnahmen und der damit einhergehenden Entflechtung der Verkehrssysteme wird die Verkehrssicherheit nochmals erhöht.

WK4: Mit den Büroflächen und Wohnungen in unmittelbarer Bahnhofsnähe ist davon auszugehen, dass die meisten Bewohner und Beschäftigten den öffentlichen Verkehr benutzen werden.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument

in kant. Richtplan



Siedlung

AGGLO BASEL

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: in unmittelbarer Nähe

Fläche in Hektar: 1

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	-	-	-
Anzahl Arbeitsplätze	-	SBB Areal: 20 000 m² BGF 500 - 800 AP, Wohnen untergeordnet, Post: 13 000 m² BGF Wohnen und Arbeiten	-

S20.2

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Liestal

Beteiligte Stellen Schweiz:

Richtplaneintrag



erfolgt

Regionale Abstimmung



-

Gemeindebeschlüsse



geplant

Quartierpläne Revision KRIP 2016: Entwicklungsgebiet



S20.3

Oristal



S20.3



Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Das Oristal liegt im inneren Korridor und bietet ein grosses Entwicklungspotenzial.

	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
LV38	Liestal: Abstellanlagen Velo	A
LV39	Liestal: LV-Verbindung Schwierweg - Oristalstrasse entlang der Anlage SBB	A
LV43	Liestal: Neuorganisation Radrouten entlang Eisenbahn	B
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

Planungsinstrument



Beschrieb

Im südwestlich der Bahnlinie gelegenen Oristal wird in den kommenden Jahren eine ältere Siedlung erneuert und verdichtet. Neben einer energetischen Sanierung entstehen an bahnhofsnahe Lage 30 neue Wohnungen. Der entsprechende Quartierplan ist im Genehmigungsverfahren. Die Erschliessung erfolgt hier bereits durch eine unterirdische Einstellhalle, womit der öffentliche Raum im Quartier nicht durch Erschliessungs- und ruhenden Verkehr belastet wird. Ein weiterer Quartierplan mit ca. 100 neuen Wohnungen ist auf einem ehemaligen Gewerbeareal vorgesehen.

Siedlung

Nutzen

WK1: Das bestehende Verkehrssystem, insbesondere die Nähe zum Bahnhof, ist für diese Quartierentwicklung eine optimale Voraussetzung. Mit dem 4-Spurausbau der SBB wird zudem die Personenunterführung (PU) ins Oristal erneuert und attraktiver gemacht. Im gleichen Zuge werden auch neue Veloabstellanlagen in unmittelbarer Nähe der PU gebaut.

WK2: Die bestehende Siedlung wird verdichtet, und ein nicht mehr genutztes Gewerbeareal wird für Wohnnutzung umgewidmet. Beide Areale sind bereits bestens erschlossen.

WK4: Durch die Erneuerung und Verdichtung der bestehenden Siedlung werden Ressourcen geschont. Die bereits gebaute, bestehende Tiefgarage kann weitergenutzt werden, ebenso wie grosse Teile der bestehenden Gebäudesubstanz. Mit beiden Projekten werden attraktive Wohnungen in unmittelbarer Bahnhofsnähe geschaffen.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 350 m

Fläche in Hektar: 4,9

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	-	130 Wohnungen, ca 300 EW	-
Anzahl Arbeitsplätze	-	-	-

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Liestal

Beteiligte Stellen Schweiz:

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



-

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Quartierpläne Revision KRIP 2016: Entwicklungsgebiet

Realisierung / Abstimmungsbedarf

ÖV Erschliessung ungenügend.

S20.4

S20.4

Heidenweid-Grammet-Cheddite



Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Das Gebiet Heidenweid-Grammet-Cheddite liegt im inneren Korridor und bietet ein grosses Entwicklungspotenzial.

Bezug zu anderen Massnahmen

S20.4

Nummer	Name	Prio
LV38	Liestal: Abstellanlagen Velo	A
LV39	Liestal: LV-Verbindung Schwierweg - Oristalstrasse entlang der Anlage SBB	A
LV43	Liestal: Neuorganisation Radrouten entlang Eisenbahn	B
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

Beschrieb

Im schon länger eingezonten und bisher weitgehend unbebauten Gebiet zwischen Liestal und Lausen sind mehrere Quartierpläne in Arbeit, die nach ihrer Realisierung zu einer Bevölkerungszunahme im Gstadeck-Quartier um 50% führen werden. Vier Quartierplan-Areale liegen nördlich, eines liegt südlich der A22. Die Siedlungsentwicklung in diesem Gebiet hat als Rahmenbedingung mit der Trennwirkung und den Lärmimmissionen der A22 umzugehen. Ausserdem muss auf die spezielle Lage zwischen Ergolz und Wald Rücksicht genommen werden.

Nördlich der A22 befindet sich ein Quartierplan (QP) mit rund 60 Wohnungen im Bau. Zwei weitere Quartierpläne mit 160 bzw. 70 Wohnungen sind in der öffentlichen Mitwirkungsphase, und für einen weiteren Quartierplan mit rund 40 neuen Wohnungen auf dem Areal einer ehemaligen Schreinerei wurde gerade der Architekturwettbewerb abgeschlossen.

Im südlich der A22 gelegenen QP sind 28 Wohnungen in einem Mehrfamilienhaus und 21 Reiheneinfamilienhäusern vorgesehen. Dank der geplanten Lage der Einstellhallenzufahrt unmittelbar an einer bestehenden Strasse sind die Erschliessungswege hier minimal. Auch hier wird viel Wert auf eine hohe Siedlungs-, Wohn- und Aussenraumqualität gelegt. Die Reiheneinfamilienhäuser entsprechen nicht der dichtesten Wohnform, dafür aber den Bedürfnissen der Bevölkerung und sind in einer Weise geplant, dass dennoch ein sparsamer Umgang mit dem Boden gewährleistet wird.

Mit diesen Quartierplanungen entsteht ein neues Quartier mit hoher Siedlungs-, Wohn- und Aussenraumqualität. Mit den attraktiven Aussenräumen werden insbesondere neue Wege für Fussgänger und Velofahrer geschaffen, die auch die Verbindung von Liestal und Lausen verbessern sowie den Zugang zu den Naherholungsgebieten attraktiver machen. Ausserdem wird der Zugang zur Ergolz ermöglicht.

Nutzen

WK1: Das Langsamverkehrsnetz wird an der sonst bereits gut erschlossenen Lage verbessert. Im Zusammenhang mit der Realisierung der Quartierpläne wird auch die Erschliessungsstrasse erneuert und soll eine Tempo-30-Zone werden.

WK2: Mit dem Bau dieser Quartierpläne wächst das Siedlungsgebiet von Liestal und Lausen auch auf der nordöstlichen Seite der Ergolz zusammen. Beide Ortsränder werden somit aufgewertet. Der Lage am Ortsrand wird Rechnung getragen – im Vergleich zum Zentrum Nord ist die Nutzungsdichte etwas geringer, dafür wird das Wohnungsangebot von Liestal um weitere Wohntypologien (Reiheneinfamilienhäusern) ergänzt. Ein differenziertes Wohnangebot am richtigen Ort, nämlich im inneren Korridor der Agglomeration Basel, wird geschaffen.

S20.4

WK3: Die Anliegen des LV werden bei allen Quartierplänen berücksichtigt und damit wird für eine hohe Verkehrssicherheit gesorgt.

WK4: Ein nachhaltiger Umgang mit den natürlichen Ressourcen wird mit der Entwicklung der drei Quartierpläne verfolgt.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 2000

Fläche in Hektar: 5

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	-	ca. 380 Wohnungen, ca. 850 Einwohner	-
Anzahl Arbeitsplätze	-	-	-



	Historie	ARE Code
1.6	-	-
2.6	-	-

Planungsinstrument

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Liestal

Beteiligte Stellen Schweiz:

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



-

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Quartierpläne Revision KRIP 2016: Entwicklungsgebiet



Realisierung / Abstimmungsbedarf

Die ÖV Erschliessung ist ungenügend.

Siedlung

AGGLO BASEL

S21

Schwerpunktgebiet Ergolzachse

Die Siedlungsentwicklung im Umfeld der S-Bahn-Haltestelle liegt gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel im Fokus der zukünftigen Entwicklung.

An der S-Bahn-Achse – der Ergolzachse – im Ergolztal gibt es in Gelterkinden und Sissach in der Nähe zum Bahnhof Areale, die noch frei sind oder einer neuen, dichteren Nutzung zugeführt werden können.

Verbesserung Erschliessung S-Bahn



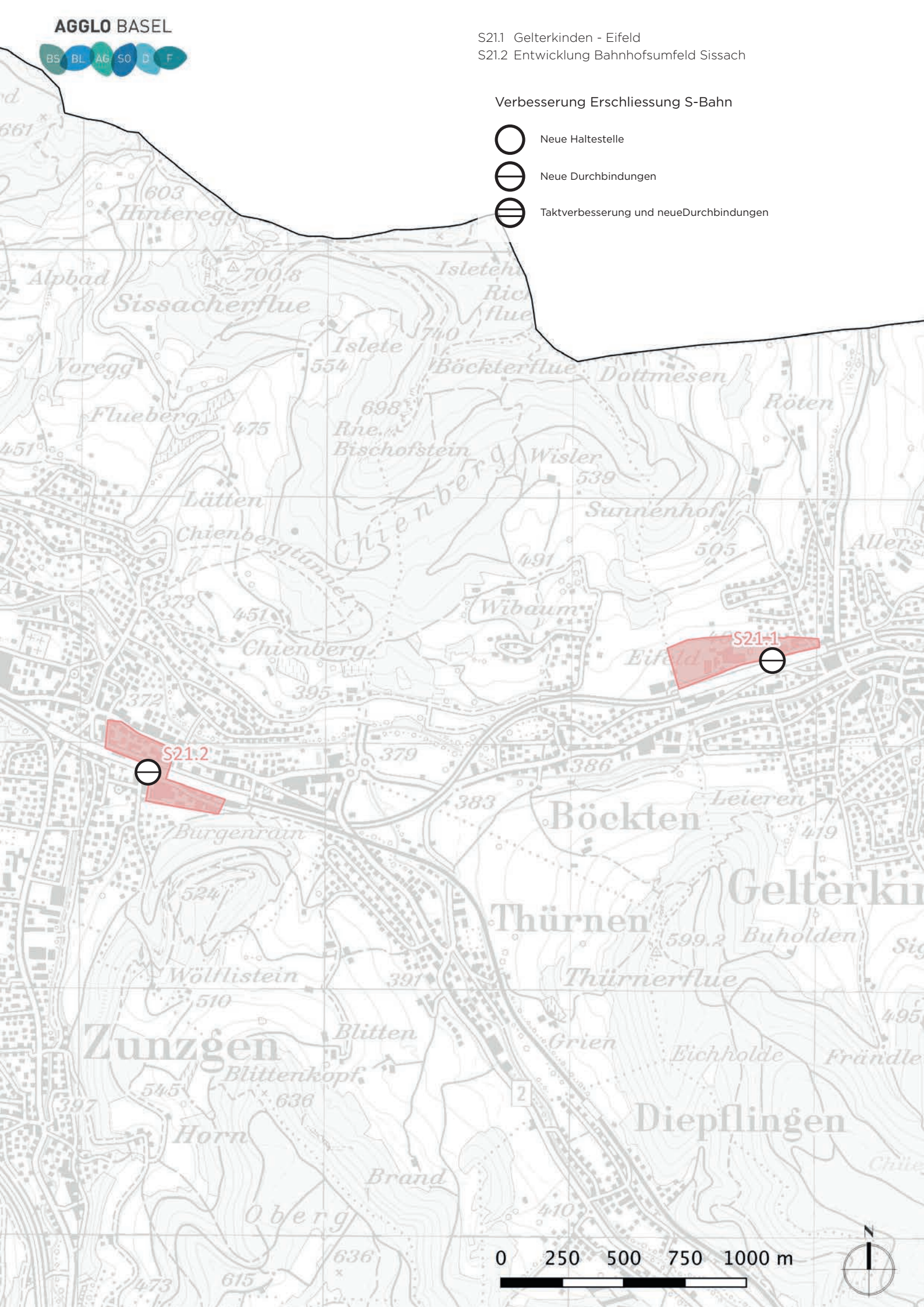
Neue Haltestelle



Neue Durchbindungen



Taktverbesserung und neue Durchbindungen

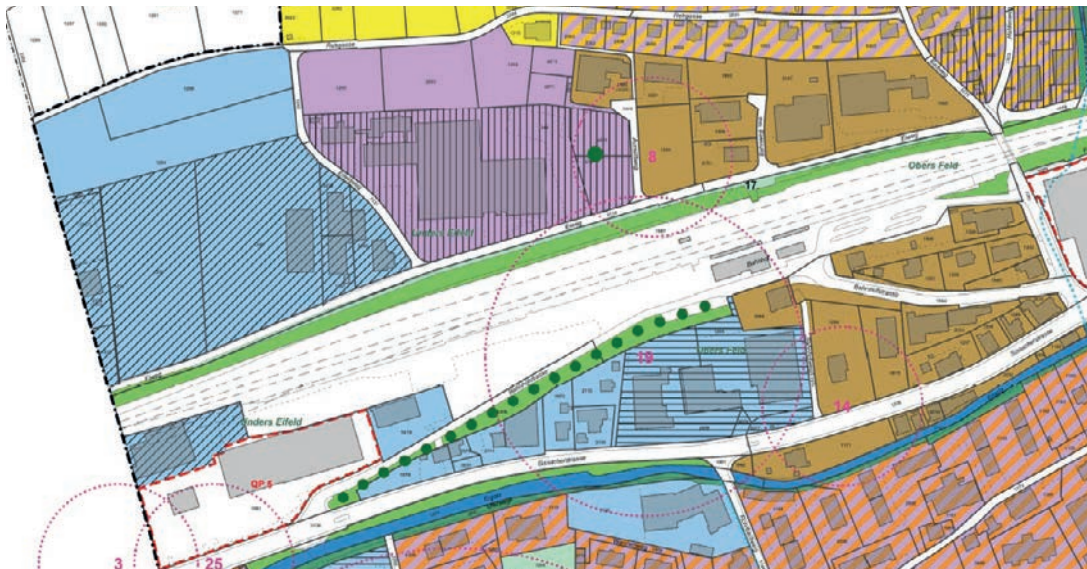


0 250 500 750 1000 m

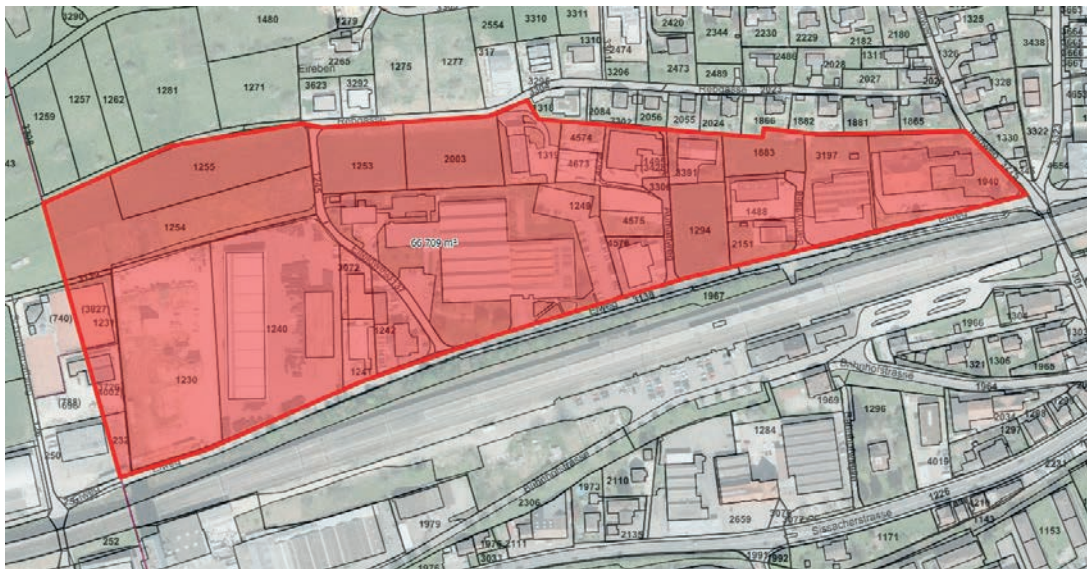


S21.1

Gelterkinden – Eifeld



Zonenplan Ausschnitt (Gewerbezone, Spezialzone Eifeld 1 und 2, Zentrumszone)

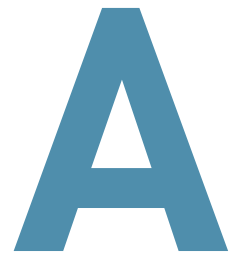


Fläche Eifeld

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Die Regionalzentren haben gemäss dem Zukunftsbild des Agglomerationsprogrammes Basel eine wichtige Rolle (Stützpunktfunktion für Dienstleistungen) in den äusseren Korridoren und sollen zusätzlichen Wohn- und Arbeitsraum schaffen durch eine gezielte Siedlungsentwicklung nach innen, an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen. Das Entwicklungsgebiet 'Gelterkinden - Eifeld' entspricht dieser Zielsetzung.

S21.1



	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument
in kant. Richtplan



Siedlung

AGGLO BASEL

Beschrieb

S21.1

Die Gemeinde hat sich entschieden, das Gewerbegebiet Eifeld als Gewerbezone zu belassen. Der östliche Teil (ehemaliges IKEA-Areal) wurde der Spezialzone Eifeld zugeteilt. In dieser Zone sind mit Einschränkungen für Logistikbetriebe reine Gewerbenutzungen zugelassen.

Das Areal Eifeld liegt in der ÖV-Gütekategorie A. Das Areal ist somit sehr gut erreichbar. Ziel ist es, auf dem Areal Betriebe mit einer hohen Arbeitsplatzdichte zu etablieren. Die Einschränkung für Logistikbetriebe ist entsprechend mit der zu erwartenden geringen Arbeitsplatzdichte und der für solche Betriebe schlechten Lage des Areals begründet. Wird über das Areal ein Quartierplan ausgearbeitet, limitiert das Zonenreglement vorausschauend den maximalen

Wohnungsanteil auf 65% der ausgewiesenen Bruttogeschossfläche. Damit wird bei einer möglichen Sondernutzungsplanung und der damit zu erwartenden Wertsteigerung die Mischnutzung vorgegeben.

Im östlich gelegenen Gebiet Eifeld wurde eine Zentrumszone neu ausgeschieden. Die Zentrumszone ermöglicht Wohn- und Arbeitsnutzungen. Eine dichte Bebauung wird ermöglicht.

Das Gebiet ist zentrumsnah und mit dem öffentlichen Verkehr sehr gut erschlossen. Die Zone schafft die Voraussetzungen für die Realisierung von zusätzlichen Arbeitsnutzungen (Kleingewerbe, Dienstleistungsbetriebe, Büros oder ähnliches) und von zusätzlichen Wohnnutzungen in den heutigen Gewerbegebieten.

Nutzen

WK1: Das Areal Eifeld ist mit dem öffentlichen Verkehr bereits sehr gut erschlossen. Im Zuge der Entwicklung wird die Anbindung des Areals an den Bahnhof Gelterkinden für den Fuss- und Veloverkehr optimiert.

WK2: Mit den Zonenbestimmungen im Gebiet Eifeld wird die Ansiedlung von attraktiven und vielfältigen Arbeitsplätzen mit einer hohen Arbeitsplatzdichte und für zusätzliche Wohnnutzungen gefördert – eine Siedlungsverdichtung wird resultieren.

WK3: Dank der Optimierung der Fuss- und Veloanbindung wird die Verkehrssicherheit erhöht.

WK4: Mit der geplanten hohen Nutzungsdichte des Areals wird die Ressource Boden effizient genutzt. Mit der ausgezeichneten Erschliessung des Areals sind die Voraussetzungen gegeben, den MIV-Anteil möglichst gering zu halten. Die natürlichen Ressourcen werden durch Verfolgen des Prinzips «die richtige Nutzung am richtigen Ort» geschont.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 0

Fläche in Hektar: 6,67

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	120	500	620
Anzahl Arbeitsplätze	40	500	540

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Grundeigentümer

Beteiligte Stellen Schweiz:

Gemeinde | Kanton | Wirtschaftsförderung

Richtplaneintrag



erfolgt als Festsetzung

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

S21.1

Im KRIP als «Arbeitsplatzgebiet» definiert.

Stand der Arbeiten

Der Zonenplan ist seit August 2015 genehmigt. Die Realisierung kann ab sofort erfolgen.



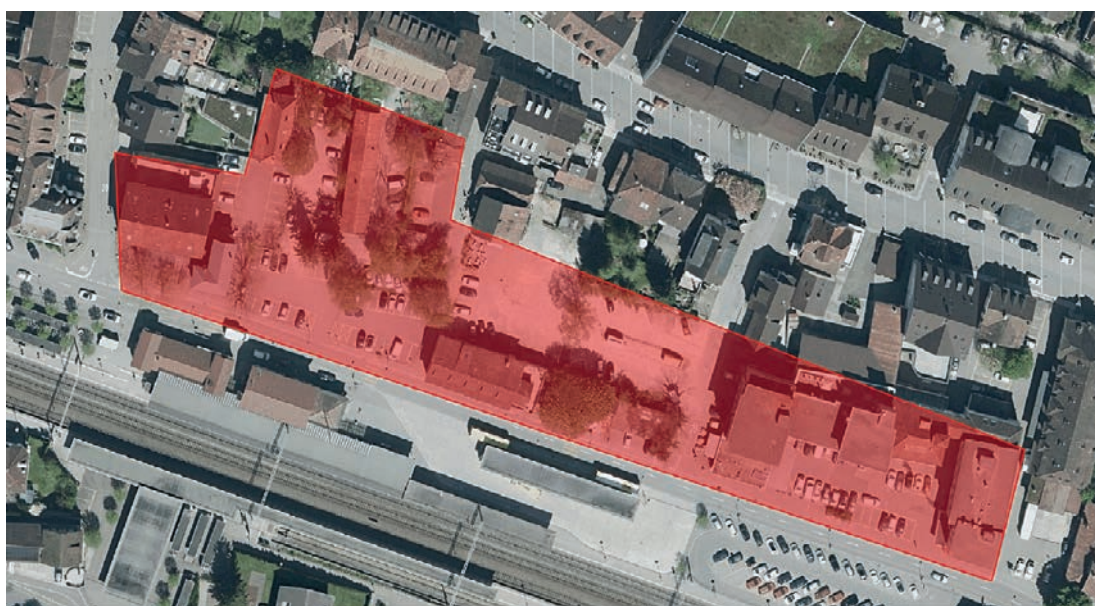
Foto 1 ab Landiturm 2012



Foto 2 ab Landiturm 2012

S21.2

Entwicklung Bahnhofsumfeld Sissach



Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel soll an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen – vorzüglich an S-Bahn-Haltestellen – eine moderate Innenentwicklung stattfinden. Die Entwicklung im Bahnhofsumfeld von Sissach entspricht dieser Zielsetzung.

Beschrieb

In unmittelbarer Nähe zum Bahnhof befinden sich in Sissach drei Areale, die einer neuen Nutzung zugefügt werden sollen, und zwar ganz im Sinne einer Siedlungsentwicklung nach innen. Die Areale weisen derzeit unterschiedliche Planungsstände auf. Auf dem am nächsten zum Bahnhof gelegenen Gebiet (EA1) gibt es zwei Quartierpläne, die noch nicht definitiv abgeschlossen sind. Bei den anderen beiden Arealen handelt es sich

um Industriebrachen, deren Entwicklung noch offen ist. Auf der Industriebrache der Firma Frech & Hoch (EA3) bevorzugt die Gemeinde Sissach weiterhin eine Industriezone. Die zukünftige Nutzung der zweiten Industriebrache der Firma Sixmadun (EA2) ist noch offen. Insgesamt sollen durch die Umnutzung der Areale neue Wohneinheiten und Arbeitsplätze geschaffen werden.

Nutzen

WK1: Die neue und dichtere Nutzung ist ganz im Sinne einer Abstimmung von Siedlung und Verkehr und führt zu einer optimalen Ausnutzung der Verkehrsinfrastrukturen, welche die Möglichkeit für Verbesserungen schafft.

WK2: Es erfolgt mit der Aufwertung der drei Areale eine Siedlungsentwicklung nach innen.

WK3: Im Zuge der Neukonzipierung der Areale besteht die Chance, die Verkehrsführung teilweise neu zu regeln, insbesondere für den Langsamverkehr. Die Planungen sind insgesamt allerdings noch zu wenig fortgeschritten, als dass konkrete Aussagen gemacht werden könnten.

WK4: Durch die Zuführung einer neuen, dichteren Nutzung auf Arealen in nächster Nähe zum Bahnhof werden Flächen eingespart.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 50 bis 300 m

Fläche in Hektar: Total 2,8 ha | EA1: 0,7 ha | EA2: 0,3 ha | EA3: 1,8 ha

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	6675 (ganze Gemeinde)	800–1000	7500–8000 (ganze Gemeinde)
Anzahl Arbeitsplätze	3400	200	3600

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Sissach

Beteiligte Stellen Schweiz:

Richtplaneintrag



erfolgt

Regionale Abstimmung



–

Gemeindebeschlüsse



–

Stand der Arbeiten

Es bestehen unterschiedliche Planungsstände. Bei den beiden Arealen, wo bereits Quartierpläne vorliegen, kann die Realisierung zügiger angegangen werden.

S21.2



	Historie	ARE Code
1.G	–	–
2.G	–	–

Planungsinstrument

in kant. Richtplan



Siedlung

AGGLO BASEL

S22

Schwerpunktgebiet Laufen

Nicht nur als Wohnstandort, sondern auch als Dienstleistungs- und Versorgungszentrum sowie als Arbeitsstandort soll das Regionalzentrum Laufen gestärkt werden. Diese Zielsetzung wurde im Rahmen des Zukunftsbildes Laufental / Thierstein bestätigt.

Laufen hat 2011 ein Stadtentwicklungsprogramm erarbeitet, in dem die Entwicklungsperspektiven enthalten sind. Wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklungsstrategie ist ein Bevölkerungswachstum von 1% pro Jahr, was einer Zunahme der Bevölkerung bis 2030 von 1000 Einwohnern entspricht. Die Brennpunkte der Entwicklung im Siedlungsschwerpunkt Laufen sind in drei Massnahmenblättern erläutert.

Die zukünftige, dichtere und damit nutzungsintensivere Stadtentwicklung in Laufen, u. a. die Realisierung der Arealentwicklung Nau, gelingt nur, wenn die verkehrlichen Rahmenbedingungen in Laufen geschaffen werden. Längerfristig ist eine Umfahrung Laufen-Zwingen (Ü43) vorgesehen, welche die bereits heute stark durch Schwerverkehr belastete Ortsdurchfahrt entlasten soll. Mittelfristig (B-Horizont) soll die prekäre Verkehrssituation durch die Kernumfahrung mit Spange Nau (M15) und den neuen Birsbrücken inklusive kommunaler FlaaMa (M16) zu einer Entlastung des Kern führen. Voraussetzung für die Kernumfahrung ist nach heutigem Kenntnisstand die Verbindungsstrasse Stängimatt (M17). Zusammen mit der Verlegung Naustrasse (M05) ermöglicht die neue Birsbrücke eine Vergrößerung des Rings des übergeordneten kantonalen Strassennetzes. Innerhalb dieses «Rings» können die Strassen LV-freundlich gestaltet und die Siedlungsgebiete verdichtet und im Fall des Areals Nau zusammenhängend entwickelt werden.

In Laufen sind ausserdem vier LV-Massnahmen geplant (LV50 Laufen: Fussweg Norimatt, LV49 Laufen: Fussweg Nau Nord, LV53 Laufen: Fussweg Amthausplatz, LV52 Laufen: Fuss- und Radweg Schliffweg-Birsuferweg), die verschiedene Zielorte miteinander verbinden. Hauptattraktionsort, der durch die LV-Massnahmen besser erschlossen werden soll, ist der Birsraum, der im Zusammenhang mit Hochwasserschutzmassnahmen zu einem qualitativ hochwertigen Naherholungsraum aufgewertet wird. Dieser Freiraum und optimierte Zugänge sind neben den Verkehrsmassnahmen eine wichtige Voraussetzung, um in Laufen eine qualitativ hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen zu ermöglichen.

Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs soll im Interesse einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung des Regionalzentrums Laufen ebenfalls verbessert werden. Zur Erreichung dieser Zielsetzung sind die Angebotsverbesserungen der S-Bahn zu unterstreichen. Aber auch die Optimierung der ÖV-Drehscheibe Laufen (Ö43) ist eine wichtige Voraussetzung. Das Regionalzentrum Laufen hat eine wichtige Funktion als Umsteigeort zwischen Auto und Bahn. Die bestehenden P+R-Plätze sind heute zu 100% belegt. Mit dem geplanten Ausbau wird die Funktion des Umsteigeknotens entsprechend seiner regionalen Bedeutung ausgebaut.

Die regionale und überregionale Erreichbarkeit vom Siedlungsschwerpunkt Laufen wird mit den Kapazitätserhöhungen der A18 (Ü40, Ü41), dem Anschluss Angenstein / Aesch (M3), dem Muggenbergstunnel (Ü42) und der Umfahrung Laufen-Zwingen (Ü43) erhöht. Diese Massnahmen sind nötig, weil der Siedlungsschwerpunkt Laufen aufgrund der Rolle des Laufentals als Transitachse immer von Durchgangsverkehr geprägt sein wird.

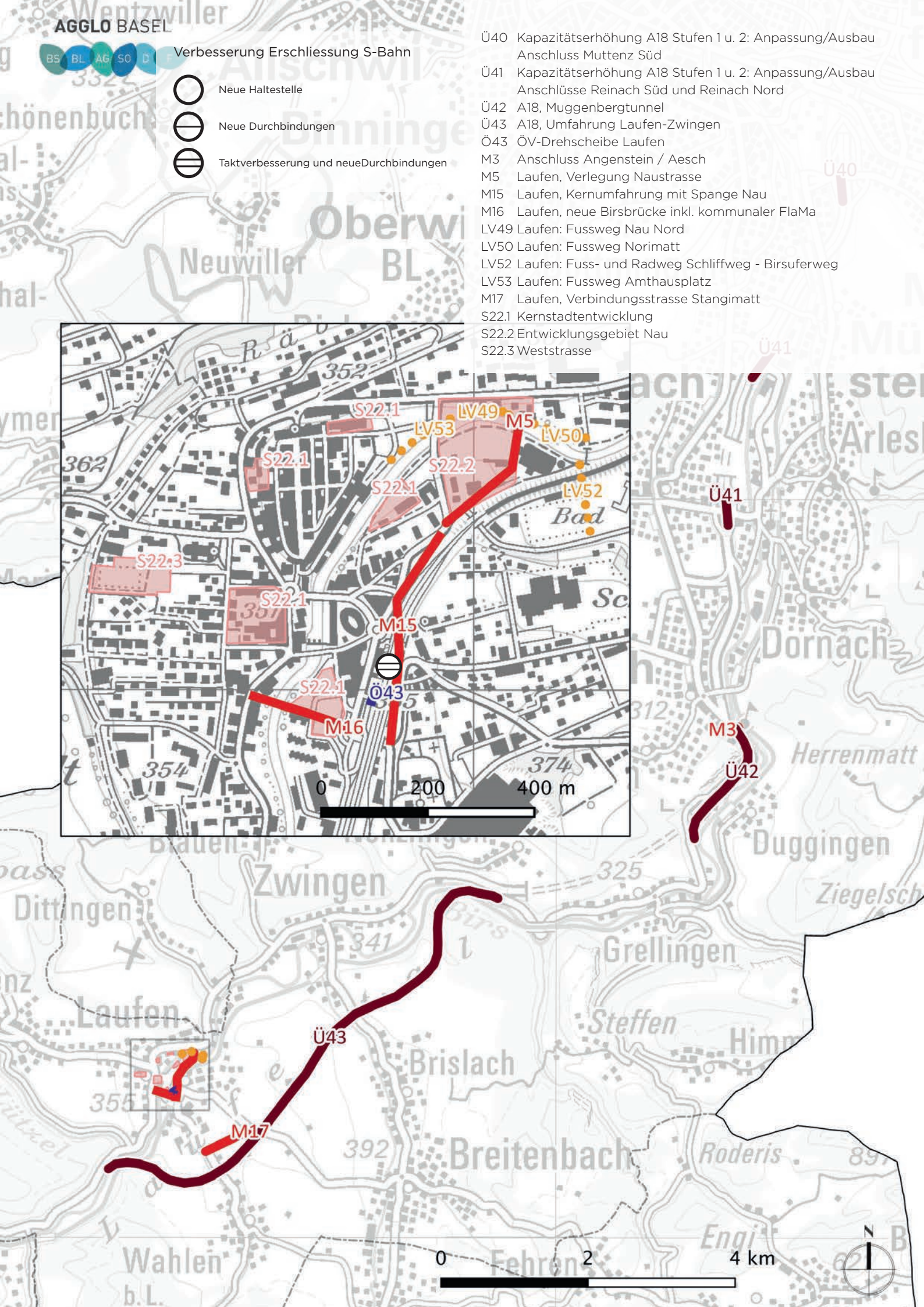
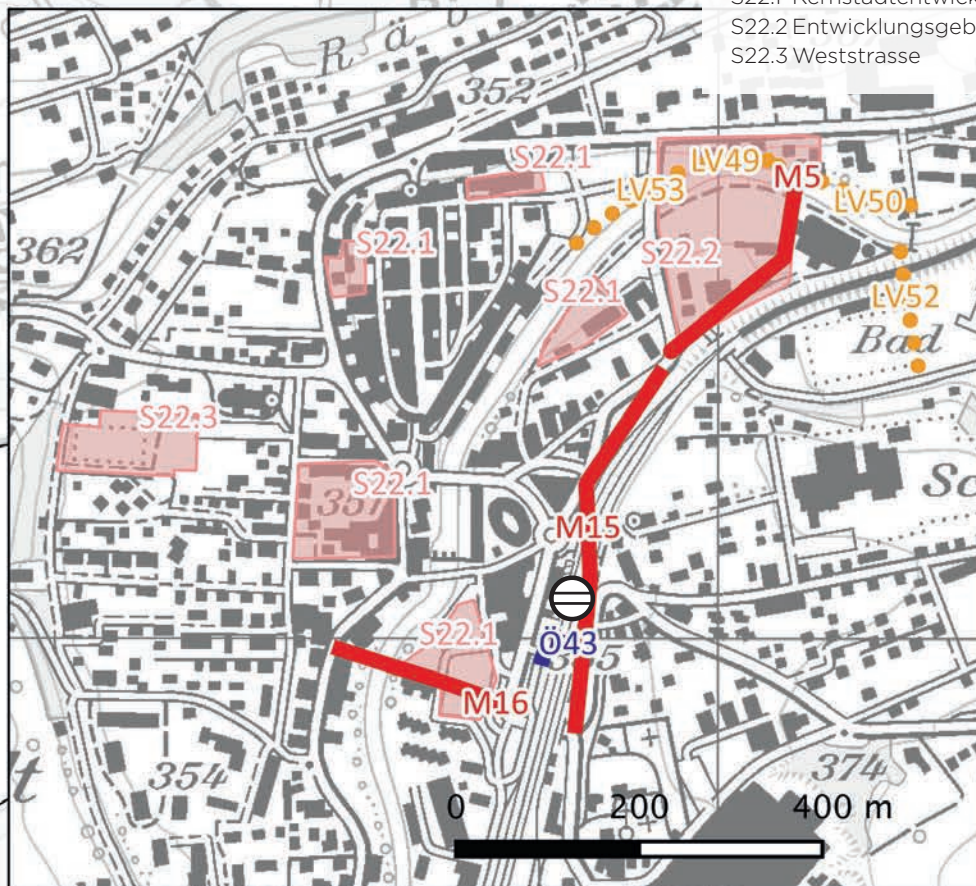


Neue Haltestelle

Neue Durchbindungen

Taktverbesserung und neue Durchbindungen

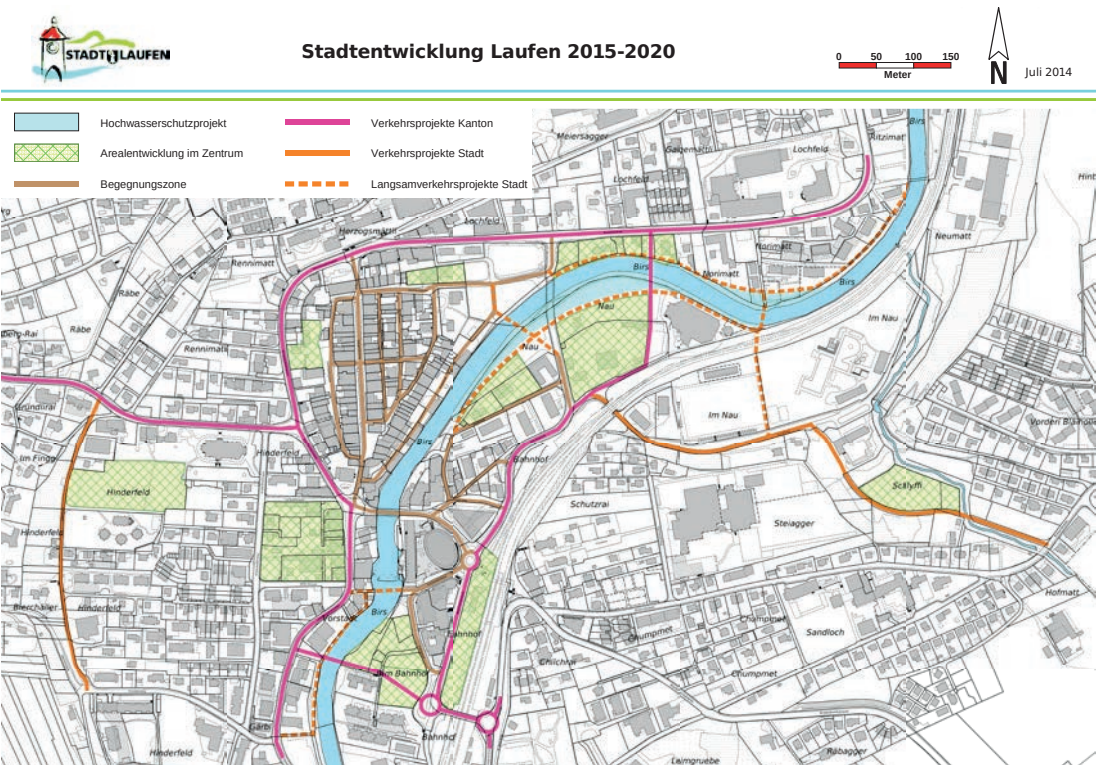
- Ü40 Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttentz Süd
- Ü41 Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord
- Ü42 A18, Muggenbergtunnel
- Ü43 A18, Umfahrung Laufen-Zwingen
- Ö43 ÖV-Drehscheibe Laufen
- M3 Anschluss Angenstein / Aesch
- M5 Laufen, Verlegung Naustrasse
- M15 Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau
- M16 Laufen, neue Birsbrücke inkl. kommunaler FlaMa
- LV49 Laufen: Fussweg Nau Nord
- LV50 Laufen: Fussweg Norimatt
- LV52 Laufen: Fuss- und Radweg Schliffweg - Birsuferweg
- LV53 Laufen: Fussweg Amthausplatz
- M17 Laufen, Verbindungsstrasse Stangimatt
- S22.1 Kernstadtentwicklung
- S22.2 Entwicklungsgebiet Nau
- S22.3 Weststrasse



S22.1

Kernstadtentwicklung

S22.1



Übersicht Stadtentwicklung

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Die Regionalzentren gemäss Zukunftsbild des Agglomerationsprogrammes Basel haben eine wichtige Rolle (Stützpunktfunktion für Dienstleistungen) in den äusseren Korridoren und sollen zusätzlichen Wohn-und Arbeitsraum schaffen durch eine gezielte Siedlungsentwicklung nach innen, an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen. Das Gebiet Laufen Kern entspricht dieser Zielsetzung.

A

	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument



Siedlung

AGGLO BASEL

Bezug zu anderen Massnahmen

S22.1

Nummer	Name	Prio
Ü40	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss MuttENZ Süd	C
Ü41	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord	C
Ü42	A18, Muggenbergstunnel	C
Ü43	A18, Umfahrung Laufen-Zwingen	C
Ö43	ÖV-Drehscheibe Laufen	C
M3	Anschluss Angenstein / Aesch	A
M5	Laufen, Verlegung Naustrasse	A
M15	Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau	B
M16	Laufen, neue Birsbrücke inklusive kommunaler FlaMa	B
LV49	Laufen: Fussweg Nau Nord	A
LV50	Laufen: Fussweg Norimatt	A
LV52	Laufen: Fuss- und Radweg Schliffweg - Birsuferweg	B
LV53	Laufen: Fussweg Amthausplatz	C
M17	Laufen, Verbindungsstrasse Stangimatt	B
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

Beschrieb

Das neue Quartier bietet eine grosse Chance, die Stadt Laufen an zentraler Lage baulich zu verdichten und dadurch das zukünftige Wachstum im Zentrum, am Bahnhof und in der Talachse zu konzentrieren.

Nutzen

WK1: Die bauliche Verdichtung der Stadt Liestal funktioniert nur, wenn die verkehrlichen Rahmenbedingungen angepasst werden. Die im Zusammenhang mit der Stadtentwicklung zu ergreifenden Massnahmen verbessern das Gesamtverkehrssystem von Laufen mit positiven Effekten für die ganze Stadt und die Region.

WK2: Es erfolgt eine Verdichtung an zentraler Lage in einem wichtigen Regionalzentrum.

WK3: Insbesondere die Verlegung der Kantonsstrasse im Bereich des Bahnhofs (M03 Laufen: Neue Birsbrücke inklusive kommunaler FlaMa) und die Verlegung der Naustrasse erhöhen die Verkehrssicherheit im Kern der Stadt erheblich.

WK4: Die zentrale Lage der Areale im Kern wird zusätzlich durch die Lage an der Birs aufgewertet. Dadurch werden das «Wohnen am Bahnhof», das «Wohnen im Zentrum» sowie das «Wohnen am Wasser» zu den zentralen Themen dieser Stadtentwicklung. Es entsteht ein attraktives Wohngebiet, wodurch der Druck auf weniger zentrale und weniger gut erschlossene, unbebaute Bauzonen reduziert wird (Flächensparnis).

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 50 bis 200 m

Fläche in Hektar: 2,0

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	800	800
Anzahl Arbeitsplätze	0	100	100

S22.1

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Laufen

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Basel-Landschaft

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



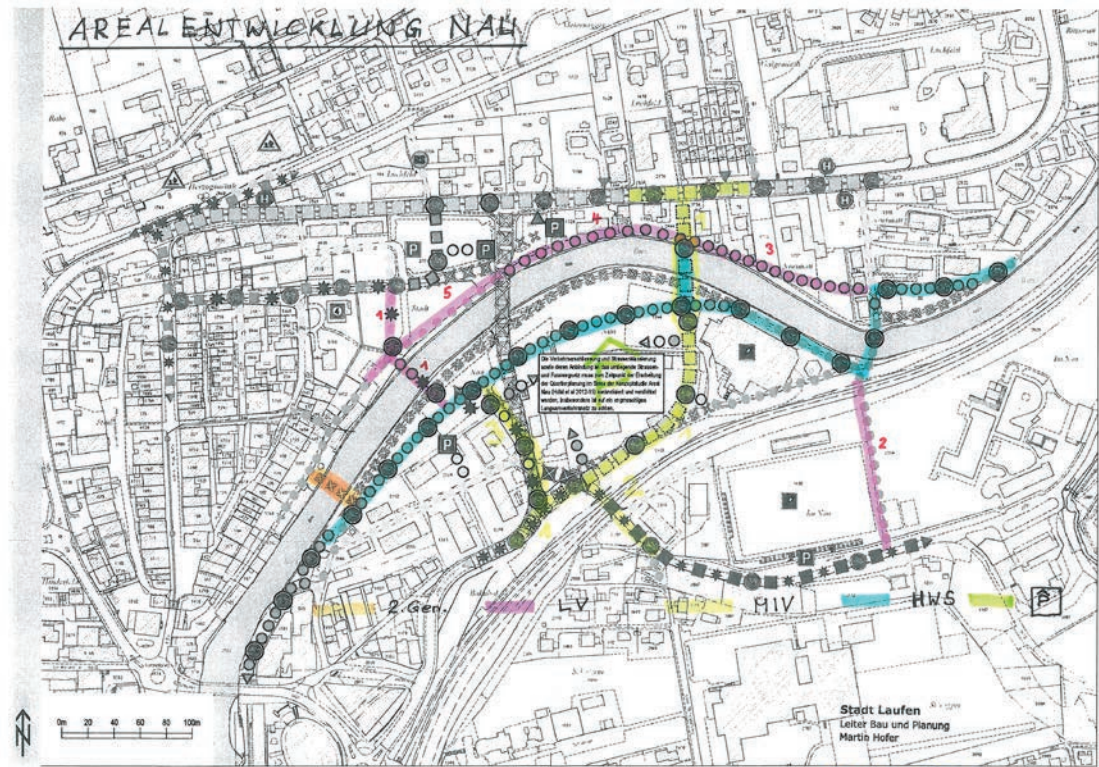
später

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2016	Studienauftrag / Mutation Zonenvorschriften
2017 / 2018	Quartierplanungen

Realisierung / Abstimmungsbedarf

ab 2019



Übersicht Verkehrsprojekte Nau

A

	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument
in kant. Richtplan (Entwurf)



Siedlung

AGGLO BASEL

Bezug zu anderen Massnahmen

S22.2

Nummer	Name	Prio
Ü40	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttentz Süd	C
Ü41	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord	C
Ü42	A18, Muggenbergertunnel	C
Ü43	A18, Umfahrung Laufen-Zwingen	C
Ö43	ÖV-Drehscheibe Laufen	C
M3	Anschluss Angenstein / Aesch	A
M5	Laufen, Verlegung Naustrasse	A
M15	Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau	B
M16	Laufen, neue Birsbrücke inklusive kommunaler FlaMa	B
M17	Laufen, Verbindungsstrasse Stangimatt	B
LV49	Laufen: Fussweg Nau Nord	A
LV50	Laufen: Fussweg Norimatt	A
LV52	Laufen: Fuss- und Radweg Schliffweg - Birsuferweg	B
LV53	Laufen: Fussweg Amthausplatz	C
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

Beschrieb

Die Arealentwicklung Nau ist als Entwicklungsgebiet W02 im Zukunftsbild Laufental/Thierstein enthalten, das eine Vertiefung des Zukunftsbildes der Agglomeration Basel darstellt. Es besteht ein Zusammenhang zu verschiedenen, u. a. verkehrlichen Massnahmen (Massnahmenblatt M06, Hochwasserschutzprojekt), die mit der Entwicklung des Areals Nau zu koordinieren sind.

Die Gesamtheit der Massnahmen in Laufen stärken die Funktion «Regionalzentrum» der Stadt Laufen. Nur über die Realisierung des gesamten Massnahmenpaketes (Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen) kann das für den Korridor Laufental/Thierstein wichtige Regionalzentrum Laufen gestärkt werden und sich vom ländlichen Dorf zu einem städtischen Regionalzentrum entwickeln (siehe auch Korridorbericht Laufental / Thierstein).

Das für das Areal Nau erarbeitete Bebauungskonzept basiert auf vier Grundpfeilern:

- 1) Ausarbeitung des Potenzials der Birsufer mit «Stadtpromenade» und «Auenpark» (Birspark).
- 2) Die Bebauungsstruktur gibt dem Areal eine klare Fassung und schafft gleichzeitig den Bezug zur benachbarten Altstadt.
- 3) Ein Stadtpark verbindet und trennt als Scharnier «Alt» und «Neu».
- 4) Verlegung der Naustrasse aus der Mitte des Areals an die östliche Peripherie und Ersatz der bestehenden Naubrücke durch eine neue Langsamverkehrsverbindung über die Birs.

Abschliessend kann festgehalten werden, dass die Vorteile des Quartiers Nau sehr vielseitig sind. Das Quartier Nau ist optimal auf das Hochwasserschutzprojekt abgestimmt. Es liegt direkt an der Birs und in Fussgängerdistanz zum Bahnhof, zur Altstadt, zu den Schulanlagen und den Sportanlagen. Es entsteht in diesem Quartier ein hochwertiger Wohn- und Arbeitsraum, wie er sonst im Laufental noch nicht existiert und nur an dieser Lage möglich ist. Die Erschliessung des Quartiers ist bezüglich ÖV (Nähe zu Bahnhof), MIV (an Kantonsstrasse in Richtung Basel) und LV

(Birsuferweg und Langsamverkehrsbrücke zur Altstadt) nahezu perfekt. Durch die Verlegung der Naubrücke wird das neue Quartier weitgehend vom Lärm befreit und mit der neuen Langsamverkehrsbrücke optimal an die Altstadt angebunden. Das neue Quartier wird somit Teil des verkehrsberuhigten Zentrums. Zahlreiche Massnahmen (Flussverbreiterung (Birslandschaft), neue Brücken, neue Uferpromenaden) im Zusammenhang mit dem Hochwasserschutz müssen ohnehin realisiert werden. Es besteht die einmalige Gelegenheit, mehrere Ziele und Massnahmen geschickt und zielführend zu verbinden und Synergieeffekte zu nutzen.

Nutzen

S22.2

- WK1: Die Quartiersentwicklung Nau ist der Auslöser, das Verkehrssystem der Stadt zu verbessern. Das übergeordnete, die Stadt ringförmig umgebende Verkehrsnetz (Kantonsstrassen) wird ausgedehnt. Auf dem kommunalen Verkehrsnetz innerhalb des Rings werden die Strassen LV-freundlicher ausgestaltet, wodurch die Qualität des Gesamtverkehrssystems optimiert wird.
- WK2: Das neue Quartier «Nau» bietet eine einmalige Chance, die Stadt Laufen an zentraler Lage baulich zu verdichten und dadurch das zukünftige Wachstum innerhalb der Siedlungsgrenzen und in der Talachse zu konzentrieren.
- WK3: Die dank der Quartiersentwicklung angestossene Optimierung des Verkehrsnetzes verbessert die Verkehrssicherheit.
- WK4: Die optimale Lage des Quartiers «Nau» in unmittelbarer Nähe zur Altstadt, mit dem Bahnhof in Gehdistanz und der direkten Anbindung an die Kantonsstrassen, wird städtebaulich zusätzlich durch die Lage an der Birs aufgewertet. Dadurch wird das «Wohnen am Wasser» zu einem zentralen Thema dieser Stadtentwicklung. Es entsteht ein attraktives Wohngebiet, wodurch der Druck auf noch unbebaute Gebiete reduziert wird (Flächensparnis).

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 300

Fläche in Hektar: 3

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	10	230	240
Anzahl Arbeitsplätze	5	170	175

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Laufen

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Basel-Landschaft

Richtplaneintrag



geplant

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



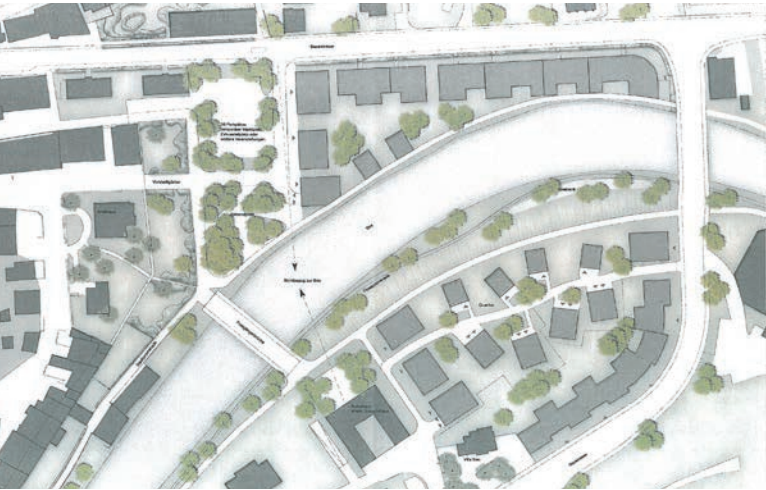
teilw. erfolgt

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2017	Rechtskraft Mutation Zonenvorschriften
2018	Rechtskraft Quartierplan
2019	Baubewilligung

Realisierung / Abstimmungsbedarf

Die Realisierung einer ersten Bauetappe ist ab 2019 möglich und so vorgesehen.



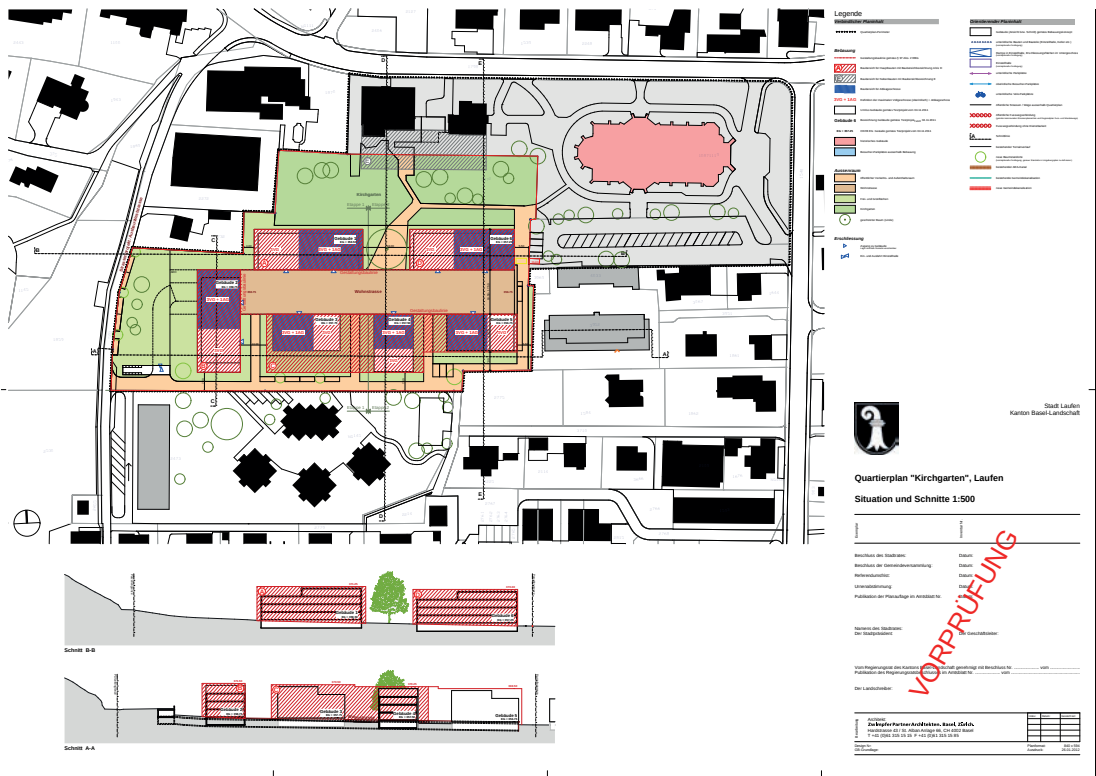
Übersicht Grün- und Freiraum



Übersicht Siedlung

S22.3

Weststrasse



Übersicht Quartierplan

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Die Regionalzentren gemäss Zukunftsbild des Agglomerationsprogrammes Basel haben eine wichtige Rolle (Stützpunktfunktion für Dienstleistungen) in den äusseren Korridoren und sollen zusätzlichen Wohn-und Arbeitsraum schaffen durch eine gezielte Siedlungsentwicklung nach innen, an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen. Das Entwicklungsareal Laufen Weststrasse entspricht dieser Zielsetzung.

S22.3

A

	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument



Siedlung

AGGLO BASEL

Bezug zu anderen Massnahmen

S22.3

Nummer	Name	Prio
Ü40	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttentz Süd	C
Ü41	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord	C
Ü42	A18, Muggenbergstunnel	C
Ü43	A18, Umfahrung Laufen-Zwingen	C
Ö43	ÖV-Drehscheibe Laufen	C
M3	Anschluss Angenstein / Aesch	A
M5	Laufen, Verlegung Naustrasse	A
M15	Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau	B
M16	Laufen, neue Birsbrücke inklusive kommunaler FlaMa	B
M17	Laufen, Verbindungsstrasse Stangimatt	B
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

Beschrieb

Das neue Quartier «Kirchgarten» an der Weststrasse bietet eine grosse Chance, die Stadt Laufen an zentraler Lage baulich zu verdichten und dadurch das zukünftige Wachstum innerhalb der Siedlungsgrenzen und in der Talachse zu konzentrieren.

Nutzen

WK2: Die städtebauliche Verdichtung erfolgt an zentraler Lage in einem wichtigen Regionalzentrum.

WK4: Die sehr gute Lage des Quartiers «Kirchgarten» an der Weststrasse stützt sich auf die unmittelbare Nähe zur Altstadt, auf den Bahnhof in Gehdistanz und auf die direkte Anbindung an die Kantonsstrasse. Dadurch wird das «Wohnen neben der Altstadt» zu einem zentralen Thema dieser Stadtentwicklung. Es entsteht ein attraktives Wohnangebot, wodurch der Druck auf unbebaute Bauzonen reduziert wird (Flächeneinsparung).

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 500

Fläche in Hektar: 1,2

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	20	200	220
Anzahl Arbeitsplätze	0	0	0

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Laufen

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Basel-Landschaft

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

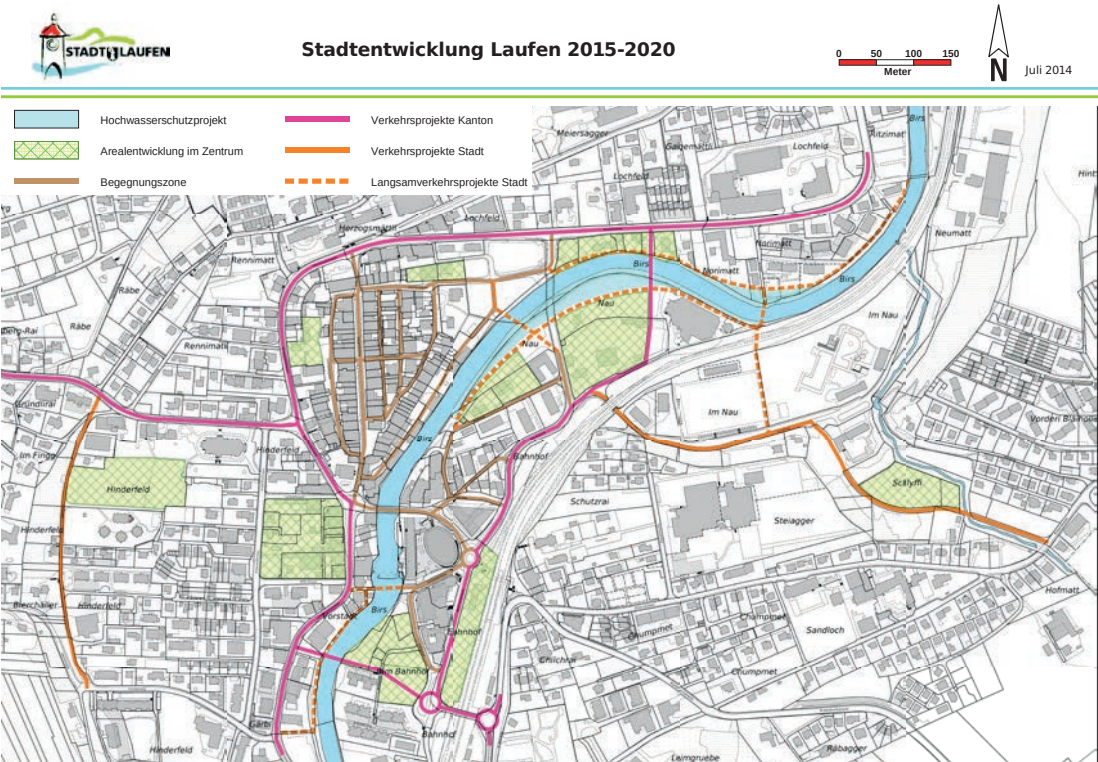
S22.3

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
12 / 2016	Ver- und Entsorgungskonzepte
2 / 2017	Bauprojekt
12 / 2018	Baubewilligung

Realisierung / Abstimmungsbedarf

Die Realisierung einer ersten Bauetappe ist ab 2019 möglich und so geplant.



Übersicht
Stadtentwicklung

Siedlung

S23

Schwerpunktgebiet Zwingen

Neben dem Regionalzentrum Laufen ist die Entwicklung in den Gemeinden mit S-Bahn-Halt und vorhandenen Entwicklungspotenzialen im Korridor Laufental / Thierstein zu fördern. In Zwingen befinden sich Entwicklungspotenziale im Umfeld des Bahnhofs sowie auf dem Areal der alten Papierfabrik, das umgenutzt werden soll.

Damit die Wohnqualität in Zwingen hoch bleibt und die zusätzlichen Einwohner in Zwingen keinen siedlungsunverträglichen Mehrverkehr generieren, ist eine längerfristige Massnahme geplant: die Umfahrung Laufen-Zwingen (Ü43). Sie soll das Ortszentrum von Zwingen insbesondere vom Schwerverkehr entlasten. Mittelfristig soll der ÖV und die Rolle von Zwingen als Umsteigeknoten mit der Schaffung eines Bushofs (Ö24) gestärkt werden.

AGGLO BASEL

Verbesserung Erschliessung S-Bahn



-  Neue Haltestelle
-  Neue Durchbindungen
-  Taktverbesserung und neue Durchbindungen

Ü40 Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau
Anschluss Muttenz Süd

Ü41 Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau
Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord

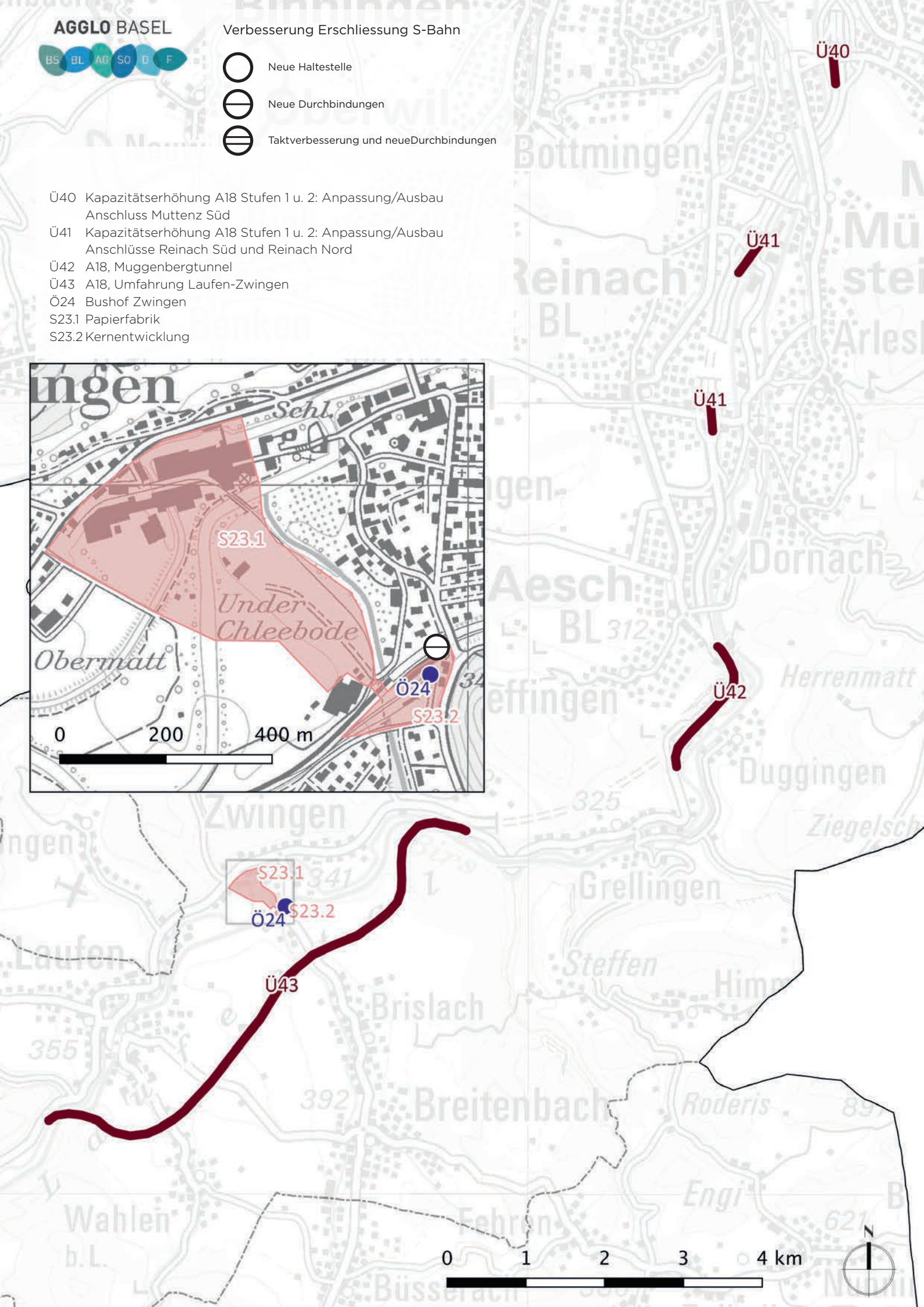
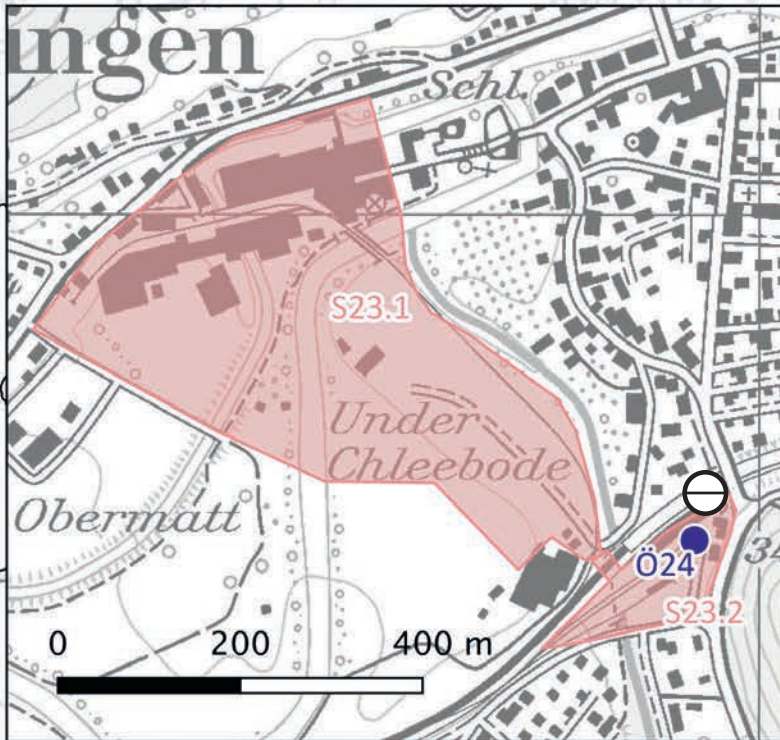
Ü42 A18, Muggenbergtunnel

Ü43 A18, Umfahrung Laufen-Zwingen

Ö24 Bushof Zwingen

S23.1 Papierfabrik

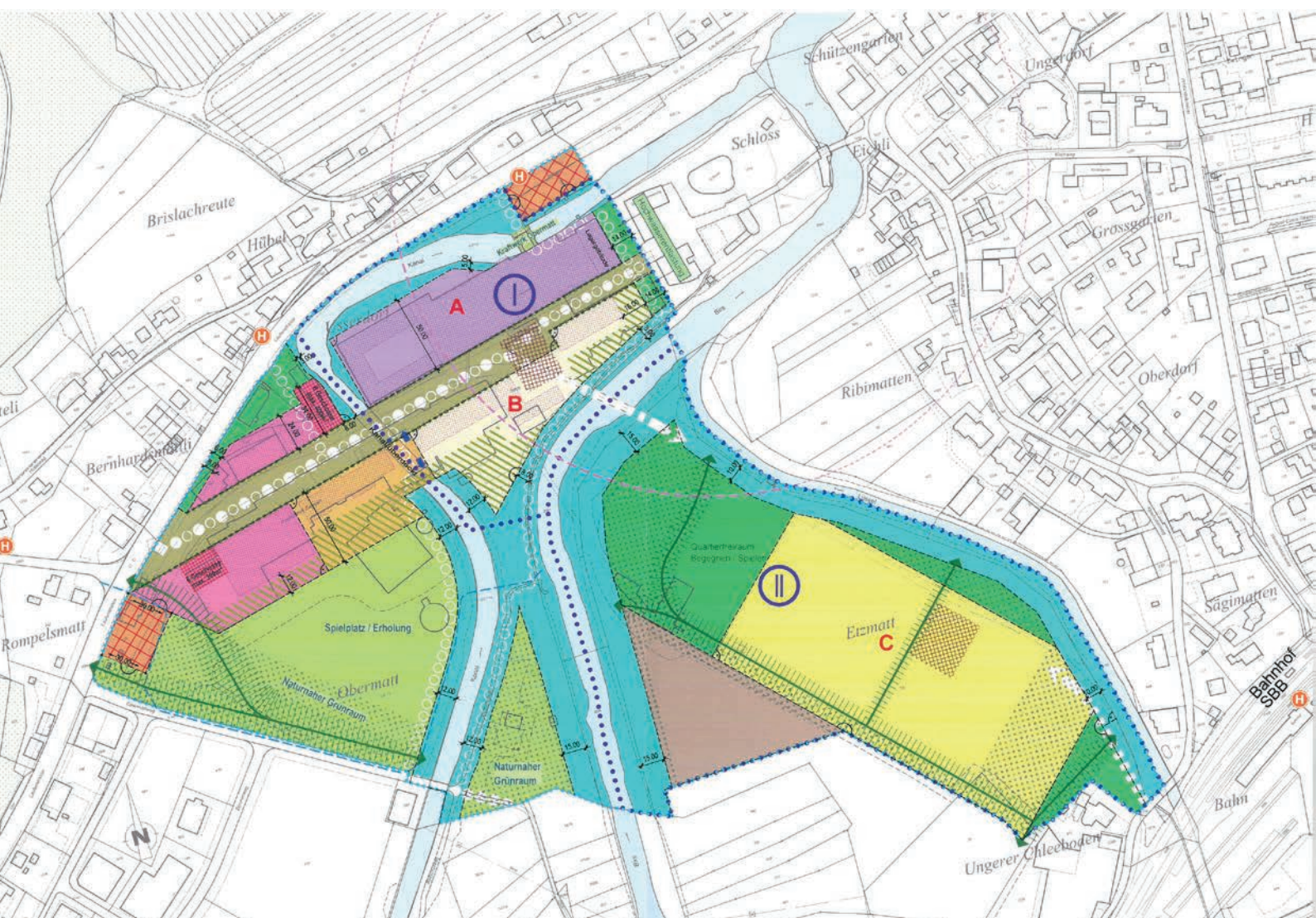
S23.2 Kernentwicklung



S23.1

S23.1

Papierfabrik



Teilzonenplanung ehemalige Papierfabrik

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

In den äusseren Korridoren gemäss Zukunftsbild soll eine moderate Innentwicklung stattfinden an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen, vorzüglich an S-Bahnstationen.
Das Areal Zwingen entspricht dieser Zielsetzung

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Ü40	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttenz Süd	C
Ü41	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord	C
Ü42	A18, Muggenbergstunnel	C
Ü43	A18, Umfahrung Laufen-Zwingen	C
Ö24	Bushof Zwingen	B
S-Bahn:	Neue Durchbindungen	-

S23.1

Beschrieb

Die heutige Industriebrache der ehemaligen Papierfabrik wurde bereits vor einigen Jahren mit einer Teilzonenplanung beplant. Darin wird die künftige Nutzung definiert und das weitere Vorgehen (Erarbeitung einiger Quartierplanungen) aufgezeigt. Hauptsächlich soll auf dem Gebiet Wohnfläche entstehen, jedoch wird auch Gewerbe, vor allem im Erdgeschossbereich, ermöglicht. Sämtliche Bauten sollen abgerissen und durch Neubauten ersetzt werden.

Die ideale Anbindung an die Kantonsstrasse, die Nähe zum Bahnhof und der direkte Anstoss an ein öffentliches Gewässer ermöglichen eine ideale wie auch gesuchte Überbauung. Nicht zuletzt wird durch die Nähe zum Ortskern Zwingen (Aufwertung Bahnhof und möglicher Einbezug einer weiteren Gewerbebrache) eine grossflächige Überbauung möglich, die die Gemeindeentwicklung von Zwingen voranbringen kann.



	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument

in kant. Richtplan (Entwurf)

Nutzen

WK1: Im Zusammenhang mit der Überbauung wird eine Beruhigung der Kantonsstrasse angestrebt. Ziel ist es, die Kantonsstrasse an die Nutzungsbedürfnisse an der zentralen Lage von Zwingen anzupassen.

WK2: Mit der Realisierung dieser Bauten wird eine Verdichtung nach innen erreicht.

WK3: Mit der Beruhigung der Kantonsstrasse kann die Verkehrssicherheit erhöht werden.

WK4: Die Bodenressourcen können durch die Transformation der ehemaligen Papierfabrik geschont werden.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust



Siedlung

AGGLO BASEL

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 300 – 800

Fläche in Hektar: 10

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	700	700
Anzahl Arbeitsplätze	0	50	50

S23.1

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Zwingen

Beteiligte Stellen Schweiz:

Bauinspektorat Basel-Landschaft | Amt für Raumplanung Basel-Landschaft

Richtplaneintrag



geplant

Regionale Abstimmung



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



-

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
04/2016	Gespräche mit dem neuen Eigentümer bezüglich dem weiteren Vorgehen.

Realisierung / Abstimmungsbedarf

Die Realisierung unterliegt dem Zeitplan des neuen Investors. Die Gemeinde würde es begrüßen, wenn der Baubeginn dieser riesigen Überbauung in den kommenden 10 Jahren erfolgen könnte.



	Historie	ARE Code
1.6	-	-
2.6	-	-

In den äusseren Korridoren gemäss Zukunftsbild soll eine moderate Innentwicklung stattfinden an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen, vorzüglich an S-Bahnstationen.
Das Gebiet Zwingen Kern entspricht dieser Zielsetzung.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Ü40	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttetz Süd	C
Ü41	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord	C
Ü42	A18, Muggenbergtunnel	C
Ü43	A18, Umfahrung Laufen-Zwingen	C
Ö24	Bushof Zwingen	B
S-Bahn:	Neue Durchbindungen	-

S23.2

Beschrieb

Der Bahnhof von Zwingen wird durch fast baufällige Gebäude «geziert», und auch die nähere Umgebung ist alles andere als einladend. Dennoch dient der Bahnhof Zwingen als Drehscheibe für den Postautoverkehr. Viele Pendler aus den umliegenden Gemeinden fahren via Bahnhof Zwingen nach Basel zur Arbeit. Zudem ist die direkt an den Bahnhof angrenzende Zone äusserst attraktiv für die Wohnnutzung. Eine Aufwertung

des Bahnhofsgebietes inklusive der direkt anstossenden Zentrumszone sind wichtig für die Zukunft von Zwingen daher wünschenswert. Ausserdem besteht die Möglichkeit, die Gewerbebrache (im Plan rot markiert) mit einzu beziehen. Die Entwicklung des Bahnhofsareals ist derzeit mangels Absprache zwischen der SBB und der Gemeinde blockiert.

Nutzen

WK1: Eine Aufwertung des Bahnhofsareals kommt den Pendlern zugute und verbessert die Nutzung des Bahnhofes.

WK2: Das Image der Gemeinde Zwingen würde profitieren. Für die Positionierung von Zwingen als Wohnstandort im Laufental an idealer Lage an der S-Bahn ist eine solche Aufwertung zwingend erforderlich. Ausserdem kann sie für das Areal der Papierfabrik einen wichtigen und notwendigen Entwicklungsschub auslösen.

WK3: Eine Aufwertung des Bahnhofs macht den Zugang für den LV attraktiver und sicherer.

WK4: Mit der Aufwertung des Bahnhofsareals als ÖV-Drehscheibe und für die Wohnnutzung wird einerseits Wohnraum an gut mit dem ÖV erschlossener Lagen angeboten, ausserdem wird die Nutzung des ÖV gefördert.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 10

Fläche in Hektar: 1,6 (Bahnhofsareal) und
3,1 (Gewerbebrache inklusive Anteil Wohnzone)

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	20	200	220
220	Unbekannt	0	0

S23.2

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Zwingen

Beteiligte Stellen Schweiz:

SBB | Bauinspektorat Basel-Landschaft | Amt für Umweltschutz und Energie

Richtplaneintrag



erfolgt

Regionale Abstimmung



-

Gemeindebeschlüsse



-

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
01/2018	Möglichkeiten mit der SBB diskutieren.

S24

Schwerpunktgebiet Weil am Rhein

Der Siedlungsschwerpunkt Weil am Rhein befindet sich im inneren Korridor der Agglomeration und weist insgesamt ein Entwicklungspotenzial von gut 3100 Einwohnern auf, um die anhaltende Nachfrage nach Wohnraum zu decken. Das Schwerpunktgebiet umfasst 8 gut erschlossene Entwicklungsareale, die sich in zentraler Lage innerhalb der Kernstadt von Weil am Rhein und dem Ortsteil Haltingen befinden.

Die entstehenden Quartiere dienen hauptsächlich dem Wohnen und folgen dem Prinzip der Innenentwicklung. Ziele sind die Gestaltung und Akzentuierung der Siedlungsränder, ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden sowie eine innerstädtische Nachverdichtung durch Bebauung bisher mindergenutzter Flächen an bereits erschlossenen und funktionierenden Räumen.

Die Entwicklung der einzelnen Areale steht dabei im Zusammenhang mit den langfristigen Verkehrsplanungen der Stadt Weil am Rhein. Mit verschiedenen Verkehrsmassnahmen wie der Verlängerung der Tramlinie 8 bis zum Läublinpark (Ö4) bzw. bis zur Vitra (Ö39), der Errichtung eines S-Bahn-Haltespunktes auf Höhe der Vitra sowie der Stärkung des Langsamverkehrs durch Ausbau- und Aufwertungsmassnahmen im regionalen Velo-Haupttroutennetz (LV65, LV66, LV67, LV71, LV72) werden ideale Voraussetzungen für die Entwicklungsareale geschaffen. Attraktive Mobilitätspunkte, die die verschiedenen Verkehrsarten (Bahn, Tram, Bus, Rad) miteinander verknüpfen, befinden sich in unmittelbarer Nähe der Siedlungsgebiete. Dies ermöglicht eine qualitätsvolle Entwicklung der Areale.

- L1 Tüllinger Berg
- L2 Landschaftsraum Wiese – Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese
- L8 Landschaftsraum Wiese – Vom Gewässer zur Lebenswelt
- L9 Landschaftsraum Wiese – 24 stops am Rehberger-Weg
- Ö4 Verlängerung Tramlinie 8 Weil am Rhein bis Läublinpark
- Ö39 Tram 8 (Weil Läublinpark - Vitra)
- LV67 Weil am Rhein: LV-Optimierung Pendlerroute in Otterbach
- Ö41 Reaktivierung Kandertalbahn
- LV65 Weil am Rhein: Radweg Nordwestumfahrung
- LV66 Weil am Rhein: Einmündung Markgräfer Strasse in Haltingen
- LV71 Weil am Rhein: Radhaus
- LV72 Weil am Rhein: Querung der B3 in Haltingen

- S24.1 Hohe Strasse
- S24.2 Messeplatz
- S24.3 Haltigen-Ost
- S24.4 Im Rad
- S24.5 Heldelinger Boden
- S24.6 Unterer Brommacker
- S24.7 Verdichtungspotenzial Kernstadt
- S24.8 Grieloch

Verbesserung Erschliessung S-Bahn

-  Neue Haltestelle
-  Neue Durchbindungen
-  Taktverbesserung und neue Durchbindungen

0

1

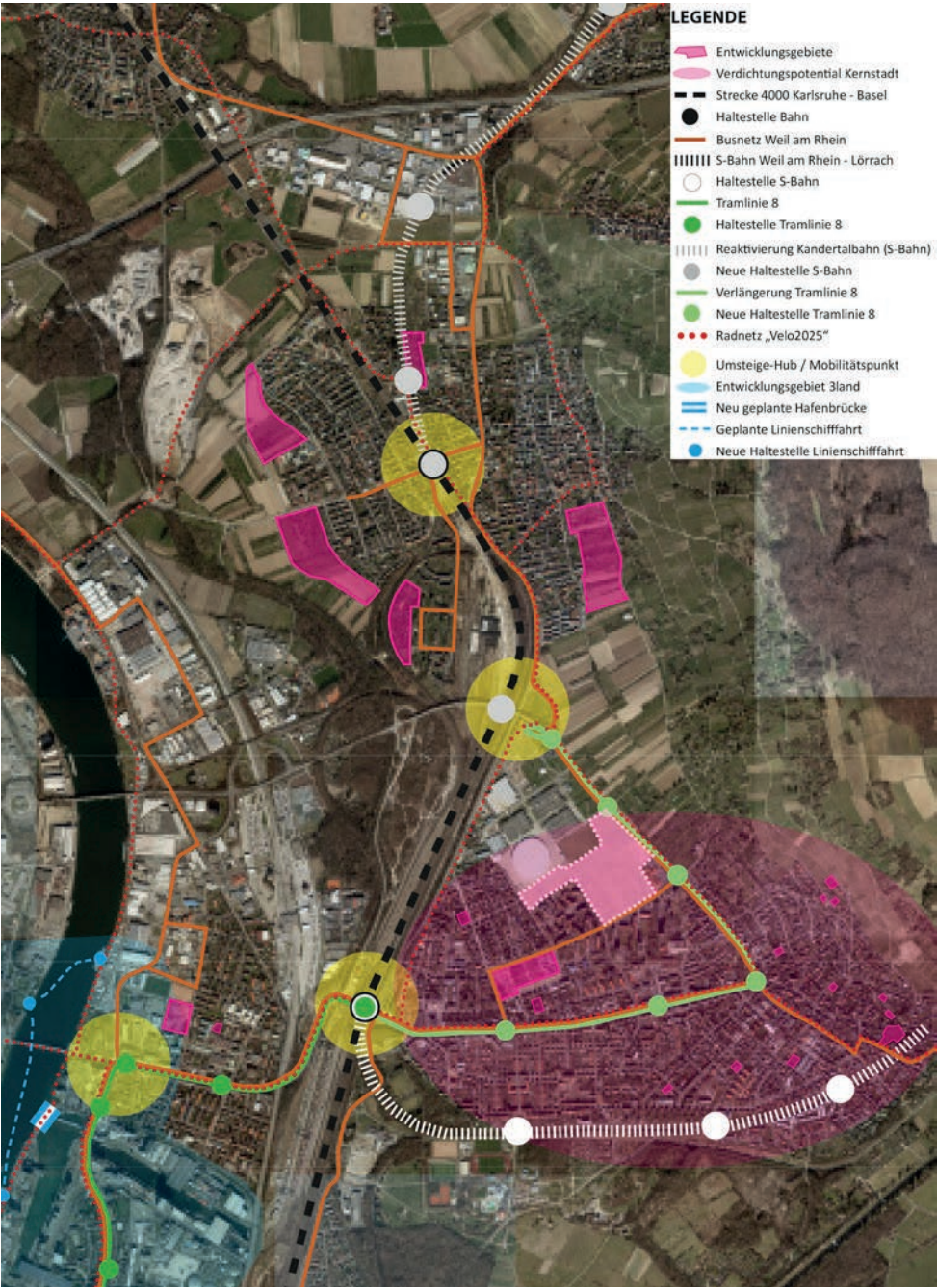
2 km



S24.1

Hohe Strasse

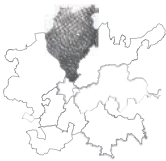
S24.1



A

	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument



Siedlung

AGGLO BASEL

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

S24.1

Gemäss dem Zukunftsbild befindet sich das Entwicklungsareal «Hohe Strasse» im inneren Korridor der Agglomeration. Mit der Aufstellung des Bebauungsplans «Hohe Strasse» und der Bebauung des Areals wird ein durch den Flächennutzungsplan 2022 vorgegebenes Baugebiet für die Realisierung von Wohnraum in Anspruch genommen. Im Sinne des Zukunftsbildes der Agglomeration Basel kann dank dem

städtebaulichen Konzept, das eine verdichtete Bauweise vorsieht, im Innenbereich ein Entwicklungsschwerpunkt aktiviert werden. Der grossen Nachfrage nach Baugrundstücken in zentraler Lage kann nachgekommen werden.

Versorgungseinrichtungen, Infrastruktureinrichtungen sowie eine Anbindung an den ÖV befinden sich in unmittelbarer Nähe.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L1	Tüllinger Berg	-
L2	Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	-
L8	Landschaftsraum Wiese - Vom Gewässer zur Lebenswelt	-
L9	Landschaftsraum Wiese - 24 stops am Rehberger-Weg	-
Ö4	Verlängerung Tramlinie 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	A
Ö39	Tram 8 (Weil Läublinpark - Vitra)	C
LV67	Weil am Rhein: LV-Optimierung Pendlerroute in Otterbach	A
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

Beschrieb

Im Neubaugebiet «Hohe Strasse» soll ein qualitätsvolles Wohnquartier mit eigenständigem städtischem Charakter und einem klar verständlichen Ordnungsprinzip entwickelt werden. Geplant ist ein Wohngebiet mit unterschiedlichen Bauweisen, Gebäudetypen und Wohnformen unter Einbeziehung der angrenzenden Bau- und Freiräume.

Im Wesentlichen geht es um die Herstellung einer Grünordnung zwischen nachbarlicher Bebauung, neuem Wohngebiet und angrenzenden Frei- und Landschaftsräumen.

Das Gebiet der Innenentwicklung dient u. a. auch der Gestaltung und Akzentuierung des Siedlungsrandes. Das Baugebiet wird als allgemeines Wohngebiet (WA), Mischgebiet (MI) und Sondergebiet (SO) mit unterschiedlichen Haustypen festgesetzt. Um sparsam mit Grund und Boden umzugehen, wird für eine sorgsame Neubeanspruchung von Fläche auf freistehende Einfamilienhäuser verzichtet. Die Bebauung erfolgt mit gereihten Einfamilienhäusern, Mehrfamilienhausgrup-

pen und Punkthäusern, womit ein moderner, verdichteter Wohnungsmix realisiert werden kann. Die Ergänzung des Wohngebietes um das MI und SO ermöglicht ausserdem einen Nutzungsmix. Auf dem rund 10 Hektar grossen Gebiet sollen bei einer Dichte von 45 Wohneinheiten je Hektar ca. 450 Wohneinheiten entstehen.

Die Entwicklung des Areals steht dabei im Kontext zu den langfristigen Verkehrsplanungen der Stadt. Mit Verlängerung der Tramlinie 8 bis zum Läublinpark bzw. bis zur Vitra und der Errichtung eines S-Bahn-Haltespunktes auf Höhe der Vitra (Reaktivierung Kandertalbahn) werden ideale Voraussetzungen für das Gebiet «Hohe Strasse» geschaffen. Ein attraktiver Mobilitätspunkt mit Tram, Bus, Bahn und Anbindung an das Radnetz entsteht in unmittelbarer Nähe.

Nutzen

WK1: Die Haupteerschliessung des Quartiers erfolgt über die Breslauer Strasse und Gustave-Fecht-Strasse. Die weiteren Wohnstrassen werden als Stichstrassen ausgebildet. Das gesamte Entwicklungsgebiet ist verkehrsberuhigt. Eine Grosszahl der Pkw-Stellplätze wird unterirdisch errichtet. Das Fuss- und Radwegenetz ist mit wichtigen öffentlichen Räumen verbunden. Eine gute ÖV-Anbindung ist gegeben und soll durch die Verlängerung der Tramlinie verbessert werden. Aufgrund der Innenstadt Nähe herrschen optimale Bedingungen für den Langsamverkehr (Stadt der kurzen Wege).

WK2: Mit dem Baugebiet «Hohe Strasse» wird das Ziel der Innenentwicklung berücksichtigt. Die Bebauung integriert sich in die bereits vorhandene umliegende Bebauung. Die neu geschaffene Wohnbaufläche entsteht zentrumsnah in der Kernstadt und dient der Ortsrandbildung.

S24.1

WK3: Mit der Umsetzung eines flächendeckendem verkehrsberuhigten Strassen- und Wegenetzes auf 20 km/h sowie einer barrierefreien Gestaltung des Wohnumfeldes soll eine hohe Verkehrssicherheit erreicht werden. Die ideale Anbindung an den Umweltverbund steigert die Verkehrssicherheit zusätzlich.

WK4: Um sparsam mit Grund und Boden umzugehen, werden verdichtete Wohnformen bevorzugt. Es wird darauf geachtet, dass alte Obstbaumbestände erhalten und Biotopentwicklungsflächen geschützt werden. Eine ökologisch orientierte Gebäudestellung sowie eine intensive Begrünung des Gebietes sind vorgesehen. Ausserdem sieht das Freiraumkonzept Grünkorridore und Luftschneisen vor, die das Mikroklima vor Ort verbessern.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 1700

Fläche in Hektar: ca. 9,5

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	-	1050	1050
Anzahl Arbeitsplätze	-	nicht bekannt	nicht bekannt



Lageplan mit Abgrenzung
Entwicklungsareal

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Weil am Rhein

Beteiligte Stellen Ausland:

Deutschland

Eintrag Regionalplan



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Frankreich

Eintrag SCOT



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



-

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2015	Ausschreibung Erschliessungsplanung
2016/17	Beginn Erschliessungsarbeiten
ab 2017	Baubeginn

Realisierung / Abstimmungsbedarf

Die Erschliessungsplanung wurde 2015 ausgeschrieben und wird voraussichtlich 2016 umgesetzt. Nach Abschluss der Erschliessungsarbeiten kann mit der Bebauung begonnen werden. Im Bereich der Leimgrubenstrasse wurde bereits ein Kindergarten inklusive Wohnbebauung realisiert. Zwei weitere Baufelder werden unabhängig vom restlichen Baugebiet zeitnah realisiert.

Bebauungsplan
«Hohe Strasse»



Freiflächengestaltungsplan

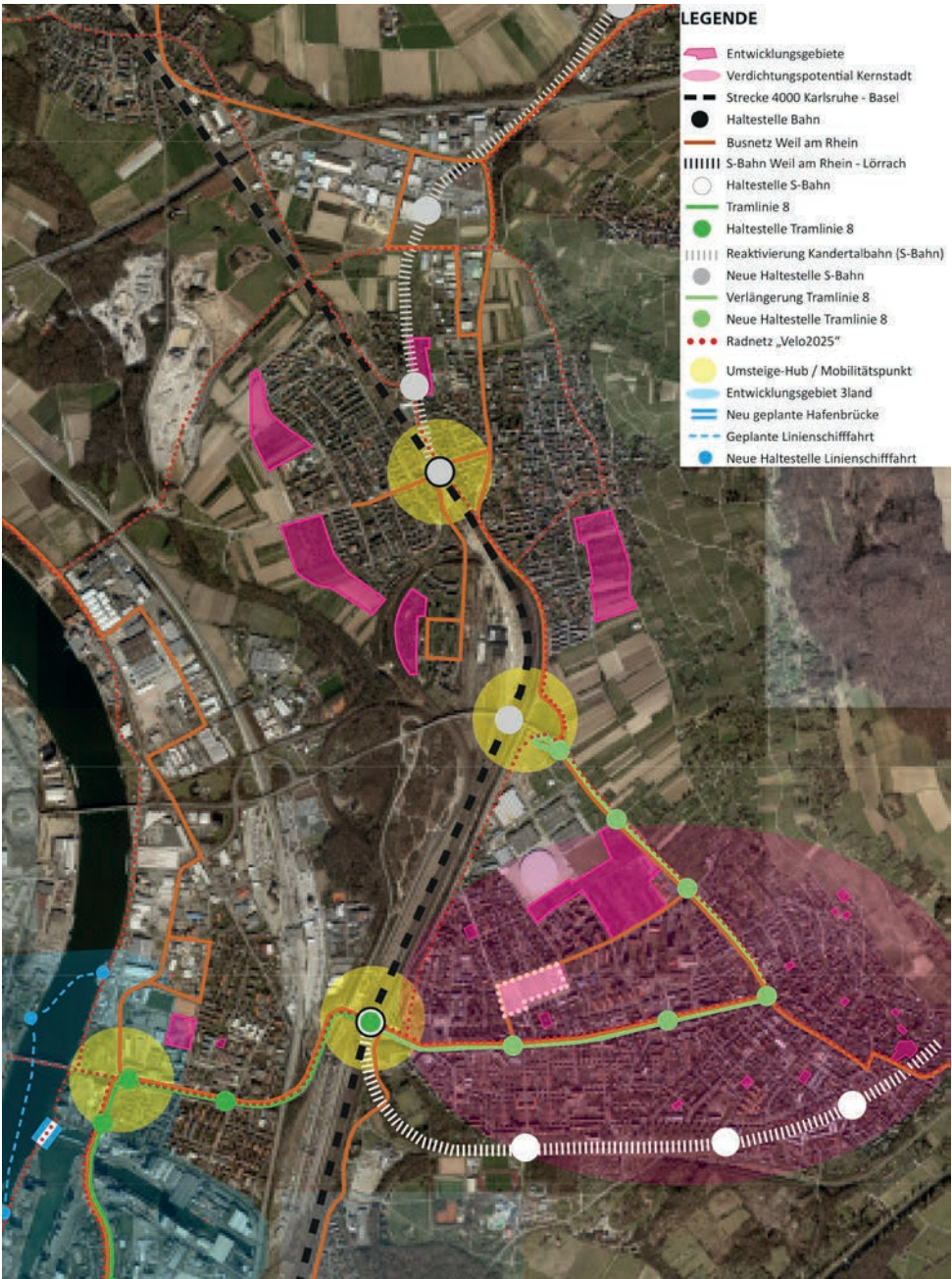


AGGLO BASEL

S24.2

Messeplatz

S24.2

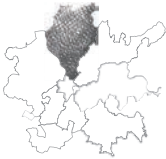


Langfristige Planung Weil am Rhein

A

	Historie	ARE Code
1.6	-	-
2.6	-	-

Planungsinstrument



Siedlung

AGGLO BASEL

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild befindet sich das Entwicklungsareal Messeplatz im inneren Korridor der Agglomeration.

Zielsetzung bei der Entwicklung des Messeplatzes – ganz im Sinne des Zukunftsbildes der Agglomeration Basel – ist eine nachhaltige Siedlungsentwicklung durch innerstädtische Nachverdichtung und die Bebauung bislang mindergenutzten Flächen, um die Zersiedelung und eine weitere Flächeninanspruchnahme im Aussenbereich zu vermeiden. Durch die gegebene Zentrumsnähe ist eine wesentliche Stärke des Entwicklungsgebiets die gegebene fussläufige Erreichbarkeit von ÖV und Einkaufsmöglichkeiten.

S24.2

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L1	Tüllinger Berg	-
L2	Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	-
L8	Landschaftsraum Wiese - Vom Gewässer zur Lebenswelt	-
L9	Landschaftsraum Wiese - 24 stops am Rehberger-Weg	-
Ö4	Verlängerung Tramlinie 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	A
Ö39	Tram 8 (Weil Läublinpark - Vitra)	C
LV67	Weil am Rhein: LV-Optimierung Pendlerroute in Otterbach	A
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

Beschrieb

Mit der Bebauung des Areals «Messeplatz» wird zentrumsnah in der Kernstadt Weil am Rhein ein Wohngebiet mit hohem Grünanteil geschaffen. Das Wohngebiet mit urbanen Charakter und mittlerer Dichte soll dabei den Anforderungen verschiedener Bevölkerungsgruppen entsprechen und dabei die Innenstadt als Wohnstandort für eine beachtliche Zahl neuer Einwohner attraktiv machen.

Das Baugebiet Messeplatz wird dabei in acht Baublöcke gegliedert, die sich mit Struktur und Bebauung harmonisch in den vorhandenen Stadtorganismus einfügen. Jeder Baublock wird eigenständig entwickelt und bebaut und erhält so einen individuellen Charakter. Vorgegebene Gestaltungselemente lassen die gesamte

Bebauung des Messeplatzes dennoch als Einheit wirken. Mit der Realisierung unterschiedlichster Gebäudetypen entsteht eine grosse Vielfalt in der Bebauung. Der entstehende moderne, verdichtete Wohnungsmix entspricht damit den individuellen Anforderungen verschiedener Bevölkerungsgruppen. Auf dem rund 3 Hektar grossen Gebiet entstehen ca. 240 Wohneinheiten.

Die Entwicklung des Areals steht dabei im Zusammenhang mit den langfristigen Verkehrsplanungen der Stadt. Mit Verlängerung der Tramlinie 8 bis zum Läublinpark bzw. bis zur Vitra werden ideale Voraussetzungen für das Gebiet Messeplatz geschaffen. Das ÖV-Angebot wird durch die unmittelbare Nähe der geplanten Tramhaltestelle weiter verbessert.

Nutzen

WK1: Mit dem feinmaschigen Fuss- und Radwegenetz sowie der sehr guten fussläufigen Erreichbarkeit der Innenstadt mit Einkaufsmöglichkeiten und ÖV-Angeboten werden optimale Bedingungen für den Langsamverkehr geschaffen. Bei der Bebauung der einzelnen Baublöcke liegt ein Hauptaugenmerk auf dem Parkierungskonzept für Pkw und Fahrräder. Die Parkierung erfolgt hauptsächlich unterirdisch. Das Strassennetz des Areals besteht aus Anwohnerstrassen als verkehrsberuhigten Bereichen mit der Hauptfunktion Aufenthalt. Im Wohngebiet Messeplatz gibt es so keinen Durchgangsverkehr.

WK2: Die Entwicklung des Messeplatzes bietet die Chance, die Innenstadt von Weil am Rhein als Wohnstandort zu stärken. Die Entwicklung von Wohnraum und die Ansiedlung von Bevölkerung erfolgt damit an bereits bestehenden und funktionierenden Räumen. Die vorhandene Fläche wird gemäss Flächennutzungsplan 2022 als Wohnbau- und Grünfläche entwickelt und berücksichtigt die Ziele der Innenentwicklung.

S24.2

WK3: Mit Umsetzung eines flächendeckenden verkehrsberuhigten Strassennetzes, der Vermeidung von Durchgangsverkehr und der Förderung des Langsamverkehrs kann die Verkehrssicherheit als hoch eingestuft werden.

WK4: Mit der Entwicklung der Fläche des Innenbereichs werden Flächeninanspruchnahmen im Aussenbereich vermieden. Die gute Anbindung an das ÖV-Netz fördert die Nutzung des Umweltverbundes.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: -



Lageplan / Abgrenzung
Entwicklungsareal



Bebauungsplan «Messeplatz»

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 950

Fläche in Hektar: ca. 3

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	ca. 120	ca. 300	ca. 420
Anzahl Arbeitsplätze	60	-	60

S24.2

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Weil am Rhein

Beteiligte Stellen Ausland:

Deutschland

Eintrag Regionalplan



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2009 - 2015	Bebauung von bislang 3 Baublöcken
2016	Fertigstellung Baublock G
2016	Beginn Bebauung Baublock B

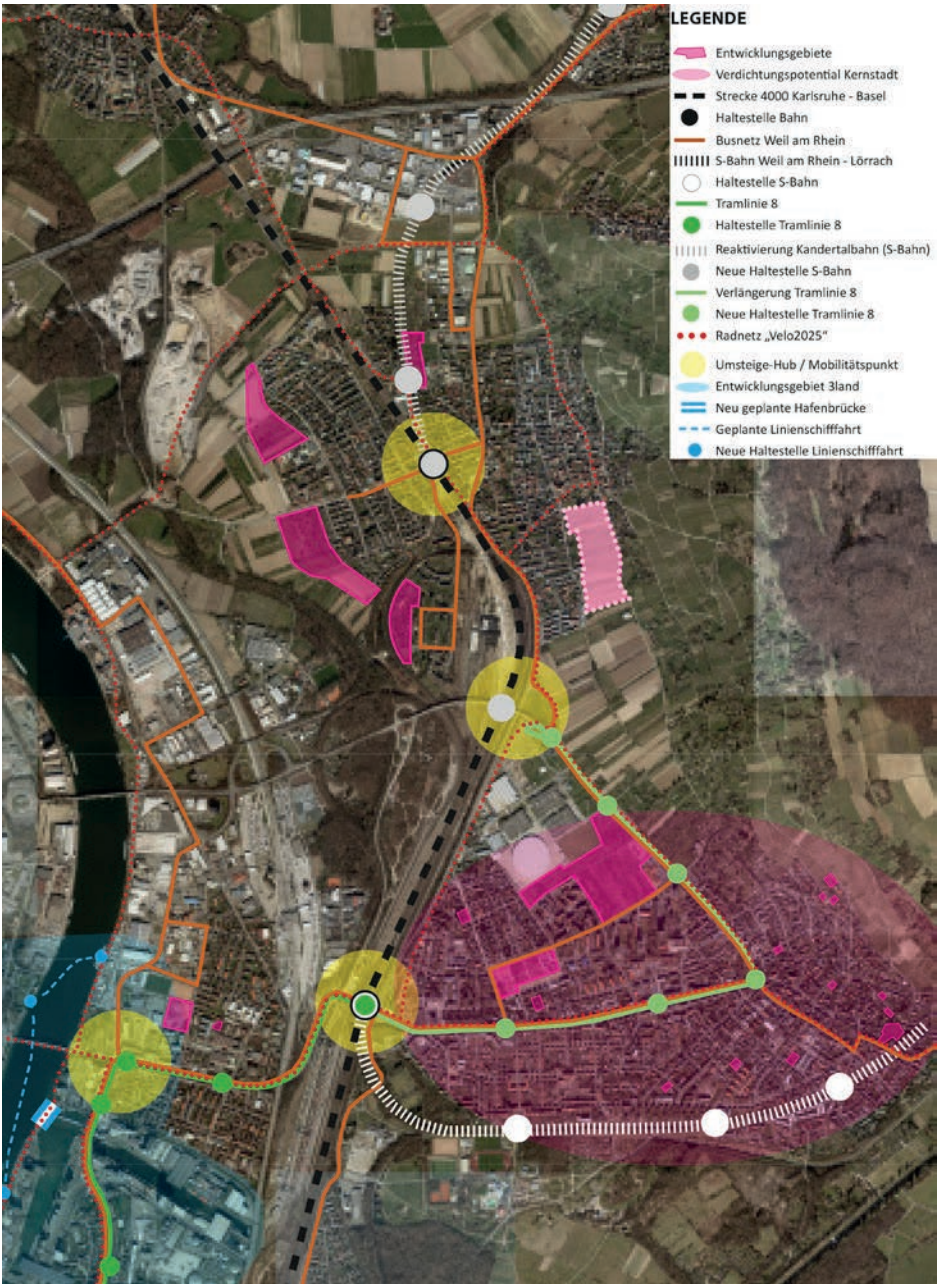
Realisierung / Abstimmungsbedarf

Die Bebauung des Entwicklungsareals Messeplatz ist bereits zur Hälfte realisiert. Die noch unbebauten Baublöcke werden schrittweise in die Vermarktung gegeben und bebaut. Die Vergabe der Baublöcke erfolgt mittels eines Ausschreibungsverfahrens.

S24.3

Haltingen-Ost

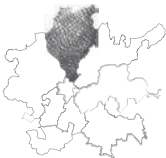
S24.3



B

	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument



Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Das Entwicklungsareal Haltingen-Ost ist neben dem Gebiet Hohe Strasse und Heldelinger Boden eine der grössten Wohnbauflächenreserven der Stadt Weil am Rhein. Hier kann für eine beachtliche Zahl neuer Bewohner Wohnraum geschaffen werden. Gemäss dem Zukunftsbild erfolgt die zukünftige Siedlungsentwicklung in gut mit dem ÖV erschlossenen Bauzonen. Mit dem Entwicklungsgebiet Haltingen-Ost wird ausserdem ein klar akzentuierter Siedlungsrand gebildet.

S24.3

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L1	Tüllinger Berg	-
L2	Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	-
L8	Landschaftsraum Wiese - Vom Gewässer zur Lebenswelt	-
L9	Landschaftsraum Wiese - 24 stops am Rehberger-Weg	-
Ö41	Reaktivierung Kandertalbahn	C
LV67	Weil am Rhein: LV-Optimierung Pendlerroute in Otterbach	A
LV65	Weil am Rhein: Radweg Nordwestumfahrung	A
LV66	Weil am Rhein: Einmündung Markgräfler Strasse in Haltingen	A
LV71	Weil am Rhein: Radhaus	B
LV72	Weil am Rhein: Querung der B3 in Haltingen	B
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

Beschrieb

Mit dem Entwicklungsareal Haltingen-Ost steht im Ortsteil Haltingen eine weiträumige Wohnbaufläche zur Verfügung. Mit der Überbauung des Gebietes erfolgt eine Arrondierung des Ortsrandes. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung ist dem Ziel einer definierten Ortsrandbildung durch

eine entsprechende städtebauliche Gestaltung und landschaftsplanerische Massnahmen Rechnung zu tragen. Auf dem rund 7 Hektar grossen Gebiet können bei einer mittleren Baudichte von 35 Wohneinheiten je Hektar rund 240 Wohneinheiten realisiert werden.

Nutzen

Aufgrund des geringen Detaillierungsgrades der Planungen zum Entwicklungsgebiet Haltingen-Ost ist eine Bewertung des Nutzens der Massnahme hinsichtlich der vier Wirksamkeitskriterien noch nicht abschliessend möglich.

WK1: Inwieweit die Qualität des Verkehrssystems durch die Entwicklung der Wohnbaufläche verbessert wird, lässt sich aufgrund der fehlenden konkreten Planungen nicht bewerten. Aufgrund der Nähe zum Haltinger Bahnhof als Mobilitätspunkt mit Anbindung an Regional- und S-Bahn wird aber in jedem Fall die Nutzung des Umweltverbundes begünstigt.

S24.3

WK2: Mit der Bebauung des Entwicklungsareals Haltingen-Ost als Erweiterung des Siedlungskörpers Haltingen wird das Ziel einer definierten Ortsrandbildung verfolgt. Die Siedlungsentwicklung nach innen wird bei der Massnahme berücksichtigt.

WK3: Zur Verkehrssicherheit lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussagen treffen.

WK4: Das Gebiet Haltingen-Ost berührt teilweise wertvolle Landschaftsräume. Um die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch zu reduzieren soll der Weilweg als markante Landschaftsgrenze (direkter Verlauf am Hangfuss des Tüllinger Berges) nicht überschritten werden. Der angrenzende Landschaftsraum des Tüllinger Berges ist als «schutzbedürftiger Bereich für Naturschutz und Landschaftspflege» zu erhalten. Gegenüber der Ausweisung im rechtskräftigen Flächennutzungsplan ist das Gebiet deshalb um die südöstliche Teilfläche jenseits des Weilweges reduziert. Trotz der Inanspruchnahme neuer Flächen besteht das Ziel darin, wertvolle Naturräume so weit möglich zu erhalten. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung sind landschaftsplanerische und städtebauliche Massnahmen zu ergreifen, um die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch zu verringern. Konkrete Aussagen können hierzu zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht getroffen werden.

Einzonung: notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: ja

Für Weil am Rhein geht man von einem Gesamtwohnungsbedarf bis 2022 von 2280 Wohnungen aus. Neben der Aktivierung von Baulücken müssen rund 1880 Wohnungen in neu ausgewiesenen Wohnbauflächen realisiert werden.

Die geplanten Wohn- und Mischbauflächen weisen zusammen 1490 Wohneinheiten aus. Deren Entwicklung ist zur Deckung des Wohnflächenbedarfs demnach dringend erforderlich. Lediglich im Ortsteil Haltingen stehen grossflächige Wohnbauflächenreserven zur Verfügung, denen demnach eine besondere Bedeutung bei der Deckung des Wohnraumbedarfs zukommen.

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: ca. 1000

Fläche in Hektar: ca. 7

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	130	ca. 500	ca. 630
Anzahl Arbeitsplätze	-	-	-

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Weil am Rhein

Beteiligte Stellen Ausland:

Deutschland

Eintrag Regionalplan



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



geplant

Stand der Arbeiten

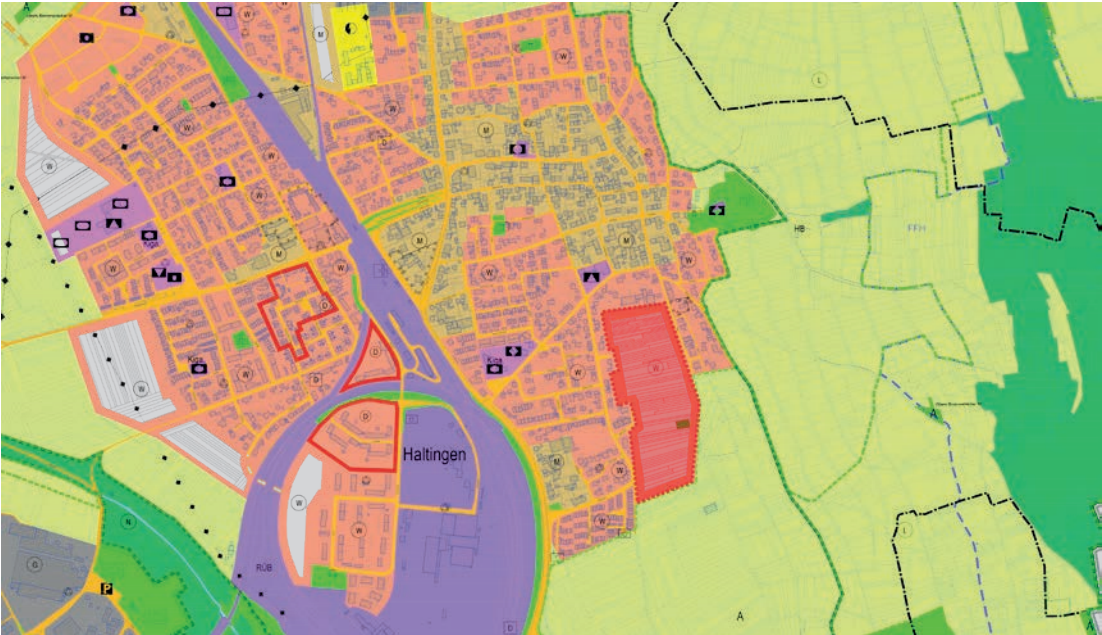
Monat / Jahr	Schritt / Termin
n/a	Umlegung
n/a	Einleitung Bebauungsplanverfahren
n/a	Erschliessungsarbeiten
n/a	Baubeginn

Realisierung / Abstimmungsbedarf

Konkrete Planungen zur Realisierung des Entwicklungsareals Haltingen-Ost bestehen noch nicht. Deshalb lassen sich diesbezüglich keine abschliessenden Aussagen treffen.



Lageplan / Abgrenzung
Entwicklungsareal

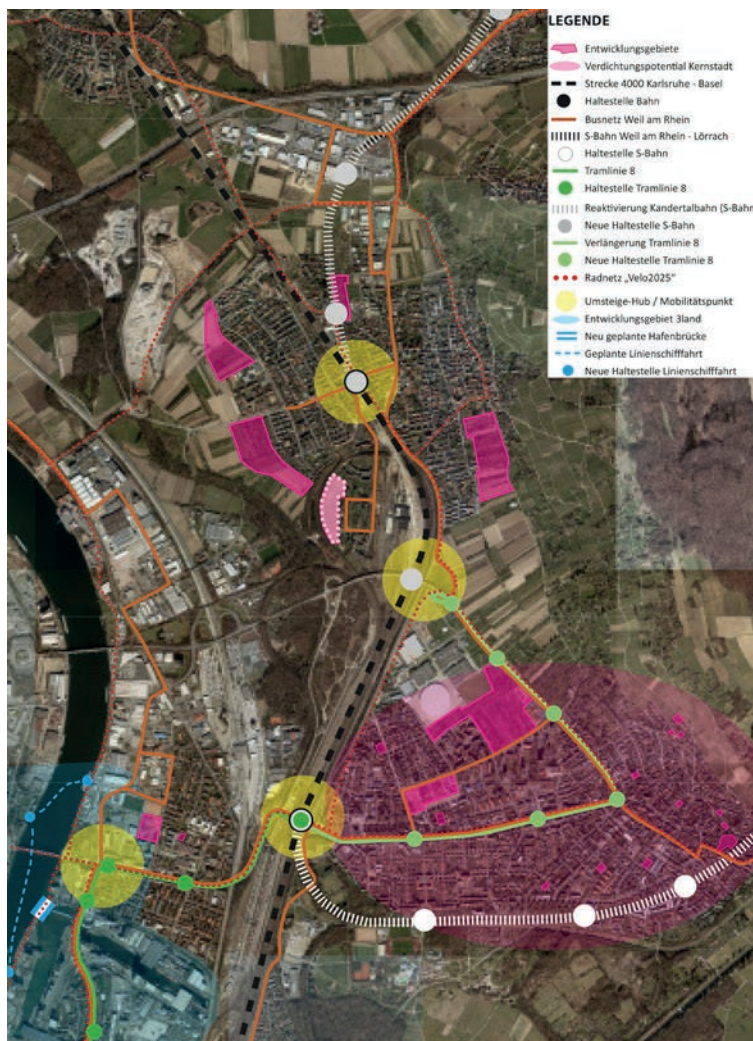


Flächennutzungsplan
Bereich Haltingen

S24.4

Im Rad

Langfristige Planungen
Weil am Rhein



Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Mit dem Entwicklungsareal Im Rad wird zentral im Ortsteil Haltingen Wohnraum geschaffen. In Übereinstimmung mit dem Zukunftsbild konzentriert sich die zukünftige Entwicklung im Innenbereich.

Die Neuausweisung erfolgt innerhalb des gewachsenen Siedlungskörpers mit guter Anbindung an den ÖV.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L1	Tüllinger Berg	-
L2	Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	-
L8	Landschaftsraum Wiese - Vom Gewässer zur Lebenswelt	-
L9	Landschaftsraum Wiese - 24 stops am Rehberger-Weg	-
Ö41	Reaktivierung Kandertalbahn	C
LV67	Weil am Rhein: LV-Optimierung Pendlerroute in Otterbach	A
LV65	Weil am Rhein: Radweg Nordwestumfahrung	A
LV66	Weil am Rhein: Einmündung Markgräfler Strasse in Haltingen	A
LV71	Weil am Rhein: Radhaus	B
LV72	Weil am Rhein: Querung der B3 in Haltingen	B
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

S24.4

Beschrieb

Mit dem Entwicklungsareal Im Rad existiert im Süden des Ortsteils Haltingen eine weitere im rechtskräftigen Flächennutzungsplan ausgewiesene Wohnbaufläche.

Mit Bebauung des Gebietes soll eine Arrondierung der Wohnbebauung in der nördlichen Bahnschleife erfolgen. Auf dem rund 2,6 Hektar grossen Gebiet können bei einer Baudichte von 40 Wohneinheiten je Hektar rund 105 Wohneinheiten realisiert werden.



Nutzen

Aufgrund des geringen Detaillierungsgrades der Planungen zum Entwicklungsgebiet Im Rad ist eine Bewertung des Nutzens der Massnahme hinsichtlich der vier Wirksamkeitskriterien noch nicht abschliessend möglich.

WK1: Inwieweit die Qualität des Verkehrssystems durch die Entwicklung der Wohnbaufläche verbessert wird, lässt sich aufgrund der fehlenden konkreten Planungen nicht bewerten. Aufgrund der Nähe zum Haltinger Bahnhof als Mobilitätspunkt mit Anbindung an Regional- und S-Bahn wird aber in jedem Fall die Nutzung des Umweltverbundes begünstigt.

WK2: Mit der Bebauung des Entwicklungsareals Im Rad erfolgt eine Arrondierung der Wohnbebauung in der nördlichen Bahnschleife nach dem Prinzip der Innenentwicklung. Das Gebiet Im Rad integriert sich in bereits bestehende, funktionale Räume.

WK3: Zur Verkehrssicherheit lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussagen treffen.

WK4: Um sparsam mit Grund und Boden umzugehen wird eine Dichte von 40 Wohneinheiten je Hektar vorgeschlagen. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung sind landschaftsplanerische und städtebauliche Massnahmen zu ergreifen, um die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch zu verringern. Konkrete Aussagen können hierzu zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht getroffen werden.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument



Siedlung

AGGLO BASEL

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: ca. 1000

Fläche in Hektar: ca. 9,2

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	610	220	830
Anzahl Arbeitsplätze	-	-	-

S24.4

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Weil am Rhein

Beteiligte Stellen Ausland:

Deutschland

Eintrag Regionalplan



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



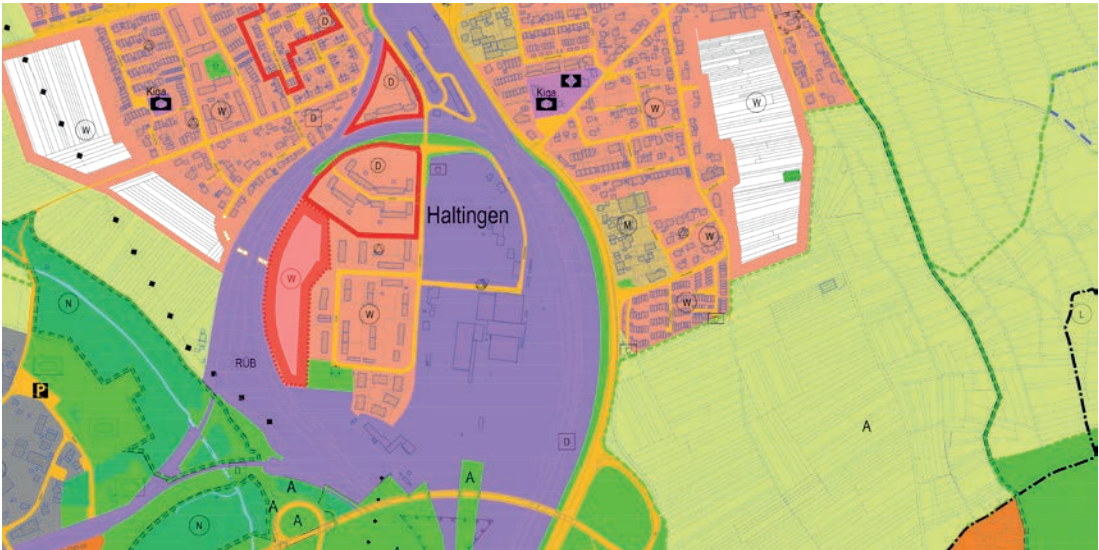
geplant

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
n / a	Umlegung
n / a	Einleitung Bebauungsplanverfahren
n / a	Erschliessungsarbeiten
n / a	Baubeginn

Realisierung / Abstimmungsbedarf

Zur Erschliessung des Wohngebietes Im Rad ist eine zusätzliche Zufahrtsmöglichkeit notwendig. Eine Anbindung über die Bahnschleife ist im Flächennutzungsplan als Option dargestellt. Bei Aufstellung eines Bebauungsplanes muss auf jeden Fall eine 2. Anbindung der geplanten Wohnbaufläche Im Rad erfolgen.



S24.4

Flächennutzungsplan
Bereich Haltingen



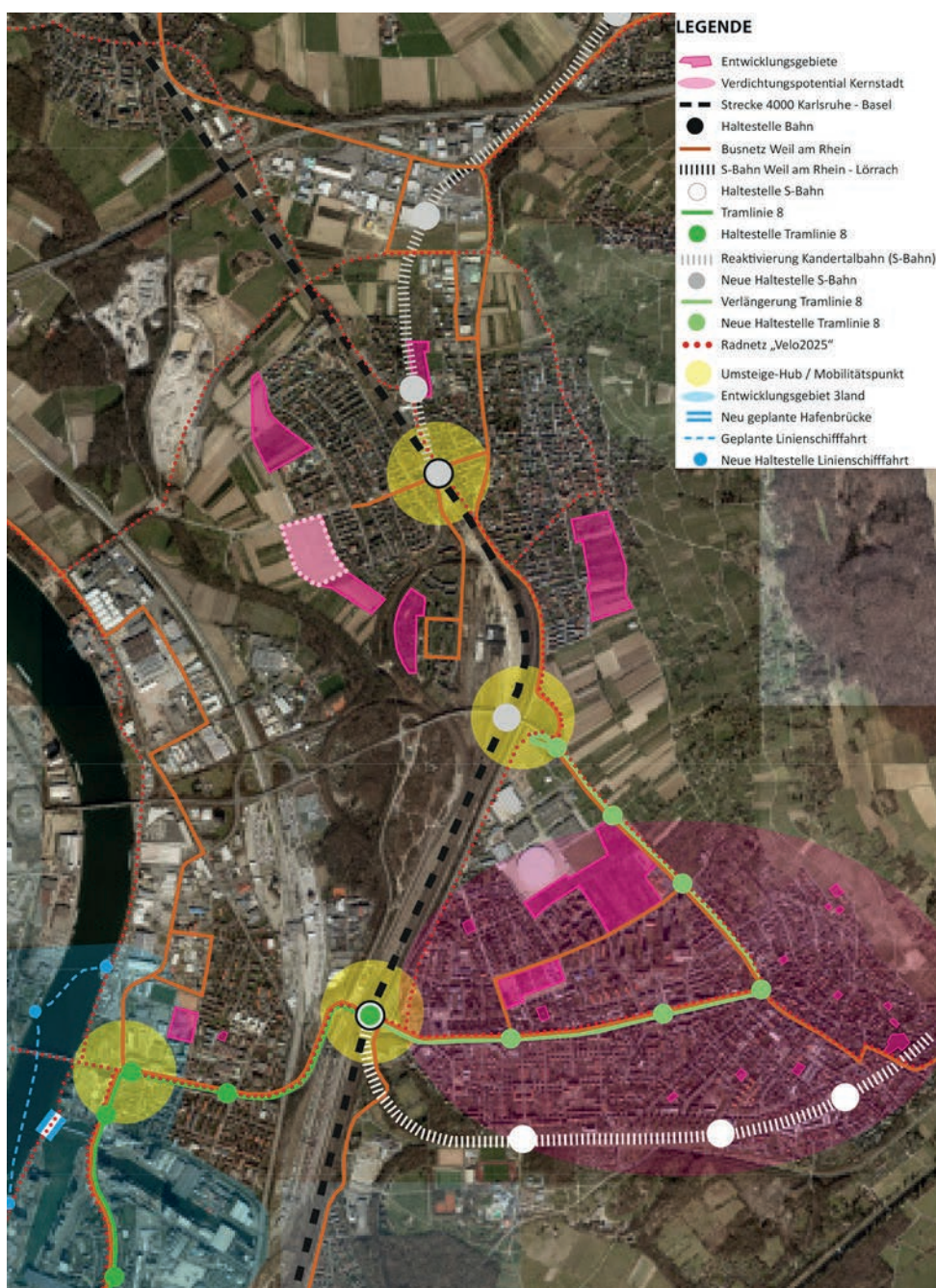
Lageplan / Abgrenzung
Entwicklungsareal

S24.5

S24.5

Heldelinger Boden

Langfristige Planungen
Weil am Rhein



AGGLO BASEL

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild befindet sich das Entwicklungsareal Heldelinger Boden im inneren Korridor der Agglomeration. Das Entwicklungsareal ist neben dem Gebiet Hohe Strasse und Haltingen-Ost eine der grössten Wohnbauflächenreserven der Stadt Weil am Rhein. Hier kann entsprechend der Zielsetzung des Zukunftsbildes der Agglomeration Basel für eine beachtliche Zahl neuer Bewohner Wohnraum geschaffen werden. Das Neubaugebiet schliesst sich an funktionale, umliegende Räume an. Mit dem Entwicklungsgebiet Heldelinger Boden wird ausserdem ein klar akzentuierter Siedlungsrand gebildet.

S24.5

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L1	Tüllinger Berg	-
L2	Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	-
L8	Landschaftsraum Wiese - Vom Gewässer zur Lebenswelt	-
L9	Landschaftsraum Wiese - 24 stops am Rehberger-Weg	-
Ö41	Reaktivierung Kandertalbahn	C
LV67	Weil am Rhein: LV-Optimierung Pendlerroute in Otterbach	A
LV65	Weil am Rhein: Radweg Nordwestumfahrung	A
LV66	Weil am Rhein: Einmündung Markgräfler Strasse in Haltingen	A
LV71	Weil am Rhein: Radhaus	B
LV72	Weil am Rhein: Querung der B3 in Haltingen	B
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

B

Beschrieb

Mit dem Entwicklungsareal Heldelinger Boden steht im Westen des Ortsteils Haltingen eine weiträumige Wohnbaufläche zur Verfügung, die abschnittsweise erschlossen und realisiert werden kann. Mit der Überbauung des Gebietes erfolgt eine Arrondierung des westlichen Ortsrandes. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung ist dem Ziel einer definierten Ortsrandbildung durch eine entsprechende städtebauliche Gestaltung und landschaftsplanerische Massnahmen Rechnung zu tragen. Auf dem rund 5 Hektar grossen Gebiet können bei einer mittleren Baudichte von 35 Wohneinheiten je Hektar rund 160 Wohneinheiten realisiert werden.

Nutzen

Aufgrund des geringen Detaillierungsgrades der Planungen zum Entwicklungsgebiet Heldelinger Boden ist eine Bewertung des Nutzens der Massnahme hinsichtlich der vier Wirksamkeitskriterien noch nicht abschliessend möglich.

WK1: Inwieweit die Qualität des Verkehrssystems durch die Entwicklung der Wohnbaufläche verbessert wird, lässt sich aufgrund der fehlenden konkreten Planungen nicht bewerten. Aufgrund der Nähe zum Haltinger Bahnhof als Mobilitätspunkt mit Anbindung an Regional- und S-Bahn wird aber in jedem Fall die Nutzung des Umweltverbundes begünstigt.

	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument



Siedlung

AGGLO BASEL

S24.5

WK2: Mit der Bebauung des Entwicklungsareals Heldelinger Boden als Erweiterung des Siedlungskörpers Haltingen wird das Ziel einer definierten Ortsrandbildung verfolgt. Die Siedlungsentwicklung nach innen wird bei der Massnahme berücksichtigt.

WK3: Zur Verkehrssicherheit lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussagen treffen.

WK4: Das Gebiet Heldelinger Boden berührt teilweise wertvolle Landschaftsräume. Um die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch zu reduzieren, wurde im Vergleich zum vorherigen Flächennutzungsplan eine veränderte Neuabgrenzung des Wohnbauschwerpunktes vorgenommen. Das Gebiet ist nun deutlich reduziert. Trotz der Inanspruchnahme neuer Flächen besteht das Ziel darin, ortsbildprägende Streuobstbestände und wertvolle Naturräume so weit wie möglich zu erhalten. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung sind landschaftsplanerische und städtebauliche Massnahmen zu ergreifen, um die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch zu verringern. Konkrete Aussagen können hierzu zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht getroffen werden.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: ja

Für Weil am Rhein geht man von einem Gesamtwohnungsbedarf bis 2022 von 2280 Wohnungen aus. Neben der Aktivierung von Baulücken müssen rund 1880 Wohnungen in neu ausgewiesenen Wohnbauflächen realisiert werden. Die geplanten Wohn- und Mischbauflächen weisen zusammen 1490 Wohneinheiten aus. Deren Entwicklung ist zur Deckung des Wohnflächenbedarfs demnach dringend erforderlich. Lediglich im Ortsteil Haltingen stehen grossflächige Wohnbauflächenreserven zur Verfügung, denen demnach eine besondere Bedeutung bei der Deckung des Wohnraumbedarfs zukommen.

Lageplan / Abgrenzung
Entwicklungsareal



Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: ca. 900

Fläche in Hektar: ca. 4,5

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	65	340	405
Anzahl Arbeitsplätze	-	-	-

S24.5

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Weil am Rhein

Beteiligte Stellen Ausland:

Deutschland

Eintrag Regionalplan



nicht notwendig

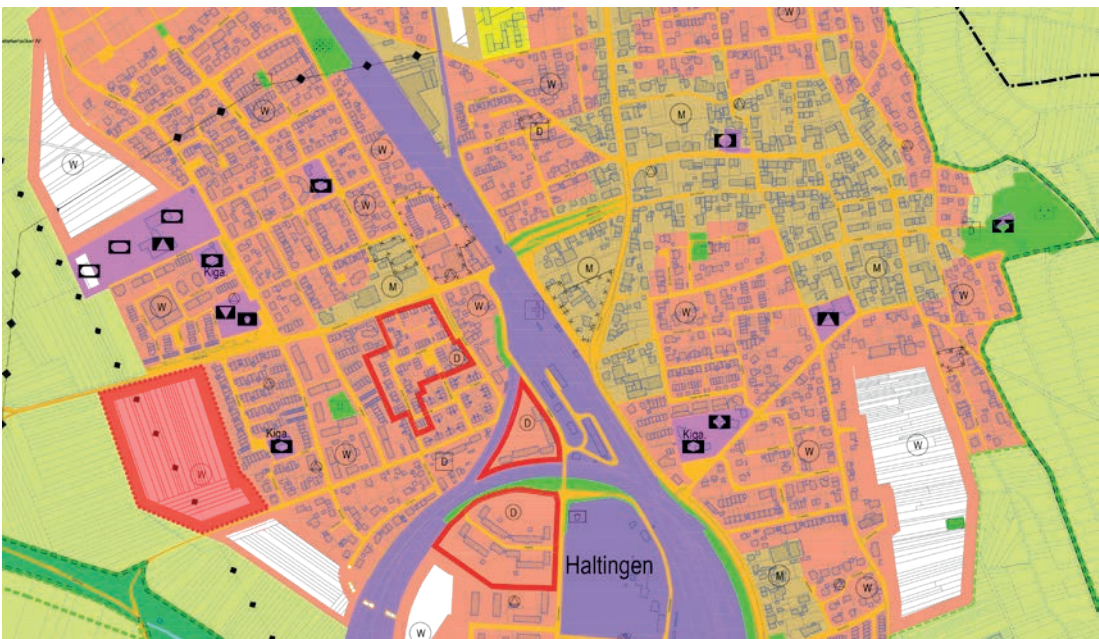
Gemeindebeschlüsse



geplant

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
n/a	Umlegung
n/a	Einleitung Bebauungsplanverfahren
n/a	Erschliessungsarbeiten
n/a	Baubeginn



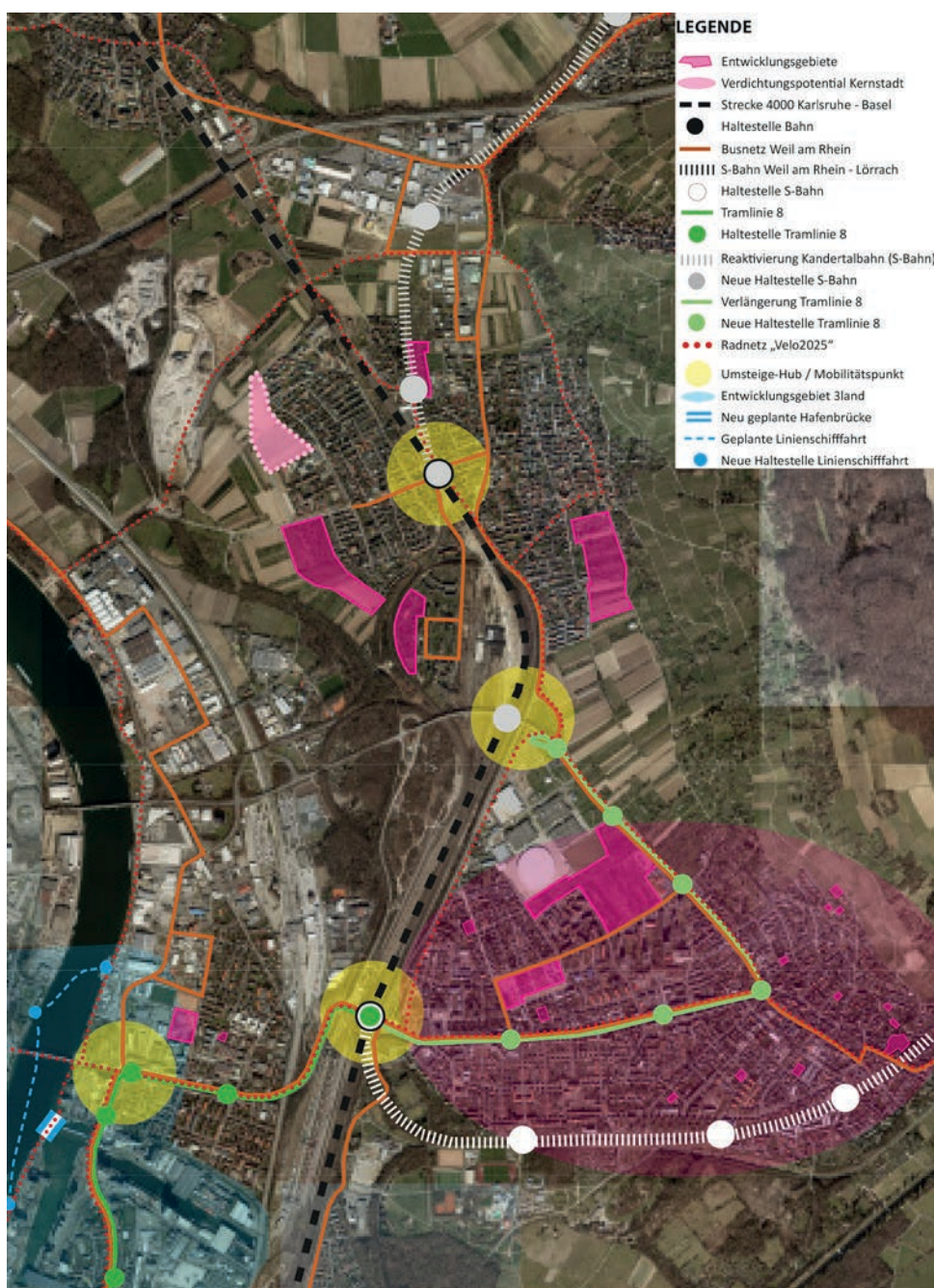
Flächennutzungsplan
Bereich Haltingen

S24.6

S24.6

Unterer Brommacker

Langfristige Planungen
Weil am Rhein



AGGLO BASEL

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild befindet sich das Entwicklungsareal Unterer Brommacker im inneren Korridor der Agglomeration. Das Entwicklungsareal ist eine der grösseren Wohnbauflächenreserven der Stadt Weil am Rhein im Nordwesten des Ortsteils Haltingen. Hier kann entsprechend der Zielsetzung des Zukunftsbildes für eine beachtliche Zahl neuer Bewohner Wohnraum geschaffen werden.

Das Neubaugebiet schliesst sich an funktionale, umliegende Räume an. Die Entwicklung des Gebiets Unterer Brommacker dient ausserdem der Bildung eines klar akzentuierten Siedlungsrandes.

S24.6

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L1	Tüllinger Berg	-
L2	Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	-
L8	Landschaftsraum Wiese - Vom Gewässer zur Lebenswelt	-
L9	Landschaftsraum Wiese - 24 stops am Rehberger-Weg	-
Ö41	Reaktivierung Kandertalbahn	C
LV67	Weil am Rhein: LV-Optimierung Pendlerroute in Otterbach	A
LV65	Weil am Rhein: Radweg Nordwestumfahrung	A
LV66	Weil am Rhein: Einmündung Markgräfler Strasse in Haltingen	A
LV71	Weil am Rhein: Radhaus	B
LV72	Weil am Rhein: Querung der B3 in Haltingen	B
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

B

Beschrieb

Mit dem Entwicklungsareal Unterer Brommacker steht im Westen des Ortsteils Haltingen eine weiträumige Wohnbaufläche zur Verfügung. Mit der Überbauung des Gebietes erfolgt eine Arrondierung des westlichen Ortsrandes. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung ist dem Ziel einer definierten Ortsrandbildung durch eine entsprechende städtebauliche Gestaltung und landschaftsplanerische Massnahmen Rechnung zu tragen.

Auf dem rund 4 Hektar grossen Gebiet können bei einer mittleren Baudichte von 35 Wohneinheiten je Hektar rund 140 Wohneinheiten realisiert werden.

	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument



Siedlung

AGGLO BASEL

Nutzen

Aufgrund des geringen Detaillierungsgrades der Planungen zum Entwicklungsgebiet Unterer Brommacker ist eine Bewertung des Nutzens der Massnahme hinsichtlich der vier Wirkungskriterien noch nicht abschliessend möglich.

WK1: Inwieweit die Qualität des Verkehrssystems durch die Entwicklung der Wohnbaufläche verbessert wird, lässt sich aufgrund der fehlenden konkreten Planungen nicht bewerten. Aufgrund der Nähe zum Haltinger Bahnhof als Mobilitätspunkt mit Anbindung an Regional- und S-Bahn wird aber in jedem Fall die Nutzung des Umweltverbundes begünstigt.

WK2: Mit der Bebauung des Entwicklungsareals Unterer Brommenacker als Erweiterung des Siedlungskörpers Haltingen wird das Ziel einer definierten Ortsrandbildung verfolgt. Die Siedlungsentwicklung nach innen an funktionalen Räumen wird bei der Massnahme berücksichtigt.

WK3: Zur Verkehrssicherheit lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussagen treffen.

WK4: Das Gebiet Unterer Brommacker berührt teilweise wertvolle Landschaftsräume. Trotz der Inanspruchnahme neuer Flächen besteht das Ziel darin, wertvoller Naturräume so weit wie möglich zu erhalten. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung sind landschaftsplanerische und städtebauliche Massnahmen zu ergreifen, um die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch zu verringern. Konkrete Aussagen können hierzu zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht getroffen werden.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: ja

Für Weil am Rhein geht man von einem Gesamtwohnungsbedarf bis 2022 von 2280 Wohnungen aus. Neben der Aktivierung von Baulücken müssen rund 1880 Wohnungen in neu ausgewiesenen Wohnbauflächen realisiert werden.

Die geplanten Wohn- und Mischbauflächen weisen zusammen 1490 Wohneinheiten aus. Deren Entwicklung ist zur Deckung des Wohnflächenbedarfs demnach dringend erforderlich. Lediglich im Ortsteil Haltingen stehen grossflächige Wohnbauflächenreserven zur Verfügung, denen demnach eine besondere Bedeutung bei der Deckung des Wohnraumbedarfs zukommt.

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: ca. 1200

Fläche in Hektar: ca. 4

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	60	ca. 300	ca. 360
Anzahl Arbeitsplätze	-	-	-

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Weil am Rhein

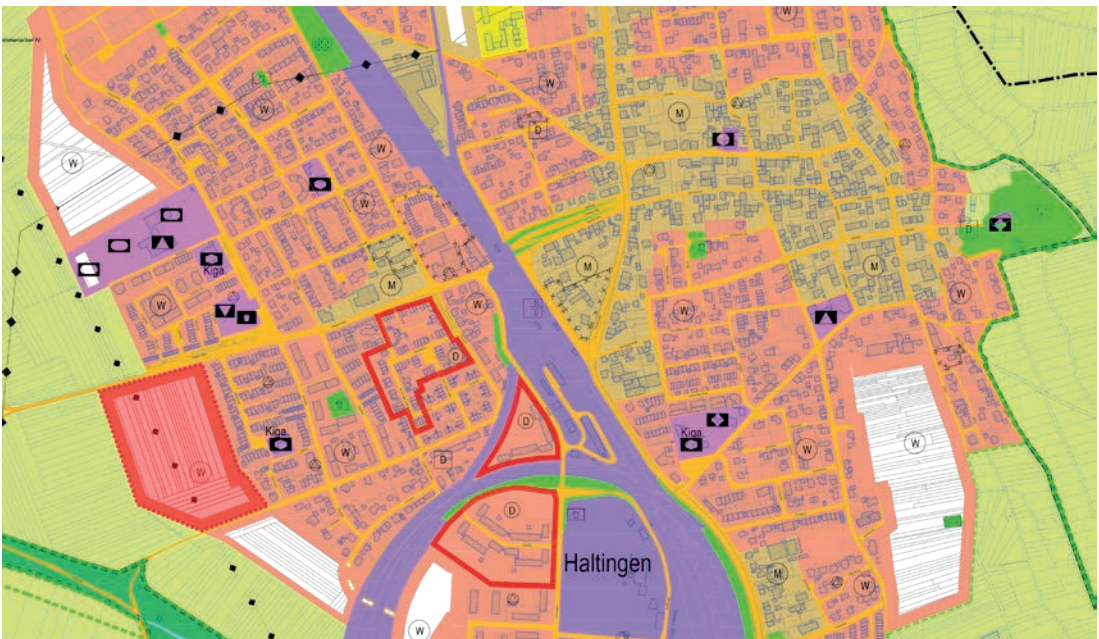
Beteiligte Stellen Ausland:

Deutschland		Frankreich	
Eintrag Regionalplan	Gemeindebeschlüsse	Eintrag SCOT	Gemeindebeschlüsse
↓	↓	↓	↓
nicht notwendig	geplant	nicht notwendig	-

S24.6

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
n/a	Umlegung
n/a	Einleitung Bebauungsplanverfahren
n/a	Erschliessungsarbeiten
n/a	Baubeginn



Flächennutzungsplan
Bereich Haltingen



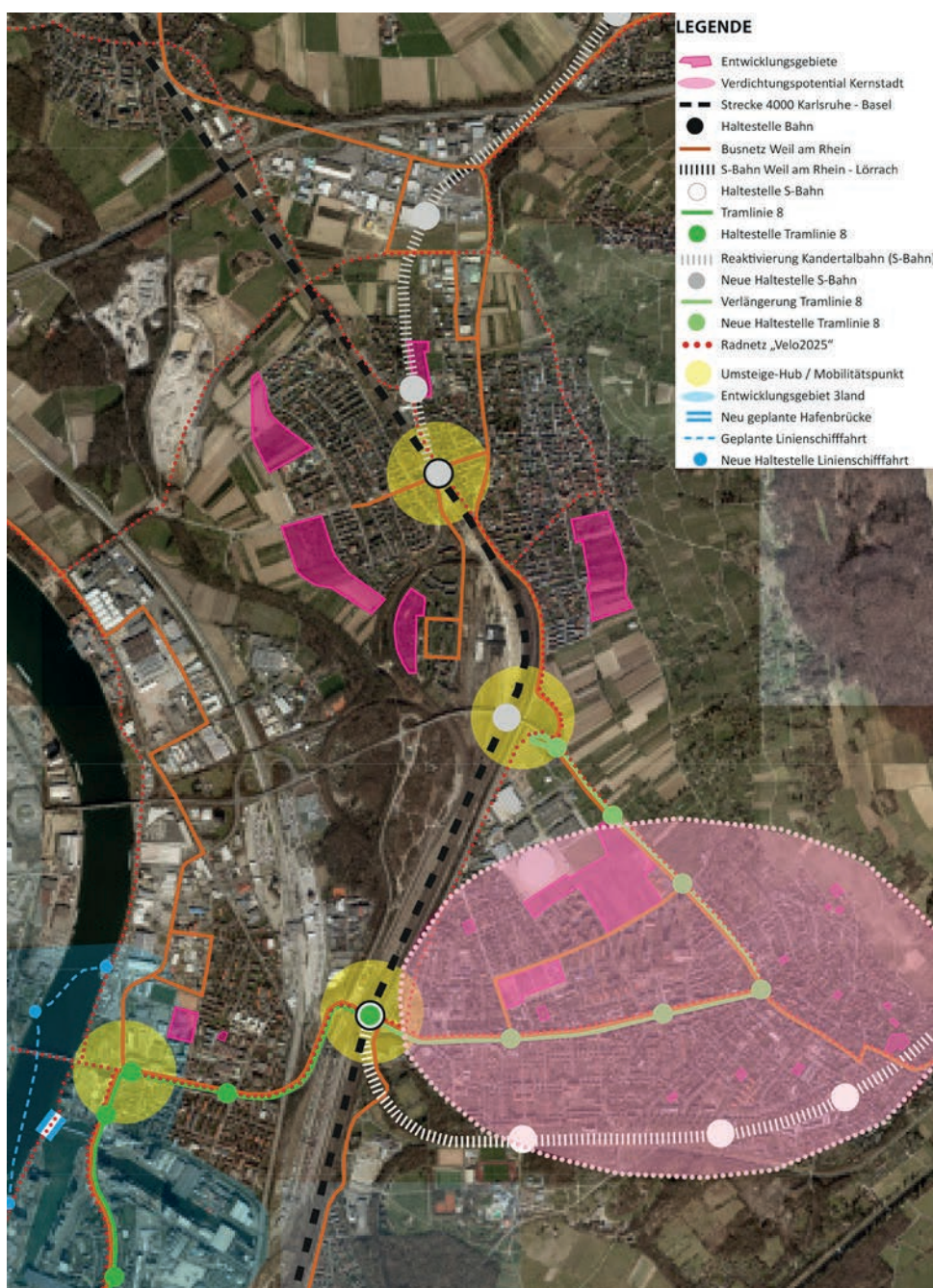
Lageplan / Abgrenzung
Entwicklungsareal

S24.7

S24.7

Verdichtungspotenzial Kernstadt

Langfristige Planungen
Weil am Rhein



Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Die Kernstadt von Weil am Rhein weist zahlreiche kleinere entwicklungsfähige Baulücken auf. Neben den grösseren Entwicklungsgebieten Messeplatz und Hohe Strasse gibt es ein Wohnlandpotenzial durch Verdichtung von ca. 2,5 Hektar. Gemäss dem Zukunftsbild befinden sich die aufgeführten Baulücken komplett im Inneren Korridor der Agglomeration.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L1	Tüllinger Berg	-
L2	Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	-
L8	Landschaftsraum Wiese - Vom Gewässer zur Lebenswelt	-
L9	Landschaftsraum Wiese - 24 stops am Rehberger-Weg	-
Ö4	Verlängerung Tramlinie 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	A
Ö39	Tram 8 (Weil Läublinpark - Vitra)	C
LV67	Weil am Rhein: LV-Optimierung Pendlerroute in Otterbach	A
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

Beschrieb

Mit der Entwicklung der Baulücken stehen im gesamten Bereich der Kernstadt kleinere Wohnbauflächen als Verdichtungspotenzial zur Verfügung. Mit der Bebauung können bisher nicht oder mindergenutzte Grundstücke entwickelt werden, anstatt neue Flächen auf der grünen Wiese in Anspruch zu nehmen. Bei der Bereitstellung von Wohnbaufläche nimmt die Aktivierung von Baulücken neben der Neuausweisung von Gebieten eine zentrale Rolle ein. Ziel dieser Innenentwicklung ist eine Flächengewinn-

nung im Bestand, die effizientere (Aus-)Nutzung bereits vorhandener Flächenreserven sowie eine Verringerung des Flächenverbrauchs durch einen sparsamen Umgang mit Grund und Boden.

Die Vorteile bei der Entwicklung vorhandener Baulücken bestehen darin, dass der Planungs- und Erschliessungsaufwand als gering einzustufen ist und dass sich Infrastruktur- sowie ÖV-Angebote in unmittelbarer Nähe befinden.

S24.7



	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument



Siedlung

AGGLO BASEL

Nutzen

Hinsichtlich der Aktivierung vorhandener Baulücken gibt es zum jetzigen Zeitpunkt noch keine konkreten Planungen. Eine Bewertung des Nutzens der Massnahme hinsichtlich der vier Wirksamkeitskriterien ist daher noch nicht abschliessend möglich.

S24.7

WK1: Alle Baulücken befinden sich in einem Radius von 1000 bis 1500 m zu bestehenden S-Bahn-Haltestellen bzw. zum Bahnhof Weil am Rhein. Bei einer Verlängerung der Tramlinie 8 bis zum Läublinpark bzw. zur Vitra verbessert sich die ÖV-Anbindung wesentlich. Aufgrund der Entwicklung im gewachsenen Siedlungskörper befinden sich Einrichtungen des täglichen Bedarfs in unmittelbarer Nähe. Die Nutzung des Umweltverbundes wird dadurch begünstigt.

WK2: Mit einer Aktivierung von Baulücken sowie einer effizienteren Ausnutzung vorhandener Flächenreserven erfolgt eine konsequente Innenentwicklung im Bestand. Ein zusätzlicher Flächenverbrauch auf der grünen Wiese wird hierdurch verringert.

WK3: Zur Verkehrssicherheit lassen sich bei dieser Massnahme keine Aussagen treffen.

WK4: Bei der Entwicklung vorhandener Baulücken wird ein weiterer Ressourcenverbrauch vermieden. Durch eine effizientere Nutzung bisher nicht oder mindergenutzter Flächen wird mit Grund und Boden äusserst sparsam umgegangen. Die Vermeidung von Umweltbelastungen und die Verminderung des Ressourcenverbrauchs können bei dieser Massnahme der Innenentwicklung als maximal eingestuft werden.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust



Verdichtungspotenzial Kernstadt
(ohne Entwicklungsareale Hohe Strasse und Messeplatz)

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 1000 – 1500

Fläche in Hektar: ca. 3,7
(ohne Entwicklungsareale Hohe Strasse und Messeplatz)

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	295	ca. 200	ca. 495
Anzahl Arbeitsplätze	-	-	-

S24.7

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Weil am Rhein

Beteiligte Stellen Ausland:

Deutschland

Eintrag Regionalplan

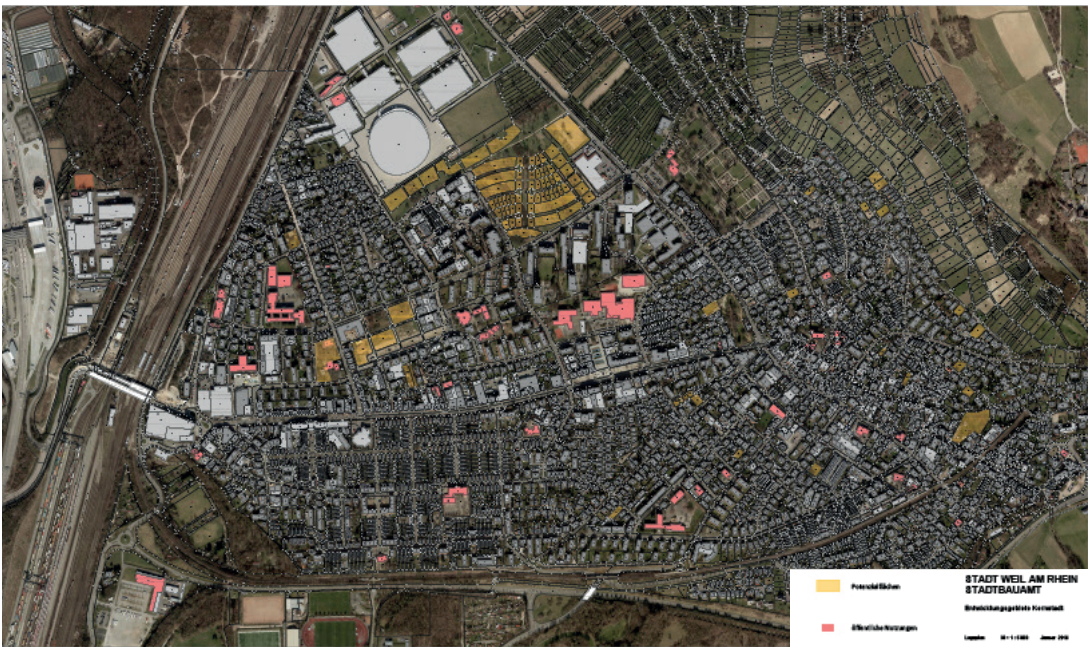


nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



erfolgt



Verdichtungspotenzial Kernstadt
(komplett)

Siedlung

S24.8

S24.8

Griech

Entwurf für Bebauung
Griech



AGGLO BASEL

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild befindet sich das Entwicklungsareal Grieloch im inneren Korridor der Agglomeration. Mit der Aufstellung des Bebauungsplans «Grieloch» und der Bebauung des Areals wird eine durch den Flächennutzungsplan 2022 vorgegebene Mischbaufläche für die Realisierung von Wohnraum und eines Hotels in Anspruch genommen.

Zielsetzung bei der Entwicklung des Grielochs ist – ganz im Sinne des Zukunftsbildes – eine nachhaltige Siedlungsentwicklung durch innerstädtische Nachverdichtung und die Bebauung von bislang mindergenutzten Flächen, um Zersiedelung und eine weitere Flächeninanspruchnahme im Aussenbereich zu vermeiden.

S24.8

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L1	Tüllinger Berg	-
L2	Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	-
L8	Landschaftsraum Wiese - Vom Gewässer zur Lebenswelt	-
L9	Landschaftsraum Wiese - 24 stops am Rehberger-Weg	-
Ö41	Reaktivierung Kandertalbahn	C
LV67	Weil am Rhein: LV-Optimierung Pendlerroute in Otterbach	A
LV65	Weil am Rhein: Radweg Nordwestumfahrung	A
LV66	Weil am Rhein: Einmündung Markgräfler Strasse in Haltingen	A
LV71	Weil am Rhein: Radhaus	B
LV72	Weil am Rhein: Querung der B3 in Haltingen	B
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-



	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Beschrieb

Das Planungsgebiet «Grieloch» kann als grösste Baulücke im Ortsteil Haltingen bezeichnet werden. Das Grieloch soll nach der Geländeauffüllung mit einer Bebauung geschlossen werden. Es entsteht ein Mischgebiet, das sich in seiner städtebaulichen Dichte der näheren Umgebung anpasst. Das Entwicklungsgebiet besteht aus 3 Baufeldern, die im nördlichen Teil mit vier dreigeschossigen Mehrfamilienhäusern bebaut werden. Es entstehen ca. 50 Wohneinheiten. Im Süden des Grielochs entsteht ein Hotelbau. Die Erschliessung des Gebietes

erfolgt ausschliesslich von Norden, auch zur Entlastung der umliegenden Wohngebiete. Eine fussläufige Anbindung ist ausserdem im Süden gegeben.

Die Entwicklung des Areals steht dabei im Kontext der langfristigen Verkehrsplanungen der Stadt. Mit Reaktivierung der Kandertalbahn werden ideale Voraussetzungen für das Gebiet Grieloch geschaffen. Das ÖV-Angebot wird durch die geplante S-Bahn-Haltestelle im Süden des Entwicklungsgebiets wesentlich verbessert.

Planungsinstrument



Siedlung

AGGLO BASEL

Nutzen

S24.8

WK1: Mit dem vorhandenen Fuss- und Radwegenetz sowie der sehr guten fussläufigen Erreichbarkeit vorhandener und geplanter ÖV-Angebote werden optimale Bedingungen für den Langsamverkehr geschaffen und die Nutzung des Umweltverbundes begünstigt. Die Parkierung erfolgt hauptsächlich unterirdisch. Jeweils zwei Wohngebäude und das Hotel haben eine Tiefgarage. Die Erschliessung des Gebietes erfolgt ausschliesslich von Norden. Hierdurch werden zum einen umliegende Wohngebiete entlastet, zum anderen wird im Areal «Grielloch» Durchgangsverkehr vermieden.

WK2: Mit der Bebauung des «Griellochs» kann die grösste Baulücke im Ortsteil Haltingen geschlossen werden. Die vorhandene Fläche wird gemäss Flächennutzungsplan 2022 als Mischbaufläche entwickelt und berücksichtigt die Ziele der Innenentwicklung. Die Bebauung integriert sich in die bereits vorhandene umliegende Bebauung. Die Entwicklung von Wohnraum und Gewerbe erfolgt damit an bereits bestehenden und funktionierenden Räumen.

WK3: Mit der Vermeidung von Durchgangsverkehr und der Förderung des Langsamverkehrs kann die Verkehrssicherheit als hoch eingestuft werden.

WK4: Mit der Entwicklung einer Fläche des Innenbereichs werden Flächeninanspruchnahmen im Aussenbereich vermieden. Die gute Anbindung an das ÖV-Netz fördert die Nutzung des Umweltverbundes. Im Planungsgebiet wird eine Fläche von ca. 6300 m² zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft festgesetzt, auf der der grösste Teil der vorhandenen Biotope erhalten werden kann. Zur Vermeidung und Minimierung der Eingriffe wird der Erhalt von Teilflächen der Gehölzbestände durch Pflanzbindung festgesetzt.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: ca. 500
(S-Bahn-Haltestelle Kandertalbahn in unmittelbarer Nähe)

Fläche in Hektar: 1,4

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	-	ca. 200 (+ Hotelgäste)	200
Anzahl Arbeitsplätze	-	50	50

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Weil am Rhein

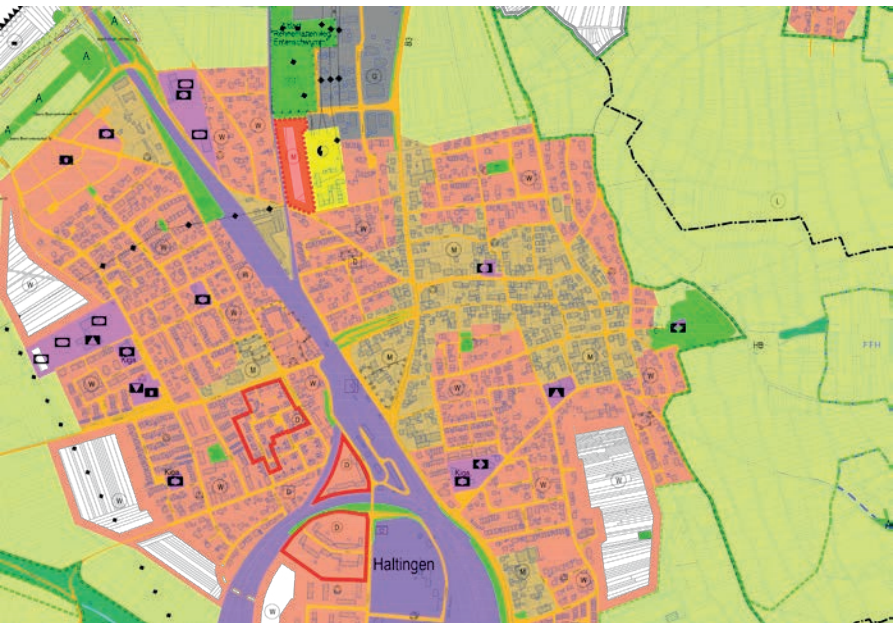
Beteiligte Stellen Ausland:

Deutschland	
Eintrag Regionalplan	Gemeindebeschlüsse
↓	↓
nicht notwendig	erfolgt

S24.8

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
06/2010	Inkrafttreten Bebauungsplan «Griechen»
11/2014	Vorentwurf zur Bebauung «Griechen»
Ende 2015 / Anfang 2016	Erarbeitung Städtebaulicher Vertrag
n/a	Baubeginn



Flächennutzungsplan
Bereich Haltingen



Lageplan / Abgrenzung
Entwicklungsareal

S25

Schwerpunktgebiet Lörrach/Maulburg

Die Stadt Lörrach mit ihren knapp 50 000 Einwohnern liegt im inneren Korridor der Agglomeration Basel und hat als Wohnstandort eine grosse Bedeutung. Verfügbare Flächen in Lörrach werden immer rarer. Die Stadt Lörrach plant deshalb ein Hochhauskonzept. Die Stadt Lörrach hat im nahen Umfeld der S-Bahn-Haltestellen noch verschiedene Entwicklungspotenziale. Die grösseren Entwicklungsmöglichkeiten liegen an Siedlungsrandlage, jedoch maximal in einer Distanz von 3,5 km zur nächsten S-Bahn-Haltestelle. Die Stadt Lörrach verfügt nach wie vor über Arbeitsplatzpotenziale – die meisten Areale liegen gut erreichbar in der Nähe der S-Bahn-Haltestellen. Eine grössere zusammenhängende, freie Arbeitszone – wichtig für Neuansiedlungen – gibt es allerdings in Lörrach nicht mehr. Grossflächige Gewerbeflächen sind im Wiesental im Prinzip nicht mehr vorhanden – ausser in Maulburg, wo mit dem Areal Buchmatte eine grosse Gewerbezone besteht. Dieses Areal hat aufgrund seiner Grösse eine strategische, überörtliche Bedeutung. Soll das Wiesental nach wie vor Wohn- und Arbeitsstandort mit kurzen Wegen innerhalb des Korridors sein, ist das Festhalten an der Gewerbezone Buchmatte eine wichtige Voraussetzung.

Für die weitere Entwicklung des Siedlungsschwerpunktes Lörrach/Maulburg sind Angebotsverbesserungen der S-Bahn eine wichtige Voraussetzung: Wesentlich ist der 15'-Takt (Ü16 Doppelspurausbau Riehen – Lörrach-Zollweg) und mittelfristig muss, je nach Geschwindigkeit der Inbetriebnahme und Nutzung der Gewerbefläche in Maul-

burg, auch eine neue S-Bahn-Haltestelle in Maulburg-West in Betracht gezogen werden. Auch im Bereich Verkehr sind Massnahmen nötig: Wesentlich ist hier der vierstreifige Ausbau der B137 zwischen Lörrach und Schopfheim (Ü46) und möglichst kurzfristig die Ertüchtigung der Knotenpunkte zur kreuzungsfreien Anbindung. Nur so kann der Automobilverkehr zuverlässig und direkt aus den Siedlungsgebieten auf das übergeordnete Strassennetz geleitet werden.

Um die durch die Nutzungsintensivierung induzierte erhöhte Mobilitätsnachfrage möglichst auf die nachhaltigen Verkehrsträger zu lenken, sind Ausbauten im Langsamverkehrsbereich notwendig. Hier sind verschiedene Massnahmen geplant.

AGGLO BASEL



Verbesserung Erschliessung S-Bahn



Neue Haltestelle



Neue Durchbindungen



Taktverbesserung und neue Durchbindungen

- L1 Tüllinger Berg
- L2 Landschaftsraum Wiese – Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese
- L10 Landschaftsraum Wiese – Landschaft & Fluss = Wiesen2
- Ü46 Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)
- LV78 Lörrach: Radweg rechts der Wiese
- LV80 Lörrach: Veloabstellplätze S-Bahn-Station Lörrach-Haagen
- LV81 Steinen: Eisenbahnbrücke
- S25.1 Südlich Ötlinger Strasse
- S25.2 Brühl III
- S25.3 Franz-Ehret-Strasse, Schöpflin-Areal Brombach
- S25.4 Schöpflin-Areal, Haagen
- S25.5 Belist, Haagen
- S25.6 Siegmeer, Haagingen
- S25.7 Alte Rheinfelder Strasse, Salzert
- S25.8 MMZ
- S25.9 Postareal
- S25.10 Buchmatte



S25.1

Südlich Ötlinger Strasse



S25.1

A

	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument



Siedlung

AGGLO BASEL

363



M. 1:1500

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Transformation von einem gewerblich gemischten Gebiet hin zu einer überwiegenden Wohnnutzung gemischt mit nicht störendem Gewerbe wie Büronutzungen. Das Areal südlich Ötlinger Strasse ist Teil der Innenverdichtungsstrategie für mehr innerstädtisches Wohnen.

Bezug zu anderen Massnahmen

S25.1

Nummer	Name	Prio
L1	Tüllinger Berg	-
L2	Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	-
L10	Landschaftsraum Wiese - Landschaft y Fluss = Wiesionen2	-
Ü46	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)	C
LV78	Lörrach: Radweg rechts der Wiese	A
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

Beschrieb

Das ehemalige gewerbliche genutzte Gebiet in unmittelbarem Anschluss an die Innenstadt von Lörrach ist vorwiegend belegt durch Einzelhandelsbetriebe und Bürodienstleistungen. Aufgrund des erheblichen Bedarfs an Wohnraum soll dieses innenstadtnahe Gebiet stärker mit Wohnungen belegt werden. Als Krankenhausenerweiterungsgebiet ist diese Fläche anscheinend zu klein. Die aktuelle Diskussion um eine Zentralisierung der Krankenhausstandorte Lörrach, Rheinfelden und Schopf-

heim an einem neuen Standort rückt auch den derzeitigen, benachbarten Krankenhausstandort in den Fokus. Eine verzahnte Entwicklung mit dem jetzigen Krankenhausstandort im Sinne einer innenstadtnahen, wohngeprägten Nutzung erscheint sinnvoll. Eine gemeinsame Entwicklung mit allen Grundstückseigentümern in diesem Gebiet wird angestrebt. Eine abschliessende Entscheidung zur Krankenhausentwicklung steht noch aus.

Nutzen

WK2: Eine Gesamtentwicklung des Areal südlich Ötlinger Strasse mit der ggf. frei werdenden benachbarten Krankenhausfläche schafft innenstadtnah zusätzliche Wohnflächen und die Möglichkeit zur Ansiedlung weiterer Dienstleistungsangebote.

WK4: Diese Entwicklungsperspektive schafft die Möglichkeit der weiteren Innenverdichtung, die deutlich zur Minimierung des Verkehrs insgesamt, vor allem aber des MIV beitragen kann, da der S-Bahnhof und die Bushaltepunkte aufgrund des guten innerörtlichen Fuss- und Radwegenetzes zu Fuss schnell erreichbar sind.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: nicht notwendig

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: –

Fläche in Hektar: knapp 3

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	250	250
Anzahl Arbeitsplätze	unbekannt	unbekannt	–

S25.1

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Lörrach, Fachbereich Stadtentwicklung und Stadtplanung

Beteiligte Stellen Ausland:

Deutschland

Eintrag Regionalplan



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



geplant

Landkreis Lörrach:
Krankenhausentwicklung

Stadt Lörrach und Eigentümer: Städtebaulicher Wettbewerb, Bebauungsplan

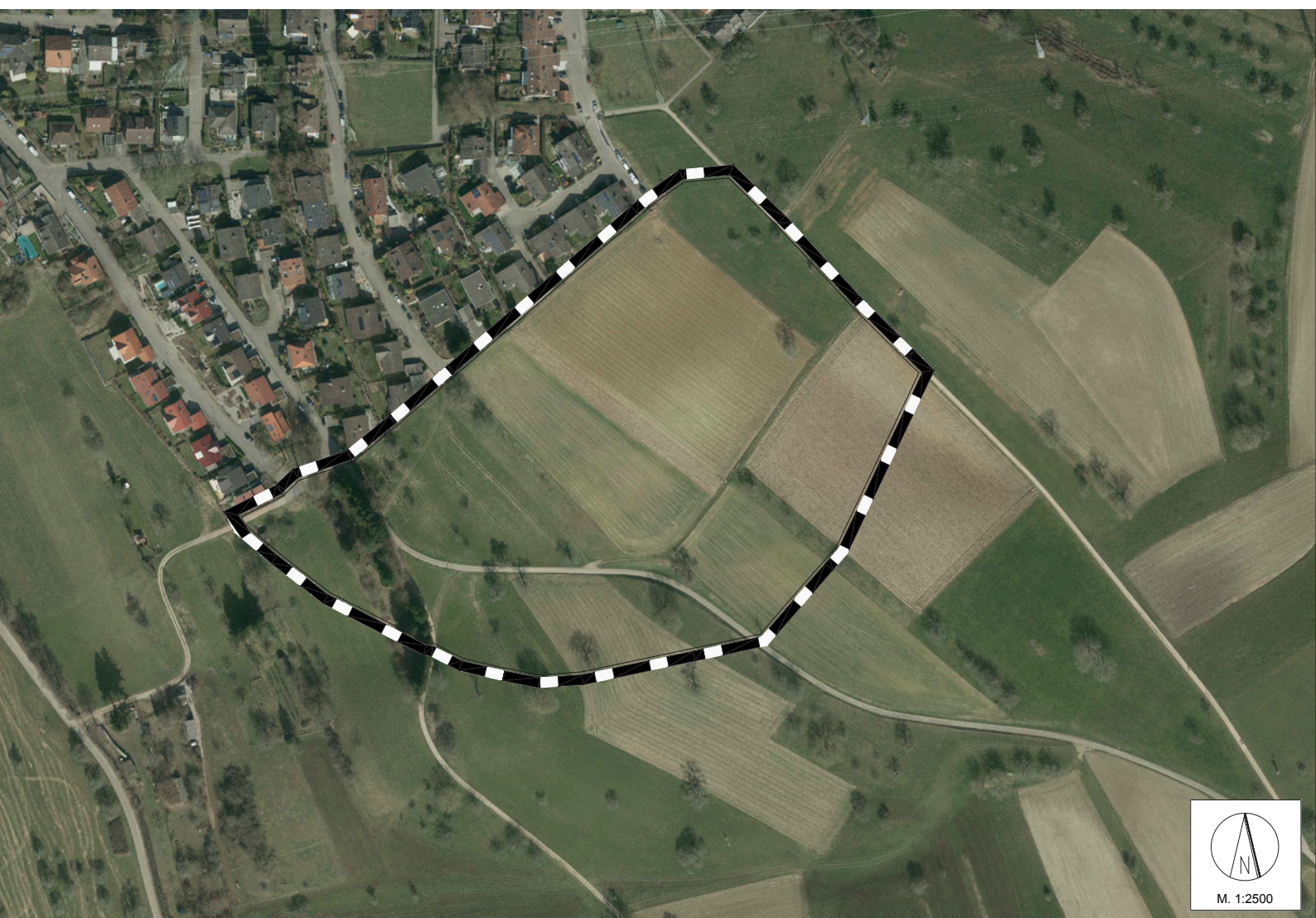
Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
10/2016	Standortsuche Zentralklinikum

S25.2

S25.2

Bühl III



Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Bühl III liegt im inneren Korridor und bietet ein grosses Entwicklungspotenzial.

S25.2

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L1	Tüllinger Berg	-
L2	Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	-
L10	Landschaftsraum Wiese - Landschaft y Fluss = Wiesionen2	-
Ü46	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)	C
LV78	Lörrach: Radweg rechts der Wiese	A
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

Beschrieb

Aufgrund des erheblichen Wohnraumbedarfs müssen zunächst die im Flächennutzungsplan der Stadt Lörrach ausgewiesenen Wohnbauentwicklungspotenziale genutzt werden. Das Gebiet Bühl III schliesst unmittelbar an den bestehenden Siedlungsbereich Bühl an und arrondiert somit den bebauten Siedlungsbereich. In diesem Bereich sind verschiedene Wohnbauformen möglich.

Nutzen

WK2: Durch die Entwicklung des Gebietes wird ein Beitrag zur Entspannung des Wohnungsmarktes in Lörrach geleistet. Eine Erweiterung des Siedlungsgebietes im inneren Korridor durch Arrondierung schafft Wohnfläche an strategischer Lage für einen sich insgesamt unter starkem Entwicklungsdruck befindlichen Korridor.

WK4: An gut erschlossener Lage wird Wohnraum geschaffen, wodurch der Druck auf weniger gut erschlossene, die Zersiedlung fortschreibende Areale reduziert wird.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust



	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument



Siedlung

AGGLO BASEL

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 1500

Fläche in Hektar: ca. 2

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	450	450
Anzahl Arbeitsplätze	0	0	0

S25.2

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Lörrach, Fachbereich Stadtplanung und Stadtentwicklung

Beteiligte Stellen Ausland:

Deutschland

Eintrag Regionalplan



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



geplant

Stadt Lörrach und Eigentümer: Bebauungsplan

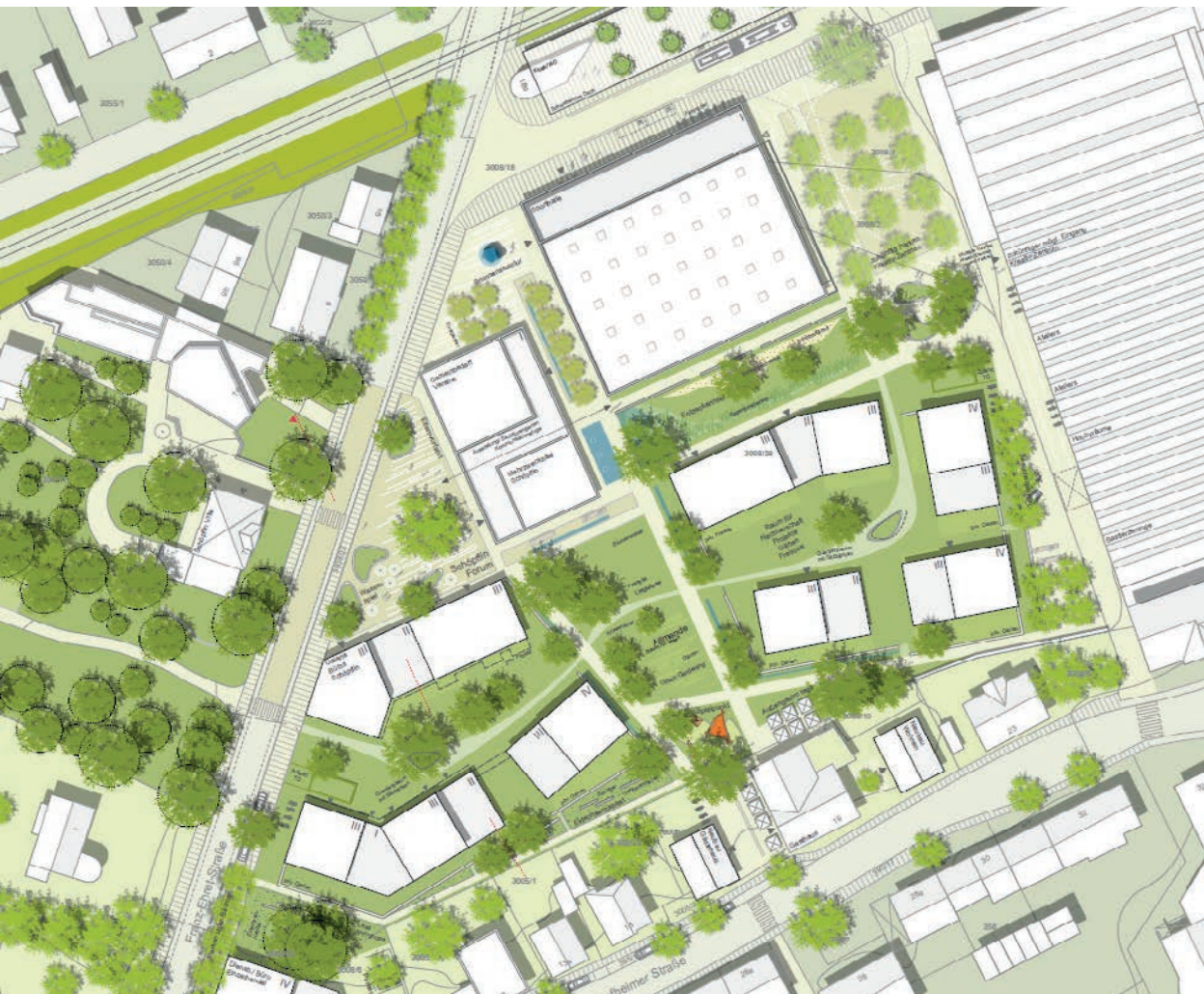
Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
Sommer 2016	Grundsatzentscheidung zur Krankenhausentwicklung
ab 2019	Realisierung

S25.3

Franz-Ehret-Strasse, Schöpflin-Areal Brombach

S25.3



Schöpflin Wick und Partner Stuttgart



	Historie	ARE Code
1.6	-	-
2.6	-	-

Planungsinstrument



Siedlung

AGGLO BASEL

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen.

Das Gebiet Franz-Ehret-Strasse liegt im inneren Korridor und umfasst ein grosses Entwicklungspotenzial für ein gemischt genutztes Wohnquartier unmittelbar am S-Bahn-Haltepunkt Lörrach-Brombach.

S25.3

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L1	Tüllinger Berg	-
L2	Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	-
L10	Landschaftsraum Wiese - Landschaft y Fluss = Wiesionen2	-
Ü46	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)	C
LV78	Lörrach: Radweg rechts der Wiese	A
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

Beschrieb

Diese innerörtliche Brache in Brombach soll in ein Wohnquartier mit einer benachbarten Grosssporthalle und Gemeinbedarfsräumen umgewandelt werden.

Mit dieser Entwicklung soll ein zusätzlicher Impuls für die Stadtteilentwicklung von Brombach geschaffen werden.

Nutzen

WK1: Mit dieser Entwicklung soll der Strassenraum der Verbindungsstrasse zwischen Haueningen und Brombach in Höhe der bestehenden sozialen Einrichtungen der Schöpflin-Stiftung gegenüber des Planareals gestalterisch aufgewertet und verkehrsberuhigt werden.

WK2: Durch die Wohnbebauung wird der Wohnraumsituation in Lörrach unmittelbar am S-Bahn-Haltepunkt durch eine konsequente Innenentwicklung Rechnung getragen.

WK4: Die in diesem Bereich angesiedelten Gemeinbedarfseinrichtungen sind auch von auswärtigen Besuchern durch die ÖV-Anbindung an die S-Bahn gut erreichbar. Die bequeme Erreichbarkeit der Sporthallen ist insbesondere bei Veranstaltungen wichtig. Durch die gute Erschliessung kann der durch Veranstaltungen und Training induzierte Verkehr möglichst nachhaltig mit dem ÖV abgewickelt werden.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: ca. 150

Fläche in Hektar: ca. 2

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	240	240
Anzahl Arbeitsplätze	0	unbekannt (im Zusammenhang mit den Sporthallen und den Gemeindebedarfsräumen entstehen einige Arbeitsplätze)	-

S25.3

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Lörrach, Fachbereich Stadtplanung und Stadtentwicklung

Beteiligte Stellen Ausland:

Deutschland

Eintrag Regionalplan

Gemeindebeschlüsse



nicht notwendig



-

Städtebaulicher Wettbewerb ist durchgeführt, Bebauungsplanverfahren ist in Bearbeitung

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2017	Umsetzung der Sporthalle

S25.4

Schöpflin-Areal, Haagen

S25.4



Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Das Schöpflin-Areal im Lörracher Stadtteil Haagen liegt im inneren Korridor und bietet ein grosses Entwicklungspotenzial.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L1	Tüllinger Berg	-
L2	Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	-
L10	Landschaftsraum Wiese - Landschaft y Fluss = Wiesionen2	-
Ü46	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)	C
LV78	Lörrach: Radweg rechts der Wiese	A
LV80	Lörrach: Veloabstellplätze S-Bahn-Station Lörrach-Haagen	A
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

Beschrieb

Das Areal des ehemaligen Schöpfli Versandhauses liegt im Ortskern von Haagen etwa 450 m vom S-Bahn-Haltepunkt entfernt. Derzeit sind auf diesem Areal Büronutzungen, soziale und kirchliche Einrichtungen und sehr untergeordnet Handel untergebracht. Mit der Entwicklung dieses Areals besteht die Chance einer Ortskernentwicklung, u. a. zur Sicherung der Nahversorgung.

Nutzen

WK2: Mit dieser Entwicklung wird eine untergenutzte Fläche wieder einer intensiveren Nutzung zugeführt, die zur Deckung des Wohnraumbedarfs und zur Sicherung der wohnortnahen Versorgung mit Einzelhandel und Dienstleistungen beiträgt.

WK4: Durch die verbesserte Versorgung entfällt ein Teil der Verkehrswege zur Deckung des Versorgungsbedarfs, der weiterhin notwendige Teil der Verkehrswege kann durch die Nähe zur S-Bahn und zu Bussen mit dem ÖV erledigt werden.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 450

Fläche in Hektar: rund 1,6

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	250	250
Anzahl Arbeitsplätze	unbekannt	unbekannt (durch die entstehenden Versorgungsdienstleistungen werden einige Arbeitsplätze geschaffen)	-

S25.4



	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Lörrach, Fachbereich Stadtplanung und Stadtentwicklung

Beteiligte Stellen Ausland:

Deutschland

Eintrag Regionalplan



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



-



Siedlung

Realisierung / Abstimmungsbedarf

noch nicht genau bestimmt

AGGLO BASEL

S25.5

S25.5

Belist, Haagen



Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Der Bereich Belist liegt im inneren Korridor und umfasst ein grosses Entwicklungspotenzial im unmittelbaren Anschluss an die bestehende Wohnbebauung.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L1	Tüllinger Berg	-
L2	Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	-
L10	Landschaftsraum Wiese - Landschaft y Fluss = Wiesionen2	-
Ü46	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)	C
LV78	Lörrach: Radweg rechts der Wiese	A
LV80	Lörrach: Veloabstellplätze S-Bahn-Station Lörrach-Haagen	A
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

S25.5

Beschrieb

Das derzeit unbebaute Areal soll einen Bezug zur Deckung des Wohnraumbedarfs in Lörrach beitragen. Der unmittelbare Anschluss an das bestehende Wohnbaugebiet arrondiert den Siedlungsbereich des Stadtteils Haagen.

Nutzen

WK2: Es findet eine sinnvolle Arrondierung eines im inneren Siedlungsgebiet gelegenen Stadtteils von Lörrach statt, wodurch der Ortskern gestärkt wird.

WK4: Durch die verstärkte Siedlungskonzentration im Ortskern von Haagen in räumlicher Nähe zu Haltestellen des Busverkehrs und zur S-Bahn wird das potenzielle Nutzeraufkommen für den ÖV erhöht. Durch die Arrondierung der Siedlungsfläche unmittelbar am Ortskernrand und zwischen vorhandenen Siedlungsbereichen wird der Verbrauch offener Landschaft verhindert.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: -

Fläche in Hektar: 6,5

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	500	500
Anzahl Arbeitsplätze	0	0	0



	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument



Siedlung

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Lörrach, Fachbereich Stadtplanung und Stadtentwicklung

Beteiligte Stellen Ausland:

Deutschland

S25.5

Eintrag Regionalplan

Gemeindebeschlüsse



nicht notwendig

–

Städtebaulicher Wettbewerb, Bebauungsplan

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr

Schritt / Termin

10/2016

Beschluß Gemeinderat über Erschließung Baugebiet Belist



Ansicht Anger und grünes Tal
Copyright: by K9 Architekten



Städtebaulicher Entwurf
Copyright: by K9 Architekten

S25.6

Siegmeer, Hauingen



S25.6

A

	Historie	ARE Code
1.6	-	-
2.6	-	-

Planungsinstrument



Siedlung

AGGLO BASEL

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Das Gebiet Siegmeer liegt im inneren Korridor und bietet ein grosses Entwicklungspotenzial.

Bezug zu anderen Massnahmen

S25.6

Nummer	Name	Prio
L1	Tüllinger Berg	-
L2	Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	-
L10	Landschaftsraum Wiese - Landschaft y Fluss = Wiesionen2	-
Ü46	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)	C
LV78	Lörrach: Radweg rechts der Wiese	A
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

Beschrieb

Das derzeit unbebaute Areal soll zur Deckung des Wohnraumbedarfs in Lörrach beitragen. Das Gebiet Siegmeer liegt zwischen einem bestehenden Wohnsiedlungsbereich und einem Gewerbegebiet und dient somit der Arrondierung des Siedlungsbereiches des Stadtteils Hauingen.

Nutzen

WK2: Durch die Entwicklung des Gebietes wird attraktiver Wohnraum geschaffen, wodurch auf die differenzierte Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt Rechnung getragen wird.

WK4: Mit der Arrondierung des Siedlungsbereiches des Stadtteils Hauingen wird der Druck auf abgelegene Gebiet und der Ressourcenverbrauch gemindert.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: ca. 600

Fläche in Hektar: 4

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	220	220
Anzahl Arbeitsplätze	0	0	0

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Lörrach, Fachbereich Stadtplanung und Stadtentwicklung

Beteiligte Stellen Ausland:

Deutschland

Eintrag Regionalplan	Gemeindebeschlüsse
↓ nicht notwendig	↓ -
Bebauungsplan	

S25.6

S25.7

Alte Rheinfelder Strasse, Salzert

S25.7



Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Das Gebiet «Alte Rheinfelder Strasse, Salzert» liegt im inneren Korridor und bietet ein grosses Entwicklungspotenzial.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L1	Tüllinger Berg	-
L2	Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	-
L10	Landschaftsraum Wiese - Landschaft y Fluss = Wiesionen2	-
Ü46	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)	C
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

Beschrieb

Das Gebiet Alte Rheinfelder Strasse wird derzeit landwirtschaftlich genutzt und ist schon sehr lange als Siedlungserweiterungsgebiet des Stadtteils Salzert vorgesehen. Es ist zudem das einzige Siedlungserweiterungsgebiet dieser Grösse in Lörrach und soll vor allem für Geschosswohnungsbau genutzt werden.

Nutzen

WK1: Mit diesem neuen Siedlungsbereich, der an das Stadtbusnetz angeschlossen ist, kann das Nutzerpotenzial für den ÖV deutlich erhöht und damit stabilisiert werden.

S25.7

WK2: Auf dem Gemeindegebiet der grössten Stadt des Wiesentals kann mit dem Gebiet «Alte Rheinfelder Strasse, Salzert» Wohnraum an bevorzugter Lage geschaffen werden. Die Siedlungsflächen im Wiesental sind begrenzt – Flächen im Tal zu mobilisieren ist von grosser Bedeutung, denn damit kann der Entwicklung an und auf den Hügeln vorgebeugt werden. Die landschaftliche Einbettung des Tales ist ein Attraktivitätsmerkmal des Wiesentals, das geschützt werden soll.

WK4: Durch die zusätzliche Wohnbevölkerung können die vorhandene sozialen Infrastruktureinrichtungen (Kindergarten/ Grundschule) längerfristig gesichert werden, was auch zur Minimierung von Verkehrswegen und damit zur Ressourcenschonung beiträgt.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 1700

Fläche in Hektar: ca. 24

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	1800	1800
Anzahl Arbeitsplätze	–	–	–

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Lörrach, Fachbereich Stadtplanung und Stadtentwicklung

Beteiligte Stellen Ausland:

Deutschland

Eintrag Regionalplan



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



–



	Historie	ARE Code
1.G	–	–
2.G	–	–

Planungsinstrument



Siedlung

AGGLO BASEL

S25.8

MMZ

S25.8



Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Das Gebiet MMZ liegt im inneren Korridor und bietet ein grosses Entwicklungspotenzial

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L1	Tüllinger Berg	-
L2	Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	-
L10	Landschaftsraum Wiese - Landschaft y Fluss = Wiesionen2	-
Ü46	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)	C
LV78	Lörrach: Radweg rechts der Wiese	A
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

Beschrieb

Die ehemals gewerblich und aktuell als innenstadtnaher Parkplatz genutzte Fläche ist von Wohnbebauung und einem grossen öffentlichen Dienstleistungsbetrieb umgeben. Aufgrund der unmittelbaren Nähe zu einem ausgedehnten Wohngebiet ist das Areal MMZ

für eine Wohnnutzung geeignet. Gleichzeitig ist dieser relativ innenstadtnahe Bereich auch ein attraktiver Standort für Bürodienstleistungen. Perspektivisch ist dieses Areal für eine gemischte Nutzung mit Wohnen und Dienstleistungsgewerbe denkbar.

Nutzen

WK1: Mit einer Nachverdichtung der Wohnnutzung und ggf. einer ergänzenden arbeitsplatzintensiven Dienstleistungsnutzung in der Nähe des Bus-/Hauptbahnhof kann die Nutzung des ÖV verbessert werden. Die Sicherung und eventuell auch Verbesserung des ÖV-Angebots kann gewährleistet werden.

WK4: Die Wiedernutzung dieser ehemaligen Brache ist die klassische Form der Innenverdichtung und schont damit die Bodennutzung und wirkt dem Ressourcenverbrauch entgegen.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 200

Fläche in Hektar: ca. 1,3

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	300	300
Anzahl Arbeitsplätze	-	ca. 250	-

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Lörrach, Fachbereich Stadtplanung und Stadtentwicklung

Beteiligte Stellen Ausland:

Deutschland

Eintrag Regionalplan



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



-

S25.8



	Historie	ARE Code
1.6	-	-
2.6	-	-

Planungsinstrument



Siedlung

AGGLO BASEL

S25.9

Postareal

S25.9



AGGLO BASEL

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Das Postareal liegt im inneren Korridor und bietet ein grosses Entwicklungspotenzial. Die unternehmerischen Umstrukturierungen der Post ermöglichen einen grossen innerstädtischen Transformationsprozess von einem Logistikstandort in einen innerstädtischen Einzelhandels- und Wohnstandort.

Bezug zu anderen Massnahmen

S25.9

Nummer	Name	Prio
L1	Tüllinger Berg	-
L2	Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	-
L10	Landschaftsraum Wiese - Landschaft y Fluss = Wiesionen2	-
Ü46	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)	C
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

Beschrieb

Das Postverteilzentrum in der Innenstadt von Lörrach ist nicht nur eine untergenutzte und standortunangepasste Nutzung, sondern erzeugt auch Postgüterverkehr, der die Aufenthalts- und Lebensqualität in der Innenstadt beeinträchtigt. Mit den Umstrukturierungen hat die Post die nicht mehr benötigten Flächen verkauft, sodass die Möglichkeit besteht, diese für die Ansiedlung von weiteren Einkaufsmöglichkeiten für Stadt und Region in Kombination mit einem innerstädtischen Wohnangebot zu nutzen.

Nutzen

WK3: Die Umstrukturierungen der Post schaffen die Chance, die unmittelbar angrenzenden Strassen fussgängerfreundlich umzugestalten, wodurch die Verkehrssicherheit für den Fussgängerverkehr erhöht werden kann.

WK2: Flächen zur Innenentwicklung werden freigespielt

WK4: Die Lage dieses Projektes unmittelbar an Bus- und S-Bahn-Bahnhof ermöglicht es sowohl Besuchern als auch Bewohnern für die Wege den ÖV zu nutzen. Die innerstädtische Ansiedlung von Einzelhandel senkt den Druck auf periphere Lagen und schont damit Flächenressourcen. Die Nutzungskombination mit anderen Angeboten in der Innenstadt erzeugt nur einen Teil zusätzlicher Verkehre, die aber auch sehr einfach mit dem ÖV erfolgen können. Mit der Entwicklung des Dienstleistungszentrums geht eine Minimierung des Lastverkehrs in der Innenstadt einher, was eine Reduzierung der Umweltbelastung bedeutet.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust



	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument



Siedlung

AGGLO BASEL

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 50

Fläche in Hektar: 0,8

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	200	200
Anzahl Arbeitsplätze	Unbekannt Im Zusammenhang mit der Schaffung von neuen Einkaufsmöglichkeiten werden einige Arbeitsplätze geschaffen)	Im Zusammenhang mit der Schaffung von neuen Einkaufsmöglichkeiten werden einige Arbeitsplätze (genaue Anzahl unbekannt) geschaffen	-

S25.9

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Lörrach, Fachbereich Stadtplanung und Stadtentwicklung

Beteiligte Stellen Ausland:

Deutschland

Eintrag Regionalplan



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



-

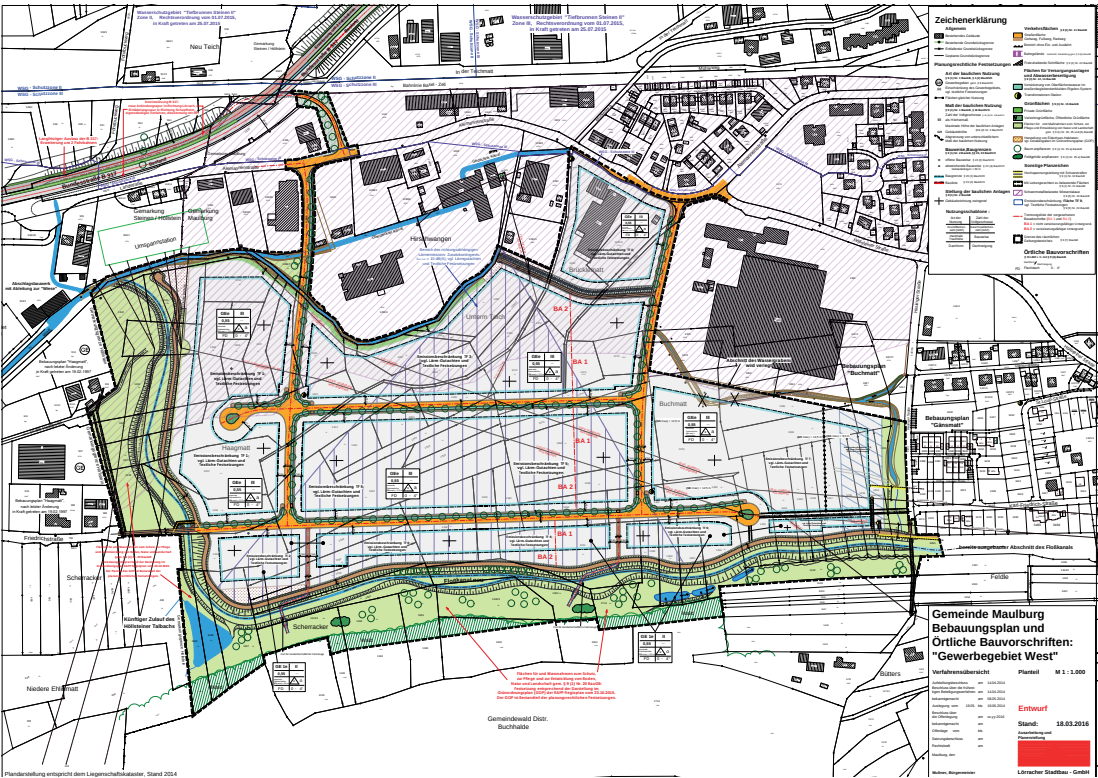
Bebauungsplanverfahren

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2016	Abschluss Bebauungsplanverfahren

S25.10

Buchmatte



S25.10



Historie
1.G
2.G
ARE Code
-

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

In den äusseren Korridoren gemäss Zukunftsbild soll eine moderate Innenentwicklung stattfinden an gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen, vorzüglich an S-Bahn-Stationen. Das Gewerbegebiet Buchmatte liegt im äusseren Korridor und bietet ein grosses Entwicklungspotential.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L10	Landschaftsraum Wiese - Landschaft y Fluss = Wiesionen2	-
Ü46	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)	C
LV81	Steinen: Eisenbahnbrücke	A
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

Planungsinstrument



Siedlung

AGGLO BASEL

Beschrieb

S25.10

Die Anzahl der Arbeitsplätze in Maulburg ist stabil und vergleichsweise hoch. Die Gemeinde Maulburg möchte auch in Zukunft ein attraktiver Gewerbestandort mit stabiler Wohn- und Arbeitsstruktur bleiben. Die Gemeinde möchte deshalb die Gewerbezone Buchmatte nachfrage- und bedarfsgerecht entwickeln. Der Gemeinderat ist sich allerdings sehr wohl im Klaren über den Konflikt zwischen den beiden Zielen «Aktivierung von gewerblichem Flächenpotenzial» und «Sparsamer Umgang mit Grund und Boden». Um diesen Konflikt zu entschärfen, wurden Leitlinien zur Entwicklung und Erschliessung des Gewerbegebiets Buchmatte sowie zur Vergabe der erschlossenen Gewerbegrundstücke verfasst. Der zuerst realisierte Erschliessungsabschnitt soll die Gemeinde in die Lage versetzen, an- oder umsiedlungswilligen Betrieben kurzfristig vollerschlossene Flächen zur Verfügung stellen zu können. Unter Beachtung einer optimalen Erschliessungsplanung soll der erste Erschliessungsabschnitt maximal ca. 30% der Bruttofläche des Gesamtgebiets umfassen. Die weiteren Erschliessungsabschnitte sollen nachfrage- und bedarfsgerecht realisiert werden. Hierbei gilt der Grundsatz «Qualität vor Schnelligkeit». Bei der Grund-

stücksvergabe werden folgende Kriterien zugrunde gelegt:

- (1) Bereits in Maulburg ansässige Betriebe, die expandieren oder umsiedeln wollen, werden präferiert.
- (2) Es werden produzierende Unternehmen, die immissions- und emissionsarm produzieren oder moderne Methoden der Immissions- und Emissionsvermeidung und ressourcenschonende Produktionsmethoden anwenden, bevorzugt.
- (3) Die Zahl der Arbeitsplätze muss in einem gesunden Verhältnis zur in Anspruch genommenen Grundstücksfläche stehen (möglichst hohe Arbeitsplatzdichte).
- (4) Bei der Erschliessung und bei der Behandlung des Oberflächenwassers sollen im öffentlichen und im privaten Bereich die Regeln zur naturverträglichen Regenwasserbehandlung angewandt werden.
- (5) Der Bedarf an Gebietsenergie ist so weit als möglich aus Gebieteigenerzeugung oder regenerativer Energie zu decken.
- (6) Zur Vermeidung von innerörtlichem Verkehr ist die kreuzungsfreie Anbindung des Gewerbegebiets an das überörtliche Strassennetz (Anschluss B 317 Maulburg-West) voranzubringen. Gleichzeitig ist mit der Gewerbeflächenentwicklung eine S-Bahn-Station Maulburg-West anzustreben.

Nutzen

WK1: Die Gewerbezone liegt in Bezug auf die MIV-Erschliessung sehr gut – eine kreuzungsfreie Anbindung und direkte Leitung auf das überörtliche Strassennetz ist möglich und wird angestrebt. Mit der weiteren Entwicklung des Gewerbegebietes entsteht ein grosses Nachfragepotenzial, sodass ein Ausbau des ÖV-Angebots durch eine neue Haltestelle Maulburg-West plausibel wird.

WK2: Die weitere Entwicklung einer für das Wiesental strategisch wichtigen Gewerbezone mit möglichst hoher Arbeitsplatzdichte wird angestrebt.

WK3: Durch die kreuzungsfreie Anbindung des Gewerbegebietes an das überörtliche Strassennetz wird der nicht vermeidbare Anlieferungsverkehr direkt aus der Gemeinde geleitet mit positivem Nutzen für die Verkehrssicherheit.

WK4: Die unter dem Beschrieb erwähnten Leitlinien für die Entwicklung des Gewerbegebietes beabsichtigen eine nachhaltige Nutzung der Gewerbezone Buchmatte.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: mindestens 1200

Fläche in Hektar: 30,5

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	0	0
Anzahl Arbeitsplätze	-	900	900

S25.10

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Maulburg

Beteiligte Stellen Ausland:

Deutschland

Eintrag Regionalplan



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



-

Bebauungsplan in Ausstellung (Offenlage im September 2016)

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
nächste Jahre	abschnittsweise, nachfrage- und bedarfsgerechte Erschliessung

Realisierung / Abstimmungsbedarf

Parallel bzw. im zeitlichen Zusammenhang mit der Entwicklung des Gewerbegebiets muss zum Einen dessen kreuzungsfreie Anbindung an die B317 realisiert und zum Anderen je nach Nutzungsmix eine zusätzliche S-Bahn-Haltestelle «Maulburg-West» geplant werden.

S26

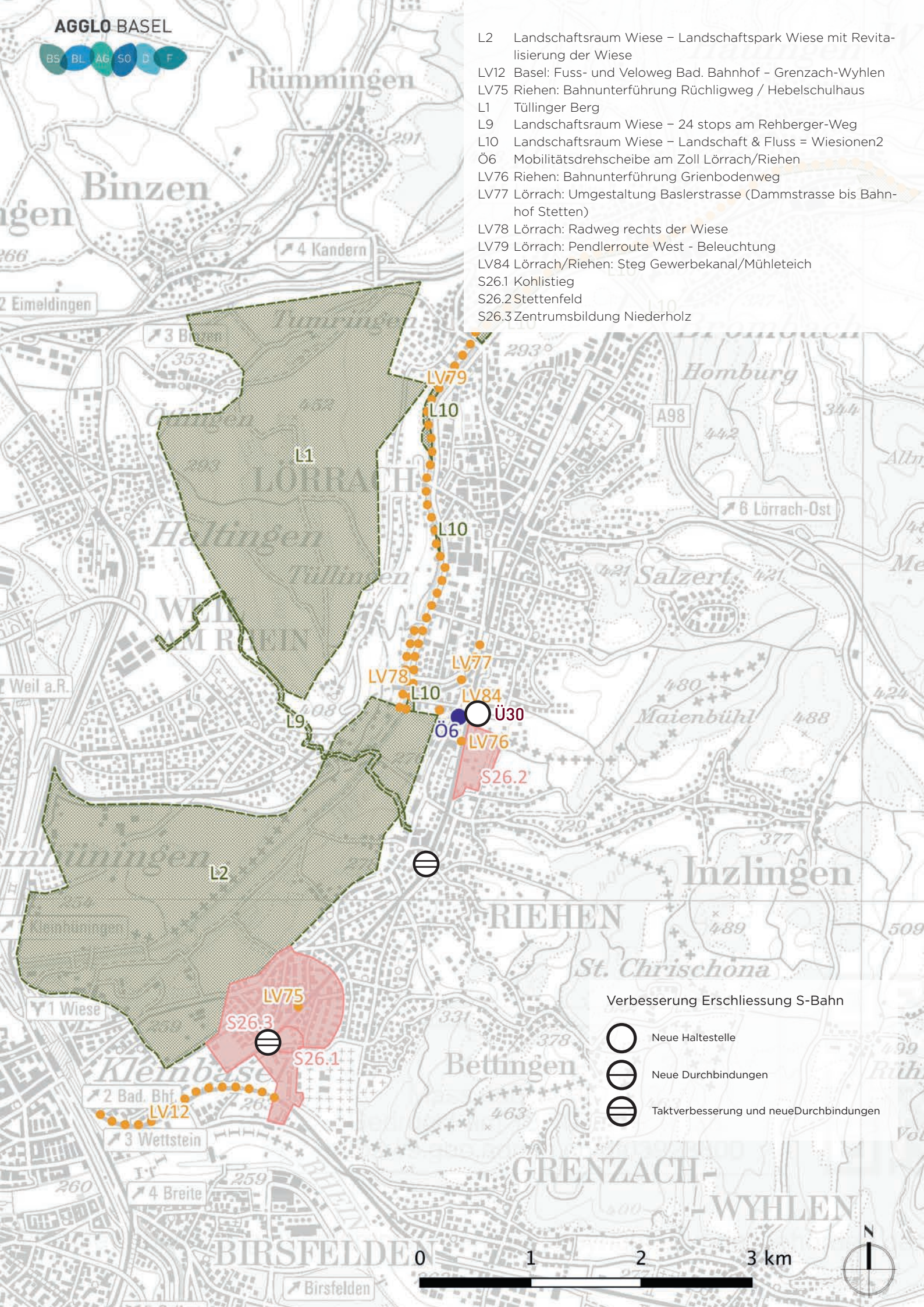
Schwerpunktgebiet Riehen

Im Siedlungsschwerpunkt Riehen findet vor allem auf zwei Arealen eine beachtliche Entwicklung statt. Insgesamt wird kurz- bis mittelfristig Wohn- und Arbeitsraum für 2300 Einwohner und ca. 100 Arbeitsplätze auf den drei strategischen Arealen des Siedlungsschwerpunktes Riehen entstehen. Für die grosse Siedlungsreserve Stettenfeld ist in Abstimmung mit dem Siedlungsschwerpunkt Lörrach/Maulburg die neue S-Bahn-Haltestelle Lörrach-Zollweg (Ü30) und die Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach/Riehen (Ö6) eine notwendige verkehrliche Voraussetzung. Die beachtliche Nutzungsintensi-

vierung im Siedlungsschwerpunkt Riehen muss neben den S-Bahnangebotsverbesserungen durch folgende Fuss- und Velomassnahmen begleitet werden:

Steg Gewerbekanal/Mühleteich (LV 91), Bahnunterführung Rüchliweg/Hebelschulhaus (LV50), Bahnunterführung Grienbodenweg (LV51).

- L2 Landschaftsraum Wiese – Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese
- LV12 Basel: Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen
- LV75 Riehen: Bahnunterführung Rüchligweg / Hebelschulhaus
- L1 Tüllinger Berg
- L9 Landschaftsraum Wiese – 24 stops am Rehberger-Weg
- L10 Landschaftsraum Wiese – Landschaft & Fluss = Wiesionen2
- Ö6 Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach/Riehen
- LV76 Riehen: Bahnunterführung Grienbodenweg
- LV77 Lörrach: Umgestaltung Baslerstrasse (Dammstrasse bis Bahnhof Stetten)
- LV78 Lörrach: Radweg rechts der Wiese
- LV79 Lörrach: Pendlerroute West - Beleuchtung
- LV84 Lörrach/Riehen: Steg Gewerbekanal/Mühleleichen
- S26.1 Kohlistieg
- S26.2 Stettenfeld
- S26.3 Zentrumsbildung Niederholz



Verbesserung Erschliessung S-Bahn

-  Neue Haltestelle
-  Neue Durchbindungen
-  Taktverbesserung und neue Durchbindungen

S26.1

Kohlistieg



S26.1



	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Das Areal Kohlistieg/Rüchlig liegt im inneren Korridor und bietet ein grosses Entwicklungspotenzial.



Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L2	Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	-
LV12	Basel: Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen	C
LV75	Riehen: Bahnunterführung Rüchligweg / Hebelschulhaus	A
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

Siedlung

AGGLO BASEL

Beschrieb

Innenentwicklung durch Realisierung von ca. 95 Wohneinheiten

Nutzen

WK2: Die Siedlungsentwicklung nach innen wird gefördert.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 200

Fläche in Hektar: 0,9

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	-	ca. 200	ca.200
Anzahl Arbeitsplätze	einige Arbeitsplätze - durch neues Pflegeheim		-

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

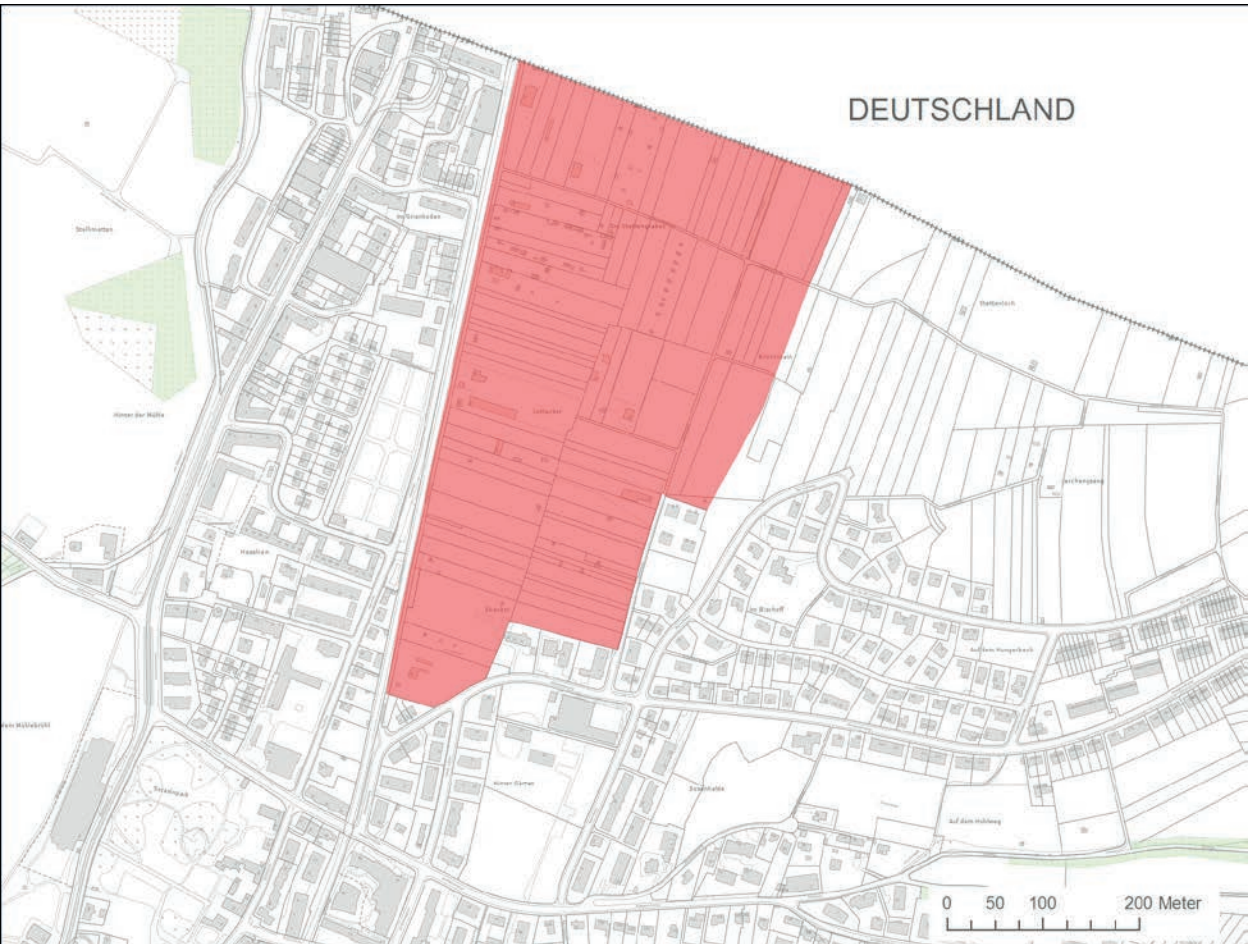
Gemeinde Riehen

S26.1

S26.2

Stettenfeld

S26.2



Projekt Stettenfeld

B

	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument
in kant. Richtplan



Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Kernstadt und innere Korridore – Schwerpunktgebiete aktivieren und vernetzen

Siedlung

AGGLO BASEL

Bezug zu anderen Massnahmen

S26.2

Nummer	Name	Prio
L1	Tüllinger Berg	-
L2	Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	-
L9	Landschaftsraum Wiese - 24 stops am Rehberger-Weg	-
L10	Landschaftsraum Wiese - Landschaft y Fluss = Wiesionen2	-
Ö6	Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach/Riehen	A
LV76	Riehen: Bahnunterführung Grienbodenweg	A
LV77	Lörrach: Umgestaltung Baslerstrasse (Dammstrasse bis Bahnhof Stetten)	A
LV78	Lörrach: Radweg rechts der Wiese	A
LV79	Lörrach: Pendlerroute West - Beleuchtung	A
LV84	Lörrach/Riehen: Steg Gewerbekanal/Mühleleichen	B
S-Bahn:	Taktverbesserung, neue Durchbindungen und Haltestelle (Ü30)	-

Beschrieb

Das Gebiet Stettenfeld an der Landesgrenze zu Lörrach ist heute durch gewerbliche Nutzungen und Familiengärten geprägt. Auf Lörracher Seite reicht das Siedlungsgebiet bis an die Landesgrenze. Die Gemeinde beabsichtigt, bei der Entwicklung des Stettenfelds 35% als öffentliche Grünfläche, 10% als Sport- und Freizeitanlagen und 55% als Bauzone zu nutzen. Weiter soll das Gebiet optimal an den ÖV angeschlossen werden. Für die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist im kantonalen Richtplan eine S-Bahn-Haltestelle vorgesehen.

Nutzen

WK2: Das rund 17,6 Hektar umfassende Stettenfeld liegt verkehrsgünstig im Norden Riehens. Durch die Entwicklung des Gebietes kann die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert werden. Insgesamt ermöglicht die beschlossene erste Stufe der Nutzungsplanung die Realisierung von ca. 500 Wohneinheiten.

WK4: Die erste Stufe der Nutzungsplanung sieht vor, dass die Grünflächen in den einzelnen Baufeldern eine hohe ökologische Qualität aufweisen müssen. Zudem hat die Bebauung eine hohe Energieeffizienz aufzuweisen. Der Energiebedarf ist weitgehend durch erneuerbare Energien zu decken. Auch ist das Gebiet optimal durch den öffentlichen Verkehr zu erschliessen. Diese Massnahmen helfen die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch zu vermindern.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: S-Bahn-Station Riehen Dorf: 630 – 1300
S-Bahn-Station Stetten: 780 – 1450
Zusätzliche Haltestelle in unmittelbarer Nähe «Am Zoll» ist geplant.

Fläche in Hektar: 17

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	-	1250	1250
Anzahl Arbeitsplätze	-	-	-

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Riehen, Ortsplanung

Beteiligte Stellen Schweiz:

Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt

Richtplaneintrag



erfolgt Zwischenergebnis

Regionale Abstimmung



geplant

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Im Rahmen des IBA-Projektes «Am Zoll Riehen-Lörrach» werden zusammen mit Lörrach und Basel grenzüberschreitend die planerischen Grundlagen für eine S-Bahn-Haltestelle sowie deren optimale Verknüpfung mit dem ÖV geschaffen (u. a. durch Mehrfachbeauftragung).

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2015	Beschluss Riehener Einwohnerrat Zonenplanrevision / 1. Stufe Nutzungsplanung Stettenfeld
2016	Genehmigung Zonenplanrevision durch Regierungsrat Basel-Stadt
ab 2017	Erarbeitung der Grundlagen für die 2. Stufe Nutzungsplanung Stettenfeld (städtebaulicher Wettbewerb)
ab 2020	Erarbeitung Zonenplan und Bebauungsplan Stettenfeld
ab 2022	Landumlegungsverfahren
ab 2025	start etappierte Realisierung

S26.3

Zentrumsbildung Niederholz

S26.3

ENTWICKLUNGSRICHTPLAN NIEDERHOLZ
Massnahmen Siedlung

Zentrumsentwicklung

Die Rauracherstrasse ist im Abschnitt Bahnlinie bis Haltestelle Habermaten aufgrund der angrenzenden Nutzungen (Grundverordnung, Zentrum Rauracher etc.) eine „Dorfstrasse“. Verkehrstechnisch ist sie aber als Achse für den Durchgangsverkehr dimensioniert und gestaltet.

Hauptziel:
Räume für die Zentrumsnutzung sollen gesichert und attraktiv gestaltet werden, gute Anbindung der neuen S-Bahnhaltestelle an den Langsamverkehr, Schaffung von öffentlichen Freizeitanlagen als Begegnungsorte im Zentrum, Schaffung neuer Arbeitsplätze (Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe mit Bezug zum Quartier), bauliche Verdichtung an dafür geeigneten Lagen (Städtebauliche Einbindung der neuen S-Bahn-Haltestelle Niederholz).

Gemeinsame Massnahmen:
Zur Koordination und Abstimmung der nachfolgenden Teilziele und Massnahmen soll ein Grobkonzept zur Zentrumsentwicklung erstellt werden (Vision Rauracherstrasse). Das Konzept soll Aussagen zum Betrieb und der Gestaltung des Strassenraumes, Freizeitanlagen und Begegnungsorten sowie der angrenzenden Bebauung und Nutzung in Abstimmung mit dem Projekt Zentrumsbebauung Niederholz beinhalten (vgl. Punkt Massnahmen Verkehr und Freizeitanlagen, Massnahme V1).

Teilziel: Bedarfsgerechte, etappierte Entwicklung

Massnahmen:
Bedarfsgerechte Entwicklung in der ersten Etappe zwischen der S-Bahn-Haltestelle und der Kreuzung Rauracherstrasse/Neumatten
In zweiter Etappe bei ausgewiesenem Bedarf bis zur Kreuzung Rauracherstrasse/Bühnenstrasse

Teilziel: Schaffung neuer Arbeitsplätze mit Bezug zum Quartier durch publikumsorientierte Dienstleistungsbetriebe (Versorgungsbetriebe)

Massnahmen:
Neubau: Anordnung von publikumsorientierten Dienstleistungsbetrieben im Erdgeschoss sicherstellen
Bestehende Bauen: Umnutzung der Erdgeschosse für publikumsorientierte Dienstleistungsbetriebe anstreben, Verlegung der Tisolation prüfen

Teilziel: Gewährleistung eines Freiraumbudgets mit Begegnungs- und Aufenthaltsqualität

Massnahmen:
Kurz- mittelfristig verkehrsberuhigende und sicherheitsfördernde Massnahmen; längerfristig siedlungsorientierte Gestaltung (Einbezug der Vorzeichen und Nutzungen der ersten Baueile, Sicherstellung Strassenraum, attraktive Möblierung, etc.) und Betrieb der Rauracherstrasse
Öffentlichen Platz vor der Rauracherstrasse sicherstellen (Vorplatz Bahnstation im Bereich Zentrum „Elker“; Berücksichtigung eines möglichen Treffpunktes für Jugendliche ohne zwingende bauliche Massnahmen bei der Platzgestaltung)

Teilziel: Bauliche Verdichtung unter Beachtung der Qualität und des Ortsbilds

Massnahmen:
Zur Förderung einer Absenkung des Zentrums ist eine Erhöhung der Anzahl Wohngeschosse im Rahmen des Konzepts zu prüfen und gegebenenfalls im Zusammenhang mit Bebauungsplan die Voraussetzungen dafür zu schaffen.

Siedlungserweiterung

Freizeitanlagen zur Siedlungserweiterung sind die Gebiete Bohner, Landauer und Rheindorfer. Diese Reservierungen werden heute vorwiegend als Freizeitanlagen genutzt. Aufgrund der Nähe zur S-Bahn-Haltestelle, zum Zentrumgebiet Niederholz und zu den Schulen ist es auch für Aufnahme, auf den öffentlichen Verkehr und den Fuß- und Radverkehr orientierte Wohnnutzungen insbesondere für Gebiet S4 und S5 interessant. Die Überführung von Freizeitanlagen in die Baunutzungszone bei gegebenem Bedarf zur Prüfung von Ersatzgebieten an Freizeitanlagen an anderen Orten.

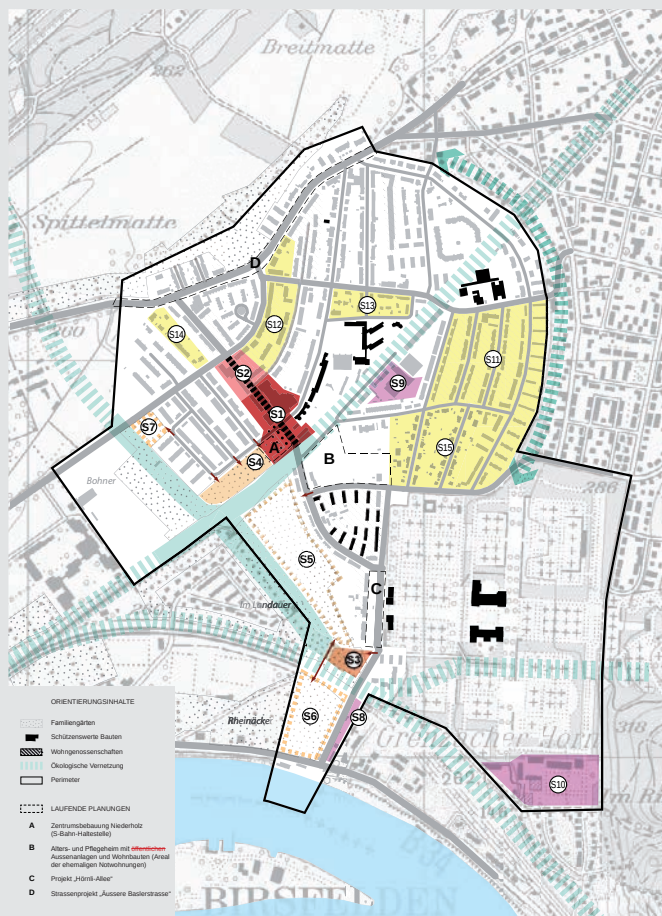
Das für die Siedlungserweiterung vorgesehene Gebiet ist unterteilt in kurz-, mittel- und langfristige (strategische Reserve) Entwicklung.

Massnahmen:
Siedlungserweiterung kurzfristig
Siedlungserweiterung mittelfristig
Siedlungserweiterung langfristig (strategische Reserve)

Hauptziel:
Integrale Siedlungsentwicklungsplanung (Städtebauliche Einbindung der strategischen Reservengebiete und der neuen S-Bahnhaltestelle, Schaffung von grösseren und zeitgemässen (familienfreundlichen) und altersgerechten Wohnungen, Schaffung neuer Arbeitsplätze (Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe mit Bezug zum Quartier), Bereitstellung von Gewerbeflächen an dafür geeigneten Lagen)

Gemeinsame Massnahmen:
Zur Koordination und Abstimmung der nachfolgenden Teilziele und Massnahmen sowie der laufenden Planungen soll ein Konzept zur Siedlungsentwicklung mit Aussagen zu Bebauung, Nutzung, Etappierung und Ausmassen sowie zu ökologischen Qualitätsindikatoren erstellt werden. Dabei ist die Nachfrageentwicklung innerhalb der Familienkategorien zu berücksichtigen.

Die im Folgenden aufgeführten Teilziele und Massnahmen sind als Rahmenbedingungen zur Konzepterarbeitung zu verstehen.



Teilziel: Vorgaben zu Bebauung, Nutzung und Erschliessung

Massnahmen:
Im Bereich der Bahnlinie Festlegung/Ausweisung einer Gewerbe- oder Mischzone (Landschafts- / Berücksichtigung einer allfälligen Verlagerung des internationalen Güterverkehrs)
Vorwiegend Wohnnutzung; punktuell erhöhte Erdgeschosse für Gewerbe- und Dienstleistungen, Serviceeinrichtungen etc. sicherstellen (z.B. 4. Etage im Erdgeschoss ermöglichen); Anteil Familienwohnungen und altersgerechte Wohnungen sichern; unterschiedliche Differenzierung der Geschosshöhen und Wohnformen mit unterschiedlichen Investoren- und Mietmodellen sicherstellen
Anschluss der Anlaufstufen an das bestehende Strassennetz sicherstellen bzw. prüfen

Teilziel: Nachfrageorientierte Entwicklung

Massnahmen:
Etagierbarkeit der Erschliessung und Bebauung unter Berücksichtigung der kurz-, mittel- und langfristigen Siedlungsentwicklung gewährleisten

Teilziel: Förderung von hochwertigen Freiräumen im direkten Wohnumfeld

Massnahmen:
Sicherstellung von gut gestalteten privaten und halböffentlichen Freiräumen im direkten Wohnumfeld

Teilziel: Sicherstellung der ökologischen Vernetzung

Massnahmen:
Gewährleistung des Artenaustauschs zwischen Lange Erlen und Auserberg sowie entlang der Bahntrasse; Formulierung von Zielen zur baulichen Grünraumvernetzung entsprechend dem Inventar der ökologischen Vernetzung; unter Berücksichtigung von Pufferbereichen und vorhandenen Artenbeständen

Teilziel: Ausdehnung des Wärmeverbundes „Reihen plus“ (Geothermie)

Massnahmen:
Wärmeversorgung durch Wärmeverbund „Reihen plus“ sicherstellen bzw. prüfen

Teilziel: Abstimmung mit Stadt Basel / Zugang Rheinder

Massnahmen:
Entwicklung in Abstimmung mit der Stadt Basel (Entwicklungsplanung Rheinder); Zugänglichkeit des Rheinder zur Erholungsnutzung miteinbeziehen.

Siedlungsverdichtung unter Beachtung der Siedlungsqualitäten

Bei den Gebieten S11 bis S15 handelt es sich um unterzuteilte Gebiete gemäss rechtskräftiger Zonierung.

Die Gebiete S11 und S15 weisen aufgrund der Siedlungsstruktur und der vorhandenen Ausmassen eine hohe Wohnqualität auf. Grundgesamter der Gebiete S11 und S12 ist die Einwohnergemeinde der Stadt Basel, die beiden Gebiete im Bereich einer Wohnzone übergeben hat. Die Gebiete S13, S14 und S15 sind auf diverse Grundgesamter verteilt. Insbesondere das Gebiet S13 hat durch eine heterogene Siedlungsstruktur gekennzeichnet.

Ziel: Bauliche Verdichtung unter Beachtung der Wohn- und Siedlungsqualität bezüglich Bebauung, Freiraum und Erschliessung, Förderung der Sanierung (Umnutzung, Zusammenlegung) oder Ersatzneubau von nicht mehr marktgerechten Wohnungen und Prüfung von gemeinsamen Parkungsanlagen.

Bei der Prüfung zur Verdichtung kommt dem Erhalt und der Aufwertung der Wohn- und Siedlungsqualität (Bebauung, Freiraum und Erschliessung) eine zentrale Bedeutung zu. Weiter hat die bauliche Verdichtung unter Berücksichtigung der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr zu erfolgen.

Massnahmen:
a) Studien zur möglichen Verdichtungsprognose; Durchführung einer Quartiersstrukturanalyse über den gesamten Perimeter hinsichtlich der Ermittlung städtebaulicher Potentiale
b) Festlegung der Innenentwicklungsstrategie (Ausweisung von Arealen und Formulierung der Ziele zur Innenentwicklung für die einzelnen Gebiete sowie Priorisierung in Zusammenarbeit mit den Grundgesamtern / Baurechtsbehörden)
c) Erarbeitung von Quartiersstrukturplänen (z.B. in heterogenen Arealen) oder Vorprojekten / Studien zur Arealentwicklung (z.B. bei einheitlichen Bebauungen / Wohnzone)

Ziel: Bereitstellung von Gewerbeflächen an dafür geeigneten Lagen

Massnahmen:
Bestehende Arealnutzungen werden überprüft und eine bauliche Verdichtung bzw. eine effiziente Nutzung der Areale zusammen mit Grundgesamtern / Unternutzern angestrebt. Dabei ist die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr (verkehrliche Auswirkungen) grosse Beachtung zu schenken.

Massstab: 1:10'000
Datum: 15.02.2013

metron

Siedlung

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Die Zentrumsbildung Niederholz im inneren Korridor gelegen umfasst ein grosses Entwicklungspotenzial.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
L2	Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	-
LV12	Basel: Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof - Grenzach-Wyhlen	C
LV75	Riehen: Bahnunterführung Rüchligweg / Hebelschulhaus	A
S-Bahn:	Taktverbesserung und neue Durchbindungen	-

Beschrieb

Im Niederholz wird durch die S-Bahn-Haltestelle unter Wahrung des Quartierbildes eine verstärkte Zentrumsentwicklung angestrebt. Räume in unmittelbarer Nähe der S-Bahn-Haltestelle sollen für die Zentrumsnutzung gesichert und die Anbindung der Haltestelle an das Langsamverkehrsnetz verbessert werden.



	Historie	ARE Code
1.G	-	-
2.G	-	-

Planungsinstrument
in kant. Richtplan



Siedlung

AGGLO BASEL

Nutzen

WK2: Die Siedlungsentwicklung nach innen wird gefördert durch eine Entwicklung im bestehenden Siedlungskörper.

Einzonung: notwendig

Siedlungserweiterung Niederholz: Gebiete liegen in der Freizeitgartenzone. Diese Aussage bezieht sich auf den Quartierentwicklungsplan, welcher zurzeit erarbeitet wird.

S26.3

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 0 – 800

Fläche in Hektar: -

		Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	Bezirk Niederholz per Ende 2015: 6290		850	7040
Anzahl Arbeitsplätze	Per Ende 2013: 883 Beschäftigte		100	ca. 1000

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Riehen, Ortsplanung

Beteiligte Stellen Schweiz:

Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt

Richtplaneintrag



erfolgt als Festsetzung

Regionale Abstimmung



-

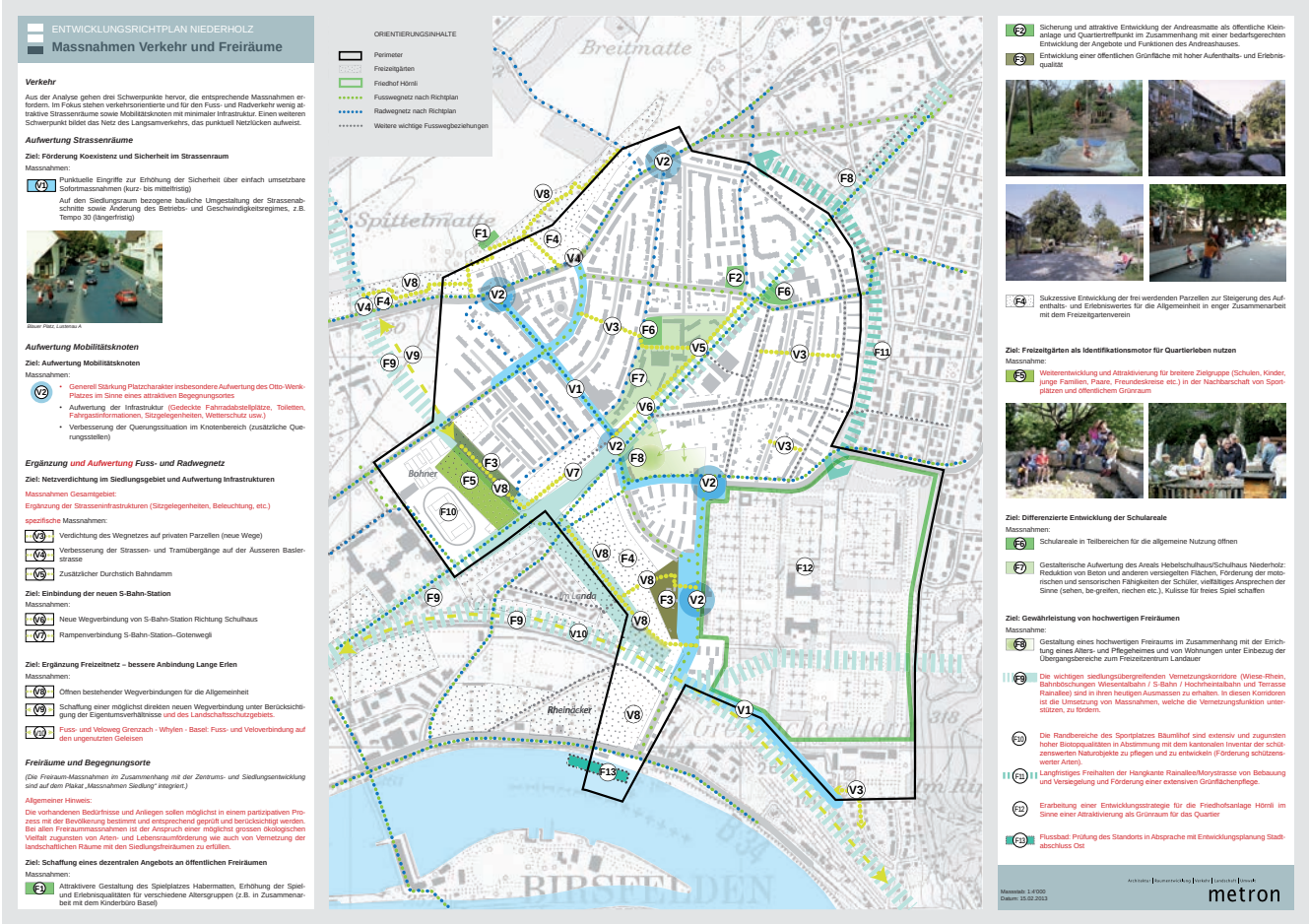
Gemeindebeschlüsse



-

Stand der Arbeiten

Monat / Jahr	Schritt / Termin
2016	Realisierung Wohnüberbauung Rüchligareal, Bestimmung Investor für Zentrumsbebauung
2017	Fertigstellung 90 Wohnungen
2019	Fertigstellung Zentrumsbebauung Eröffnung Dienstleistungs- und Versorgungszentrum / Baufeld B mit ca. 25 Wohnungen



Freiraum und Verkehr

S27

Schwerpunktgebiet Schopfheim/Zell

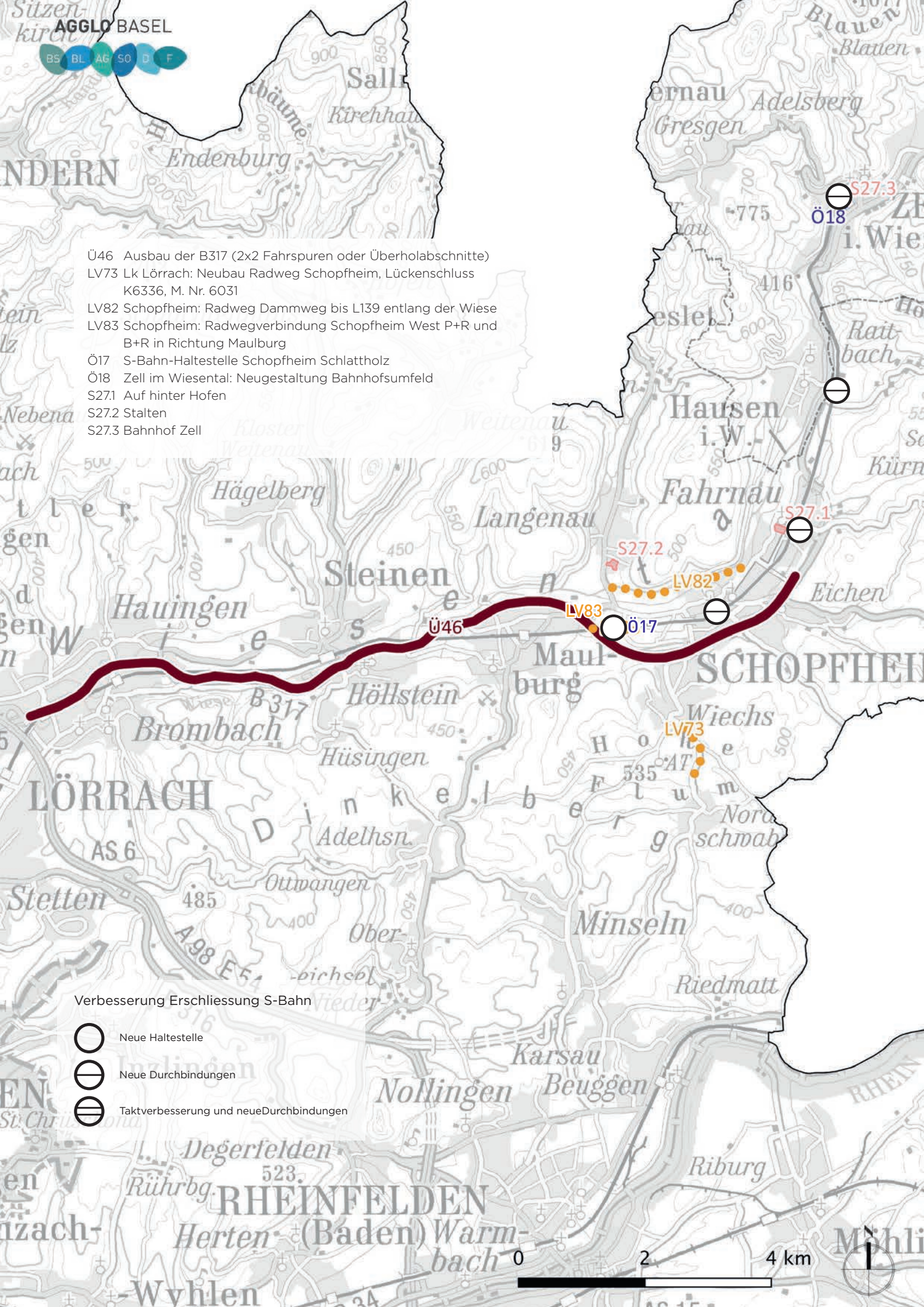
Im Siedlungsschwerpunkt Schopfheim/Zell, im äusseren Korridor gelegen, ist das gesamte Entwicklungspotenzial etwas kleiner als im inneren Korridor des Wiesentals. Schopfheim – Regionalzentrum gemäss Zukunft AP3 – verfügt jedoch über ein Areal, auf dem Wohnraum für zusätzliche 650 Einwohner geschaffen werden kann.

Kommunen mit S-Bahn-Anbindung spielen für die Siedlungsentwicklung, die mit der Einwanderungsproblematik in Deutschland an Brisanz gewonnen hat, eine sehr wichtige Rolle. Das Aktivieren von Flächenpotenzialen sowohl in Schopfheim als auch in Zell ist daher von grosser Bedeutung. Eine nachhaltige, sich auf das Rückgrad S-Bahn abstützende

Entwicklung ist auch im Schwerpunkt Schopfheim/Zell ein Anliegen. Attraktive Zugänge zu den Bahnhöfen fördern die Nutzung der S-Bahn. In Zell wird das Bahnhofsumfeld neugestaltet (Ö18). Die Verkehrsbelastung im Wiesental ist hoch und beeinträchtigt die Siedlungsqualität erheblich. Mit der Kapazitätserhöhung des heute überlasteten übergeordneten Strassennetzes durch den Ausbau der B317 (Ü46) wird sichergestellt, dass der regionale Verkehr direkt und zuverlässig aus dem Siedlungsgebiet von Schopfheim geleitet werden kann und Ausweichverkehr verhindert wird.

Mit folgenden drei Fahrrad-Massnahmen soll die Fahrradinfrastruktur verbessert werden:

- › LV73 – Landkreis Lörrach: Neubau Radweg Schopfheim, Lückenschluss K6336, M. Nr. 6031;
- › LV32 – Schopfheim: Radweg Dammweg bis L139 entlang der Wiese;
- › LV83 – Schopfheim: Radwegverbindung Schopfheim West P+R und B+R in Richtung Maulburg.
- › LV32 erschliesst ausserdem das grösste Entwicklungsgebiet «Stalten» vom Schwerpunkt Schopfheim/Zell direkt und bindet es an das LV-Netz an. Das Gebiet «Stalten» liegt nicht so nah an einer S-Bahn-Haltestelle wie die beiden anderen Entwicklungsareale des Schwerpunktgebietes Schopfheim/Zell – die Distanz zum nächsten Bahnhof beträgt 1,1 km. Es gibt zwar eine Bushaltestelle, dennoch ist hier auch ein guter Fahrrad-Zugang zum S-Bahn-Halt Schopfheim-West sicherzustellen.



AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

Ü46 Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)

LV73 Lk Lörrach: Neubau Radweg Schopfheim, Lückenschluss

K6336, M. Nr. 6031

LV82 Schopfheim: Radweg Dammweg bis L139 entlang der Wiese

LV83 Schopfheim: Radwegverbindung Schopfheim West P+R und B+R in Richtung Maulburg

Ö17 S-Bahn-Haltestelle Schopfheim Schlatholz

Ö18 Zell im Wiesental: Neugestaltung Bahnhofsumfeld

S27.1 Auf hinter Hofen

S27.2 Stalten

S27.3 Bahnhof Zell

Verbesserung Erschliessung S-Bahn



Neue Haltestelle



Neue Durchbindungen

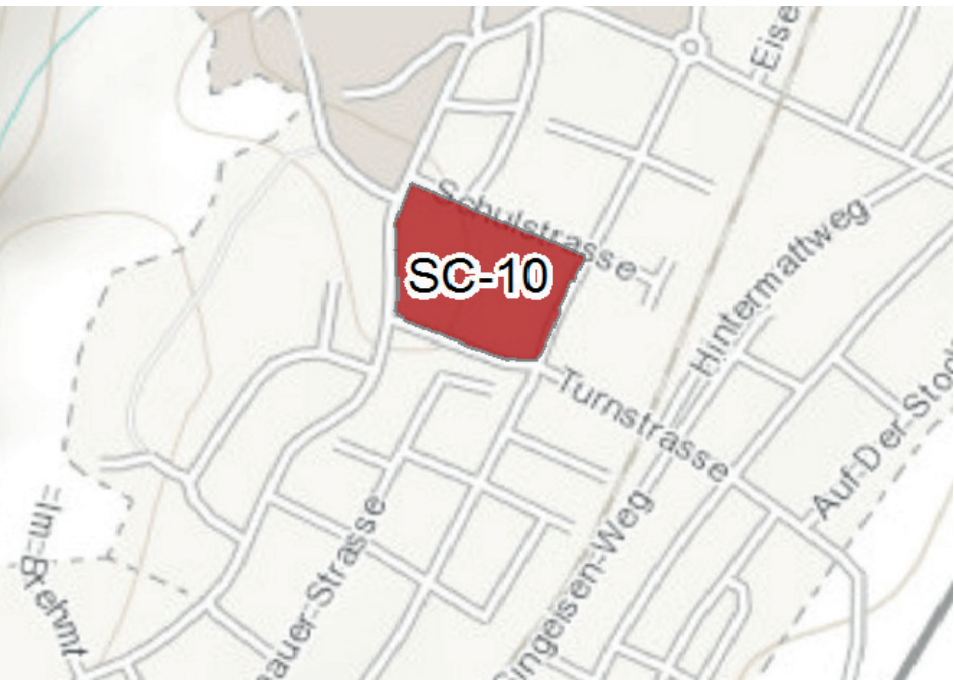


Taktverbesserung und neue Durchbindungen

0 2 4 km

S27.1

Auf hinter Hofen



S27.1

A

	Historie	ARE Code
1.6	-	-
2.6	-	-

Planungsinstrument

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Die Regionalzentren haben gemäss Zukunftsbild des Agglomerationsprogrammes Basel eine wichtige Rolle (Stützpunktfunktion für Dienstleistungen) in den äusseren Korridoren und sollen zusätzlichen Wohn-und Arbeitsraum schaffen durch eine gezielte Siedlungsentwicklung nach innen, an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen. Die Potenzialfläche «Auf hinter Hofen» entspricht dieser Zielsetzung.



Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Ü46	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)	C
LV73	Lk Lörrach: Neubau Radweg Schopfheim, Lückenschluss K6336, M. Nr. 6031	A
LV82	Schopfheim: Radweg Dammweg bis L139 entlang der Wiese	Ae
LV83	Schopfheim: Radwegverbindung Schopfheim West P+R und B+R in Richtung Maulburg	Ae

Siedlung

AGGLO BASEL

Beschrieb

Diese innerstädtische Freifläche inmitten eines gemischten Bereiches im Ortskern des Schopfheimer Ortsteils Fahnau soll einer standortgerechten verdichteten Wohnnutzung zugeführt werden.

Nutzen

S27.1

WK1: Die Verdichtung des Wohnens in S-Bahn-Nähe trägt zur Erhöhung des S-Bahn-Nutzerpotenzials bei – eine wichtige Voraussetzung für Angebotsverbesserungen der S-Bahn (15-Minuten-Takt der S6 gemäss Zukunftsbild der Agglomeration Basel)

WK2: Mit der Entwicklung der Freifläche wird der Notwendigkeit einer peripheren Entwicklung von Wohnbauflächen entgegengewirkt und die Innenentwicklung gefördert.

WK4: Die Entwicklung dieses nicht peripheren, in der Nähe eines S-Bahn-Haltespunkts gelegenen Standortes ist gleichbedeutend mit der potenziellen Senkung der durch MIV erzeugten Umweltbelastungen, die bei der Entwicklung von peripheren Flächen zwangsläufig generiert würden. Insgesamt minimiert diese Entwicklung den energetischen und landschaftlichen Ressourcenverbrauch.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: ca. 400

Fläche in Hektar: ca. 2

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	200	200
Anzahl Arbeitsplätze	-	-	-

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Schopfheim

Beteiligte Stellen Ausland:

Deutschland

Eintrag Regionalplan



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse

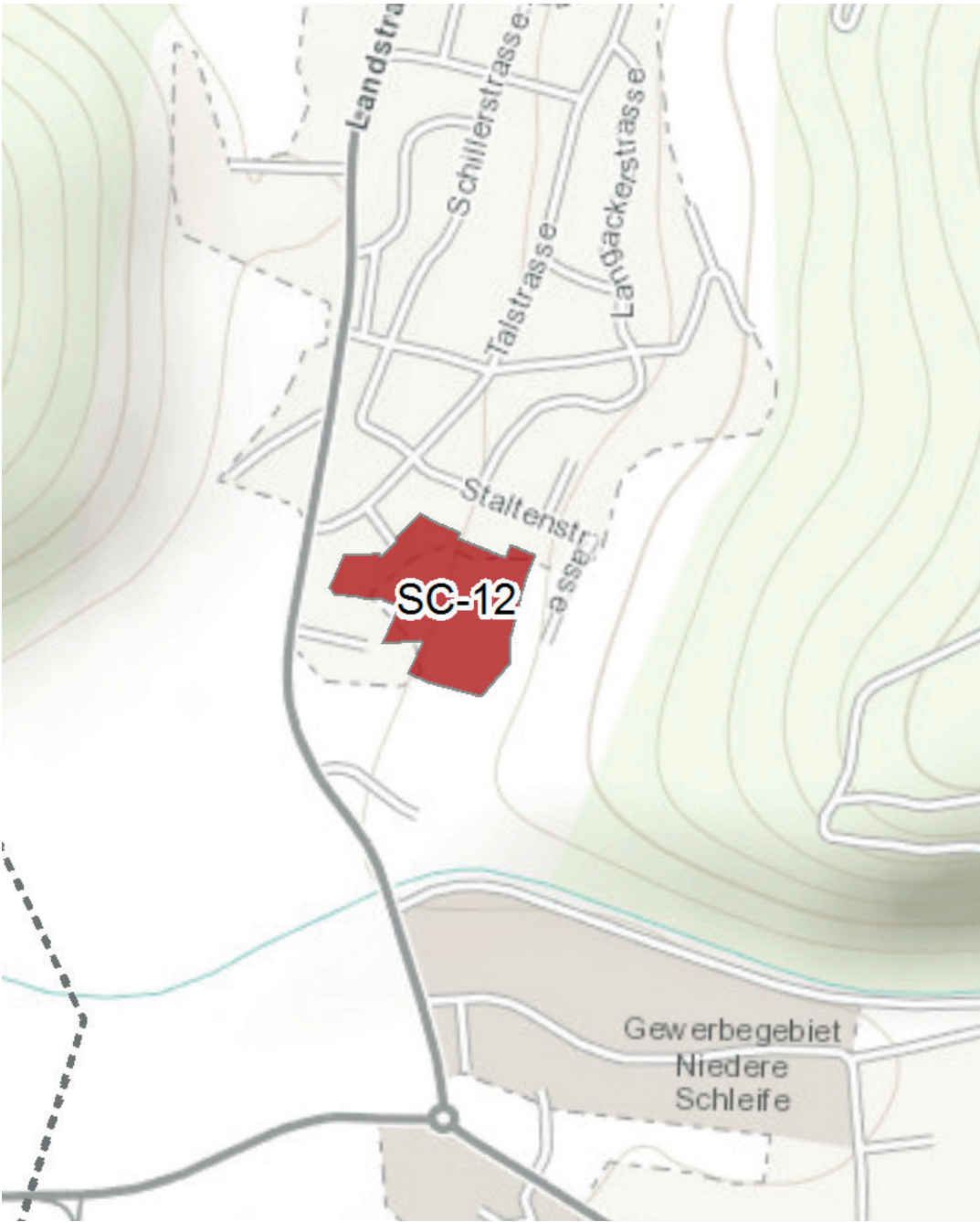


-

Bebauungsplan ist rechtskräftig

S27.2

Stalten



S27.2

A

	Historie	ARE Code
1.6	-	-
2.6	-	-

Planungsinstrument



Siedlung

AGGLO BASEL

Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

Die Regionalzentren gemäss Zukunftsbild des Agglomerationsprogrammes Basel haben eine wichtige Rolle (Stützpunktfunktion für Dienstleistungen) in den äusseren Korridoren und sollen zusätzlichen Wohn- und Arbeitsraum schaffen durch eine gezielte Siedlungsentwicklung nach innen, an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen. Die Fläche Stalten im Schopfheimer Ortsteil Langenau entspricht dieser Zielsetzung.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Ü46	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)	C
Ö17	S-Bahn-Haltestelle Schopfheim Schlattholz	Ae
LV73	Lk Lörrach: Neubau Radweg Schopfheim, Lückenschluss K6336, M. Nr. 6031	A
LV82	Schopfheim: Radweg Dammweg bis L139 entlang der Wiese	Ae
LV83	Schopfheim: Radwegverbindung Schopfheim West P+R und B+R in Richtung Maulburg	Ae

Beschrieb

Die im Süden des Ortsteils liegende Freifläche ist von drei Seiten von Wohn- und Siedlungsbebauung umgeben. Mit der Entwicklung dieser Fläche erfolgt eine Arrondierung des Siedlungsgebietes im Süden des Ortsteils. Mit dieser Entwicklung wird der Wohnungsnachfrage genüge getan und dem Siedlungsdruck in die offene Landschaft entgegen gewirkt.

Nutzen

WK2: Durch die Nutzung der Freifläche innerhalb des Siedlungsgebietes wird die Innenentwicklung gefördert.

WK4: Das Potenzialgebiet liegt unmittelbar an einer Bushaltestelle. Mit dem Bus kann der nächste S-Bahn-Haltepunkt erreicht werden. Das Gebiet kann damit als gut erschlossen bezeichnet werden. Die mit der Entwicklung des Areals Stalten induzierte Mobilitätsnachfrage dürfte zu einem beachtlichen Teil über den ÖV aufgefangen werden können.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 1100

Fläche in Hektar: rund 2,5

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	650	650
Anzahl Arbeitsplätze	-	-	-

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Schopfheim

Beteiligte Stellen Ausland:

Deutschland

Eintrag Regionalplan



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



-

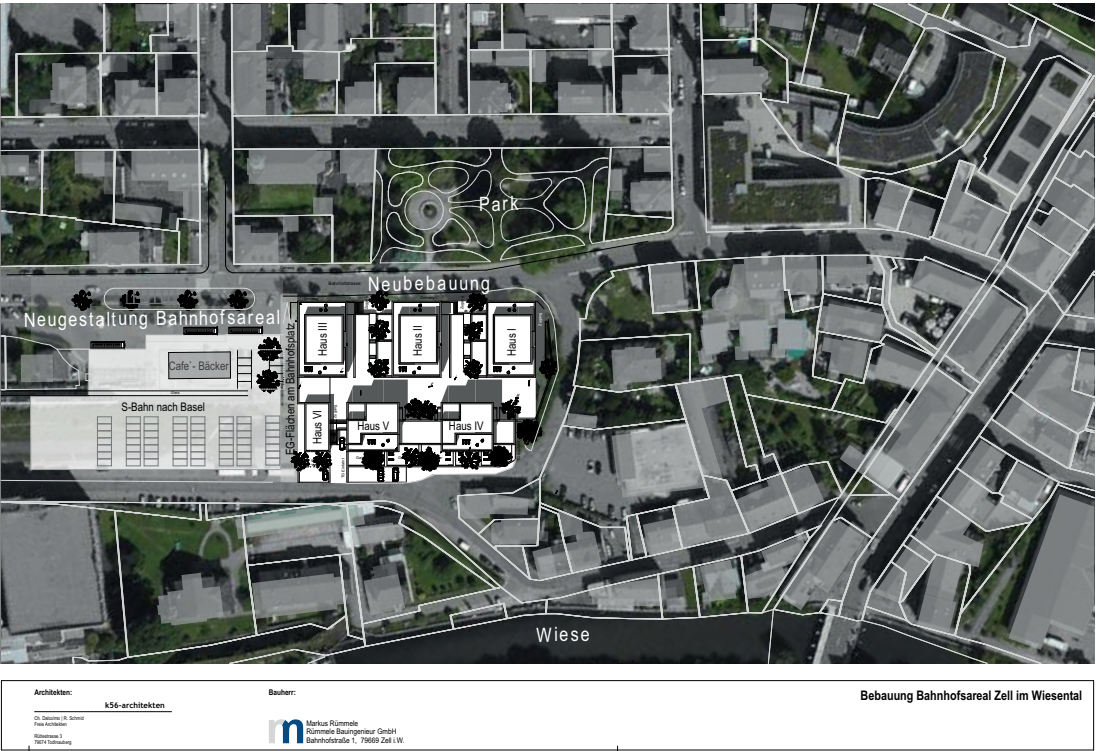
S27.2

Stand der Arbeiten

Realisierung ab 2018

S27.3

Bahnhof Zell



Bezug zum Zukunftsbild / Schwerpunktgebiet

In den äusseren Korridoren gemäss Zukunftsbild soll eine moderate Innentwicklung stattfinden an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen, vorzüglich an S-Bahnstationen. Das Projekt am S-Bahn-Bahnhof entspricht dieser Zielsetzung idealtypisch.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Ü46	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)	C
Ö18	Zell im Wiesental: Neugestaltung Bahnhofsumfeld	Ae

Beschrieb

Unmittelbar nördlich des Bahnhofsgebäudes in Zell soll eine derzeit nicht bzw. untergenutzte Fläche der Wohnbauentwicklung zugeführt werden. Damit bekommt das Bahnhofsumfeld einen geordneten städtebaulichen Charakter, der diesem innerörtlichen Standort gerecht wird. Gleichzeitig werden Wohnungen geschaffen, die keinen zusätzlichen MIV erzeugen, da die S-Bahn in unmittelbarer Nähe liegt.

Nutzen

WK1: Durch potenziell zusätzliche Nutzer der S-Bahn wird die Bedeutung der S-Bahn gestärkt. Durch die attraktivere Gestaltung des Bahnhofsumfeldes wird der S-Bahn-Haltepunkt auch als solcher in der Aussendarstellung verbessert.

WK2: Die Nutzung einer innerörtlichen und untergenutzten Fläche wirkt dem Entwicklungsdruck in die freie Landschaft entgegen.

WK4: Dieses Projekt trägt insgesamt zur Minimierung der Umweltbelastung und zur Erhöhung der Ressourcenschonung bei.

Einzonung: nicht notwendig

Verlust von Fruchfolgeflächen: kein Verlust

Kennziffern

Nähe zum Bahnhof in Metern: 50

Fläche in Hektar: 0,5

	Ist	Potenzial	Total
Anzahl Einwohner	0	ca. 200	ca. 200
Anzahl Arbeitsplätze	-	-	-

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Zell im Wiesental

Beteiligte Stellen Ausland:

Deutschland

Eintrag Regionalplan



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



-

S27.3



	Historie	ARE Code
1.6	-	-
2.6	-	-

Planungsinstrument



Siedlung

AGGLO BASEL



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