

AGGLO BASEL



Agglomerationsprogramm Basel

3. Generation

Teil 3 – Massnahmenband Verkehr

24. Oktober 2016



Impressum

Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Teil 3 – Massnahmenband Verkehr

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 Strasse:

Leo Andlauer	Leitender Baudirektor, Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 4, Referat 43
Alain Aschwanden	Leiter Fachbereich Gesamtverkehrsplanung, Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft
Lydie Deloffre	Adjointe au chef de la Division d'Exploitation de Strasbourg, Ministère de l'écologie, de développement durable et de l'énergie, Direction interdépartemental des Routes Est Division d'exploitation de Strasbourg
Dr. Rudolf Dieterle	Managementunterstützung Nationalstrassen, Tiefbauamt Kanton Basel-Stadt
Kurt Erni	Leiter Grundlagen/Verkehr, Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn
Michael Freitag	Verkehrs- und Infrastrukturplanung, Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)
Rainer Ganz	Leiter Fachbereich Straßen, Landkreis Lörrach, Dezernat III
Etienne Heinrich	Directeur Général Adjoint des Services CA3F
Karl Heinz Hoffmann	Verbandsdirektor Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)
Simon Kettner	Leiter Mobilitätsstrategie, Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt
Jean-Luc Poffet (Gast)	Stellvertreter Abteilung Strassennetze (N), Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Dr. Roger Reinauer	Kantonsingenieur, Tiefbauamt Kanton Basel-Stadt
Urs Roth	Stv. Kantonsingenieur, Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft
Philippe Rust	Directeur des Etudes Prospectives et 'Aménagements, Département du Haut-Rhin Direction des Routes et des Transports
Thomas Schluep	Leiter Projektmanagement Kreis III, Bezirke: Dorneck, Thierstein, Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn
Götz Timcke	Projektleiter, Abteilung Verkehr, Verkehrsplanung, Kanton Aargau

Strategiegruppe trinationale S-Bahn-Basel:

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

Fachgruppe Velo:

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

Fachgruppe Tram:

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

Punktuelle fachliche Unterstützung:

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

Produktion und Druck:

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

Klimaneutraler Druck auf 100 % Recyclingpapier

Inhalt

1	Massnahmenliste Verkehr	2
1.1	Übergeordnete Massnahmen (Ü) – ÖV	2
1.2	Übergeordnete Massnahmen (Ü) – MIV	3
1.3	Übergeordnete Massnahme (Ü) – Güterverkehr	3
1.4	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	4
1.5	Motorisierter Individualverkehr (M)	5
1.6	Strategische Verkehrsmassnahmen (V)	6
1.7	Langsamverkehr (LV)	7
1.7.1	Korridorpaket Kern	7
1.7.2	Korridorpaket Hochrhein	8
1.7.5	Korridorpaket Ergolzthal	9
1.7.3	Korridorpaket Birstal	9
1.7.6	Korridorpaket Leimental	10
1.7.4	Korridorpaket Laufental / Thierstein	10
1.7.7	Korridorpaket Pays de Saint-Louis	11
1.7.8	Korridorpaket Oberrhein / Kandertal	11
1.7.9	Korridorpaket Wiesental	12
2	Massnahmenblätter Übergeordnete Massnahmen (Ü) – ÖV	14
2.1	Übersichtskarte (Ü) – ÖV	14
2.2	Massnahmenblätter (Ü) – ÖV (A, B und C)	17
3	Massnahmenblätter Übergeordnete Massnahmen (Ü) – MIV	104
3.1	Übersichtskarte ÜM - MIV	104
3.2	Massnahmenblätter ÜM - MIV (A, B und C)	107
4	Massnahmenblatt Übergeordnete Massnahmen (Ü) – Güterverkehr	160
4.1	Massnahmenblatt ÜM – Güterverkehr	160
5	Massnahmenblätter Agglo (AP) – ÖV	166
5.1	Übersichtskarte Agglo – ÖV	166
5.2	Massnahmenblätter Agglo – ÖV (A, B und C)	169
6	Massnahmenblätter Agglo (AP) – MIV	304
6.1	Übersichtskarte Agglo – MIV	304
6.2	Massnahmenblätter Agglo – MIV (A, B und C)	307
7	Strategische Verkehrsmassnahmen (V)	389
7.1	Massnahmenblätter strategische Verkehrsmassnahmen	389
8	Langsamverkehrsmassnahmen (LV)	406
8.1	Massnahmenblätter Langsamverkehr	406

1 Massnahmenliste Verkehr

1.1 Übergeordnete Massnahmen (Ü) – ÖV

A-Massnahmen

Nr.	Massnahme	Prio	Seite
Ü1	Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel – Muttenz (1. Etappe)	A	19
Ü2	1. Etappe Erhöhung Leistungsfähigkeit Knoten Basel SBB (Gleis- und Publikumsanlagen)	A	22
Ü3	Entflechtung Pratteln	A	25
Ü4	Vierspurausbau Liestal	A	28
Ü5	Wendegleis Liestal	A	31
Ü6	Neubau-/Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel, Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3	A	34
Ü7	Neubaustrecke EuroAirport	A	37
Ü8	Elektrifizierung Basel Bad Bhf – Erzingen (Baden)	A	41
Ü9	Ausbau Doppelspur Laufental	A	44
Ü10	S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude	A	47
Ü11	S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee	A	50
Ü12	Wendeschlaufe Bottmingen	A	53
Ü13	Doppelspurausbau Waldenburgerbahn, Abschnitt Lampenberg-Hölstein	A	56

B-Massnahmen

Nr.	Massnahme	Prio	Seite
Ü22	Neubaustrecke Basel SBB – Basel St. Johann – Basel Bad Bhf (Herzstück Basel)	B	59
Ü23	Leistungsfähigkeitssteigerungen Basel Bad Bhf (Entflechtung Wiesental/Hochrhein)	B	63
Ü24	Vierspurausbau Basel St. Johann – St-Louis (Haut-Rhin) sowie Bahnhof EuroAirport	B	66
Ü25	Entflechtung Basel – Muttenz (Vollausbau)	B	69
Ü26	3. Gleis Pratteln – Rheinfelden und Wendegleis Rheinfelden	B	72
Ü27	Wendegleis Aesch, Rechtsbetrieb Basel SBB – Aesch	B	75
Ü28	Doppelspurausbau Riehen / Lörrach Zollweg	B	78
Ü29	S-Bahn-Haltestelle Basel Morgartenring	B	81
Ü30	S-Bahn-Haltestelle Lörrach Zollweg	B	84
Ü31	Tram Salina Raurica	B	87
Ü32	Expresstram Linie 17	B	90

C-Massnahmen

Nr.	Massnahme	Prio	Seite
Ü34	Neubaustrecke 3. Juradurchstich	C	93
Ü35	S-Bahn-Haltestelle Basel St. Jakob / Wolf	C	96
Ü36	Tramspange Reinach – Dornach	C	99
Ü37	Tramhaltestelle Ruchfeld	C	102

1.2 Übergeordnete Massnahmen (Ü) – MIV

A-Massnahmen

Nr.	Massnahme	Prio	Seite
Ü14	A3-Anschluss Rheinfelden West	A	108
Ü15	Ortsumgehung Wyhlen	A	111
Ü16	Ortsumgehung Grenzach	A	114
Ü17	A98, Abschnitt Rheinfelden - Schwörstadt (Unterabschnitt A 98.5)	A	117
Ü18	Neugestaltung A35/RD105 Saint-Louis	A	120
Ü19	Sanierung Osttangente	A	123
Ü21	Stauraumbewirtschaftung A35 (F/CH)	A	127

B-Massnahmen

Nr.	Massnahme	Prio	Seite
Ü33	Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel	B	130

C-Massnahmen

Nr.	Massnahme	Prio	Seite
Ü38	Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau - Augst	C	134
Ü39	ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundel-dinger-Tunnel)	C	137
Ü40	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttentz Süd	C	140
Ü41	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord	C	143
Ü42	A18, Muggenbergstunnel	C	146
Ü43	A18, Umfahrung Laufen-Zwingen	C	149
Ü44	A22 Anschluss Liestal Zentrum	C	152
Ü45	A98, Abschnitt Schwörstadt-Tiengen (Unterabschnitte A 98.6, A 98.7 (2.FB), A 98.8 + A 98.9)	C	155
Ü46	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)	C	158

1.3 Übergeordnete Massnahme (Ü) – Güterverkehr

A-Massnahmen

Nr.	Massnahme	Prio	Seite
Ü20	Trimodaler Terminal (Basel-Nord)	A	163

1.4 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

A-Massnahmen

Nr.	Massnahme	Prio	Seite
Ö1	Tram Klybeck - Kleinhüningen	A	171
Ö2	Tram Grenzacherstrasse - Schwarzwaldstrasse	A	176
Ö3	Tram Claragraben	A	180
Ö4	Verlängerung Tramlinie 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	A	184
Ö5	S-Bahn-Haltestelle Rheinfelden-Warmbach	A	188
Ö6	Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach/Riehen	A	191
Ö7	Bushof Bottmingen	A	195
Ö8	Bushof Grellingen	A	198
Ö9	Bushof Frenkendorf	A	201
Ö10	Rheinfelden: Umgestaltung und Aufwertung Bahnhofplatz mit Busbahnhof	A	204
Ö11	Rheinfelden: Entflechtung ÖV, MIV und LV im Bereich Bahnhof SBB	A	207
Ö12	Busspur Bruderholzstrasse	A	210
Ö13	Fahrplanstabilität Bus BL (Linie 80/81)	A	213
Ö14	Rheinfelden: Eigentrassierung ÖV (Bus) Kaiseraugst-Rheinfelden (Augarten-Hirsrüti)	A	216
Ö15	Basel: Verkehrs- und Gestaltungsprojekt Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt	A	219
Ö16	Tram 3 (Saint-Louis - Technoport)	Ae	222
Ö17	S-Bahn-Haltestelle Schopfheim Schlatholz	Ae	225
Ö18	Zell im Wiesental: Neugestaltung Bahnhofsumfeld	Ae	227
Ö19	Bushof Stein-Säckingen	Ae	230
Ö20	Busverbindung (F) - Bachgraben - St. Johann Bhf (- Kleinbasel)	Ae	232
Ö21	Buserschliessung Erlenmatt/Schoren/Dreiländereck	Ae	235
Ö22	Expressbus Bad Bhf - Roche - Schwarzwaldbrücke - Bahnhof SBB	Ae	238

B-Massnahmen

Nr.	Massnahme	Prio	Seite
Ö23	Tram 30	B	241
Ö24	Bushof Zwingen	B	246
Ö25	ÖV-Korridor Bachgraben	B	249
Ö26	Basel: Linien-Fernbus-Terminal	B	252
Ö27	Tram Petersgraben (Einzelprojekt)	Be	255

C-Massnahmen

Nr.	Massnahme	Prio	Seite
Ö28	Tram Polyfeld	C	259
Ö29	Tram Hafen - Huningue Süd	C	262
Ö30	Tram Dreispitz - St. Jakob	C	265
Ö31	Tram Huningue - Saint-Louis	C	268
Ö32	Tram Dreispitz	C	271
Ö33	Verlängerung Tramlinie 11 nach Huningue	C	274
Ö34	Tram Birsfelden Sternenfeld	C	277
Ö35	Tram Spitalstrasse (Einzelprojekt)	C	280
Ö36	Tram Allschwil-Letten (Neuweilerstrasse - Paradies - Letten)	C	283
Ö37	Tram Hafen	C	286
Ö38	Tram Schützenmattstrasse	C	289
Ö39	Tram 8 (Weil Läublinpark - Vitra)	C	292
Ö40	Tram 3 (Technoport - EAP)	C	295
Ö41	Reaktivierung Kandertalbahn	C	298
Ö43	ÖV-Drehscheibe Laufen	C	301

1.5 Motorisierter Individualverkehr (M)

A-Massnahmen

Nr.	Massnahme	Prio	Seite
M1	Vollanschluss Aesch	A	309
M2	Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach	A	312
M3	Anschluss Angenstein / Aesch	A	316
M4	Therwil, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	A	319
M5	Laufen, Verlegung Naustrasse	A	322
M6	Neugestaltung RD105 Saint-Louis/Hésingue	A	326
M7	Basel: Heuwaage-Binnigerstrasse	A	330
M8	Basel: Freiburgerstrasse	A	334
M9	Muttenz: Betriebs- und Gestaltungskonzept Hofackerstrasse Ost	A	338
M10	Muttenz: Betriebs- und Gestaltungskonzept Kriegackerstrasse Ost	A	342
M11	Liestal: Park+Ride-Anlage Bahnhof	A	345
M12	Park&Ride-Anlage Bahnhof Stein-Säckingen	Ae	348

B-Massnahmen

Nr.	Massnahme	Prio	Seite
M13	Zubringer Bachgraben - Nordtangente	B	350
M14	Contournement Est Hésingue-Hégenheim	B	353
M15	Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau	B	357
M16	Laufen, neue Birsbrücke inkl. kommunaler FlaMa	B	360
M17	Laufen, Verbindungsstrasse Stangimatt	B	363
M18	Birsfelden, Umgestaltung Orstdurchfahrt	B	366
M19	Basel: Aeschenplatz	B	369

C-Massnahmen

Nr.	Massnahme	Prio	Seite
M20	Tunnel Allschwil	C	372
M21	Verlegung Kantonsstrasse Augst - Kaiseraugst	C	375
M22	Verkehrerschliessung Hafen - Stadtentwicklung Kleinhüningen	C	378
M23	Teilumfahrung Reinach Süd	C	381
M24	Oberwil, Langmattstrasse	C	384

1.6 Strategische Verkehrsmassnahmen (V)

A-Massnahmen

Nr.	Massnahme	Prio	Seite
V1	Umsetzung Mobilitätsinformationsplattform	Ae	390
V2	Aufbau Verkehrsmanagement	Ae	393
V3	Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung	Ae	397
V4	Regionales Güterverkehrskonzept	Ae	400
V5	Regionales P+R-Konzept	Ae	403

1.7 Langsamverkehr (LV)

1.7.1 Korridorpaket Kern

A-Massnahmen

Nr.	Massnahme	Prio	Seite
LVA1	LV-Korridorpaket Kern	A	408
LV1	Basel: Priorisierte Velorouten - 1. Etappe	A	412
LV2	Basel: St. Jakobs-Strasse - Velomassnahmen	A	414
LV3	Basel: Fuss-/Velobrücke Dreiländereck "Hafenbrücke"	A	416
LV4	Basel: Priorisierte Velorouten - Eigenleistungen	Ae	420
LV5	Basel: Fuss- und Veloerschliessung an Parc des Carrières (Bachgraben - Rue de Bâle)	Ae	422

B-Massnahmen

Nr.	Massnahme	Prio	Seite
LVB1	LV-Korridorpaket Kern	B	408
LV6	Basel: Priorisierte Velorouten - 2. Etappe	B	425
LV7	Basel: Velostationen Regionalschwerpunkt Innenstadt Basel	B	428
LV8	Basel: Sevogelbrücke	B	430

C-Massnahmen

Nr.	Massnahme	Prio	Seite
LVC1	LV-Korridorpaket Kern	C	408
LV9	Basel: Fuss-/Velobrücke Güterbahnhof Wolf	C	432
LV10	Basel: Neue Gleisfeldquerung Ost am Bahnhof Basel SBB	C	434
LV11	Basel: Neue Velostation West und Ost am Bahnhof Basel SBB	C	436
LV12	Basel: Fuss- und Veloweg Bad Bhf - Grenzach-Wyhlen	C	438

1.7.2 Korridorpaket Hochrhein

A-Massnahmen

Nr.	Massnahme	Prio	Seite
LVA2	LV-Korridorpaket Hochrhein	A	441
LV13	Muttenz: LV-Erschliessung Areal Hagnau	A	445
LV14	BL: Langsamverkehrsachse Salina Raurica	A	448
LV15	AG: Querung Kantonsstrasse und Anbindung Arbeitszone für Radverkehr in Kaiseraugst (K292)	A	450
LV16	Lk Lörrach: Neubau Radweg Rheinfelden (D), K6333, M.Nr.6038	A	452
LV17	Rheinfelden (CH): Umgestaltung und Aufwertung Riburgerstrasse	A	454
LV18	Rheinfelden (CH): Fuss- und Radwegverbindung entlang Bahndamm (Bhf SBB - Haltestelle Augarten)	A	457
LV19	Rheinfelden (CH): Behindertengerechte Erschliessung Bahnhof SBB - Kapuzinerberg	A	460
LV20	Rheinfelden (CH): Fuss- und Radverkehrsverbindung S-Bahn-Haltestelle Augarten-Weiherfeld	A	462
LV21	Rheinfelden (CH): Erweiterung/Neubau Velostation Bahnhof	A	465
LV22	Rheinfelden (CH): Ausbau Veloabstellplätze an der S-Bahn-Haltestelle Augarten	A	468
LV23	Rheinfelden (CH): Rheinuferweg-Passage	A	471
LV24	Rheinfelden (CH): Weg Chleigrüttgraben - Aussichtspunkt Kraftwerk	A	473
LV25	Augst: Giebenacherstrasse	A	475
LV26	Augst: Velo-/Fusswegquerung Frenkendörferstrasse Augst/Pratteln	A	477
LV27	Pratteln: Aufwertung Unterführung Viaduktstrasse (Fröschmatt)	A	479
LV28	Stein: Aufwertung und Umgestaltung Rheinuferweg	A	481
LV29	Wallbach: Rheinpromenade Aufwertung Rheinufer und Fussgängerweg	A	483
LV30	Mumpf: Rheinuferweg Engstellen	A	485

B-Massnahmen

Nr.	Massnahme	Prio	Seite
LVB2	LV-Korridorpaket Hochrhein	B	441
LV31	Rheinfelden (CH): Neue westliche Fuss- und Radunterführung Bahnhof SBB	B	487
LV32	Möhlin: Ausbau Unterführung Bahnhof	B	490
LV33	Möhlin: Aufwertung Zugänglichkeit Bahnhof	B	492
LV34	Möhlin: Velo-/Fussverbindung Bahnhof - Rheinfelden (CH)	B	494
LV35	Möhlin: Velo-/Fussverbindung Möhlin Bahnhof - Rheinfelden (D)	B	496
LV36	Möhlin: Veloabstellanlage Bahnhof Nord	B	498
LV37	Möhlin: Velo-/Fussverbindung Bahnhof - Zentrum	B	500

1.7.5 Korridorpaket Ergolztal

A-Massnahmen

Nr.	Massnahme	Prio	Seite
LVA3	LV-Korridorpaket Ergolztal	A	503
LV38	Liestal: Abstellanlagen Velo	A	508
LV39	Liestal: LV-Verbindung Schwieriweg - Oristalstrasse entlang der Anlage SBB	A	510
LV40	Niederdorf: Platzgestaltung Baumgartenareal	A	512
LV41	Niederdorf: Radweg zwischen Nieder- und Oberdorf	A	514
LV42	Niederdorf: Schulradwegverbindung Lampenberg - Niederdorf (Richtung Oberdorf)	A	518

B-Massnahmen

Nr.	Massnahme	Prio	Seite
LVB3	LV-Korridorpaket Ergolztal	B	503
LV43	Liestal: Neuorganisation Radrouten entlang Eisenbahn	B	520

1.7.3 Korridorpaket Birstal

A-Massnahmen

Nr.	Massnahme	Prio	Seite
LVA4	LV-Korridorpaket Birstal	A	523
LV44	Reinach: Strassenumgestaltung Schulzentrum Weiermatten	A	528
LV45	Reinach: Ergänzung Fusswegnetz Landererstrasse	A	530
LV46	Reinach: Umgestaltung Angensteinerplatz und Strassenraum	A	532
LV47	Reinach: Ergänzung Fusswegnetz Stockacker	A	534
LV48	Aesch: Vernetzung Radroute vom Bahnhof Aesch ins Laufental	A	536

1.7.4 Korridorpaket Laufental / Thierstein

A-Massnahmen

Nr.	Massnahme	Prio	Seite
LVA5	LV-Korridorpaket Laufental / Thierstein	A	539
LV49	Laufen: Fussweg Nau Nord	A	544
LV50	Laufen: Fussweg Norimatt	A	546
LV51	Grellingen: Langenmattbrücke	A	548

B-Massnahmen

Nr.	Massnahme	Prio	Seite
LVB5	LV-Korridorpaket Laufental / Thierstein	B	539
LV52	Laufen: Fuss- und Radweg Schliffweg - Birsuferweg	B	550

C-Massnahmen

Nr.	Massnahme	Prio	Seite
LVC5	LV-Korridorpaket Laufental / Thierstein	C	539
LV53	Laufen: Fussweg Amthausplatz	C	552

1.7.6 Korridorpaket Leimental

A-Massnahmen

Nr.	Massnahme	Prio	Seite
LVA6	LV-Korridorpaket Leimental	A	555
LV54	Allschwil: Umgestaltung Lindenplatz	A	559
LV55	Allschwil: Neuer Fuss- und Veloweg Allschwil - Parc des Carrières	A	562
LV56	Oberwil: Fusswegverbindung entlang BLT	A	564
LV57	Binningen: Benkenstrasse	A	566
LV58	Binningen: Neubadrain / Leimgrubenweg	A	568

B-Massnahmen

Nr.	Massnahme	Prio	Seite
LVB6	LV-Korridorpaket Leimental	B	555
LV59	Binningen: Verbindung Paradiesstrasse - Weinbergstrasse	B	570

1.7.7 Korridorpaket Pays de Saint-Louis

A-Massnahmen

Nr.	Massnahme	Prio	Seite
LVA7	LV-Korridorpaket Pays de Saint-Louis	A	572
LV60	CA3F: Liaison cyclable Huningue / Saint-Louis	A	578
LV61	CA3F: Liaison cyclable : Blotzheim / Saint-Louis Neuweg / Maison éclusière de la Petite Camargue Alsacienne	A	580
LV62	CA3F: Liaison cyclable Bartenheim la Chaussée / Rosenau	A	582
LV63	Saint-Louis: Liaison cyclable entre l'avenue Charles de Gaulle et rue du Dr Marcel Hurst	A	584

B-Massnahmen

Nr.	Massnahme	Prio	Seite
LVB7	LV-Korridorpaket Pays de Saint-Louis	B	572
LV64	CA3F: Liaison douce Hégenheim, Parc des Carrières, Saint-Louis Bourgfelden	B	586

1.7.8 Korridorpaket Oberrhein / Kandertal

A-Massnahmen

Nr.	Massnahme	Prio	Seite
LVA8	LV-Korridorpaket Oberrhein / Kandertal	A	588
LV65	Weil am Rhein: Radweg Nordwestumfahrung	A	594
LV66	Weil am Rhein: Einmündung Markgräfler Strasse in Haltingen	A	596
LV67	Weil am Rhein: LV-Optimierung Pendlerroute in Otterbach	A	598

B-Massnahmen

Nr.	Massnahme	Prio	Seite
LVB8	LV-Korridorpaket Oberrhein / Kandertal	B	588
LV68	Lk Lörrach: Neubau Radweg Egringen - Holzen (Kandern), Lückenschluss K6151	B	602
LV69	Lk Lörrach: Neubau Radweg in Bad Bellingen, Lückenschluss K6347	B	604
LV70	Weil am Rhein: Rheinuferweg / Radwegverknüpfungen	B	606
LV71	Weil am Rhein: Radhaus	B	608
LV72	Weil am Rhein: Querung der B3 in Haltingen	B	610

1.7.9 Korridorpaket Wiesental

A-Massnahmen

Nr.	Massnahme	Prio	Seite
LVA9	LV-Korridorpaket Wiesental	A	612
LV73	Lk Lörrach: Neubau Radweg Schopfheim, Lückenschluss K6336, M. Nr. 6031	A	618
LV74	Lk Lörrach: Mittelinsel Lörrach, Knoten K6354/Verlängerung Wittlinger Weg, M.Nr. 9024	A	620
LV75	Riehen: Bahnunterführung Rüchligweg / Hebelschulhaus	A	622
LV76	Riehen: Bahnunterführung Grienbodenweg	A	624
LV77	Lörrach: Umgestaltung Baslerstrasse (Dammstrasse bis Bahnhof Stetten)	A	626
LV78	Lörrach: Radweg rechts der Wiese	A	628
LV79	Lörrach: Pendlerroute West - Beleuchtung	A	630
LV80	Lörrach: Veloabstellplätze S-Bahn-Station Lörrach-Haagen	A	632
LV81	Steinen: Eisenbahnbrücke	A	634
LV82	Schopfheim: Radweg Dammweg bis L139 entlang der Wiese	Ae	636
LV83	Schopfheim: Radwegverbindung Schopfheim West P+R und B+R in Richtung Maulburg	Ae	638

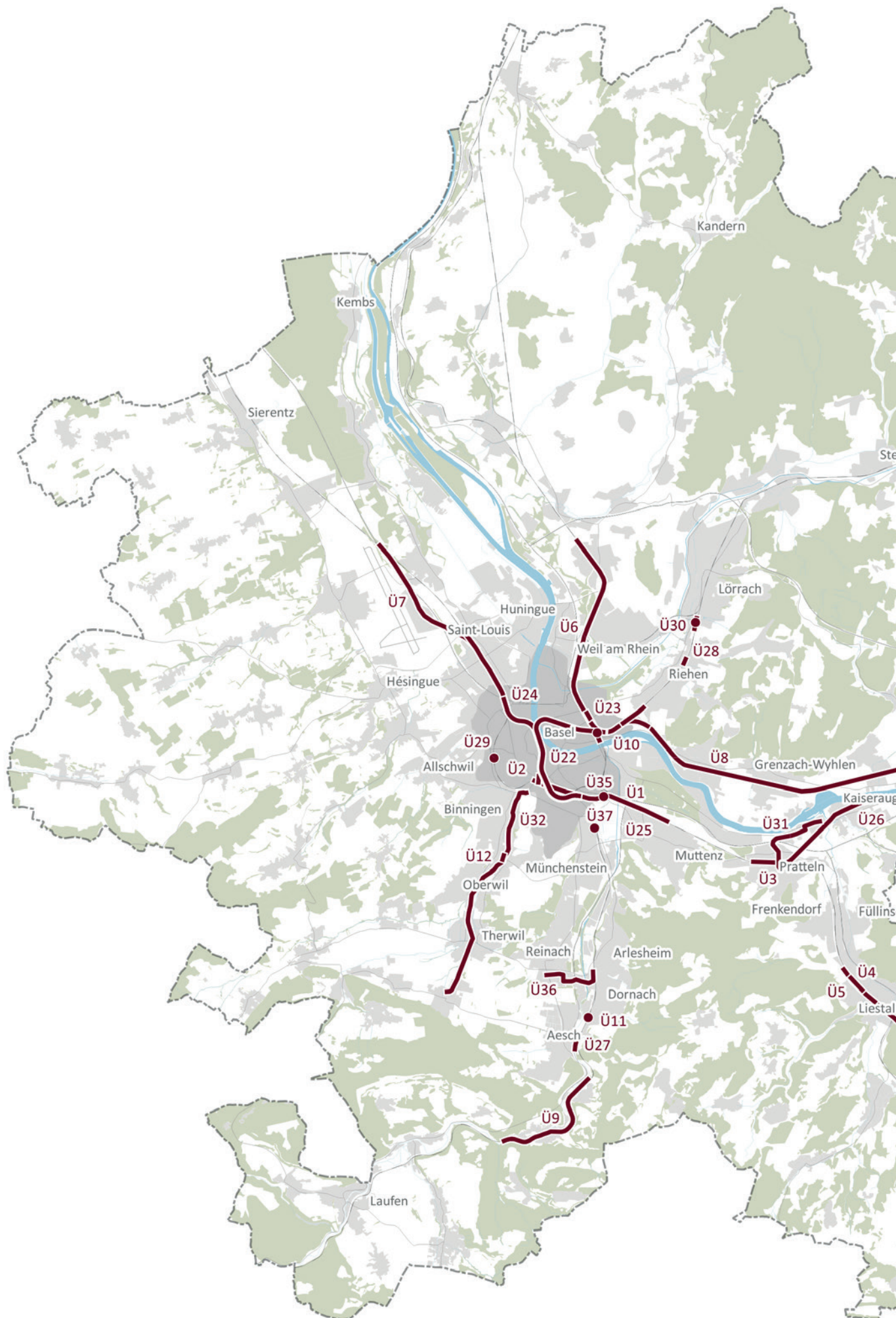
B-Massnahmen

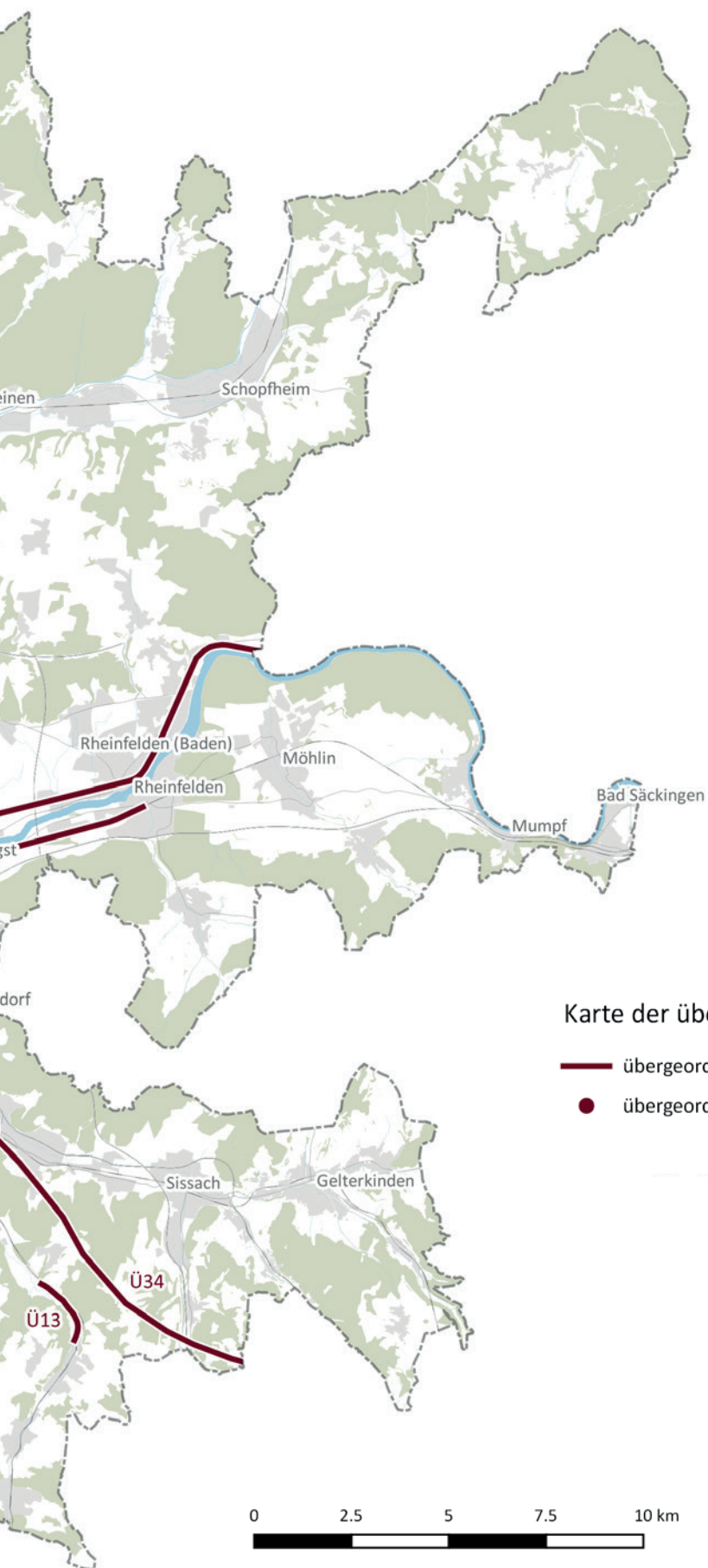
Nr.	Massnahme	Prio	Seite
LVB9	LV-Korridorpaket Wiesental	B	612
LV84	Lörrach/Riehen: Steg Gewerbekanal/Mühleleichen	B	640

2 Massnahmenblätter Übergeordnete Massnahmen (Ü) – ÖV

2.1 Übersichtskarte (Ü) – ÖV



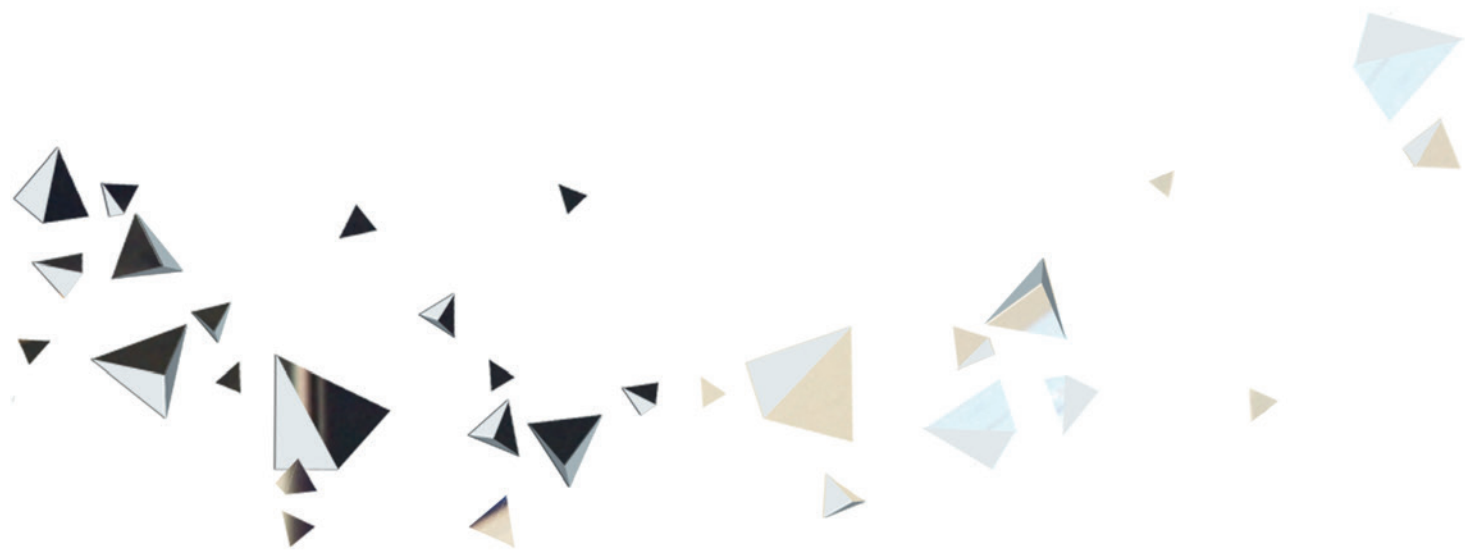




Karte der übergeordneten ÖV-Massnahmen

- übergeordnete ÖV-Massnahmen
- übergeordnete ÖV-Haltestellen

2.2 Massnahmenblätter (Ü) – ÖV (A, B und C)

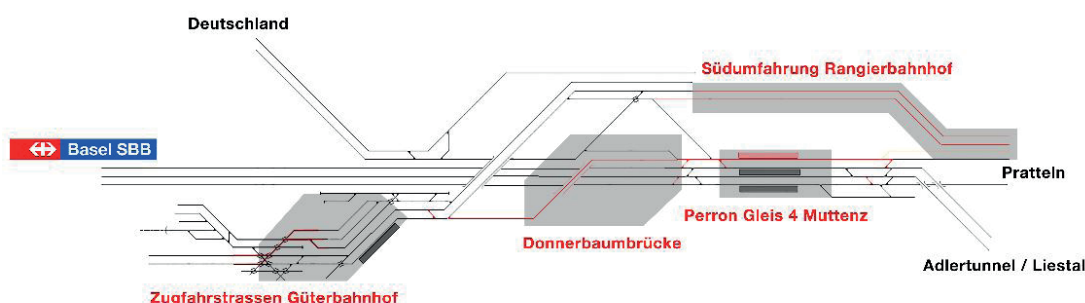




Ü1

Ü1

Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe)



Schema Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel – Muttenz (Quelle: SBB)



Bezug zum Zukunftsbild

Der Ausbau der infrastrukturellen Kapazitäten zur Realisierung eines Viertelstundentakts bei der trinationalen S-Bahn Basel ist ein Schwerpunkt beim Zukunftsbild Verkehr. Das Projekt ermöglicht kurzfristig eine erste Angebotsverdichtung für die Strecke Basel – Liestal.

1.G	Historie 055	ARE Code -	Prio B
2.G	Ü1	2701.2.001	A

Reifegrad

2

Baubeginn

2019

Investitionskosten

304 000 000

Bezug zu Teilstrategien

V1-1: S-Bahn Basel – Angebot ausbauen und neue Durchbindungen schaffen

V5-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü25: Entflechtung Basel – Muttenz (Vollausbau)

Ü3: Entflechtung Pratteln

Ü9: Ausbau Doppelspur Laufental

Ü22: Neubaustrecke Basel SBB – Basel St. Johann – Basel Bad Bf (Herzstück Basel)



AGGLO BASEL

Beschrieb

Der Ostkopf des Bahnknotens Basel SBB stösst kapazitätsmässig an seine Grenzen. Für eine weitere Leistungssteigerung, insbesondere für die Verdichtung der S-Bahn auf einen Viertelstundentakt zwischen Liestal und Basel, muss der S-Bahn-Verkehr vom Fern- und Güterverkehr entflochten werden.

Das vorliegende Projekt trägt dazu mit einer niveaufreien Einführung der S-Bahn in den Bahnhof MuttENZ bei. Es beinhaltet die Errichtung eines neuen Entflechtungsbauwerks (Überwerfung) zwischen St. Jakob und MuttENZ sowie eine teilweise Anpassung der Publikumsanlagen im Bahnhof MuttENZ.

Ü1

Nutzen

WK1: Nachfragewirksame Attraktivitäts- und Leistungsfähigkeitssteigerung der S-Bahn (Taktverdichtung, geringere Verspätungsanfälligkeit)

WK2: Steigerung der Standortgunst im Umfeld von S-Bahn-Haltestellen durch verbesserte ÖV-Erschliessung, die auf den inneren Korridor limitierte Taktverdichtung begünstigt die Siedlungsentwicklung nach innen zusätzlich

WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine Verlagerung des Modal Splits zugunsten des ÖV

WK4: Stärkere Auslastung der bestehenden Bahninfrastruktur, Förderung des ÖV als raumsparendes, emissionsarmes, energieeffizientes und grösstenteils mit erneuerbarer Energie betriebenes Verkehrsmittel

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr (BAV)

Beteiligte Stellen Schweiz:

SBB Infrastruktur | Kanton Basel-Stadt | Kanton Basel-Landschaft

Richtplaneintrag



erfolgt

Regionale Abstimmung



erfolgt

Baureife

Vorstudien inkl. Zweckmässigkeitsbeurteilungen und Machbarkeitsnachweis sind vorhanden. Das Vorprojekt ist abgeschlossen. Das Bauprojekt läuft.

Weitere Informationen

Projekt-Homepage SBB: <http://www.sbb.ch/sbb-konzern/ueber-die-sbb/projekte/ausbau-schienennetz.html>

Reifegrad

2

Baubeginn

2019

Inbetriebnahme

2025

Ü1

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

STEP AS 2025

Investitionskosten (CHF)

304 000 000 (± 50 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Ü2

1. Etappe Erhöhung Leistungsfähigkeit Knoten Basel SBB (Gleis- und Publikumsanlagen)



Übersichtsplan (Quelle Hintergrund: swisstopo)

Bezug zum Zukunftsbild

Ein Schwerpunkt des Zukunftsbilds ist der Ausbau der infrastrukturellen Kapazitäten zur Realisierung eines Viertelstundentakts bei der S-Bahn Basel. Der östliche Zulauf zum Bahnhof SBB stösst kapazitätsmässig an seine Grenzen. Um den Viertelstundentakt in Richtung Ergolzthal, den zweiten Schnellzug (RE) aus dem Laufental und zwei Regionalzüge pro Stunde und Richtung aus

Deutschland einführen zu können, braucht es Ausbauten im Bahnhof SBB selbst. Neben einer deutlichen Verbesserung der Personenflüsse im Bahnhof sowie der Schaffung von attraktiven Fussgängerverbindungen werden die angrenzenden Stadtquartiere besser an den Bahnhof angebunden und damit die Siedlungsentwicklung nach innen weiter gefördert.

Bezug zu Teilstrategien

- V1-1: S-Bahn Basel – Angebot ausbauen und neue Durchbindungen schaffen
- V1-2: Tram- und Busnetz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen
- V1-3: Kombinierte Mobilität – Widerstände vermindern und Angebot ausbauen (P+R, B+R u. a.)

Bezug zu anderen Massnahmen

- Ü1: Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel – Muttentz (1. Etappe)
- Ü22: Neubaustrecke Basel SBB – Basel St. Johann – Basel Bad Bhf (Herzstück Basel)
- S4: Schwerpunktgebiet Basel-Süd

Ü2

Beschrieb

Für eine erste Etappe sind an der heutigen Güterverkehrsstrecke Frankreich – Schweiz zwei zusätzliche Perronkanten zusammen mit einem weiteren Gleis auf der Südseite vorgesehen. Ausserdem sind die Passerellen, speziell die Auf- und Abgänge, an der obersten Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit angelangt. Mit dem zu erwartenden Einsatz der Fernverkehrs-Doppelstocktriebwagen wird sich der Fahrgaststrom zusätzlich massieren und in Form von Staus vor den Aufgängen noch mehr akzentuieren. Hinzu kommt, dass die heutigen Perronbreiten die geltenden Anforderungen an Publikumsanlagen nur noch teilweise erfüllen. Aus diesem Grund ist eine zweite Perroner-schliessung auf der Westseite des Bahnhofs

geplant: eine neue Personenunterführung, breitere und in Richtung Westen verlängerte Perrons sowie zusätzliche Treppenabgänge an die neu gebaute Margarethenbrücke. Dabei soll die neue Perronunterführung einen südlichen und zwei nördliche Ausgänge erhalten, von denen einer in die Halle im Elsässerbahnhof, der andere zur Tramhaltestelle Markthalle (vor dem Elsässertor) führen soll. Letzteres ermöglicht einen zweiten Umsteigepunkt Bahn – Tram und soll den heutigen am Centralbahnplatz entlasten. Die geplanten Ausbauten der Publikumsanlagen sollen auch auf einen Tiefbahnhof als Verbindung zum Herzstück Basel zu einem späteren Zeitpunkt hin ausgerichtet sein.



Nutzen

- WK1: Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahnanlagen im Knoten Basel sowie der Publikumsanlagen, Entlastung der Auf-/Abgänge der Passerellen, Vorleistung für einen späteren Tiefbahnhof im Zusammenhang mit dem Herzstück Basel, Entlastung der heutigen Fussgänger-Achse Passerelle – Centralbahnplatz
- WK2: Steigerung der Zentrumsfunktion der Mobilitätsdrehscheibe Basel SBB für den Regional- und Fernverkehr, Erhöhung der städtebaulichen Durchlässigkeit des Bahnhofs
- WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bahnhof SBB durch Verlagerung des Modal Splits zugunsten des ÖV
- WK4: Stärkere Auslastung der bestehenden Bahninfrastruktur, Förderung des ÖV als raumsparendes, emissionsarmes, energieeffizientes und grösstenteils mit erneuerbarer Energie betriebenes Verkehrsmittel

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Investitionskosten

460 000 000



Übergeordnete Massnahmen
Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr (BAV)

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Basel-Stadt (Bau- und Verkehrsdepartement) | SBB Infrastruktur

Richtplaneintrag



erfolgt als Zwischenergebnis (BS)

Regionale Abstimmung



erfolgt

Baureife

In Studien der SBB wurden die bestehenden Personenflüsse analysiert und Handlungsbedarf bei den Gleis- und Publikumsanlagen festgestellt. Im Rahmenplan der SBB sind Lösungsansätze zur Leistungssteigerung im Knoten Basel SBB erläutert. Die Einbindung der neu geplanten Erschliessungsachsen wurde im Rahmen von Testplanungen untersucht.

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Inbetriebnahme

2025

Finanzreife

Weitere Finanzierer
SBB

Finanzierungsbeschlüsse
STEP AS 2025

Investitionskosten (CHF)

460 000 000 (± 50 %)

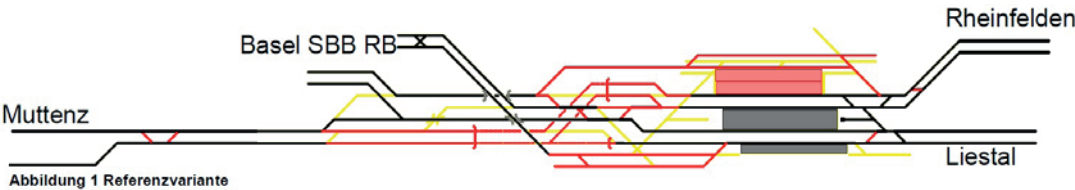
Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Ü3

Ü3

Entflechtung Pratteln



Gleisoptologie Pratteln mit Entflechtung (Quelle: SBB)

Bezug zum Zukunftsbild

Der Ausbau der infrastrukturellen Kapazitäten zur Realisierung eines Viertelstundentakts bei der S-Bahn Basel ist ein Schwerpunkt beim Zukunftsbild Verkehr. Die Massnahme ist Voraussetzung für einen Viertelstundentakt der S-Bahn-Linien aus dem Fricktal und Ergolzthal bei gleichzeitigem Verkehrswachstum im Güter- und Fernverkehr.



Bezug zu Teilstrategien

- V1-1: S-Bahn Basel – Angebot ausbauen und neue Durchbindungen schaffen
- V5-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen

Bezug zu anderen Massnahmen

- Ü1: Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel – Muttenz (1. Etappe)
- Ü4: Vierspurausbau Liestal
- Ü5: Wendegleis Liestal
- Ü22: Neubaustrecke Basel SBB – Basel St. Johann – Basel Bad Bhf (Herzstück Basel)
- Ü26: 3. Gleis Pratteln – Rheinfelden und Wendegleis Rheinfelden

1.G	Historie 099	ARE Code -	Prio B
2.G	Ü3	2701.2.147	B

Reifegrad

2

Baubeginn

2022

Investitionskosten

510 000 000



AGGLO BASEL

Beschrieb

Westlich des Bahnhofs Pratteln kreuzen sich die Fahrstrassen der Personenzüge Fricktal - Basel mit den Güterzügen Basel Rangierbahnhof - Frenkendorf. Für die Verdichtung des S-Bahn-Angebotes zum Viertelstundentakt sowie zur Sicherstellung der Weiterentwicklung des Güterverkehrs muss dieser Konflikt behoben werden, indem die Fahrwege des Personen- und Güterverkehrs niveaufrei geführt werden. Das Projekt sieht vor, dass für die Personenzüge aus und in Richtung Fricktal ein Tunnelbauwerk erstellt wird, um die übrigen Gleise zu unterqueren und konfliktfrei an die Strecke Richtung Muttenz anzuschliessen.

Ü3

Nutzen

- WK1: Nachfragewirksame Attraktivitäts- und Leistungsfähigkeitssteigerung der S-Bahn (Taktverdichtung, geringere Verspätungsanfälligkeit), Konfliktbehebung und Ermöglichung einer Weiterentwicklung im Bahn-Güterverkehr
- WK2: Steigerung der Standortgunst im Umfeld von S-Bahn-Haltestellen durch verbesserte ÖV-Erschliessung, die auf den inneren Korridor limitierte Taktverdichtung begünstigt die Siedlungsentwicklung nach innen zusätzlich
- WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine Verlagerung des Modal Splits zugunsten des ÖV
- WK4: Stärkere Auslastung der bestehenden Bahninfrastruktur, Förderung des ÖV als raumsparendes, emissionsarmes, energieeffizientes und grösstenteils mit erneuerbarer Energie betriebenes Verkehrsmittel

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr (BAV)

Beteiligte Stellen Schweiz:

SBB Infrastruktur | Kanton Basel-Landschaft

Richtplaneintrag



erfolgt

Regionale Abstimmung



erfolgt

Baureife

Eine Objektstudie ist in Erarbeitung. Der Variantenentscheid (Entflechtung / Zugfolgezeitverkürzung) erfolgt Ende 2016. Anschliessend startet die Erarbeitung des Vorprojekts.

Weitere Informationen

Studie Entflechtungsbauwerk Pratteln (SBB AG, Dez 2011)

Reifegrad

2

Baubeginn

2022

Inbetriebnahme

2028

Ü3

Finanzreife

Weitere Finanzierer

Bund

Finanzierungsbeschlüsse

STEP AS 2025

Investitionskosten (CHF)

510 000 000 (± 30 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

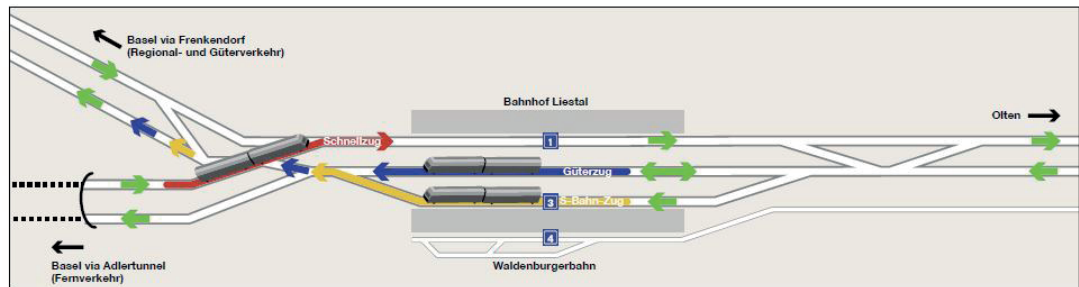
Ü4

Ü4

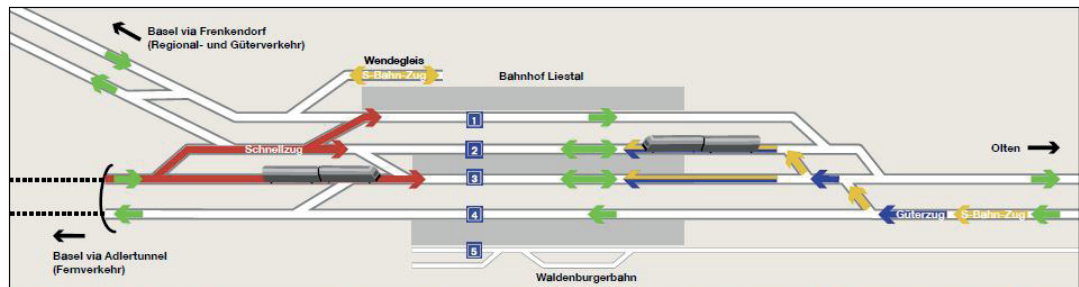
Vierspurausbau Liestal

Vierspurausbau und Wendegleis Liestal: Mehr Pünktlichkeit und mehr Kapazität.

Situation Liestal vor und nach Realisierung des Vierspurausbaus
(Quelle: SBB)



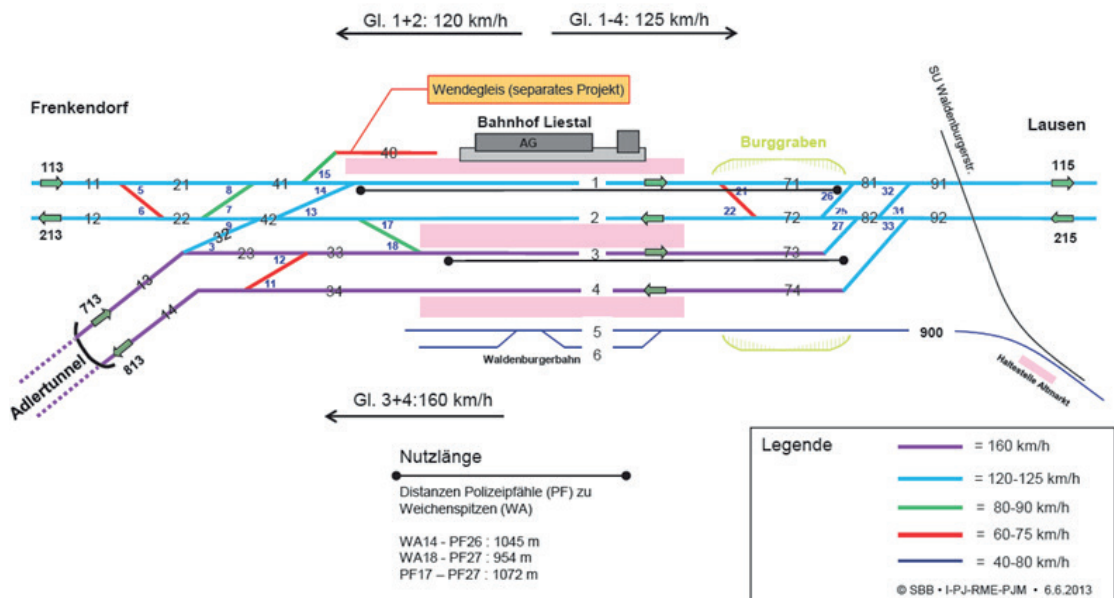
↑ Situation heute: Der Güterzug und der S-Bahn-Zug müssen warten, bis der Schnellzug das Gleisfeld durchfahren hat und die Gleise freigibt. Für zusätzliche S-Bahn-Züge zwischen Liestal und Basel fehlt im Bahnhof die Kapazität.



↑ Situation künftig: Dank dem Vierspurausbau bieten sich mehr Optionen, um die Züge aneinander vorbei zu lenken. Das Wendegleis schafft im Bahnhof die Kapazität für einen stabilen S-Bahn-Viertelstundentakt zwischen Liestal und Basel.

Weitere Infos: www.sbb.ch/liestal

Gleisschema Liestal mit Vierspurausbau und Wendegleis S-Bahn
(Quelle: SBB)



AGGLO BASEL

Bezug zum Zukunftsbild

Der Ausbau der infrastrukturellen Kapazitäten zur Realisierung eines Viertelstundentakts bei der S-Bahn Basel ist ein Schwerpunkt beim Zukunftsbild Verkehr. Die Massnahme ist Voraussetzung für einen zukünftig stabilen, qualitativ hochwertigen S-Bahn-

verkehr im Ergolzthal. Die Kombinierte Mobilität wird gefördert, indem der Zugang zur Bahn durch verschiedene Massnahmen (behindertentaugliche Zugänge, zusätzliche Bike-and-Ride-Abstellmöglichkeiten, Park-and-Ride) verbessert wird.

Bezug zu Teilstrategien

- V1-1: S-Bahn Basel – Angebot ausbauen und neue Durchbindungen schaffen
- V5-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen

Bezug zu anderen Massnahmen

- Ü1: Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel – Muttentz (1. Etappe)
- Ü3: Entflechtung Pratteln
- Ü5: Wendegleis Liestal
- Ü22: Neubaustrecke Basel SBB – Basel St. Johann – Basel Bad Bhf (Herzstück Basel)
- LV38: Liestal: Abstellanlagen Velo
- LV39: Liestal: LV-Verbindung Schwierweg – Oristalstrasse entlang der Anlage SBB
- LV43: Liestal: Neuorganisation Radrouten entlang Eisenbahn
- M11: Liestal: Park+Ride-Anlage Bahnhof

Beschrieb

Westlich des Bahnhofs Liestal vereinigen sich die Stammstrecke von Frenkendorf und die Neubaustrecke aus dem Adlertunnel. An der Kreuzungsstelle zwischen dem Fernverkehr von der Neubaustrecke Richtung Olten und dem Güter- und S-Bahnverkehr auf der Stammstrecke Richtung Basel entstehen Abkreuzungskonflikte. Mit dem Vierspurausbau Liestal wird dieses Vierspursystem durch den Bahnhof Liestal hindurch-

gezogen, und sowohl vor als auch nach dem Bahnhof werden Abkreuzungsmöglichkeiten geschaffen. Damit kann der Konflikt entschärft und die Flexibilität für einen störungsfreien Betrieb geschaffen werden. Das gleichzeitig zu realisierende Wendegleis (Ü5) in Liestal ist Voraussetzung für die Einführung des Viertelstundentaktes auf der S-Bahn bis Liestal.

Nutzen

- WK1: Nachfragewirksame Attraktivitäts- und Leistungsfähigkeitssteigerung der S-Bahn Basel (Taktverdichtung, geringere Verspätungsanfälligkeit), Konfliktbehebung und Ermöglichung einer Weiterentwicklung im Bahn-Güterverkehr.

Ü4



1.G	Historie	ARE Code	Prio
2.G	Ü16	2701.2.006	A

Reifegrad

2

Baubeginn

2019

Investitionskosten

340 000 000



Übergeordnete Massnahmen
Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

WK2: Steigerung der Standortgunst im Umfeld von S-Bahn-Haltestellen durch verbesserte ÖV-Erschliessung, die auf den inneren Korridor limitierte Taktverdichtung begünstigt die Siedlungsentwicklung nach innen zusätzlich

WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine Verlagerung des Modal Splits zugunsten des ÖV

WK4: Stärkere Auslastung der bestehenden Bahninfrastruktur, Förderung des ÖV als raumsparendes, emissionsarmes, energieeffizientes und grösstenteils mit erneuerbarer Energie betriebenes Verkehrsmittel

Ü4

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

SBB Infrastruktur

Beteiligte Stellen Schweiz:

Bundesamt für Verkehr | Kanton Basel-Landschaft | Stadt Liestal

Richtplaneintrag



erfolgt als Zwischenergebnis (BL)

Regionale Abstimmung



geplant

Gemeindebeschlüsse



geplant

Ausbaumassnahme gemäss ZEB

Baureife

Das Vorprojekt ist erarbeitet, die Arbeiten zum Ausführungsprojekt sind gestartet.

Weitere Informationen

Projekt-Homepage SBB: <http://www.sbb.ch/sbb-konzern/ueber-die-sbb/projekte/ausbau-schienenennetz.html>

Reifegrad

2

Baubeginn

2019

Inbetriebnahme

2025

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

ZEB

Investitionskosten (CHF)

340 000 000 (± 20 %)

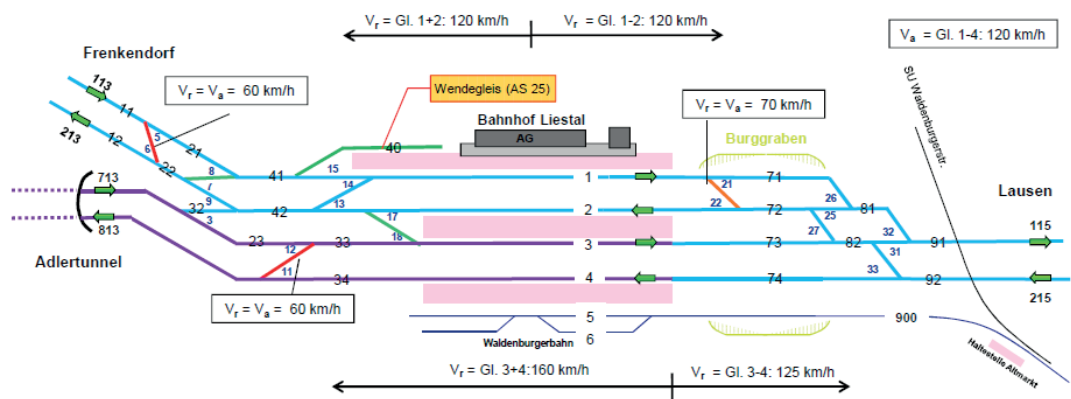
Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Ü5

Ü5

Wendegleis Liestal



Vierspurausbau Liestal mit Wendegleis (Quelle: SBB)



Bezug zum Zukunftsbild

Der Ausbau der infrastrukturellen Kapazitäten zur Realisierung eines Viertelstundentakts bei der S-Bahn Basel ist ein Schwerpunkt beim Zukunftsbild Verkehr. Die Massnahme ist Voraussetzung für einen Viertelstundentakt der S-Bahn bis Liestal.

Bezug zu Teilstrategien

- V1-1: S-Bahn Basel – Angebot ausbauen und neue Durchbindungen schaffen
- V5-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen

Bezug zu anderen Massnahmen

- Ü1: Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel – Muttentz (1. Etappe)
- Ü3: Entflechtung Pratteln
- Ü4: Vierspurausbau Liestal
- Ü22: Neubaustrecke Basel SBB – Basel St. Johann – Basel Bad Bhf (Herzstück Basel)
- LV39: Liestal: LV-Verbindung Schwiirweg – Oristalstrasse entlang der Anlage SBB
- M11: Liestal: Park+Ride-Anlage Bahnhof

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

Reifegrad

2

Baubeginn

2024

Investitionskosten

16 000 000



Übergeordnete Massnahmen Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Beschrieb

Ü5

Die S-Bahn-Linie 3 verkehrt heute im Abschnitt Basel – Liestal – Olten im Halbstundentakt. Dieses Angebot soll zwischen der KERNstadt und Liestal zu einem Viertelstunden-Takt ausgebaut werden, um mehr Kapazität für die wachsende Zahl der Reisenden zu schaffen. Im Bahnhof Liestal fehlt jedoch für eine halbstündlich wendende S-Bahn die nötige Kapazität.

Um hierfür die Voraussetzungen zu schaffen, soll im nördlichen Bahnhofareal, entlang des Emma-Herwegh-Platzes, ein neues

Wendegleis erstellt werden.

Das Projekt umfasst den Abbruch des bestehenden Abstellgleises und den Bau eines neuen Wendegleises inklusive mehreren Weichenverbindungen zu dessen Anbindung an die Stammlinie Richtung Frenkendorf. Die Verlängerung des bestehenden Perrons Gleis 1 um 220 Meter in Richtung Frenkendorf inklusive Perrondach sowie die Verlängerung der neuen Personenunterführung Sichern bis zum Emma-Herwegh-Platz für einen stadtseitigen Aufgang inklusive Anpassungsarbeiten.

Nutzen

WK1: Nachfragewirksame Attraktivitäts- und Leistungsfähigkeitssteigerung der S-Bahn Basel (Taktverdichtung, geringere Verspätungsanfälligkeit), Konfliktbehebung und Ermöglichung einer Weiterentwicklung im Bahn-Güterverkehr

WK2: Steigerung der Standortgunst im Umfeld von S-Bahn-Haltestellen durch verbesserte ÖV-Erschliessung, die auf den inneren Korridor limitierte Taktverdichtung begünstigt die Siedlungsentwicklung nach innen zusätzlich

WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine Verlagerung des Modal Splits zugunsten des ÖV

WK4: Stärkere Auslastung der bestehenden Bahninfrastruktur, Förderung des ÖV als raumsparendes, emissionsarmes, energieeffizientes und grösstenteils mit erneuerbarer Energie betriebenes Verkehrsmittel

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

SBB Infrastruktur

Beteiligte Stellen Schweiz:

Bundesamt für Verkehr | Kanton Basel-Landschaft | Stadt Liestal

Richtplaneintrag



erfolgt als Zwischenergebnis (BL)

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



geplant

Baureife

Das Vorprojekt liegt vor. Die Realisierung ist gleichzeitig mit dem Vierspurausbau Liestal geplant.

Weitere Informationen

Projekt-Homepage SBB: <http://www.sbb.ch/sbb-konzern/ueber-die-sbb/projekte/ausbau-schienennetz.html>

Reifegrad	Ü5	
2		
Baubeginn	Inbetriebnahme	
2024	2025	

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse
STEP AS 2025

Investitionskosten (CHF)	Betriebskosten (CHF p.a.)
16 000 000 (± 20 %)	noch nicht beziffert

Ü6

Ü6

Neubau-/Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel, Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3

Planfeststellungsabschnitt
Haltingen – Weil am Rhein
(PfA 9.2)



Planfeststellungsabschnitt
Basel (PfA 9.3)



Bezug zum Zukunftsbild

Die Überlagerungen der regionalen, nationalen und internationalen Personen- und Güterverkehre schränken den im Zukunftsbild angestrebten S-Bahn-Angebotsausbau ein. Der geplante Ausbau auf der Strecke Karlsruhe – Basel ermöglicht eine Entmischung der Schienenverkehrsarten und

erhöht die Kapazität der Strecke. Dies ist u. a. eine Voraussetzung für die Realisierung eines neuen, beschleunigten RegioExpress-Angebotes Karlsruhe – Freiburg – Basel, sowie für die auf den Horizont 2030 angestrebte, halbstündlich verkehrende S-Bahn Müllheim – Basel – EuroAirport.

Bezug zu Teilstrategien

- V1-1: S-Bahn Basel – Angebot ausbauen und neue Durchbindungen schaffen
- V5-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen
- V5-2: Umschlagknoten konzentrieren und Intermodalität fördern

Bezug zu anderen Massnahmen

- Ü1: Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe)
- Ü25: Entflechtung Basel – Muttenz (Vollausbau)

Beschrieb

Das Projekt beinhaltet den Ausbau der bestehenden Rheintalbahn als Teil des europäischen Güterverkehrskorridors von Rotterdam nach Genua von zwei auf vier Spuren. Grösstenteils verlaufen die neuen Gleise parallel zu den alten. Durch eine verbesserte Linienführung auf Neubaustrecken soll die Fahrzeit zwischen Karlsruhe und Basel um 31 Minuten verkürzt werden. Im Bereich der Agglomeration Basel befinden sich die Planfeststellungsabschnitte (PfA)

9.1 (Schliengen – Eimeldingen, mit Katzenbergtunnel), 9.2 (Haltingen – Weil am Rhein) und 9.3 (Basel, mit Wiesenquerung). Der Abschnitt 9.1 konnte bereits zum Fahrplanwechsel 2012/2013 in Betrieb genommen werden. Der Abschnitt 9.2 ist seit Mitte 2011 im Bau. Für den auf Schweizer Territorium gelegenen Abschnitt 9.3 wird die Erteilung der Plangenehmigung im Jahr 2018 ein Baubeginn im Jahr 2020 und ein Abschluss der Arbeiten im Jahr 2025 angestrebt.

Nutzen

- WK1: Nachfragewirksame Attraktivitäts- und Leistungsfähigkeitssteigerung des SNPV (Taktverdichtung, geringere Verspätungsanfälligkeit, Fahrzeitverkürzung), Konfliktbehebung und Kapazitätssteigerung im Personenfern- und im Güterverkehr (NEAT-Zubringer)
- WK2: Steigerung der Standortgunst im Umfeld von S-Bahn-Haltestellen durch verbesserte ÖV-Erschliessung
- WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine Verlagerung des Modal Splits zugunsten des ÖV
- WK4: Stärkere Auslastung der bestehenden Bahninfrastruktur, Förderung des ÖV als raumsparendes, emissionsarmes, energieeffizientes und grösstenteils mit erneuerbarer Energie betriebenes Verkehrsmittel

Ü6



1.6	Historie 04	ARE Code -	Prio B
2.6	Ü7	-	B

Reifegrad

2

Baubeginn

2011

Investitionskosten

700 000 000 €



AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

DB Netz AG

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Basel-Stadt | Bundesamt für Verkehr

Richtplaneintrag



erfolgt

Regionale Abstimmung



erfolgt

Beteiligte Stellen Ausland:

DB ProjektBau GmbH | Büro des Beauftragten für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet | Eisenbahnbundesamt EBA | Land Baden-Württemberg

Deutschland

Eintrag Regionalplan



erfolgt (Vorschlag)

Gemeindebeschlüsse



nicht notwendig

Baureife

Das Vorprojekt ist erarbeitet. Derzeit läuft das Plangenehmigungsverfahren beim BAV.

Reifegrad

2

Baubeginn

2011

Inbetriebnahme

2025

Finanzreife

Weitere Finanzierer

Deutschland, Land Baden-Württemberg, EU, DB AG

Finanzierungsbeschlüsse

Fortlaufende Finanzierungsvereinbarungen für einzelne Abschnitte (NEAT)

Investitionskosten (CHF) (CHF)

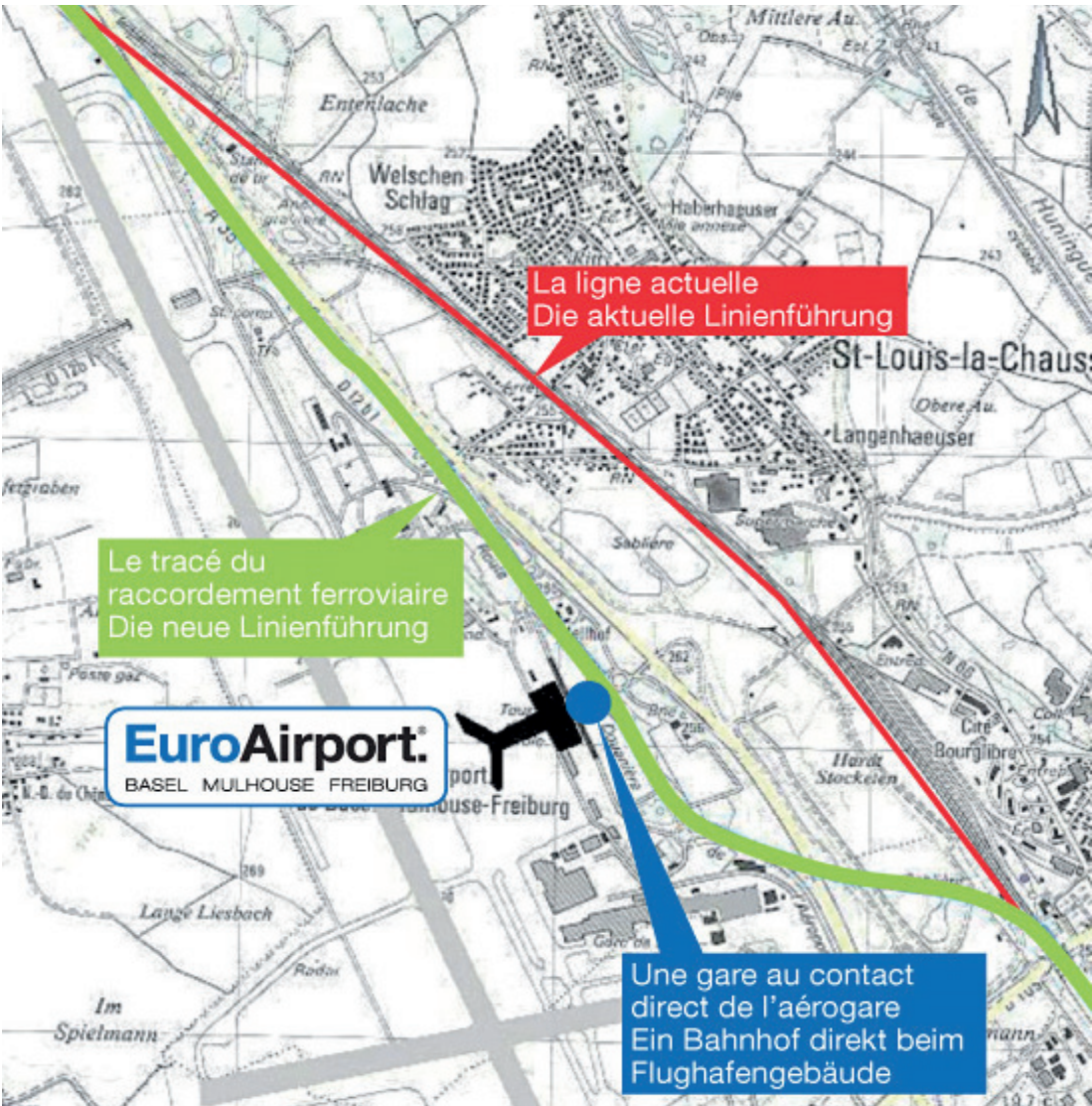
700 000 000 €

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Ü7

Neubaustrecke EuroAirport



Übersichtskarte Schienenanbindung EuroAirport (Quelle: EuroAirport)

Ü7

A

1.6	Historie 014	ARE Code -	Prio -
2.6	Ü5	2701.2.002	A

Reifegrad

2

Baubeginn

2020

Investitionskosten

220 000 000



Übergeordnete Massnahmen
Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Bezug zum Zukunftsbild

Im Zukunftsbild steht der Ausbau der trinationalen S-Bahn im Vordergrund. Ein verdichtetes Angebot auf der Strecke EuroAirport – Basel (– Rheinfelden / Aesch / Liestal etc.) ermöglicht eine zuverlässige und rasche Anbindung des Flughafens an die Stadt Basel und die gesamte trinationale Agglomeration und bietet ebenfalls gesicherte Anschlüsse von und zum Fernverkehr. Die geplante Massnahme verbessert ausserdem die ÖV-Erschliessung des Entwicklungsgebiets Technoport und unterstützt damit die Aktivierung eines wichtigen Entwicklungsschwerpunktes in den inneren Korridoren.

Ü7

Bezug zu Teilstrategien

- V1-1: S-Bahn Basel – Angebot ausbauen und neue Durchbindungen schaffen
- V5-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen

Bezug zu anderen Massnahmen

- Ü22: Neubaustrecke Basel SBB – Basel St. Johann – Basel Bad Bhf (Herzstück Basel)
- Ü24: Vierspurausbau Basel St. Johann – St-Louis (Haut-Rhin) sowie Bahnhof EuroAirport
- S1: Schwerpunktgebiet Saint-Louis

Beschrieb

Der binationale Flughafen Basel-Mulhouse ist heute im öffentlichen Verkehr nur mit Buslinien erschlossen. Diese stossen zeitweise an ihre Kapazitätsgrenzen und erleiden dadurch deutliche Qualitätseinbussen (Beförderung kann nicht auf einem bestimmten Kurs garantiert werden, sehr beschränkter Stauraum für Gepäck, Fahrzeitverlängerung durch strassenseitige Verkehrsüberlastung). Neben der Anbindung der Stadt Basel an den Flughafen ist mangels Direktverbindungen auch die regionale und nationale ÖV-Anbindung des

EuroAirports auf Schweizer Seite mangelhaft. Der geplante Schienenanschluss des EuroAirports führt die bestehenden S-Bahn-Züge auf der Strecke Mulhouse – Basel über den neuen Flughafenbahnhof. Wobei das Angebot zwischen EAP und Basel zusätzlich verdichtet und Direktverbindungen über Basel SBB hinaus geplant sind. Neben der Bedienung des EuroAirports durch S-Bahnen ermöglicht der geplante Halt der TER200-Züge Strasbourg – Basel zudem rasche Direktverbindungen von Strasbourg, Sélestat, Colmar und Mulhouse zum EuroAirport.

Nutzen

- WK1: Verbesserung des Angebots durch Umstellung auf S-Bahn (Fahrgast- und Gepäckkapazität, Fahrzeitgewinn, geringere Verspätungsanfälligkeit, verbesserte Umsteigemöglichkeiten am Bahnhof Basel SBB), Minderung des strassenseitigen Verkehrsaufkommens
- WK2: Erschliessung eines Entwicklungsgebietes (Technoport) mit optimalem ÖV-Anschluss, Attraktivitätssteigerung von Gebieten um S-Bahn-Haltestellen durch Direktverbindungen zum EuroAirport.
- WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Minderung des strassenseitigen Verkehrsaufkommens
- WK4: Förderung des ÖV als raumsparendes, emissionsarmes, energieeffizientes und grösstenteils mit erneuerbarer Energie betriebenes Verkehrsmittel, geringer Flächenverbrauch auf weitgehend bereits überbauter Fläche

Ü7

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

DREAL Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine

Beteiligte Stellen Schweiz:

Bundesamt für Verkehr | Kanton Basel-Stadt | Kanton Basel-Landschaft

Richtplaneintrag



erfolgt

Regionale Abstimmung



erfolgt

Beteiligte Stellen Ausland:

Région Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine | Département Haut-Rhin | Communauté de Communes des Trois Frontières | EuroAirport

Frankreich

Eintrag SCOT



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



nicht notwendig

Baureife

Im Rahmen von Variantenstudien wurden verschiedene Planungsvarianten für die ÖV-Anbindung des EuroAirports geprüft (Busse, Stadtbahn, Strassenbahn, Seilbahn, Rollbänder, Eisenbahn etc.). Die Planungsvariante der Schienenanbindung mit einem neuen Bahnhof direkt neben dem Flughafengebäude hat gegenüber den anderen Varianten sehr gut abgeschnitten. Folgende Vorteile haben den Ausschlag gegeben: beste Lösung für räumliche Entwicklung, gerechte Verteilung der Vorteile auf alle drei Länder, kürzeste Fahrzeit zum Bahnhof Basel SBB, höchstes Verlagerungspotenzial beim Modal Split, hohe interne Rentabilität (ca. 6%). Die Arbeiten zum Vorprojekt haben im Dezember 2015 begonnen.

Weitere Informationen

- › Machbarkeitsstudie 2003
- › Studie zur möglichen Bauetappierung 2007
- › Potenzialstudie 2010
- › Abschluss 1. Etappe Mitwirkungsverfahren 2013

Reifegrad

2

Baubeginn

2020

Inbetriebnahme

2022

Finanzreife

Weitere Finanzierer

Bund | INTERREG (Vorstudie) | Région Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine | Département du Haut-Rhin | EuroAirport Bâle-Mulhouse | Kanton Basel-Stadt | Kanton Basel-Landschaft

Finanzierungsbeschlüsse

STEP AS 2030 (noch offen)

Investitionskosten (CHF)

220 000 000 (± 30 %)

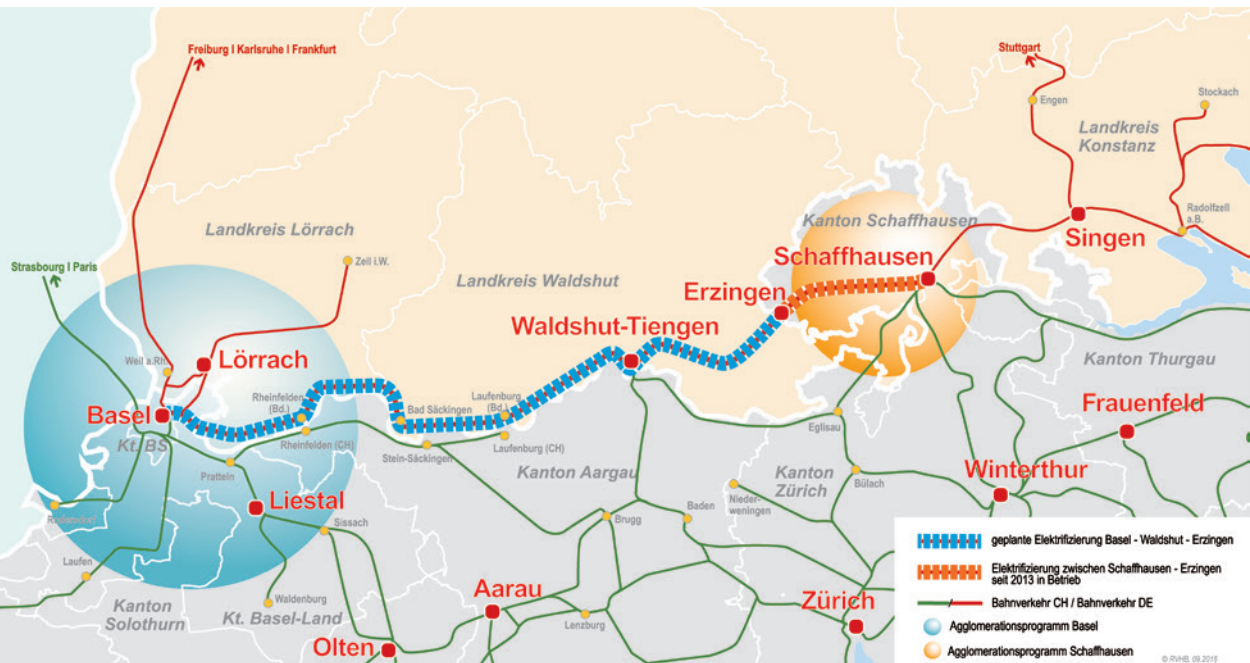
Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Ü8

Elektrifizierung Basel Bad Bhf – Erzingen (Baden)

Ü8



Etappen der Elektrifizierung der Hochrheinestrecke

Bezug zum Zukunftsbild

Die S-Bahn soll als ÖV-Hauptträger schnelle und direkte Verbindungen von den einzelnen Korridoren in den Kern sowie Durchbindungen von Korridor zu Korridor ermöglichen. Die Elektrifizierung ist eine Voraussetzung für die Integration der Hochrheinestrecke in das Netz der trinationalen S-Bahn Basel, für ein besseres Beschleunigungsvermögen von S-Bahn-Zügen sowie für die Behebung von Kapazitätsengpässen.

A

	Historie	ARE Code	Prio
1.G	-	-	-
2.G	Ö1	2701.2.020	C

Reifegrad

2

Baubeginn

2022

Investitionskosten

200 000 000



Übergeordnete Massnahmen
Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Bezug zu Teilstrategien

V1-1: S-Bahn Basel – Angebot ausbauen und neue Durchbindungen schaffen

V5-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü22: Neubaustrecke Basel SBB – Basel St. Johann – Basel Bad Bhf (Herzstück Basel)

Ü23: Leistungsfähigkeitssteigerungen Basel Bad Bhf (Entflechtung Wiesental/Hochrhein)

S19: Schwerpunktgebiet Rheinfelden

Ü8

Ü8

Beschrieb

Während die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke auf dem Abschnitt Schaffhausen – Erzingen (Baden) bereits seit 2013 abgeschlossen ist, wird die Strecke Basel Bad Bhf – Waldshut – Erzingen (Baden) weiterhin im Dieselbetrieb befahren. Dieser Abschnitt soll nun auch elektrifiziert werden. In der Absichtserklärung zur Finanzierung der Elektrifizierung der Hochrhein-Bahn zwischen Basel (CH) und Erzingen (D) vom März 2016 vereinbaren die beteiligten Partner die gemeinsame Finanzierung des Bauvorhabens. Es wird angestrebt, die Gesamtfinanzierung der Elektrifizierung von Basel bis Erzingen zu etwa gleichen Teilen auf die deutschen und Schweizer Partner zu verteilen. Die anlaufenden Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI werden als INTERREG V-Projekt zu 56% aus dem europäischen Fond für regionale Entwicklung (EFRE) finanziert.

Nutzen

WK1: Integration der Hochrheinstrecke in das umliegende Bahnnetz, Verringerung der Fahrzeiten im S-Bahn-Bereich und Behebung von Kapazitätsengpässen

WK2: Steigerung der Standortgunst im Umfeld von S-Bahn-Haltestellen durch verbesserte ÖV-Erschliessung

WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine Verlagerung des Modal Splits zugunsten des ÖV. Vermeidung von Überlastungen stark frequentierter Züge

WK4: Stärkere Auslastung der bestehenden Bahninfrastruktur, Förderung des elektrischen Bahnsystems als raumsparendes, emissionsarmes, energieeffizientes und grösstenteils mit erneuerbarer Energie betriebenes Verkehrsmittel

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Strategisches Organ Hochrheinstrecke

Beteiligte Stellen Schweiz:

Bundesamt für Verkehr | Kanton Basel-Stadt | Kanton Aargau | Kanton Schaffhausen | Büro des Beauftragten für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet

Richtplaneintrag



erfolgt (BS)

Regionale Abstimmung



erfolgt

Beteiligte Stellen Ausland:

Land Baden-Württemberg | Landkreis Lörrach | Landkreis Waldshut | Regionalverband Hochrhein-Bodensee | DB AG

Deutschland

Eintrag Regionalplan



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



nicht notwendig

Baureife

Das Vorprojekt ist abgeschlossen. Für das Infrastrukturprojekt laufen derzeit die Vorbereitungen für die Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) und 4 (Genehmigungsplanung).

Weitere Informationen

Studie «Optimierung der Anschlussverhältnisse einer elektrifizierten Hochrheinstrecke unter besonderer Berücksichtigung regionaler Verbindungsqualitäten» (SMA, EBP, 2012)

Reifegrad

2

Baubeginn

2022

Inbetriebnahme

offen

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

STEP AS 2030 (noch offen)

Investitionskosten (CHF)

200 000 000 (± 30 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

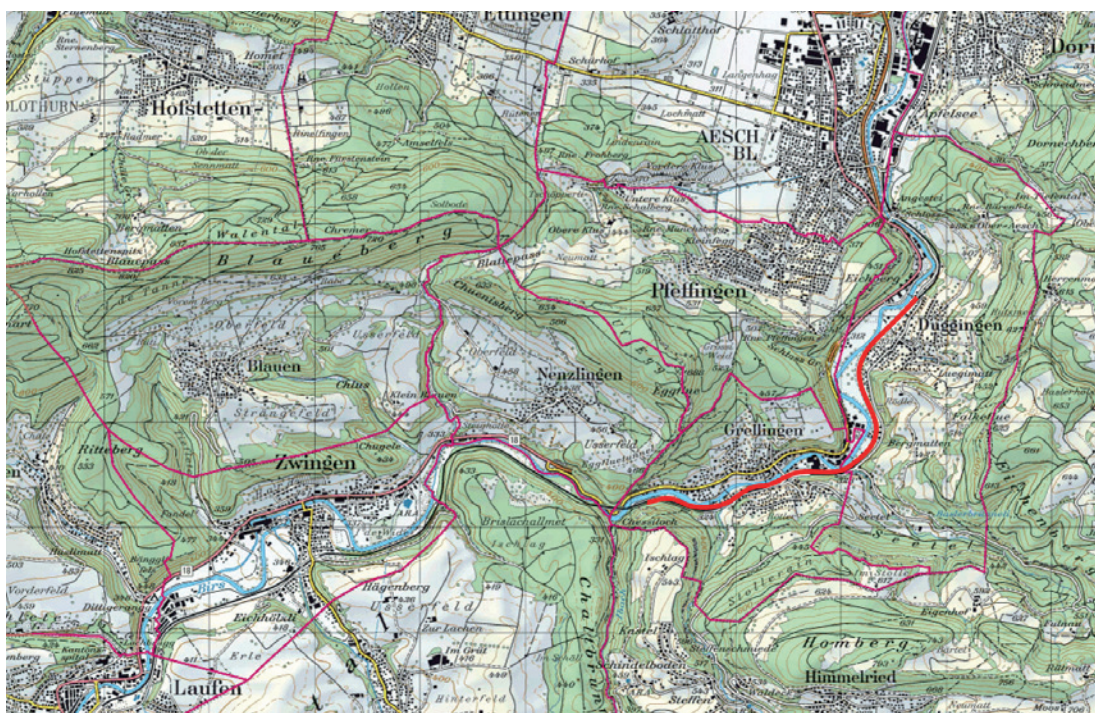
noch nicht beziffert

Übergeordnete Massnahmen
Öffentlicher Verkehr

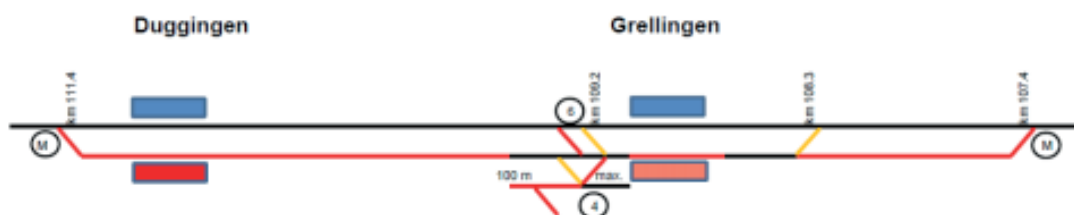
Ü9

Ausbau Doppelspur Laufental

Abschnitt
Doppelspurausbau
Duggingen - Chessiloch
(rot)



Schematische Darstellung
des Doppelspurausbaus
(Quelle: SBB)



Bezug zum Zukunftsbild

Der Ausbau der infrastrukturellen Kapazitäten zur Einführung eines Halbstundentakts beim Fernverkehr ist ein Schwerpunkt des Zukunftsbilds, das im Bereich der Agglomeration ein attraktives S-Bahnangebot anstrebt. Ohne weitere Ausbauten kann zusammen mit dem Wendegleis Aesch zwar ein Viertelstundentakt bis Aesch eingeführt werden, die Massnahme ermöglicht längerfristig aber zusätzlich einen Viertelstundentakt der S-Bahn bis Laufen.

Bezug zu Teilstrategien

V1-1: S-Bahn Basel – Angebot ausbauen und neue Durchbindungen schaffen

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü1: Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel – Muttentz (1. Etappe)

Ü25: Entflechtung Basel – Muttentz (Vollausbau)

Ü22: Neubaustrecke Basel SBB – Basel St. Johann – Basel Bad Bhf (Herzstück Basel)

Ü11: S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee

Ö8: Bushof Grellingen

S22: Schwerpunktgebiet Laufen

S23: Schwerpunktgebiet Zwingen

Beschrieb

Die Bahnlinie ins Laufental ist ab Aesch einspurig. Diese Restriktion erlaubt keinen Ausbau des Angebots über den heutigen Umfang hinaus. Mit dem Doppelspurausbau zwischen Duggingen und Chessiloch wird die Voraussetzung für den Halbstundentakt im Fernverkehr zwischen Basel und Biel geschaffen. Damit kann die Anschlussqua-

lität in den Knoten Basel und Biel erhalten werden, die mit dem Konzept Léman 2030 verloren ginge. Im Bereich Grellingen müssen drei bestehende Bahnübergänge aufgehoben und die Perronanlagen teilweise angepasst werden. In Duggingen wird ein zweites Aussenperron errichtet.

Nutzen

WK1: Nachfragewirksame Attraktivitäts- und Leistungsfähigkeitssteigerung der Bahn (Erhalt der Anschlussqualitäten, geringere Verspätungsanfälligkeit), Vermeidung eines unerwünschten Modal-Shift zu Gunsten der Strasse

WK2: Steigerung der Standortgunst im Umfeld von S-Bahn-Haltestellen und Regionalzentrum Laufen durch verbesserte ÖV-Erschliessung, die auf die inneren Korridore beschränkte Taktverdichtung begünstigt die Siedlungsentwicklung nach innen zusätzlich

WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine Verlagerung des Modal Splits zugunsten des ÖV

WK4: Stärkere Auslastung der bestehenden Bahninfrastruktur, Förderung des ÖV als raumsparendes, emissionsarmes, energieeffizientes und grösstenteils mit erneuerbarer Energie betriebenes Verkehrsmittel

Ü9



1.G	Historie 0100	ARE Code -	Prio B
2.G	Ü6	2701.2.013	B

Reifegrad

2

Baubeginn

2019

Investitionskosten

130 000 000



Übergeordnete Massnahmen
Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr (BAV)

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Basel-Landschaft | Kanton Basel-Stadt | Kanton Solothurn | Kanton Jura | SBB Infrastruktur

Richtplaneintrag



erfolgt als Zwischenergebnis

Regionale Abstimmung



erfolgt

Der Halbstundentakt Basel – Biel entspricht der Langfristperspektive der Bahn

Baureife

Das Vorprojekt ist erarbeitet.

Weitere Informationen

Objektstudie Laufen – Aesch Infrastrukturausbauten (SBB AG, November 2013)

Reifegrad

2

Baubeginn

2019

Inbetriebnahme

2021

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

- › Finanzierung bis und mit Bauprojekt durch Kantone (gemäss Vertrag Kantone der S-Bahn Basel mit SBB Infrastruktur vom 1. Oktober 2014)
- › STEP AS 2030 (noch offen)
- › Realisierung wegen zu später Mittelverfügbarkeit im Ausbauschritt 2030 voraussichtlich mittels (teilweiser) Vorfinanzierung der Realisierung durch die Kantone
- › Die Vorfinanzierung erfolgte gemäss einer Vereinbarung mit der SBB Infrastruktur durch die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Solothurn und Jura.

Investitionskosten (CHF)

130 000 000 (± 30 %)

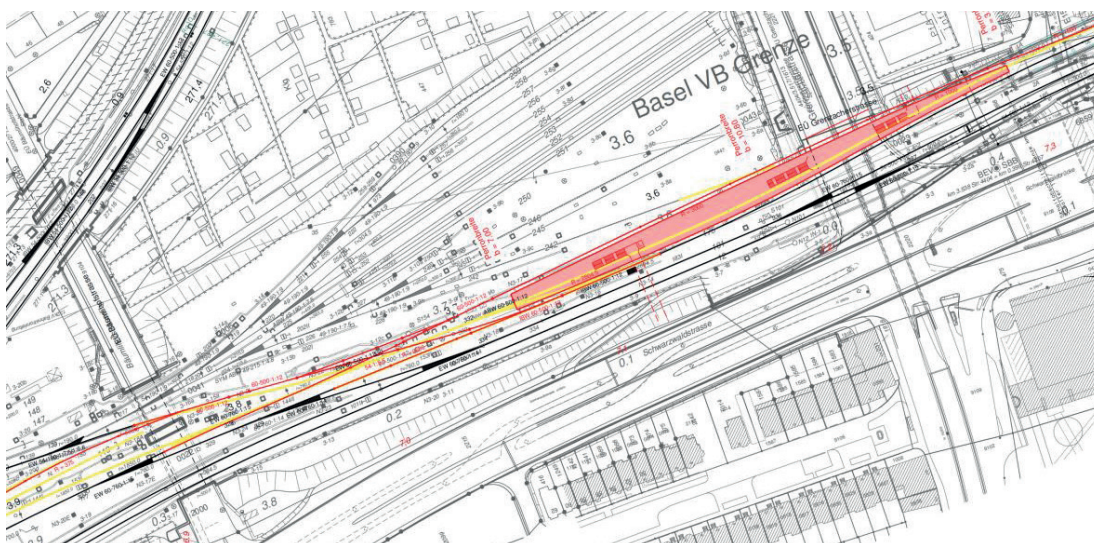
Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Ü10

Ü10

S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude



Lage der Haltestelle Solitude (rot = neu; gelb = Rückbau; schwarz = Bestand)



1.G	Historie	ARE Code	Prio
-	-	-	-
2.G	Ö5	2701.2.035	C*

Bezug zum Zukunftsbild

Die Kernstadt soll trotz der eingeschränkten Entwicklungsreserven zum Gesamtwachstum der Agglomeration beitragen. Eine zusätzliche innerstädtische S-Bahn-Haltestelle verbessert die Erschliessung bestehender sowie neuer Quartiere und Entwicklungsschwerpunkte und unterstützt damit die Verdichtung nach innen. Darüber hinaus wird das Tram- und Busnetz entlastet und somit das Verkehrssystem optimiert.

Reifegrad

1

Baubeginn

2020

Investitionskosten

34 100 000

Bezug zu Teilstrategien

V1-1: S-Bahn Basel – Angebot ausbauen und neue Durchbindungen schaffen

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü22: Neubaustrecke Basel SBB – Basel St. Johann – Basel Bad Bhf (Herzstück Basel)

Ö2: Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldbahnstrasse

S8: Schwerpunktgebiet Kleinbasel



Übergeordnete Massnahmen
Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Beschrieb

Die neue S-Bahn-Haltestelle Solitude soll nördlich der Rheinbrücke liegen. Dadurch kann vor allem das Areal der Roche (inkl. Neubauten) dank relativ kurzen Fusswegen an das S-Bahn-Netz angeschlossen werden. Zudem bietet sich der Standort als Umsteigepunkt von der S-Bahn zum Bus und später auch zur geplanten Tramlinie an. Gemäss kantonalem Richtplan weist der Standort Solitude ein für innerstädtische Verhältnisse

gutes Potenzial an Einwohnern und Arbeitsplätzen auf. In der Potenzialstudie aus dem Jahr 2010 ergibt die Pauschalanalyse ein Nettopotenzial von 8600 ÖV-Benutzenden für den Zeithorizont 2030. Die Studie vom September 2014, die im Zusammenhang mit der Eingabe der Angebotsvorstellungen der Planungsregion NWCH zum Ausbauschnitt 2030 steht, bestätigt die Grössenordnung.

Nutzen

- WK1: Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten auf die Buslinien 36 und 31/38 sowie auf die (bis ca. 2020 geplante) Tramlinie durch die Grenzacherstrasse, kürzere Gesamtreisezeiten auf vielen Relationen, verbesserte Erreichbarkeit und Erschliessung der umliegenden Quartiere und nachfragestarker Siedlungsentwicklungsgebiete
- WK2: Bahnanbindung des Arbeitsgebiets der Roche, wo in den kommenden Jahren rund 5000 zusätzliche Arbeitsplätze entstehen werden
- WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine Verlagerung des Modal Splits zugunsten des ÖV
- WK4: Stärkere Auslastung der bestehenden Bahninfrastruktur, Förderung des ÖV als raumsparendes, emissionsarmes, energieeffizientes und grösstenteils mit erneuerbarer Energie betriebenes Verkehrsmittel

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr (BAV)

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Basel-Stadt | SBB Infrastruktur | Büro des Beauftragten für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet

Richtplaneintrag



erfolgt (Zwischenergebnis BS)

Regionale Abstimmung



nicht notwendig

Ü10

Baureife

Derzeit läuft eine Studie zur technischen Machbarkeit und Zweckmässigkeit des neuen S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude (externes Büro zusammen mit den Infrastrukturbetreibern SBB Infrastruktur und DB Netz).

Reifegrad

1

Baubeginn

ca. 2020

Inbetriebnahme

ca. 2023

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

STEP AS 2030 (noch offen)

Investitionskosten (CHF)

34 100 000 (± 30 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

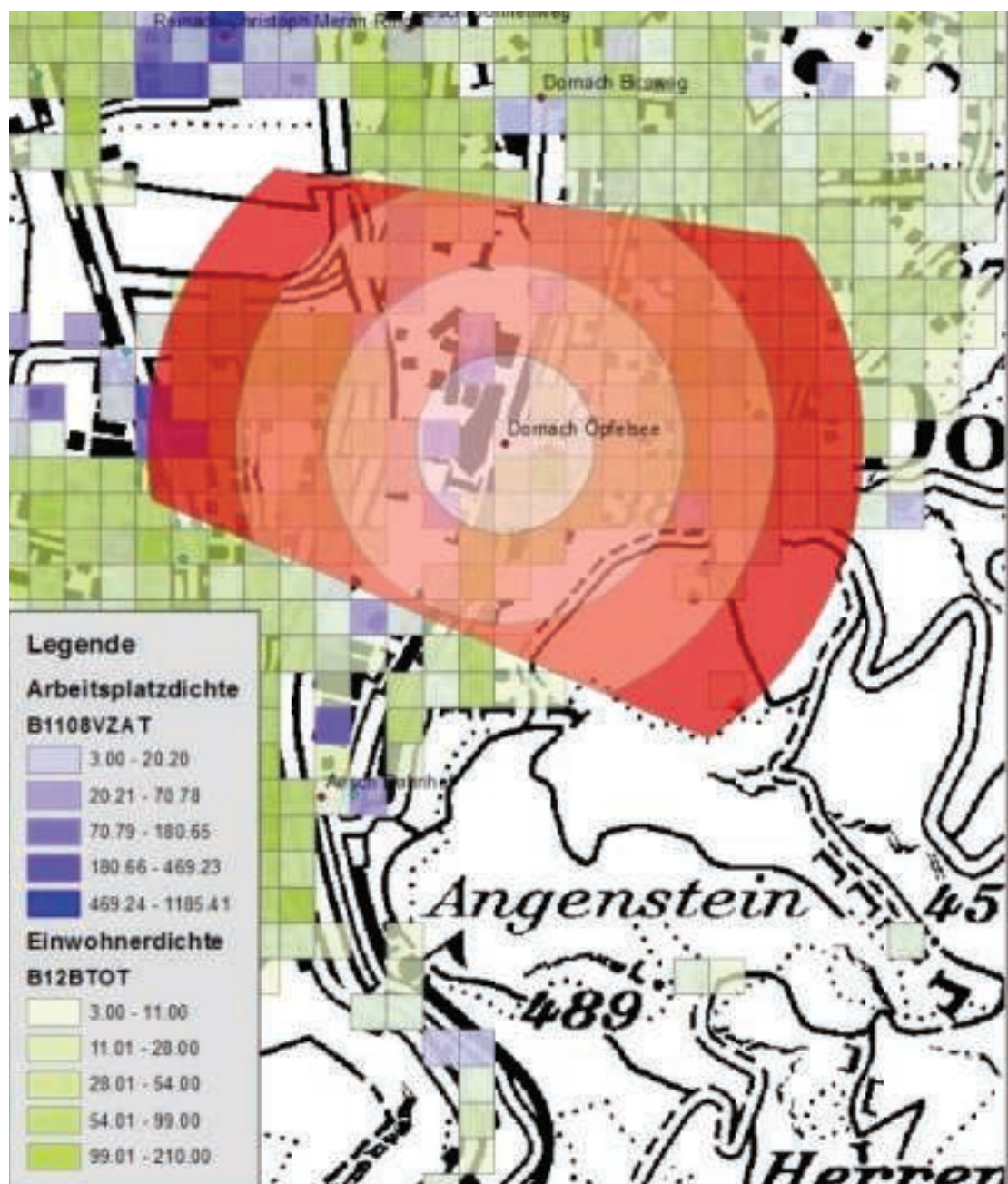
offen

Ü11

Ü11

S-Bahn-Haltestelle Dornach-Apfelsee

Enwohner- und
Arbeitsplatzdichte im
Umfeld der neu geplanten
S-Bahn-Haltestelle



Bezug zum Zukunftsbild

Die S-Bahn bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrssystems in der trinationalen Agglomeration Basel. Mit neuen S-Bahn-Haltestellen kann die Erschliessung bestehender oder neuer Quartiere und Entwicklungsschwerpunkte markant verbessert werden.

Bezug zu Teilstrategien

V1-1: S-Bahn Basel – Angebot ausbauen und neue Durchbindungen schaffen

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü1: Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel – Muttentz (1. Etappe)

Ü11

Ü9: Ausbau Doppelspur Laufental

Ü22: Neubaustrecke Basel SBB – Basel St. Johann – Basel Bad Bhf (Herzstück Basel)

Ü27: Wendegleis Aesch, Rechtsbetrieb Basel SBB – Aesch

M1: Vollanschluss Aesch

M2: Zubringer Dornach/Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach

S10: Schwerpunktgebiet Widen/Birmstätt



Beschrieb

Der neue S-Bahn-Haltepunkt verbessert die Anbindung des südwestlichen Gemeindegebiets von Dornach und Aesch ermöglicht eine adäquate Erschliessung des Entwicklungsschwerpunktes «Widen/Birmstätt».

Dieser Entwicklungsschwerpunkt weist ein grosses Potenzial auf. Die ÖV-Erschliessung des gesamten Areals stellt massgeblich auf die S-Bahn-Haltestelle ab. Die Ausschöpfung der Potenziale führt zu einer verbesserten Auslastung der S-Bahn (Verdichtung zum Viertelstundentakt Aesch – Basel). Das Projekt umfasst das Erstellen zweier Perrons (220 Meter Länge) in Seitenlage sowie eine Personenunterführung, die auch der Arealerschliessung dient. Damit der dafür nötige Platz gewonnen werden kann, muss die angrenzende Weidenstrasse versetzt werden.

Nutzen

WK1: Erweiterung des Einzugsbereichs und der Attraktivität der S-Bahn (grösseres Fahrgastpotenzial)

WK2: Steigerung der Standortgunst der Schwerpunktgebiete in Dornach und Aesch durch verbesserte ÖV-Erschliessung, Anreiz zur Verdichtung um S-Bahn-Haltestelle

WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine Verlagerung des Modal Splits zugunsten des ÖV

WK4: Stärkere Auslastung der bestehenden Bahninfrastruktur, Förderung des ÖV als raumsparendes, emissionsarmes, energieeffizientes und grösstenteils mit erneuerbarer Energie betriebenes Verkehrsmittel.

	Historie	ARE Code	Prio
1.G	-	-	-
2.G	Ö7	2701.2.037	C*

Reifegrad

2

Baubeginn

2020

Investitionskosten

15 000 000



Übergeordnete Massnahmen
Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr (BAV)

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Solothurn

Richtplaneintrag



erfolgt (Zwischenergebnis)

Regionale Abstimmung



erfolgt

Entwurf kantonaler Richtplan Solothurn: Massnahme V 3.2 Regionalverkehr (Zwischenergebnis) – Räumliches Titelleitbild Widen (2014) – Entwicklungsplanung ELBA, BL

Baureife

Weitere Informationen

- › Potenzialanalyse Bahnhofstellen Kanton Solothurn (WAM, 2008)
- › AP Nordwestschweiz Fahrplanstudie Laufental (SBB, 2012)
- › Potenzialanalyse neue Bahnhofstellen Nordwestschweiz (WAM, 2014)

Reifegrad

2

Baubeginn

2020

Inbetriebnahme

Horizont 2030

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Weiterbearbeitung im Rahmen von STEP AS 2030 wurde seitens des BAV zugesichert: Nachfrage und Potenziale, Grobkosten, volkswirtschaftliche Bewertung (Ergebnis noch offen).

Investitionskosten (CHF)

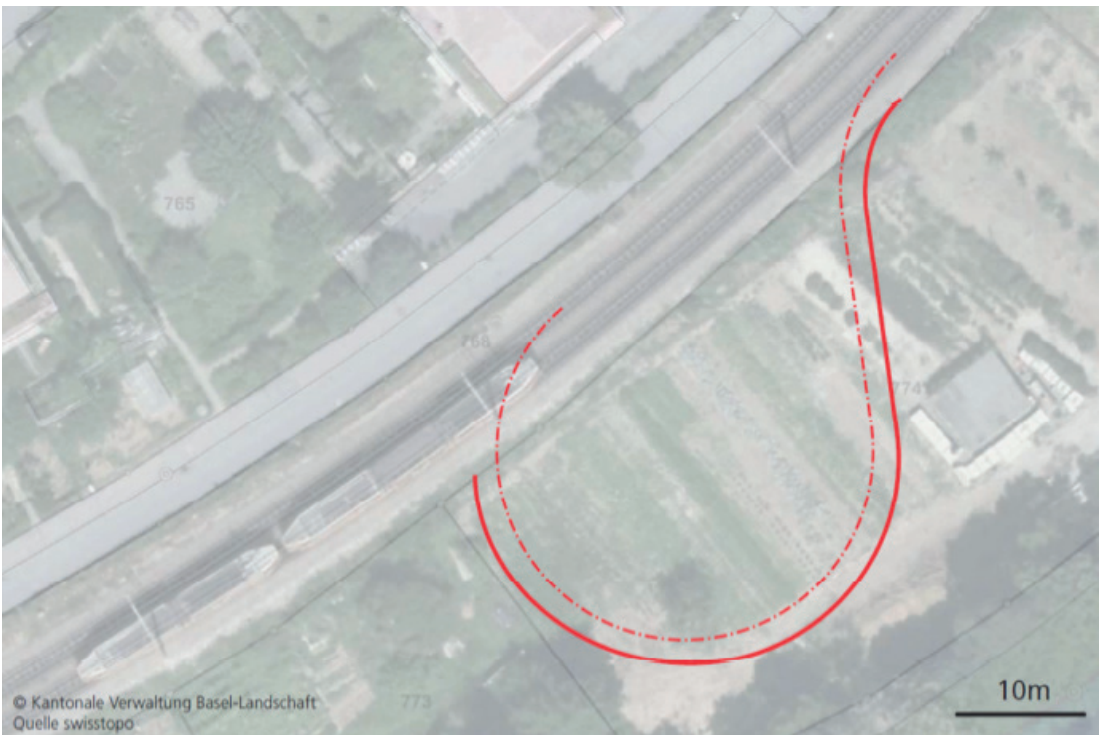
15 000 000 (± 50 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Ü12

Wendeschlaufe Bottmingen



Mögliche Lage der Wendeschlaufe Bottmingen (Quelle: Schlussbericht Module AS2030, BLT AG)

Bezug zum Zukunftsbild

Ein nachhaltiger Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist zentrales Element des Zukunftsbildes. Das Tramnetz soll gezielt ergänzt und der Feinverteiler beschleunigt werden. Die Massnahme dient einer ganz täglichen Beschleunigung der Tramlinie 17. Dadurch kann das Tramangebot für das dicht besiedelte Leimental, das über keine S-Bahnachse verfügt, attraktiviert werden.

Ü12

A

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

Reifegrad

2

Baubeginn

2019

Investitionskosten

5 000 000



AGGLO BASEL

Bezug zu Teilstrategien

V1-2: Tram und Bus – Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü32: Expresstram Linie 17

Ö7: Bushof Bottmingen

Beschrieb

Ü12

Mit Inbetriebnahme des Margarethenstichs kann die Linie 17 neu direkt zum Bahnhof SBB und weiter zum Badischen Bahnhof verkehren. Bis die Nachfrage für einen ganztägigen Betrieb der Linie 17 bis Ettingen vorhanden ist, kann ausserhalb der HVZ ein ganztägiger Betrieb bis Bottmingen angeboten werden. Ausserdem bringt die Schlaufe Bottmingen für den Betrieb deutlich mehr Flexibilität. Die Distanz zwischen

den bestehenden Wendemöglichkeiten (Hüslimatt und Heuwaage) ist heute sehr gross und führt bei Störungen und Bahnersatz mit Bussen zu grossen Behinderungen sowie Komforteinbussen. Dazu kommt, dass mit dem Bau des Ozeaniums die Schlaufe Heuwaage durch eine grosse Schlaufe via innere Margarethen und Margarethenstich ersetzt werden soll und somit enorme Umwegfahrten entstehen.

Nutzen

WK1: nachfragegerechtere und damit wirtschaftlichere Ausgestaltung des Angebots (ohne Wendeschlaufe ganztätiger Betrieb der Linie 17 bis Ettingen notwendig), Verkürzung der Reisezeiten (in Zusammenhang mit Ü32).

WK2: Die Wendeschlaufe hat indirekt Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung, indem sie ein wirtschaftliches, attraktives ÖV-Angebot im dicht besiedelten Leimental unterstützt.

WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine Verlagerung des Modal Splits zugunsten des ÖV.

WK4: Die Massnahme hat keine negativen Auswirkungen auf Landschafts- und Naherholungsräume sowie die Siedlungs- und Wohnqualität, geringer Flächenverbrauch.

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr (BAV)

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Basel-Landschaft | Gemeinde Bottmingen

Richtplaneintrag



offen

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



offen

Baureife

Das Vorprojekt wird bis Mitte 2017 erarbeitet.

Weitere Informationen
Objektstudie (Schlussbericht Module AS 2030, BLT AG)

Reifegrad	
2	
Baubeginn	Inbetriebnahme
2019	2021

Ü12

Finanzreife

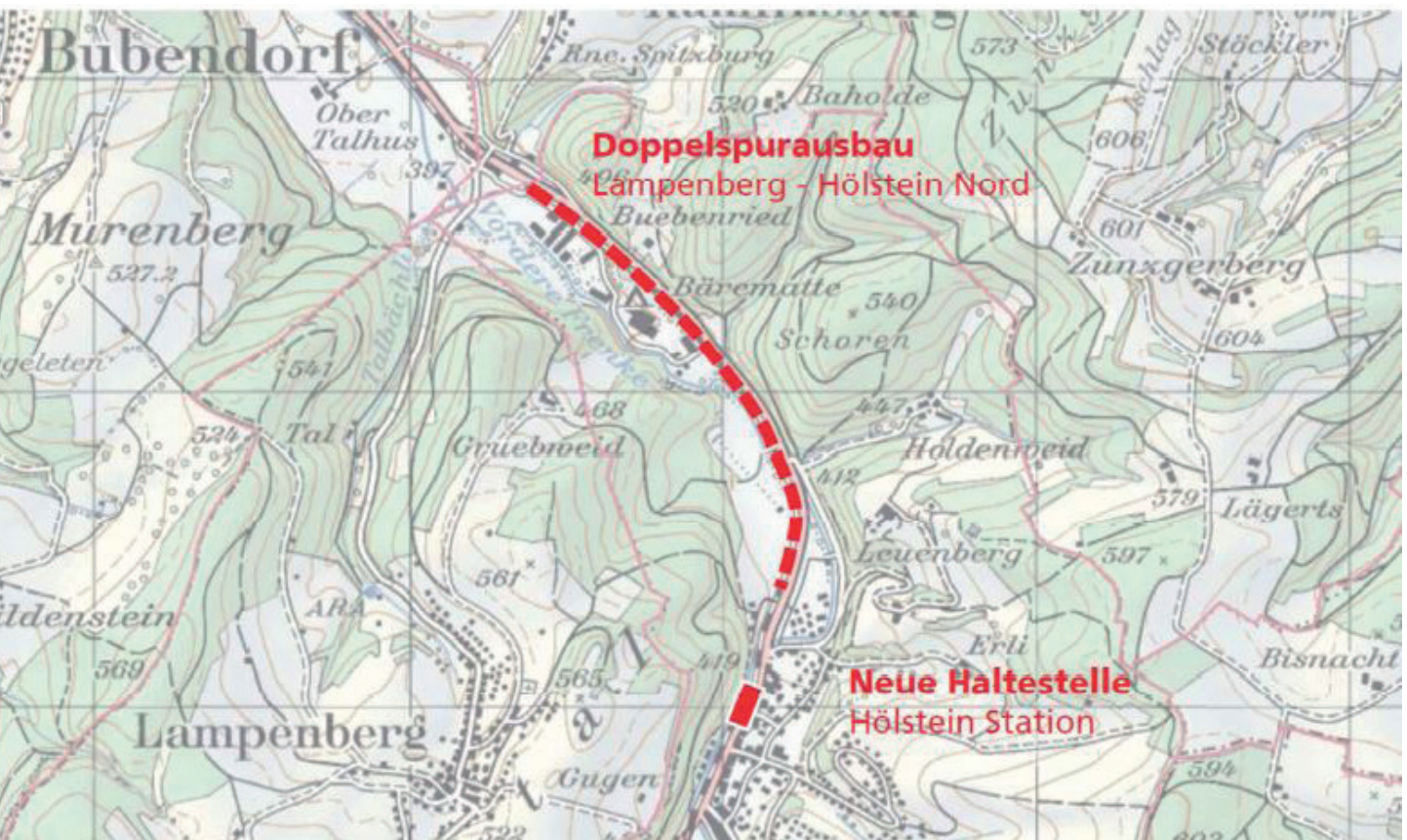
Finanzierungsbeschlüsse
STEP AS 2030 (noch offen)

Investitionskosten (CHF)	Betriebskosten (CHF p.a.)
5 000 000 (± 30 %)	noch nicht beziffert

Ü13

Ü13

Doppelspurausbau Waldenburgerbahn, Abschnitt Lampenberg - Hölstein



Übersicht Doppelspurausbau Waldenburgerbahn (Quelle Hintergrund: swisstopo)

Bezug zum Zukunftsbild

Das Waldenburgertal ist im Rahmen der Weiterentwicklung des Zukunftsbildes als äusserer Korridor eingestuft worden. Die Waldenburgerbahn ist für dieses Tal identitätsstiftend und das zentrale ÖV-Angebot. Gemäss Zukunftsbild ist beabsichtigt, wesentliche Teile des zusätzlichen Verkehrsaufkommens mit dem ÖV abzuwickeln. Dazu ist die Weiterentwicklung des Angebots der Waldenburgerbahn erforderlich. Die angestrebte moderate Innenentwicklung in den äusseren Korridoren an den gut mit ÖV erschlossenen Bauzonen wird dadurch gestärkt.

Bezug zu Teilstrategien

V1-2: Tram und Bus – Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü4: Vierspurausbau Liestal

Ü5: Wendegleis Liestal

Ü13

Beschrieb

Mit dem Doppelspurausbau wird die Möglichkeit für eine «fliegende» Kreuzung geschaffen. Sie stellt damit das infrastrukturelle Schlüsselement für das neue Betriebskonzept der Waldenburgerbahn dar. Vorgesehen ist die Einführung eines symmetrischen Fahrplans mit exaktem Viertelstundentakt zur Hauptverkehrszeit. Die durch den Doppelspurausbau entstehende Kreuzungsstelle liegt auf halber Strecke zwischen Liestal und Waldenburg und ermöglicht

mit ihrer Länge von ca. 2 km eine stabile Betriebsführung und somit auch die Sicherstellung der Anschlüsse an das SBB Netz in Liestal. Das Vorhaben ist Teil des Projekts «WB: Zukunft» in welchem zahlreiche weitere Verbesserungen entlang der gesamten Strecke der Waldenburgerbahn umgesetzt werden (u. a. Anpassung Haltestellen in Hölstein und Kreuzungsstation Niederdorf) und ist entsprechend eng mit den anderen Teilprojekten koordiniert.



Nutzen

WK1: Ausrichtung der Waldenburgerbahn an den Fernverkehr Richtung Basel und Verkürzung der Fahrzeit (Waldenburg-Basel um 10%).

WK2: Die Massnahme erhöht die Attraktivität des ÖV-Angebots. Sie leistet damit einem massgeblichen Beitrag dazu, dass das Wachstum im äusseren Korridor Waldenburgertal in Form von Verdichtung in den heute schon besiedelten, haltestellennahen Bereichen stattfinden kann.

WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine Verlagerung des Modal Splits zugunsten des ÖV.

WK4: Erhöhung der Attraktivität der Siedlungsgebiete im Umfeld der Waldenburgerbahn und damit Verminderung der Zersiedelung.

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

Reifegrad

2

Baubeginn

2020

Investitionskosten

41 130 000



AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Waldenburgerbahn AG

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Basel-Landschaft - Bundesamt für Verkehr

Richtplaneintrag



erfolgt als Zwischenergebnis (BL)

Regionale Abstimmung



erfolgt

Baureife

Das Vorprojekt liegt vor. Das Bau-/Auflageprojekt ist in Erarbeitung.

Weitere Informationen

Bericht «Korridor 11, STEP Ausbauschnitt 2030, Angebotskonzept WB» vom 28.11.2014

Reifegrad

2

Baubeginn

2020

Inbetriebnahme

2022

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

STEP AS 2030 (noch offen)

Investitionskosten (CHF)

41 130 000 (± 20 %)

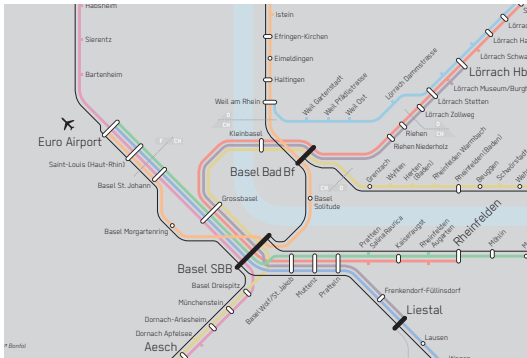
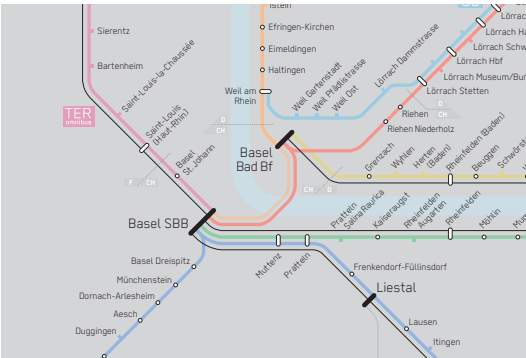
Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Ü22

Ü22

Neubaustrecke Basel SBB – Basel St. Johann – Basel Bad Bhf (Herzstück Basel)



Die heutige Situation mit Enden/Wenden und das Zielbild 2030

Bezug zum Zukunftsbild

Die Realisierung des Herzstücks ist die Voraussetzung dafür, dass die heute untereinander nur bruchstückhaft verbundenen Regionalverkehrslinien der grenzüberschreitenden Agglomeration verbunden und mit einem dichteren, einheitlichen Takt (15 Minuten in der Kernstadt und in den inneren Korridoren) bedient werden können. Die fragmentierten Nahverkehrsangebote, die derzeit aufwändig am Badischen Bahnhof oder am Bahnhof SBB gewendet werden müssen, wachsen zu einem integrierten, «echten» trinationalen S-Bahn-Netz mit Durchmesserlinien zusammen. Dies ermöglicht zahlreiche neue Direktverbindungen, Taktverdichtungen und Reisezeitverkürzungen innerhalb der Schweiz und ins grenznahe Ausland, was ein zentraler Bestandteil des Zukunftsbilds darstellt.

	Historie	ARE Code	Prio
1.G	09/010	-	C
2.G	Ö2	2701.2.032	C

Reifegrad

2

Baubeginn

ab 2026

Investitionskosten

1 500 000 000



Übergeordnete Massnahmen
Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

	Bezug zu Teilstrategien	Bezug zu anderen Massnahmen
Ü22	V1-1: S-Bahn Basel – Angebot ausbauen und neue Durchbindungen schaffen	Ü1: Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe)
	V1-3: Kombinierte Mobilität – Widerstände vermindern und Angebot ausbauen (P+R, B+R, u.a.)	Ü23: Leistungsfähigkeitssteigerungen Basel Bad Bhf (Entflechtung Wiesental/Hochrhein)
	V5-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen	Ü24: Vierspurausbau Basel St. Johann – St-Louis (Haut-Rhin) sowie Bahnhof EuroAirport
		Ü25: Entflechtung Basel – Muttenz (Vollausbau)
		Ü7: Neubaustrecke EuroAirport
		Ü2: Erhöhung Leistungsfähigkeit Knoten Basel SBB
		Ü8: Elektrifizierung Basel Bad Bhf - Erzingen (Baden)
		S3: Schwerpunktgebiet Basel-Nordwest
		S8: Schwerpunktgebiet Kleinbasel
		S4.4 Umfeld Bahnhof SBB

Beschrieb

Das Herzstück ist das fehlende Verbindungsstück zwischen den Basler Bahnhöfen Basel SBB, Badischer Bahnhof und Basel St. Johann. Neben der Hauptbedeutung des Herzstücks – die Verknüpfung der verschiedenen Linienäste nach Mulhouse, Zell (Wiesental), Waldshut, Laufenburg (CH), Frick, Olten und Delémont – bietet es die Gelegenheit, entlang der Neubaustrecke 1-2 neue Haltestellen (voraussichtlich je eine in Grossbasel und Kleinbasel) zu errichten. Dies verkürzt die Reisezeit aus Basel-Landschaft in das Stadtzentrum und entlastet die heute teilweise überlasteten Tram- und Strassennetze. Im Weiteren leistet das Herzstück einen wichtigen Beitrag zur Entflechtung zwischen dem Regionalverkehr und dem wachsenden europäischen Güter- und Fernverkehr. Diese Entflechtung im stark belasteten und national wie international bedeutenden Bahnknoten Basel ist sowohl von regionalem, als auch von gesamtschweizerischem Nutzen. Daher soll das Herzstück über den Ausbauschritt 2030 des Strategie-

gischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur finanziert werden.

Im Agglomerationsprogramm Basel haben sich die Behörden aller drei Länder auf eine Strategie zur Entwicklung bis 2030 («Zukunftsbild Korridore+») verständigt, die der trinationalen S-Bahn eine zentrale Bedeutung beimisst. Die Siedlungsräume entlang der Bahnachsen sollen einen Grossteil der Entwicklung übernehmen, die Verkehrs- und Raumordnungspolitik somit besser aufeinander abgestimmt werden. Das Herzstück spielt in diesem Zusammenhang als Lückenschluss eine besondere Rolle. Die beiden zuständigen parlamentarischen Kommissionen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft haben im Oktober 2010 aufgrund eines fundierten Variantenvergleichs und detaillierten Fachstudien grünes Licht für die Weiterbearbeitung der Variante Mitte gegeben. Diese Variante ist mit einer Verbindung von Grossbasel Richtung St. Johann (Variante «Y») ausbaubar.

Nutzen

Das Herzstück soll das Angebot auf der S-Bahn verdichten, Linien aus der Region zu Durchmesserlinien verknüpfen und dabei kapazitäts- und zeitraubende Wendemanöver eliminieren. Die Wirtschaftskraft der gesamten Region wird durch eine leistungsfähige S-Bahn gestärkt, Strassen werden durch schnellere und bessere Erreichbarkeit der Innenstadt entlastet und die Wohnqualität in der Stadt wird gefördert.

WK1: Ermöglichung der Verknüpfung von fragmentierten Regionalverkehrslinien zu einem S-Bahn-Netz mit Durchmesserlinien, Taktverdichtung auf den inneren Korridoren auf ein generelles Intervall von 15 Minuten, Entflechtung Regional-, Fern- und Güterverkehr, Behebung diverser Konflikte, Entlastung Tram- und Strassennetz.

WK2: Steigerung der Standortgunst im Umfeld von S-Bahn-Haltestellen durch verbesserte ÖV-Erschliessung, Verbesserte Erreichbarkeit der Innenstadt Basels zur Stärkung ihrer Zentrumsfunktion, die auf den inneren Korridor limitierte Taktverdichtung begünstigt die Siedlungsentwicklung nach innen zusätzlich.

WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine Verlagerung des Modal Splits zugunsten des ÖV, Entlastung der stark überlasteten Bahnhöfe Basel SBB und Basel Bad führt zu sichererem Personenfluss.

WK4: Stärkere Auslastung der bestehenden Bahninfrastruktur, Förderung des ÖV als raumsparendes, emissionsarmes, energieeffizientes und grösstenteils mit erneuerbarer Energie betriebenes Verkehrsmittel.

Ü22

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr (BAV)

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Basel-Landschaft | Kanton Basel-Stadt | Agglo Basel | SBB Infrastruktur

Richtplaneintrag



erfolgt als Zwischenergebnis (BS)

Regionale Abstimmung



erfolgt

Beteiligte Stellen Ausland:

DB AG | SNCF Réseau

Deutschland

Eintrag Regionalplan



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



-

Frankreich

Eintrag SCOT



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



-

Übergeordnete Massnahmen
Öffentlicher Verkehr

Baureife

Der Schlussbericht zu den technischen Vorstudien ist im Dezember 2013 erschienen. Zudem haben die Parlamente der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft im September 2014 mit deutlicher Mehrheit einem Kredit über insgesamt CHF 30 Mio. zur Ausarbeitung eines Vorprojekts für das Herzstück S-Bahn Basel (Variante Y) zugestimmt. Dieses Vorprojekt ist derzeit im Gange. Es wird von den Kantonen vorfinanziert. Im Vorprojekt werden die Anforderungen konkretisiert und die Gesamtsystemleistungsfähigkeit festgelegt. Ausserdem wird die geologische Machbarkeit geprüft, die Lage der Haltestellen sowie die Linienführung detailliert untersucht. Darauf basierend erfolgt eine Kostenschätzung +/- 20%.

Ü22

Weitere Informationen

- › Technischer Bericht zur Variantenwahl / Planungsgemeinschaft Herzstück / August 2010.
- › Zweitmeinung zur vorgeschlagenen Variantenwahl. / ETH Zürich / 2010
- › Technischer Schlussbericht Vorstudien / Planungsgemeinschaft Herzstück / 2013
- › Studie volkswirtschaftlicher Nutzens Durchmesserlinien / Rapptrans; B,S,S / 2014
- › www.herzstueck-basel.ch

Reifegrad

2

Baubeginn

ab 2026

Inbetriebnahme

2035

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse
STEP AS 2030 (noch offen)

Investitionskosten (CHF)

1 500 000 000 (± 50 %)

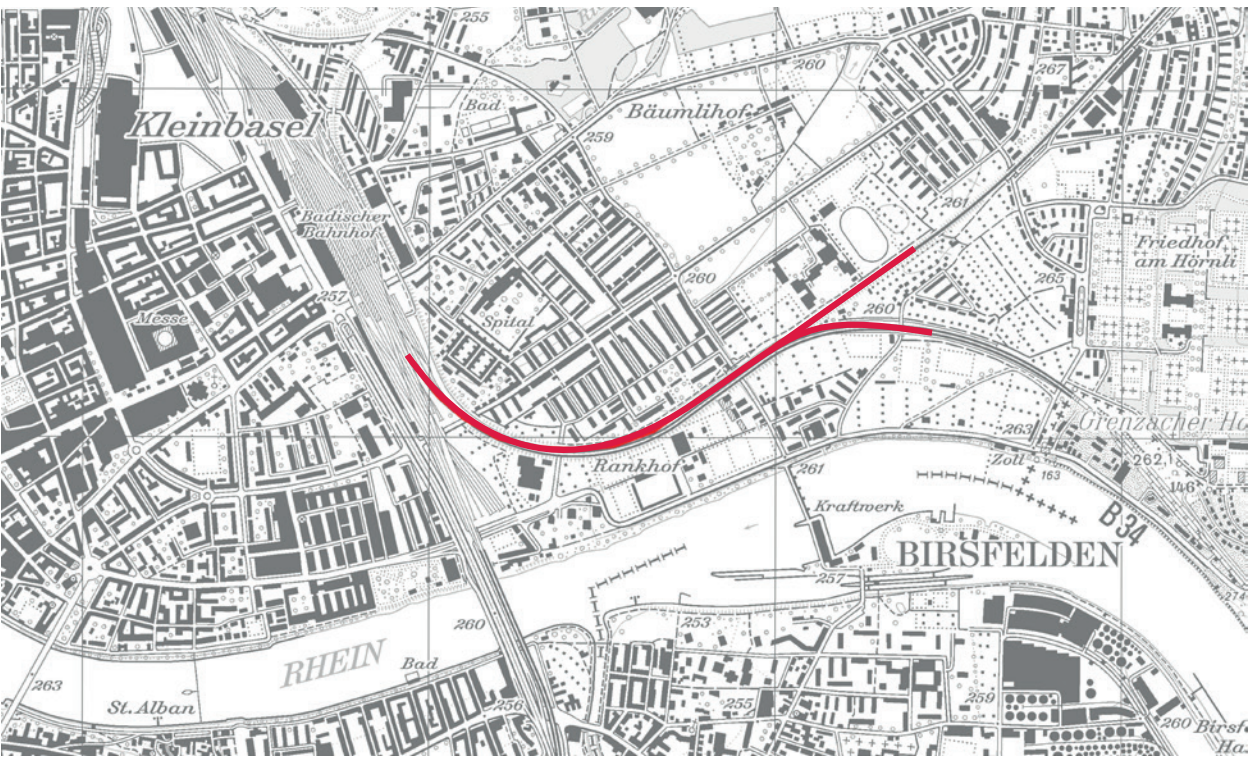
Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Ü23

Ü23

Leistungsfähigkeitssteigerungen Basel Bad Bhf (Entflechtung Wiesental/Hochrhein)



Übersichtsplan (Quelle Hintergrund: swisstopo)

B

	Historie	ARE Code	Prio
1.6	-	-	-
2.6	-	-	-

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2026

Investitionskosten

-

Übergeordnete Massnahmen
Öffentlicher Verkehr



AGGLO BASEL

Bezug zum Zukunftsbild

Der Ausbau der infrastrukturellen Kapazitäten zur Realisierung eines Viertelstundentakts bei der S-Bahn Basel ist ein Schwerpunkt beim Zukunftsbild Verkehr. Die Massnahme ist Voraussetzung für ein weiterhin stabiles S-Bahn-Netz.

Bezug zu Teilstrategien

V1-1: S-Bahn Basel – Angebot ausbauen und neue Durchbindungen schaffen

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü8: Elektrifizierung Basel Bad Bhf - Erzingen (Baden)

Ü28: Doppelspurausbau Riehen / Lössach Zollweg

S8: Schwerpunktgebiet Kleinbasel

Beschrieb

Im Rahmen des Doppelspurausbaus im Wiesental (Ü28) und der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke (Ü8) können sich im östlichen, niveaugleichen Einfahrbereich des Badischen Bahnhofs (Raum Rankhof) Abkreuzungskonflikte ergeben. Um diesen entgegenzuwirken ist ein derzeit ausser Betrieb stehendes Entflechtungsbauwerk (Unterfädelung) zu reaktivieren und ggf. den neuen Gegebenheiten anzupassen.

Nutzen

WK1: Konfliktbehebung und dadurch Gewinn an Kapazität und Betriebsstabilität auf der Wiesental- und Hochrheinstrecke, welche allen vorhandenen Verkehrsarten zugute kommt.

WK2: Steigerung der Standortgunst im Umfeld von S-Bahn-Haltestellen durch verbesserte ÖV-Erschliessung.

WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine Verlagerung des Modal Splits zugunsten des ÖV.

WK4: Stärkere Auslastung der bestehenden Bahninfrastruktur, Förderung des ÖV als raumsparendes, emissionsarmes, energieeffizientes und grösstenteils mit erneuerbarer Energie betriebenes Verkehrsmittel.

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr (BAV)

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Basel-Stadt | Beauftragter für die Deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet

Richtplaneintrag

↓

erfolgt als Vororientierung (BS)

Regionale Abstimmung

↓

erfolgt

Ü23

Baureife

Die Wirkungen der Massnahme sind grob beurteilt und die Kosten geschätzt.

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2026 (analog Herzstück)

Inbetriebnahme

2030

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

STEP AS 2030 (noch offen)

Investitionskosten (CHF)

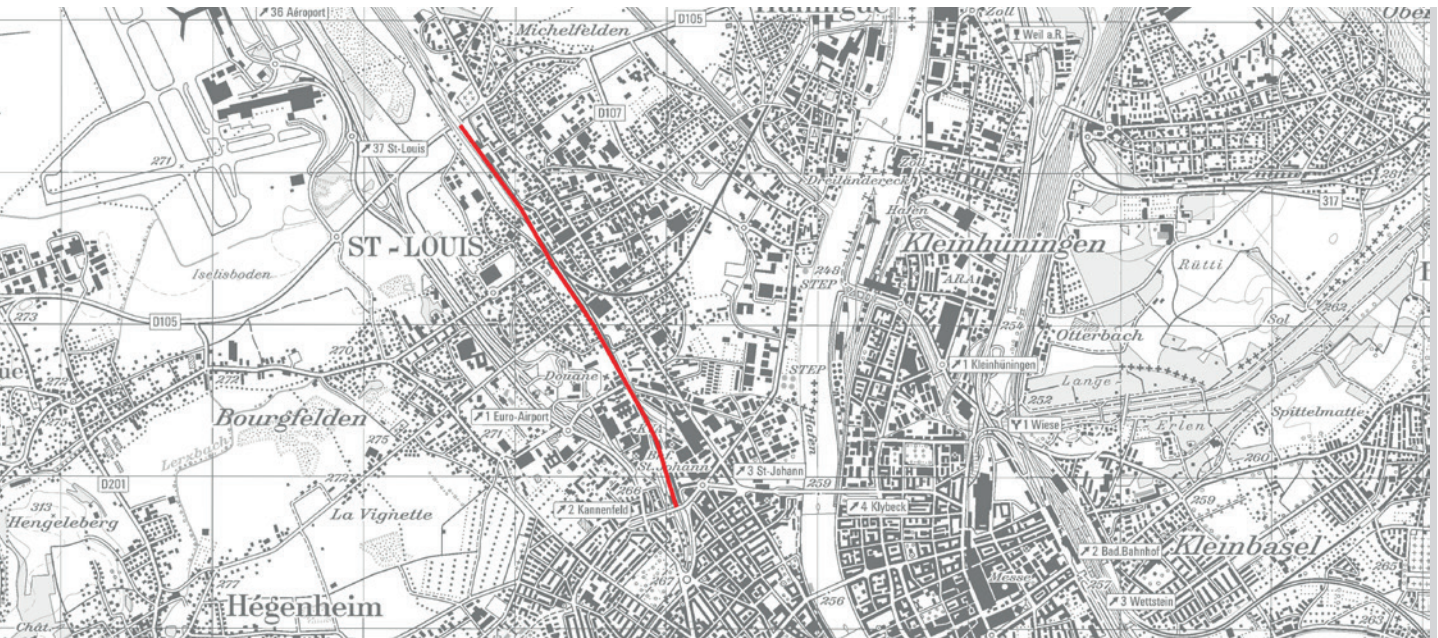
Durch BAV nicht einzeln ausgewiesen

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Ü24

Vierspurausbau Basel St. Johann – St-Louis (Haut-Rhin) sowie Bahnhof EuroAirport



Übersichtsplan (Quelle Hintergrund: swisstopo)

Bezug zum Zukunftsbild

Der Ausbau der infrastrukturellen Kapazitäten zur Realisierung eines Viertelstundentakts bei der S-Bahn Basel ist ein Schwerpunkt beim Zukunftsbild Verkehr. Die Massnahme ist Voraussetzung für ein weiterhin stabiles S-Bahn-Netz.

Bezug zu Teilstrategien

- V1-1: S-Bahn Basel – Angebot ausbauen und neue Durchbindungen schaffen
- V5-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen

Bezug zu anderen Massnahmen

- Ü7: Neubaustrecke EuroAirport
- Ü22: Neubaustrecke Basel SBB – Basel St. Johann – Basel Bad Bhf (Herzstück Basel)
- S1: Saint-Louis

Ü24

Beschrieb

Im Zusammenhang mit dem Infrastrukturprojekt Schienenanschluss des Euroairports (Ü7) und der Neubaustrecke bis Basel St. Johann (Ü22) ergibt sich für den verdichteten S-Bahn-Verkehr ein Kapazitätsengpass von den Bahnhöfen Basel St. Johann bis St-Louis. Um diesem entgegenzuwirken, ist die derzeit 2-gleisige Strecke seitlich auf vier Spuren auszubauen. Ebenfalls ist eine seitliche Erweiterung des Bahnhofs EuroAirport (Ü7) von zwei auf vier Gleise vorgesehen

Nutzen

- WK1: Nachfragewirksame Attraktivitäts- und Leistungsfähigkeitssteigerung der S-Bahn (Taktverdichtung, geringere Verspätungsanfälligkeit), Konfliktbehebung und Ermöglichung einer Weiterentwicklung im Güter- und -Personenfernverkehr der Bahn.
- WK2: Steigerung der Standortgunst im Umfeld von S-Bahn-Haltestellen durch verbesserte ÖV-Erschliessung (u.a. Entwicklungsschwerpunkt Technoport im Einzugsbereich des Flughafenbahnhofs), die auf den inneren Korridor (Basel - EAP) limitierte Taktverdichtung begünstigt die Siedlungsentwicklung nach innen zusätzlich.
- WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine Verlagerung des Modal Splits zugunsten des ÖV.
- WK4: Stärkere Auslastung der bestehenden Bahninfrastruktur, Förderung des ÖV als raumsparendes, emissionsarmes, energieeffizientes und grösstenteils mit erneuerbarer Energie betriebenes Verkehrsmittel.

B

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

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2026

Investitionskosten

273 600 000



AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr (BAV)

Beteiligte Stellen Schweiz:

SBB Infrastruktur | Kanton Basel-Stadt

Richtplaneintrag



offen

Regionale Abstimmung



erfolgt

Beteiligte Stellen Ausland:

SNCF Réseau | EuroAirport | Région Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine

Frankreich

Eintrag SCOT



offen

Gemeindebeschlüsse



-

Baureife

Die Wirkungen der Massnahme sind grob beurteilt und die finanziellen Auswirkungen abgeschätzt.

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2026

Inbetriebnahme

noch offen

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

STEP AS 2030 (noch offen)

Investitionskosten (CHF)

273 600 000 (± 50 %)

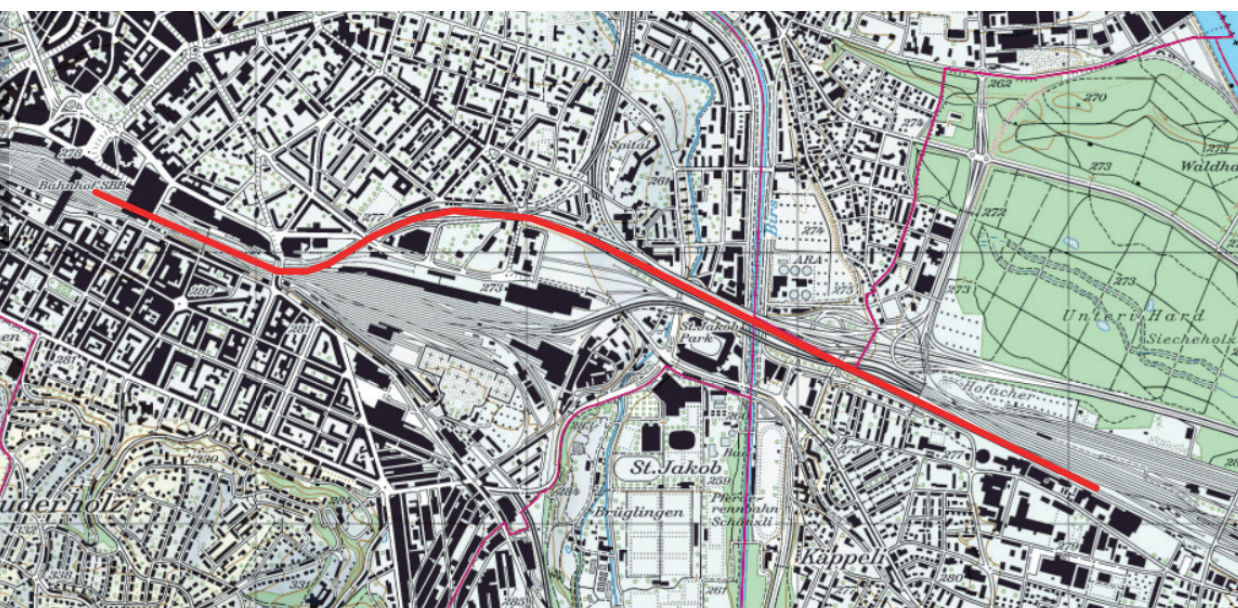
Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Ü25

Ü25

Entflechtung Basel – Muttenez (Vollausbau)



Perimeter der Entflechtung Muttenez - Vollausbau (Quelle Hintergrund: swisstopo)

B

1.G	Historie 055	ARE Code -	Prio B
2.G	Ü2	2701.2.010	B

Reifegrad

2

Baubeginn

ab 2026

Investitionskosten

450 000 000



Übergeordnete Massnahmen
Öffentlicher Verkehr

Bezug zum Zukunftsbild

Der Ausbau der infrastrukturellen Kapazitäten zur Realisierung eines Viertelstundentakts bei der S-Bahn Basel ist ein Schwerpunkt beim Zukunftsbild Verkehr. Das durch die Überlappung der verschiedenen Verkehrsarten sehr grosse Bahnverkehrsaufkommen auf der Strecke Basel SBB - Muttenez stellt mit der vorhandenen Infrastruktur bereits heute einen Engpass dar. Zur Weiterentwicklung des S-Bahn-Angebots muss die Infrastruktur zwischen Muttenez

und Basel ausgebaut werden. Die Massnahme ermöglicht in Ergänzung zum Projekt Ü1 "Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel-Muttenez (1. Etappe)" eine weitere Verdichtung der S-Bahn (z.B. auf einen Viertelstundentakt Richtung Rheinfelden) und insbesondere die Einführung von Durchmesserlinien. Ausserdem können dadurch die Kapazitätsengpässe im Güter- und Fernverkehr entschärft werden.

AGGLO BASEL

Bezug zu Teilstrategien

V1-1: S-Bahn Basel – Angebot ausbauen und neue Durchbindungen schaffen

V5-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü1: Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe)

Ü3: Entflechtung Pratteln

Ü22: Neubaustrecke Basel SBB – Basel St. Johann – Basel Bad Bhf (Herzstück Basel)

Ü25

Beschrieb

Das vorliegende Projekt beinhaltet eine neue Verbindungsstrecke ab Muttenz zu einem neuen Tiefbahnhof (unter Basel SBB Personenbahnhof). Eine niveaufreie Ausfädelung aus der Stammstrecke ermöglicht den notwendigen Wechsel vom Links- zum Rechtsbetrieb, den S-Bahn-Betrieb in bei-

den Richtungen via Güterbahnhof Wolf und die Einführung in den Tiefbahnhof. Darüber hinaus sind im Bahnhof Muttenz Ausbauten notwendig: zwei äussere Perrongleise, während die heutigen drei zu Durchfahrgleisen umfunktioniert werden.

Nutzen

WK1: Nachfragewirksame Attraktivitäts- und Leistungsfähigkeitssteigerung der S-Bahn (Direktverbindungen, Taktverdichtung, geringere Verspätungsanfälligkeit), Ausbau der Kapazitäten für den Regional-, Güter- und Fernverkehr.

WK2: Steigerung der Standortgunst im Umfeld von S-Bahn-Haltestellen durch verbesserte ÖV-Erschliessung.

WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine Verlagerung des Modal Splits zugunsten des ÖV.

WK4: Stärkere Auslastung der bestehenden Bahninfrastruktur, Förderung des ÖV als raumsparendes, emissionsarmes, energieeffizientes und grösstenteils mit erneuerbarer Energie betriebenes Verkehrsmittel.

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr (BAV)

Beteiligte Stellen Schweiz:

SBB Infrastruktur | Kanton Basel-Stadt | Kanton Basel-Landschaft

Richtplaneintrag



erfolgt als Zwischenergebnis (BL)

Regionale Abstimmung



erfolgt

Ü25

Baureife

Vorstudien, Kostenschätzung und eine grobe Beurteilung der Wirkung liegt vor. Das Vorprojekt wird bis 2019 erarbeitet.

Weitere Informationen

Studie Entflechtungsbauwerk Basel Ost – Muttentz / SBB AG / Feb 2011

Reifegrad

2

Baubeginn

ab 2026

Inbetriebnahme

2030

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

STEP AS 2030 (noch offen)

Investitionskosten (CHF)

450 000 000 (± 50 %)

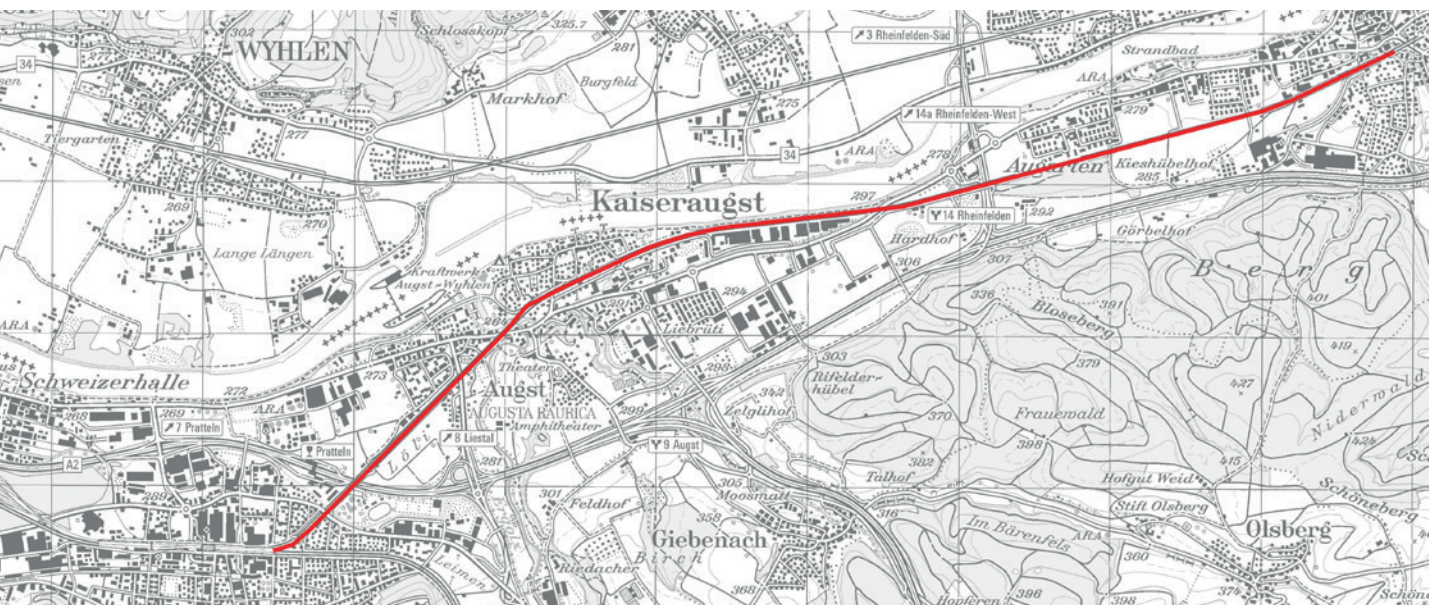
Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Ü26

Ü26

3. Gleis Pratteln – Rheinfelden und Wendegleis Rheinfelden



Übersichtsplan (Quelle Hintergrund: swisstopo)

Bezug zum Zukunftsbild

Der Ausbau der infrastrukturellen Kapazitäten zur Realisierung eines Viertelstundentakts bei der S-Bahn Basel ist ein Schwerpunkt beim Zukunftsbild Verkehr. Die Massnahme ist Voraussetzung für einen Viertelstundentakt der S-Bahn-Linien aus dem Fricktal und Ergolztal bei gleichzeitigem Verkehrswachstum im Güter- und Fernverkehr.

Bezug zu Teilstrategien

- V1-1: S-Bahn Basel – Angebot ausbauen und neue Durchbindungen schaffen
- V5-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen

Bezug zu anderen Massnahmen

- Ü1: Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe)
- Ü25: Entflechtung Basel – Muttenz (Vollausbau)
- Ü3: Entflechtung Pratteln
- Ü22: Neubaustrecke Basel SBB – Basel St. Johann – Basel Bad Bhf (Herzstück Basel)
- S5: Pratteln/Grenzach-Wyhlen
- S19.1: Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)
- Ö10: Rheinfelden: Umgestaltung und Aufwertung Bahnhofplatz mit Busbahnhof
- Ö11: Rheinfelden: Entflechtung ÖV, MIV und LV im Bereich Bahnhof SBB
- LV19: Rheinfelden (CH): Behindertengerechte Erschliessung Bahnhof SBB – Kapuzinerberg
- LV21: Rheinfelden (CH): Erweiterung/Neubau Velostation Bahnhof

Ü26



Beschrieb

Die Strecke Pratteln - Rheinfelden - Frick ist durch die Überlagerung der Nahverkehrs-, Fernverkehrs- und Güterzüge bereits heute sehr stark ausgelastet. Ein weiterer Anstieg des Güterverkehrs ist im Zusammenhang mit der Funktion als Zubringer zur NEAT am Gotthard zu erwarten. Gleichzeitig befinden sich aber einige Entwicklungsgebiete und S-Bahn-Haltestellen mit hohem Fahrgastpotenzial an dieser Strecke. Daher ist auf

den Horizont 2030 für die Strecke Basel - Rheinfelden der Viertelstundentakt für die S-Bahn geplant, wie dies auf allen Strecken des inneren Agglomerationskorridors der Fall ist. Aus Kapazitätsgründen ist daher auf der Strecke Pratteln - Rheinfelden ein Ausbau auf drei Gleise vorzusehen. Damit verbunden ist die Errichtung eines Wendegleises für die in Rheinfelden endenden S-Bahn-Züge.

1.G	Historie	ARE Code	Prio
-	-	-	-
2.G	Ü3	2701.2.148	B

Reifegrad

1

Baubeginn

–

Investitionskosten

–



AGGLO BASEL

Nutzen

WK1: Nachfragewirksame Attraktivitäts- und Leistungsfähigkeitssteigerung der S-Bahn (Taktverdichtung, geringere Verspätungsanfälligkeit), Konfliktbehebung mit Zügen des Fern- und Güterverkehrs.

WK2: Steigerung der Standortgunst im Umfeld von S-Bahn-Haltestellen durch verbesserte ÖV-Erschliessung, die auf den inneren Korridor limitierte Taktverdichtung begünstigt die Siedlungsentwicklung nach innen zusätzlich.

WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine Verlagerung des Modal Splits zugunsten des ÖV.

WK4: Stärkere Auslastung der bestehenden Bahninfrastruktur, Förderung des ÖV als raumsparendes, emissionsarmes, energieeffizientes und grösstenteils mit erneuerbarer Energie betriebenes Verkehrsmittel.

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr (BAV)

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Aargau | Kanton Basel-Landschaft | SBB Infrastruktur

Richtplaneintrag



offen (AG, Vororientierung BL)

Regionale Abstimmung



erfolgt

Baureife

Die Wirkungen der Massnahme sind beurteilt und die Kosten geschätzt.

Reifegrad

1

Baubeginn

–

Inbetriebnahme

noch offen

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

STEP AS 2030 (noch offen)

Investitionskosten (CHF)

Durch das BAV nicht einzeln ausgewiesen

Betriebskosten (CHF p.a.)

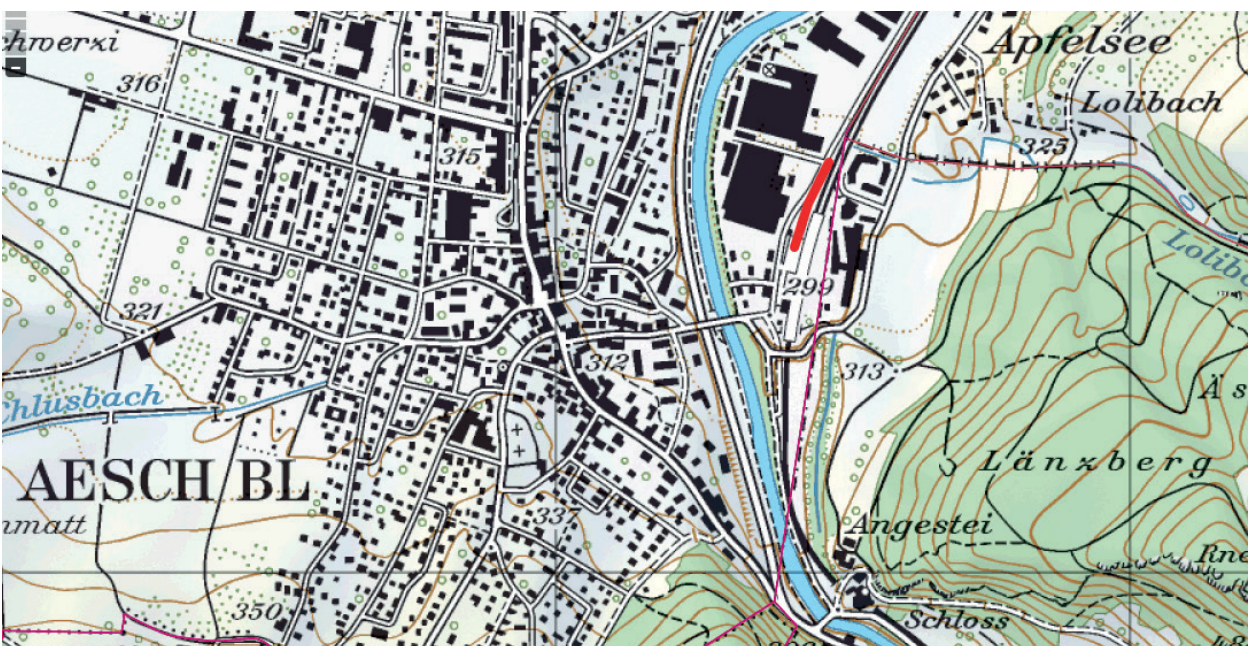
noch nicht beziffert

Ü26

Ü27

Wendegleis Aesch

Ü27



Mögliche Lage des Wendegleises (Variante noch nicht definitiv festgelegt, Quelle Hintergrund: swisstopo)

Bezug zum Zukunftsbild

Der Ausbau der infrastrukturellen Kapazitäten zur Realisierung eines Viertelstundentakts bei der S-Bahn Basel ist ein Schwerpunkt beim Zukunftsbild Verkehr. Die Massnahme ist Voraussetzung für einen Viertelstundentakt der S-Bahn bis Aesch.

B

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

Reifegrad

2

Baubeginn

2026

Investitionskosten

30 000 000

Übergeordnete Massnahmen
Öffentlicher Verkehr



AGGLO BASEL

Bezug zu Teilstrategien

V1-1: S-Bahn Basel – Angebot ausbauen und neue Durchbindungen schaffen

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü9: Ausbau Doppelspur Laufental

Ü11: S-Bahn-Haltestelle Dornach / Apfelsee

S6: Schwerpunktgebiet Reinach / Dornachbrugg / Stöcklin

S10: Schwerpunktgebiet Widen / Birsmatte

S17: Schwerpunktgebiet Aesch Nord

LV48: Aesch: Vernetzung Radroute vom Bahnhof Aesch ins Laufental

Beschrieb

Ein S-Bahn Viertelstundentakt Basel – Aesch ist zwar mit der bestehenden Doppelspur zu bewältigen, für die Wende am Bahnhof Aesch ist dort jedoch ein zusätzliches Gleis erforderlich.

Nutzen

WK1: Nachfragewirksame Attraktivitäts- und Leistungsfähigkeitssteigerung der S-Bahn (Taktverdichtung, geringere Verspätungsanfälligkeit), Konfliktbehebung und Ermöglichung einer Weiterentwicklung im Bahn-Güterverkehr.

WK2: Steigerung der Standortgunst im Umfeld von S-Bahn-Haltestellen durch verbesserte ÖV-Erschliessung, die auf den inneren Korridor limitierte Taktverdichtung begünstigt die Siedlungsentwicklung nach innen zusätzlich.

WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine Verlagerung des Modal Splits zugunsten des ÖV.

WK4: Stärkere Auslastung der bestehenden Bahninfrastruktur, Förderung des ÖV als raumsparendes, emissionsarmes, energieeffizientes und grösstenteils mit erneuerbarer Energie betriebenes Verkehrsmittel.

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr (BAV)

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Basel-Landschaft

Richtplaneintrag



geplant

Regionale Abstimmung



erfolgt

Ü27

Baureife

Eine Konzeptstudie wurde erarbeitet und die Kosten geschätzt. Das Vorprojekt wird bis 2019 erstellt.

Reifegrad

2

Baubeginn

2026

Inbetriebnahme

2030

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

STEP AS 2030 (noch offen)

Investitionskosten (CHF)

30 000 000 (± 50 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht bekannt

Ü28

Doppelspurausbau Riehen / Lörrach Zollweg



Übersichtsplan (Quelle Hintergrund: swisstopo)

Bezug zum Zukunftsbild

Der Ausbau der infrastrukturellen Kapazitäten zur Realisierung eines Viertelstundentakts bei der S-Bahn Basel ist ein Schwerpunkt beim Zukunftsbild Verkehr. Die Massnahme ist Voraussetzung für ein weiterhin stabiles S-Bahn-Netz.

Bezug zu Teilstrategien

V1-1: S-Bahn Basel – Angebot ausbauen und neue Durchbindungen schaffen

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü22: Neubaustrecke Basel SBB – Basel St. Johann – Basel Bad Bhf (Herzstück Basel)

Ü30: S-Bahn-Haltestelle Lössrach Zollweg

Ö6: Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lössrach/Riehen

S26: Schwerpunktgebiet Riehen

Ü28

Beschrieb

Für die Realisierung eines S-Bahn-Viertelstundentakts auf der Strecke Basel-Lössrach ist eine Doppelspurinsel zur Begegnung von S-Bahn-Zügen in der Nähe der Landesgrenze notwendig. Je nach Variante kommt diese in bestehenden (auszubauenden) Bahnhof Riehen oder unmittelbar bei der Landesgrenze zu liegen. Im letzteren Fall kann diese baulich kombiniert werden mit der geplanten neuen Haltestelle Lössrach Zollweg (Ü30).

Nutzen

WK1: Es wird ermöglicht, die Qualität des Verkehrssystems insgesamt drastisch zu verbessern. Erst mit dieser Massnahme ist der 15-Minuten Takt realisierbar. Dies trägt zu einer geringeren Verspätungsanfälligkeit bei. Erreichbarkeit der Kernagglomeration wird deutlich verbessert, insbesondere auch im Pendler- und Freizeitverkehr.

WK2: Steigerung der Standortgunst im Umfeld von S-Bahn-Haltestellen durch verbesserte ÖV-Erschliessung, die auf den inneren Korridor limitierte Taktverdichtung begünstigt die Siedlungsentwicklung nach innen zusätzlich.

WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine Verlagerung des Modal Splits zugunsten des ÖV.

WK4: Stärkere Auslastung der bestehenden Bahninfrastruktur, Förderung des ÖV als raumsparendes, emissionsarmes, energieeffizientes und grösstenteils mit erneuerbarer Energie betriebenes Verkehrsmittel.

B

	Historie	ARE Code	Prio
1.G	-	-	-
2.G	Ö3	-	C

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2026

Investitionskosten

-



Übergeordnete Massnahmen
Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr (BAV)

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Basel-Stadt | Bundesamt für Verkehr BAV

Richtplaneintrag



erfolgt als Vororientierung (BS)

Regionale Abstimmung



erfolgt

Beteiligte Stellen Ausland:

Büro des Beauftragten für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet | Stadt Lörrach | Land Baden-Württemberg (Ministerium für Verkehr) | Zweckverband Regio-S-Bahn Basel

Deutschland

Eintrag Regionalplan



offen

Gemeindebeschlüsse



-

Baureife

Eine Vorstudie der Infrastrukturbetreiber, des Landes Baden-Württemberg und der Kommunen liegt vor. Die Studie von EBP zeigt auf, dass ein 15-Minuten-Takt auf der Wiesentalstrecke mit punktuellen Umbaumaassnahmen grunsätzlich realisierbar ist.

Weitere Informationen

Fahrplanstudie Wiesental, EBP, 2014

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2026 (analog Herzstück)

Inbetriebnahme

2030

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

STEP AS 2030 (noch offen)

Investitionskosten (CHF)

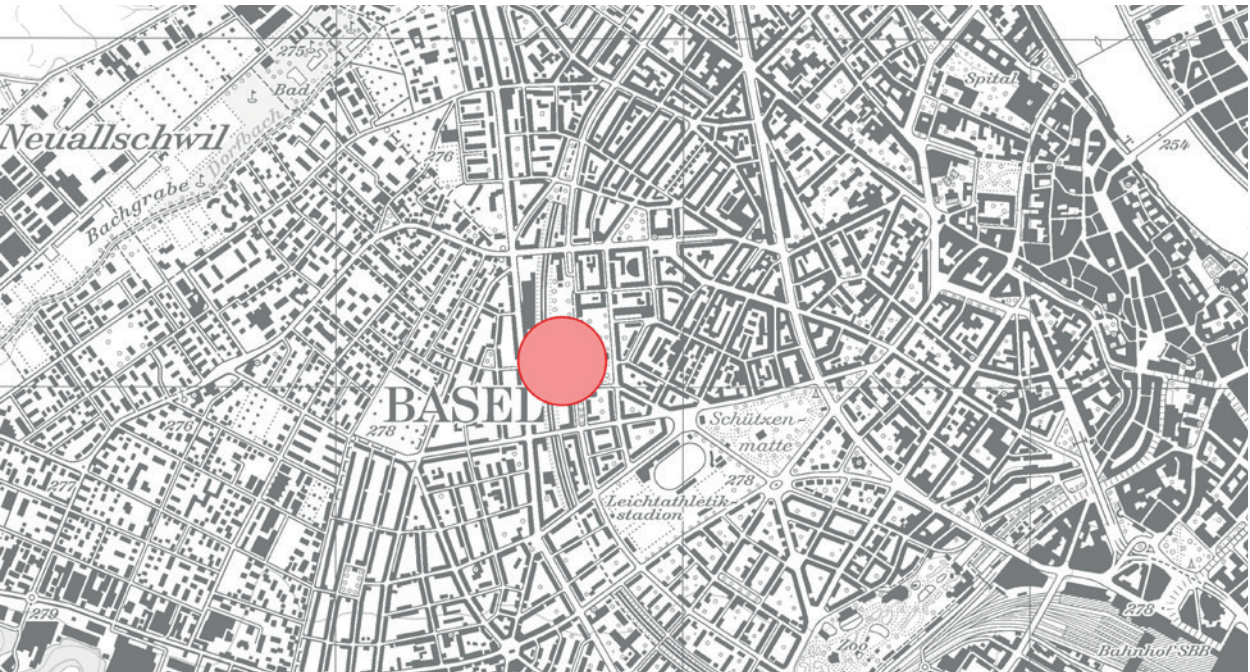
Durch BAV nicht einzeln ausgewiesen

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Ü29

S-Bahn-Haltestelle Basel Morgartenring



Übersichtsplan (Quelle Hintergrund: swisstopo)

Bezug zum Zukunftsbild

Die S-Bahn Basel bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrssystems in der trinationalen Agglomeration Basel. Mit neuen S-Bahn-Haltestellen kann die Erschliessung bestehender oder neuer Quartiere und Entwicklungsschwerpunkte markant verbessert werden.

B

	Historie	ARE Code	Prio
1.G	-	-	-
2.G	Ö4	2701.2.034	C*

Reifegrad

1

Baubeginn

-

Investitionskosten

10 000 000



AGGLO BASEL

Bezug zu Teilstrategien

- V1-1: S-Bahn Basel – Angebot ausbauen und neue Durchbindungen schaffen
- S1: Kernstadt und innere Korridore – Schwerpunktgebiete entwickeln und Siedlungsqualitäten erhöhen

Bezug zu anderen Massnahmen

- Ü7: Neubaustrecke EuroAirport
- Ü22: Neubaustrecke Basel SBB – Basel St. Johann – Basel Bad Bhf (Herzstück Basel)
- Ü24: Vierspurausbau Basel St. Johann – St-Louis (Haut-Rhin) sowie Bahnhof EuroAirport
- S3: Schwerpunktgebiet Basel-Nordwest
- S9: Schwerpunktgebiet Bachgraben – Allschwil

Beschrieb

Eine neue S-Bahn-Haltestelle Morgartenring, zwischen Basel SBB und Basel St.Johann, soll insbesondere die umliegenden Wohnquartiere und die Gemeinde Allschwil an die S-Bahn anbinden. Der Standort bietet dank der unmittelbaren Nähe zum ÖV-Knoten Morgartenring Umsteigebeziehungen mit sehr kurzen Wegen vom Tram (Linie 6) und Bus (Linie 36) auf die S-Bahn vice versa. Auch weiter entfernt gelegene Gebiete wie die Gewerbezone Bachgraben (Allschwil) profitieren von einer S-Bahn-Haltestelle

Morgartenring. Voraussetzung ist, dass die S-Bahn-Haltestelle mindestens viertelstündlich und/oder mit direkten Zügen in/aus der Nordwestschweiz bedient wird. Die Potenzialstudie aus dem Jahr 2010 ergibt ein Nettopotenzial von rund 12 500 ÖV-Benutzenden für den Zeithorizont 2030. Eine Studie, die mit der Eingabe der Angebotsvorstellungen der Planungsregion NWCH zum Ausbauschritt 2030 erstellt wurde, bestätigt diese Grössenordnung mit rund 13 800 Potenzialpunkten.

Nutzen

- WK1: Verbesserung der Erreichbarkeit, Entlastung der innerstädtischen Tram- und Buslinien, Schaffung eines neuen innerstädtischen ÖV-Knotens mit Umsteigemöglichkeiten von der S-Bahn auf Tram und Bus.
- WK2: Erschliessung eines dicht besiedelten Wohngebiets in der Stadt Basel und die östlichen Quartiere der Gemeinde Allschwil. fördert Innenverdichtung.
- WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine Verlagerung des Modal Splits zugunsten des ÖV.
- WK4: Förderung des ÖV als raumsparendes, emissionsarmes, energieeffizientes und grösstenteils mit erneuerbarer Energie betriebenes Verkehrsmittel.

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle
Bundesamt für Verkehr (BAV)

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Basel Stadt | SBB Infrastruktur

Richtplaneintrag	Regionale Abstimmung
↓	↓
erfolgt (Zwischenergebnis BS)	erfolgt

Ü29

Baureife

Eine Potenzialabschätzung liegt vor und die bautechnische/bahnbetriebliche Machbarkeit, insbesondere in Bezug auf die Leistungsfähigkeit der Elsässerbahn wurde geprüft.

Reifegrad	
1	
Baubeginn	Inbetriebnahme
-	2030

Finanzreife

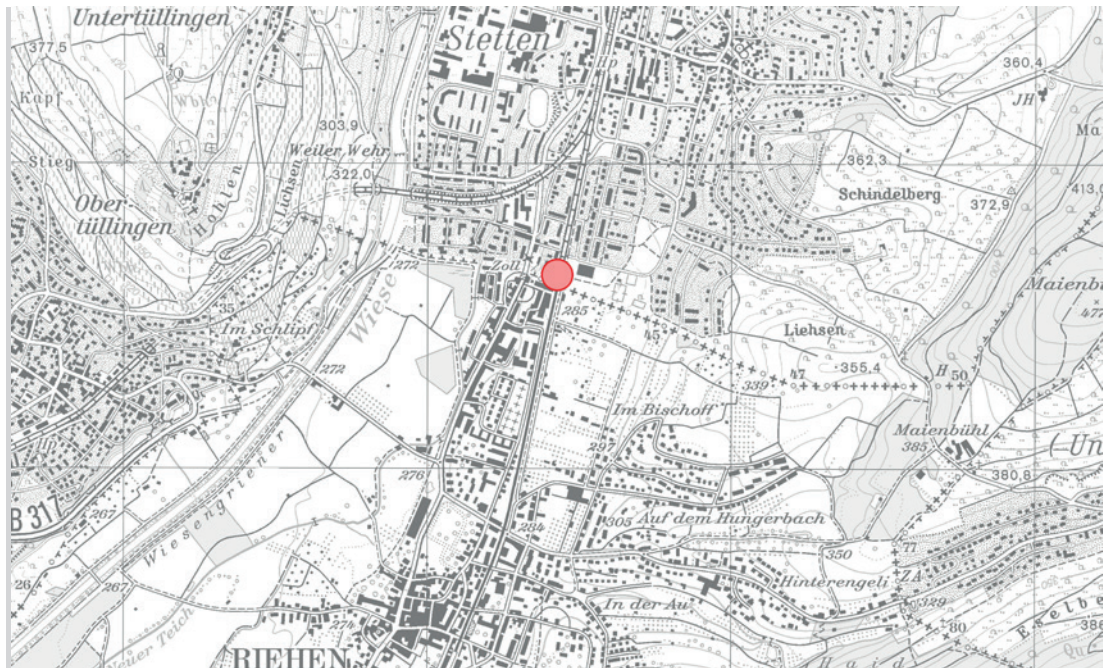
Finanzierungsbeschlüsse
STEP AS 2030 (noch offen)

Investitionskosten (CHF)	Betriebskosten (CHF p.a.)
10 000 000 (± 30 %)	noch nicht beziffert

Ü30

S-Bahn-Haltestelle Lörrach Zollweg

Ü30



Übersichtsplan
(Quelle Hintergrund:
swisstopo)

Bezug zum Zukunftsbild

Die S-Bahn Basel bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrssystems in der trinationalen Agglomeration Basel. Mit neuen S-Bahn-Haltestellen kann die Erschliessung bestehender oder neuer Quartiere und Entwicklungsschwerpunkte markant verbessert werden.

Bezug zu Teilstrategien

- V1-1: S-Bahn Basel – Angebot ausbauen und neue Durchbindungen schaffen
- S1: Kernstadt und innere Korridore – Schwerpunktgebiete entwickeln und Siedlungsqualitäten erhöhen

Bezug zu anderen Massnahmen

- Ü28: Doppelspurausbau Riehen / Lörrach Zollweg
- Ü22: Neubaustrecke Basel SBB – Basel St. Johann – Basel Bad Bf (Herzstück Basel)
- Ö6: Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach / Riehen
- S26: Schwerpunktgebiet Riehen

Beschrieb

Die neue S-Bahn-Haltestelle Lörrach Zollweg soll unmittelbar nördlich der Landesgrenze auf der deutschen Seite liegen. Sie ist eine Alternative zum Standort Riehen Stettenfeld. Gemäss kantonalem Richtplan könnten mit einer neuen S-Bahn-Haltestelle die geplanten und bereits realisierten Wohnquartiere in Lörrach und Riehen besser erschlossen werden. Das Potenzial ist vergleichbar mit demjenigen der benachbarten S-Bahn-Haltestellen (Nettopotenzial

von rund 2700 ÖV-Benutzenden). Die Stadt Lörrach und die Gemeinde Riehen haben daher die S-Bahn-Haltestelle und ÖV-Drehscheibe am Zoll (Ö6) als Projekt für die IBA 2020 aufgenommen. Eine Fahrplanstudie wurde in diesem Rahmen im Sommer 2014 durchgeführt. Diese ergibt, dass eine Bedienung der neuen S-Bahn-Haltestelle im 1/4 h-Takt sinnvoll ist. Voraussetzung dafür ist ein Doppelspur-Ausbau im Bereich dieser Haltestelle.

Ü30

Nutzen

- WK1: Schaffung einer neuen ÖV-Drehscheibe in Grenznähe und damit Förderung des frühzeitigen Umsteigens auf den ÖV.
- WK2: Erschliessung eines geplanten bzw. bereits realisierten Wohngebiets beidseits der Grenze.
- WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine Verlagerung des Modal Splits zugunsten des ÖV.
- WK4: Förderung des ÖV als raumsparendes, emissionsarmes, energieeffizientes und grösstenteils mit erneuerbarer Energie betriebenes Verkehrsmittel.



Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Lörrach

Beteiligte Stellen Schweiz:

Gemeinde Riehen | Kanton Basel-Stadt | Büro des Beauftragten für die Deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet

Richtplaneintrag



erfolgt als Zwischenergebnis (BS)

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Beteiligte Stellen Ausland:

Zweckverband Regio-S-Bahn Basel (ZRL) | Landkreis Lörrach | Land Baden-Württemberg | DB AG

Deutschland

Eintrag Regionalplan



offen

Gemeindebeschlüsse



-

1.G	Historie	ARE Code	Prio
-	-	-	-
2.G	Ö6	2701.2.036	C*

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2026

Investitionskosten

1 000 000



Übergeordnete Massnahmen
Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Baureife

Eine Potenzialabschätzung liegt vor, die Kosten wurden geschätzt und die Wirkungen grob beurteilt. Eine Aufnahme der Haltestelle in den FABI STEP AS 2030 wird derzeit durch das BAV geprüft.

Weitere Informationen

- › Fahrgastpotenzialanalyse zum neuen Haltepunkt
»Am Zoll Lörrach / Riehen« / Kanton BS / 2011
- › Machbarkeitsstudie "Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs" an der Landesgrenze
Riehen - Lörrach-Stetten / Gruner AG / Mai 2013
- › Fahrplanstudie zum Haltepunkt Lörrach Zollweg und zum geplanten Viertelstundentakt
zwischen Lörrach und Basel SBB / 2014
- › Angebots- und Fahrplankonzeption für eine grenzüberschreitende trinationale S-Bahn
Basel / EBP/SMA / Dezember 2014

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2026

Inbetriebnahme

2030

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse
STEP AS 2030 (noch offen)

Investitionskosten (CHF)

1 000 000 (± 30 %)

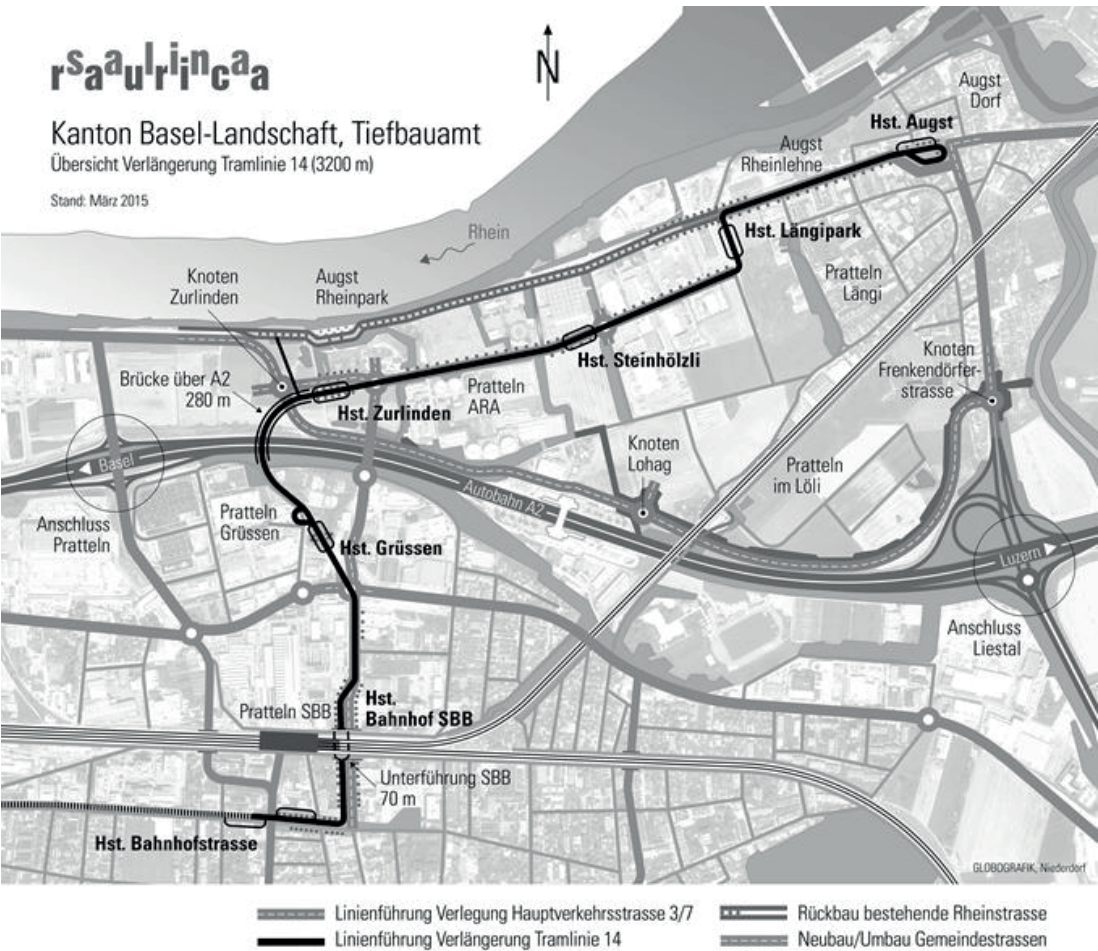
Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Ü31

Ü31

Tram Salina Raurica



Linienführung Tram Salina Raurica (Quelle: Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft)

Bezug zum Zukunftsbild

Ein nachhaltiger Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist zentrales Element des Zukunftsbilds. Das Tramnetz soll gezielt ergänzt und der Feinverteiler beschleunigt werden. Die Tramnetzerweiterung wird aus einer bestehenden Linie heraus entwickelt. Das im MIV heute stark belastete Einkaufs- und Gewerbegebiet "Grüssen" (u.a. IKEA, Media-Markt, Conforama) wird mit einer leistungsfähigen Tramlinie erschlossen. Des Weiteren wird das städtebauliche Entwicklungsgebiet Salina Raurica optimal ans Tramnetz angebunden.

B

	Historie	ARE Code	Prio
1.G	-	-	-
2.G	Ö40a	2701.2.023	B
	Ö40b	2701.2.040	B

Reifegrad

2

Baubeginn

2023

Investitionskosten

174 200 000



AGGLO BASEL

Bezug zu Teilstrategien	Bezug zu anderen Massnahmen
V1-2: Tram und Bus – Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen	S5: Schwerpunktgebiet Pratteln/Grenzach-Wyhlen
V1-3: Kombinierte Mobilität – Widerstände vermindern und Angebot ausbauen (P+R, B+R, u.a.)	S12: Schwerpunktgebiet Salina Raurica
V3-4: Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten	LVA2: LV-Korridorpaket Hochrhein

Beschrieb

Ziel ist es, das Gebiet Salina Raurica auch mit ÖV optimal zu erschliessen und dadurch einen Beitrag zu leisten, dass sich Salina Raurica entsprechend den Vorstellungen von Kanton und Gemeinden entwickeln kann. Der Kantonale Richtplan Basel-Landschaft legt für das Gebiet einen ÖV-Anteil von 35 Prozent als sehr anspruchsvolles Ziel fest.

Dieser Modal Split kann nur erreicht werden, wenn die bestehende S-Bahn und die Buslinien durch das Tram als weiteres Angebot ergänzt und aufgewertet werden. Das Einkaufs- und Gewerbegebiet Grüssen weist heute einen sehr hohen MIV-Anteil auf und wird mit der Massnahme an den Bahnhof Pratteln (S-Bahnlinien 1 und 3) angebunden.

Nutzen

WK1: Die Qualität des Verkehrssystems wird verbessert, da die bestehenden Bus-Linien das Gebiet Salina Raurica heute nur peripher erschliessen. Eine Tramlinie schafft neue Direktverbindungen, z. B. ab Muttenz, in das Entwicklungsgebiet Salina Raurica sowie in das Einkaufsgebiet Grüssen. Mit der Tram-Haltestelle Pratteln Bahnhof wird eine direkte Anbindung an das S-Bahn-Netz geschaffen. Der Kantonale Richtplan definiert für Salina Raurica als Ziel einen ÖV-Anteil von 30 %. Dieser hohe ÖV-Anteil kann nur mit einem Tram erreicht werden.

WK2: Die Entwicklung des Gebiets Salina Raurica fördert die Siedlungsentwicklung nach innen. Das Tram ist Impulsgeber und prägendes Element der Raumgestaltung. Im Planungssperimeter Salina Raurica (Kantonaler Richtplan) werden durch die neue Tramlinie mit vier Haltestellen insgesamt 11-12 000 Arbeitsplätze und Einwohner erschlossen (Zielhorizont: 2026).

WK3: Die Verkehrssicherheit wird mit einer neuen Tramlinie im Entwicklungsgebiet verbessert. Durch den angestrebten ÖV-Anteil werden potentielle Unfallschwerpunkte im MIV entschärft bzw. von vornherein reduziert.

WK4: Die Massnahme hat keine negativen Auswirkungen auf Landschafts- und Naherholungsräume sowie die Siedlungs- und Wohnqualität. Die neue Tramlinie fördert hingegen eine umweltverträgliche Verkehrsentwicklung. Die Umgebung der Strecke lässt sich durch zeitgemässe Strassen- und Platzgestaltungen aufwerten und bietet eine Struktur zur Optimierung der Fuss- und Velowege. Hierzu tauschen sich Kanton und Gemeinden laufend aus.

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle
Bundesamt für Verkehr (BAV)

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Basel-Landschaft

Richtplaneintrag	Regionale Abstimmung	Gemeindebeschlüsse
↓	↓	↓
erfolgt	erfolgt	erfolgt

Ü31

Baureife

Das Vorprojekt liegt vor.

Reifegrad	
2	
Baubeginn	Inbetriebnahme
2023	2028

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse
STEP AS 2030 (noch offen)

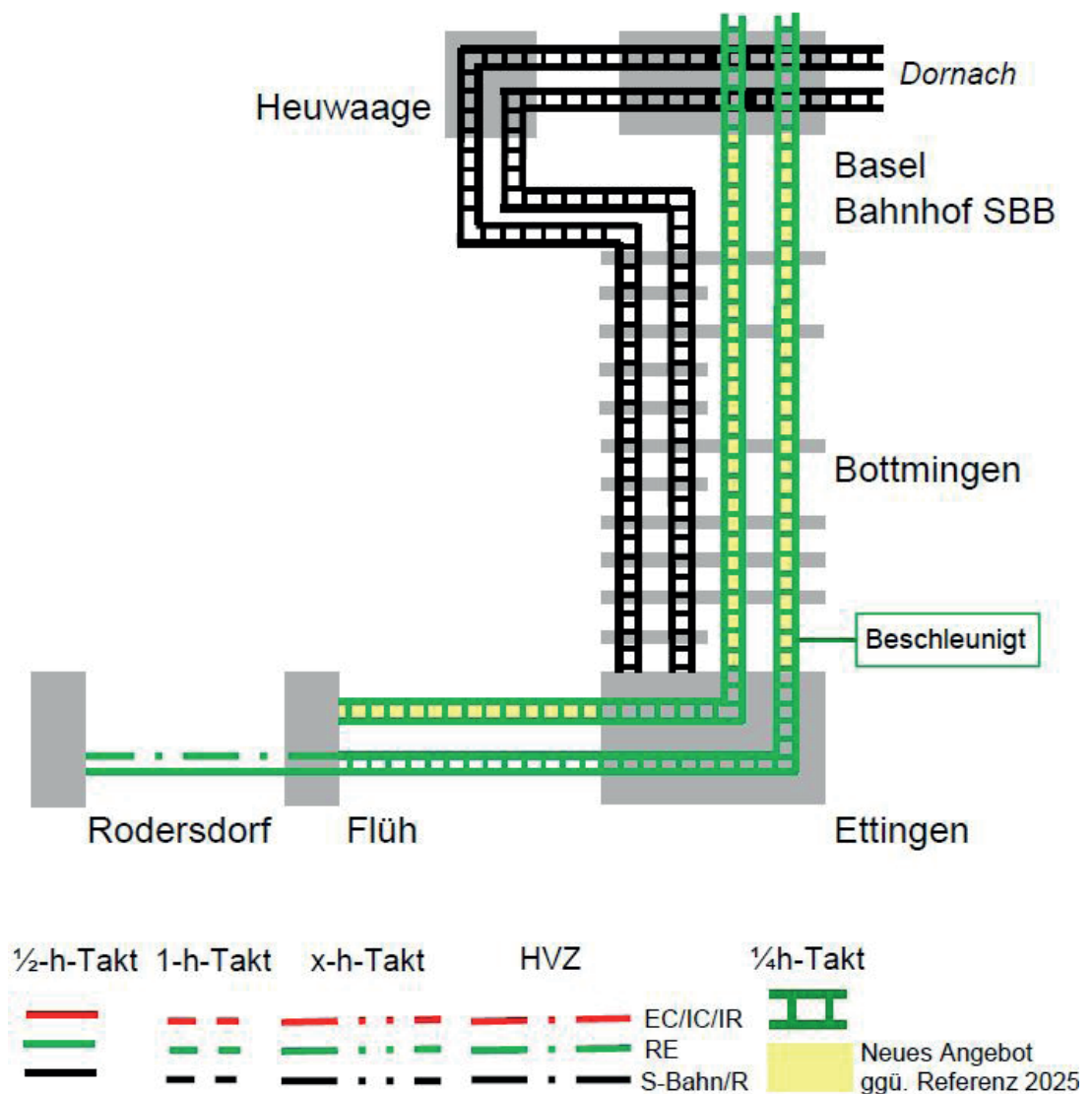
Investitionskosten (CHF)	Betriebskosten (CHF p.a.)
174 200 000 (± 50%)	noch nicht beziffert

Ü32

Ü32

Expresstram Linie 17

Tramangebot im Leimental
nach Einführung des
Expresstrams
(Quelle: Schlussbericht
Module AS2030, BLT AG)



Bezug zum Zukunftsbild

Ein nachhaltiger Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist zentrales Element des Zukunftsbildes. Das Tramnetz soll gezielt ergänzt und der Feinverteiler beschleunigt werden. Die Achse Basel - Ettingen gehört zum inneren Korridor, in welchem die Siedlungsentwicklung gefördert werden soll. Die inneren Korridore sollen im 7.5'-Takt mit dem Tram oder im Viertelstundentakt mit der Bahn erschlossen werden. Die Kernstadt soll innerhalb von 10 Minuten erreicht werden können. Heute wird jedoch eine schnelle ÖV-Verbindung in diesem Korridor nicht angeboten. So betragen die Fahrzeiten heute ab Ettingen 22 Minuten, ab Oberwil 15 Minuten und ab Bottmingen 11 Minuten in die Innenstadt von Basel.

Ü32

Bezug zu Teilstrategien

V1-2: Tram und Bus - Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü12: Wendeschleife Bottmingen

Ö7: Bushof Bottmingen

Beschrieb

Das Leimental ist dicht besiedelt, verfügt jedoch weder über eine Hochleistungsstrasse noch über eine S-Bahn. Die Tramlinien 10 und 17 bilden das Rückgrat im öffentlichen Verkehr. Ziel ist die Einführung eines Express-Trams zwischen dem Leimental und dem Bahnhof Basel SBB. Hierbei ist vorgesehen, dass die Linie 17 von Rodersdorf/Flüh bis Ettingen alle Haltestellen bedient, und dann beschleunigt bis Dorenbach verkehrt, wobei sie fünf Haltestellen nicht bedient. Ab Dorenbach verkehrt die Tramlinie direkt via Margarethenstich zum Bahnhof SBB und voraussichtlich weiter über Wettsteinplatz und Basel Bad. Bahnhof bis Eglisee.

Verkehren zukünftig Tramzüge ohne Halt durch die Haltestellen, so ist die Möglichkeit zum Überschreiten der Gleise zu verhindern. Die Fussgängerübergänge im Haltestellenbereich sind daher mit Schranken zu sichern. Bei Haltestellen im Bereich von Schulhäusern und Kindergarten wird wo möglich der Bau von Personenunterführungen vorgesehen. Eine Anpassung der Halteketten infolge durchfahrender Züge ist gemäss Angaben BLT nicht erforderlich.

B

	Historie	ARE Code	Priorität
1.G	-	-	-
2.G	Ö21	2701.2.042	B

Reifegrad

1

Baubeginn

2026

Investitionskosten

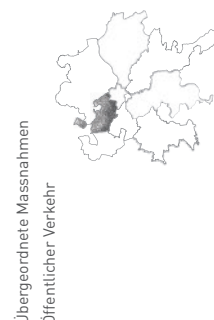
13 800 000

Nutzen

WK1: Die Qualität des Verkehrssystems wird insofern verbessert, als dass sich die Reisegeschwindigkeit des Trams erhöht wird und so die fehlende S-Bahn teilweise kompensiert werden kann. Die Feinverteilung bleibt durch das Grundangebot der Tramlinie 10 weiterhin bestehen

WK2: Durch die Stärkung der nachfragestärkeren Stationen mittels einer Express-Tramlinie wird die Siedlungsentwicklung an diesen Stationen konzentriert und die Wahrnehmbarkeit als Verkehrsknotenpunkt gesteigert. Von der Massnahme profitiert insbesondere der innere Korridor zwischen Bottmingen und Ettingen. Im Hinteren Leimental entsteht durch die Massnahme kein Siedlungsdruck.

WK3: Die Haltestellen, die nicht durch das Express-Tram bedient werden, werden im Bezug auf die Sicherheit verbessert (Fussgängerunterquerung, Schrankenanlagen)



Übergeordnete Massnahmen
Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

WK4: Die Massnahme hat keine negativen Auswirkungen auf Landschafts- und Naherholungsräume sowie die Siedlungs- und Wohnqualität. Sie wird vollständig auf einer bestehenden Tramtrasse realisiert.

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr (BAV)

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Basel-Landschaft | Kanton Basel-Stadt | Kanton Solothurn

Richtplaneintrag



erfolgt (Zwischenergebnis BL)

Regionale Abstimmung



erfolgt

Baureife

Die Machbarkeit einer Expresstramlinie wurde geprüft, eine Kostenschätzung erstellt und die Wirkungen wurden grob beurteilt. Ein Vorprojekt wird bis 2019 erarbeitet.

Reifegrad

1

Baubeginn

2026

Inbetriebnahme

2029

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse
STEP AS 2030 (noch offen)

Investitionskosten (CHF)

13 800 000 (± 30%)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Ü34

Ü34

Neubaustrecke 3. Juradurchstich



Mögliche Linienführung 3. Juradurchstich (Variantenwahl offen)

C

	Historie	ARE Code	Prio
1.G	061	-	C
2.G	Ü8	-	C

Reifegrad

2

Baubeginn

ab 2030

Investitionskosten

5 610 000 000

Bezug zum Zukunftsbild

Ohne den 3. Juradurchstich kann das Ziel eines nachhaltigen Verkehrs im Bereich der Agglomeration Basel längerfristig nicht erreicht werden. Ein Viertelstundentakt der S-Bahn ist ohne eine Erweiterung der Streckenkapazität im Ergolztal südlich von Liestal aufgrund der hohen Verkehrsbelastung (Fern-, Güter- und Regionalverkehr) nicht möglich.

Übergeordnete Massnahmen
Öffentlicher Verkehr



AGGLO BASEL

Bezug zu Teilstrategien

V1-1: S-Bahn Basel – Angebot ausbauen und neue Durchbindungen schaffen

V5-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü1: Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe)

Ü25: Entflechtung Basel – Muttenz (Vollausbau)

Ü3: Entflechtung Pratteln

Ü6: Neubau-/Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel, Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3

Ü22: Neubaustrecke Basel SBB – Basel St. Johann – Basel Bad Bhf (Herzstück Basel)

Beschrieb

Mit einem neuen Juradurchstich zwischen dem Grossraum Basel und dem Mittelland (Region Olten / Aarau) sollen die Kapazitäten für den Güterverkehr auf den Zulaufstrecken der NEAT erhöht werden. Dies würde ebenfalls eine Weiterentwicklung des Fernverkehrs, der S-Bahn und der Hauptgüterverkehrsverbindungen auf dieser wichtigen Nord-Süd-Achse ermöglichen. Im Norden schliesst das Projekt an die sich im Bau befindliche Aus-/Neubaustrecke Basel-Karlsruhe an, im Süden an die weiteren Zulaufstrecken zur NEAT.

Nutzen

WK1: Beseitigung eines kritischen Engpasses auf der nördlichen NEAT-Zufahrt, Ermöglichung einer Weiterentwicklung des Angebotes im Personen- und Fernverkehr

WK2: Steigerung der Standortgunst im Umfeld von S-Bahn-Haltestellen durch verbesserte ÖV-Erschliessung

WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene sowie durch eine Veränderung des Modal Splits zugunsten des ÖV

WK4: Stärkere Auslastung der bestehenden Bahninfrastruktur, Förderung des ÖV als raumsparendes, emissionsarmes, energieeffizientes und grösstenteils mit erneuerbarer Energie betriebenes Verkehrsmittel

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr (BAV)

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Basel-Landschaft | Kanton Solothurn | Kanton Aargau

Richtplaneintrag



erfolgt als Vororientierung (BL, SO)

Regionale Abstimmung



am laufen

Ü34

Baureife

Es wurden verschiedene Varianten untersucht. Es erfolgte aber bisher keine Festlegung für eine bestimmte Variante. Die Planungsmittel für die Machbarkeitsstudie sind bewilligt. Ein Vorprojekt ist langfristig geplant.

Weitere Informationen

Planungsstudie «Dritter Juradurchstich» / SBB / 1995

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2030

Inbetriebnahme

frühestens 2040

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

STEP AS 2025 (Bewilligung Planungsgelder für Machbarkeitsstudie)

Ist nicht Bestandteil von STEP AS 2030

Investitionskosten (CHF)

5 610 000 000 (± 50%)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Ü35

S-Bahn-Haltestelle Basel St. Jakob / Wolf



Übersichtsplan (Quelle Hintergrund: swisstopo)

Bezug zum Zukunftsbild

Trotz eingeschränkten Entwicklungspotenzialen soll auch die Kernstadt einen Beitrag zum Gesamtwachstum der Agglomeration leisten. Die Errichtung einer weiteren innerstädtischen S-Bahn-Haltestelle verbessert die Erreichbarkeit von wichtigen Schwerpunktgebieten in der Kernstadt und unterstützt damit die Verdichtung nach Innen. Weiter kann damit das Verkehrssystem optimiert werden, indem das Tram- und Busnetz entlastet werden.

Bezug zu Teilstrategien

V1-1: S-Bahn Basel – Angebot ausbauen und neue Durchbindungen schaffen

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü1: Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe)

Ü25: Entflechtung Basel – Muttenz (Vollausbau)

Ü22: Neubaustrecke Basel SBB – Basel St. Johann – Basel Bad Bhf (Herzstück Basel)

Ö30: Tram Dreispitz - St. Jakob

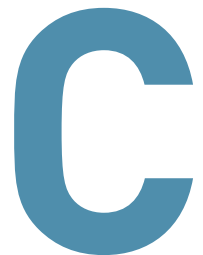
S4: Schwerpunktgebiet Basel Süd

Ü35

Beschrieb

Im Zusammenhang mit den geplanten Neunutzungen auf den Arealen des Zeughauses und auf Teilen des heutigen Güterbahnhofs Wolf sowie im Hinblick auf die geplante Tangentialverbindung Dreispitz - St. Jakob ist eine neue S-Bahn-Haltestelle geplant. Die heutige Bedarfshaltestelle Basel St. Jakob eignet sich nur bedingt zur Erschliessung der geplanten Schwerpunktgebiete, weil sie ausschliesslich für Grossveranstaltungen im St. Jakobs-Park konzi-

piert ist und deshalb nur mit einem Perron ausgerüstet ist. Ein Standort ein paar hundert Meter weiter westlich, im Bereich der Überführung St. Jakob-Strasse ist zweckmässiger für die Erschliessung der Quartiere und ermöglicht die Bedienung in beide Richtungen. Die Pauschalanalyse 2014 ergibt für St. Jakob/Wolf rund 5800 Potenzialunkte (unter Abzug des Potenzial der bestehenden S-Bahn-Haltestelle Basel Dreispitz).



Nutzen

WK1: Verbesserung der Erreichbarkeit, Entlastung der innerstädtischen Tram- und Buslinien, verbesserte Abstimmung mit Feinverteiler

WK2: Erschliessung eines innerstädtischen Wohngebiets mit hohem Entwicklungspotenzial fördert die Innenverdichtung in der Kernstadt

WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine Verlagerung des Modal Splits zugunsten des ÖV

WK4: Stärkere Auslastung der bestehenden Bahninfrastruktur, Förderung des ÖV als raumsparendes, emissionsarmes, energieeffizientes und grösstenteils mit erneuerbarer Energie betriebenes Verkehrsmittel

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2029

Investitionskosten

-



Übergeordnete Massnahmen
Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr (BAV)

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Basel-Stadt | Kanton Basel-Landschaft | SBB Infrastruktur

Richtplaneintrag



geplant

Regionale Abstimmung



erfolgt

Baureife

Potenzial- und Wirkungsanalyse sowie Schätzung der finanziellen Auswirkungen sind erfolgt.

Reifegrad

1

Baubeginn

2029

Inbetriebnahme

2030

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

STEP AS 2030 (noch offen)

Investitionskosten (CHF)

Derzeit in Abschätzung durch BAV

Betriebskosten (CHF p.a.)

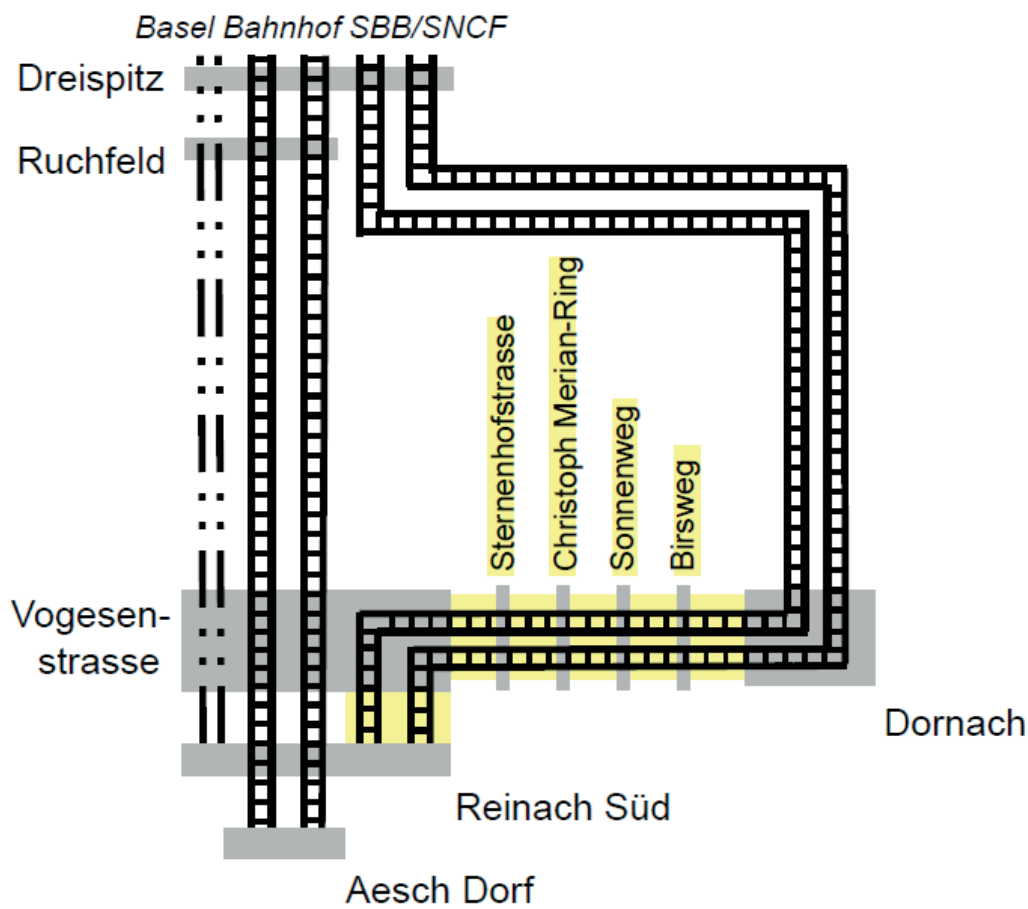
noch nicht beziffert

Ü35*

Ü36

Ü36

Tramspange Reinach - Dornach



C

	Historie	ARE Code	Prio
1.G	Ö53	-	C
2.G	Ö32	-	C

Reifegrad

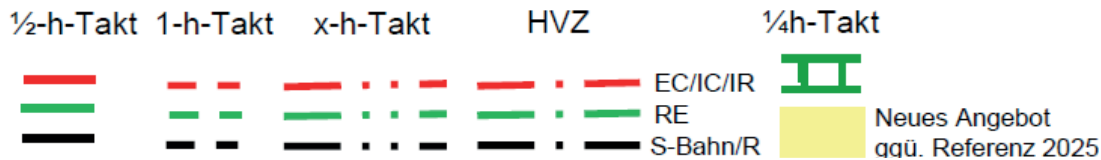
1

Baubeginn

2027

Investitionskosten

101 300 000



Angebotskonzept mit der Tramverbindung Reinach-Dornach (Quelle: Schlussbericht Module AS2030, BLT AG)

Übergeordnete Massnahmen
Öffentlicher Verkehr



Bezug zum Zukunftsbild

Ein nachhaltiger Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist ein zentrales Element des Zukunftsbildes. Das Tramnetz soll gezielt ergänzt und der Feinverteiler beschleunigt werden. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs kann im Birstal durch eine verbesserte Trammerschliessung gesteigert werden. Durch die Verlängerung einer bestehenden Tramlinie (Linie 10) und die Verknüpfung mit einer weiteren Tramlinie (Linie 11) werden weitere umsteigefreie Verkehrsbeziehungen im öffentlichen Verkehr hergestellt.

Ü36

Bezug zu Teilstrategien

V1-2: Tram und Bus – Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen

V3-4: Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

M1: Vollanschluss Aesch

M2: Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach

S10: Widen/Birmatt

S15: Schwerpunktgebiet Reinach / Dornachbrugg / Stöcklin

Beschrieb

Der Bahnhof Dornach-Arlesheim und die Gemeinde Reinach sind heute mit den Buslinien 62 und 64 miteinander verbunden. Nun soll eine neue, rund 2.2 km lange zweigleisige Tramstrecke zwischen dem Bahnhof Dornach-Arlesheim und Reinach Vogesenstrasse entstehen. Die definitive Linienführung ist mit den betroffenen Gemeinden und dem Kanton Solothurn noch nicht festgelegt worden. Im Einzugsgebiet der

geplanten Tramstrecke liegt das Gebiet "Kägen (Gemeinde Reinach)", das mit arbeitsplatzintensiven High-Tech-Firmen belegt ist. Mit der kürzlich erfolgten Ortsplanungsrevision wurde das Gebiet aufgezonzt und neues Verdichtungs- und Arbeitsplatzpotential geschaffen. Die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr erfolgt heute über viel befahrene Strassen.

Nutzen

WK1: Verbesserung der Betriebsstabilität durch grösstenteils eigentrassierten Tramlinie (Buslinien sind aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens staugefährdet), Schaffung von neuen direkten Verkehrsbeziehungen und Verbesserung der Umsteigebeziehungen

WK2: Erschliessung eines wichtigen Siedlungsschwerpunkts fördert die Siedlungsentwicklung nach innen, Verbesserung der Erreichbarkeit für insgesamt rund 5500 Arbeitsplätze (Ist) und 9000 Arbeitsplätze (Soll) sowie 2800 Einwohner (Ist) und 3200 Einwohner (Soll)

WK3: Verbesserung der Verkehrssicherheit im Entwicklungsgebiet, Entschärfung von potentiellen Unfallschwerpunkten im MIV

WK4: Die Massnahme tangiert im Birsraum ein sensibles Landschafts- und Naherholungsgebiet, Förderung einer umweltverträglichen Verkehrsabwicklung, Aufwertung der Umgebung durch zeitgemässe Strassen- und Platzgestaltungen sowie Schaffung einer Struktur zur Optimierung der Fuss- und Velowege

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr (BAV)

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Basel-Landschaft | Kanton Solothurn

Richtplaneintrag



erfolgt Zwischenergebnis

Regionale Abstimmung



erfolgt

Tramverbindung ist im Raumkonzept Birsstadt 2035 enthalten

Ü36

Baureife

Eine technische Machbarkeitsstudie wurde mit dem Ziel der Korridorsicherung erstellt. Ein Vorprojekt soll bis 2020 erarbeitet werden.

Reifegrad

1

Baubeginn

2027

Inbetriebnahme

2030

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

STEP AS 2030 (noch offen)

Investitionskosten (CHF)

101 300 000 (± 50%)

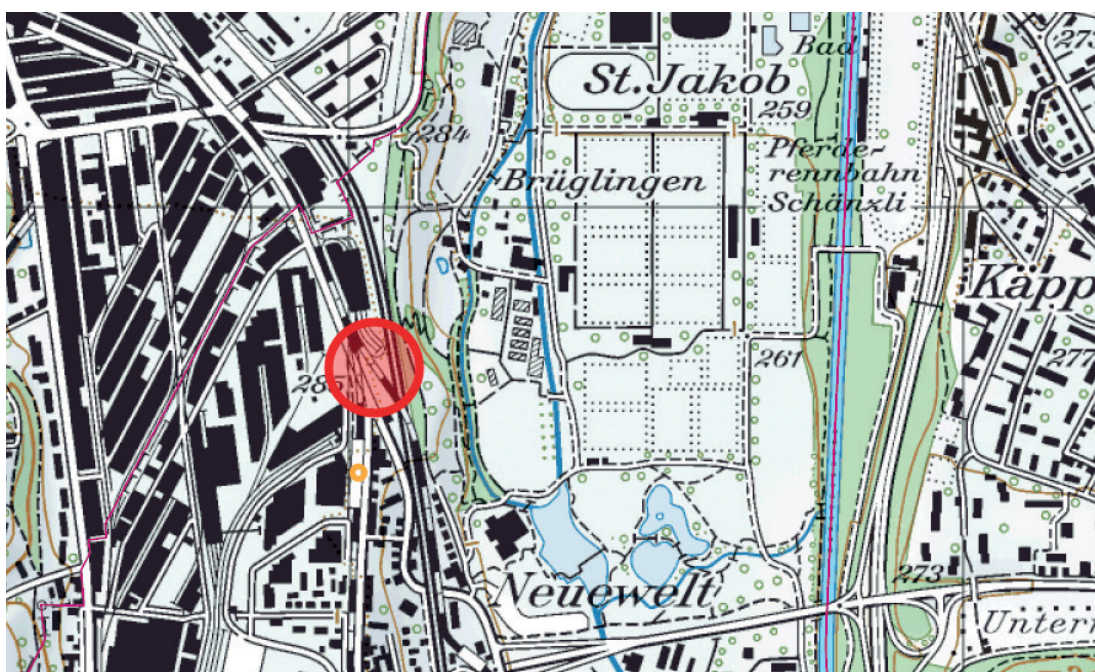
Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Ü37

Tramhaltestelle Ruchfeld

Lage der Haltestelle
(Quelle Hintergrund:
swisstopo)



Bezug zum Zukunftsbild

Ein nachhaltiger Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist zentrales Element des Zukunftsbildes. Das Tramnetz soll gezielt ergänzt und der Feinverteiler beschleunigt werden. Mit der Massnahme wird die Fahrzeit im ÖV verkürzt.

Bezug zu Teilstrategien

V1-2: Tram und Bus – Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen

Bezug zu anderen Massnahmen

S4: Schwerpunktgebiet Basel Süd

Beschrieb

Die Haltestelle Ruchfeld wird heute nur von der Linie 11 bedient. Fahrgäste der Linie 10 müssen auf die Linie 11 umsteigen, wenn sie die Haltestelle Ruchfeld anfahren möchten oder längere Fusswege in Kauf nehmen. Die neue Haltestelle an der Linie 10 erschliesst das durch Gewerbe geprägte Gebiet Ruchfeld/Dreispietz zusätzlich zur bereits bestehenden Haltestelle der Linie 11 und schafft damit direkte Verbindungen ab Dornach, Arlesheim, Münchenstein.

Nutzen

Durch den Bau einer neuen Haltestelle Ruchfeld für die Linie 10 entstehen neue Direktverbindungen in dieses kantonale Entwicklungsgebiet. Damit verkürzen sich z.B. die Fahrzeiten von Dornach, Arlesheim, Münchenstein sowie vom Leimentalerast der Linie 10 nach Ruchfeld. Zudem erhöht

sich die Kapazität aus der Innenstadt nach Ruchfeld. Die Qualität des Verkehrssystems wird durch die neuen Direktverbindungen verbessert. Die Umweltbelastung und der Ressourcenverbrauch werden vermindert, indem ein zusätzliches Nutzerpotential für den öffentlichen Verkehr gewonnen wird.

Ü37

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bunesamt für Verkehr (BAV)

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Basel-Landschaft

Richtplaneintrag



offen

Regionale Abstimmung



erfolgt

C

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

Baureife

Ein Vorprojekt liegt vor.

Reifegrad

2

Baubeginn

2028

Inbetriebnahme

2030

Reifegrad

1

Baubeginn

2028

Investitionskosten

4 200 000

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

STEP AS 2030 (noch offen)

Investitionskosten (CHF)

4 200 000 (± 20%)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Übergeordnete Massnahmen
Öffentlicher Verkehr



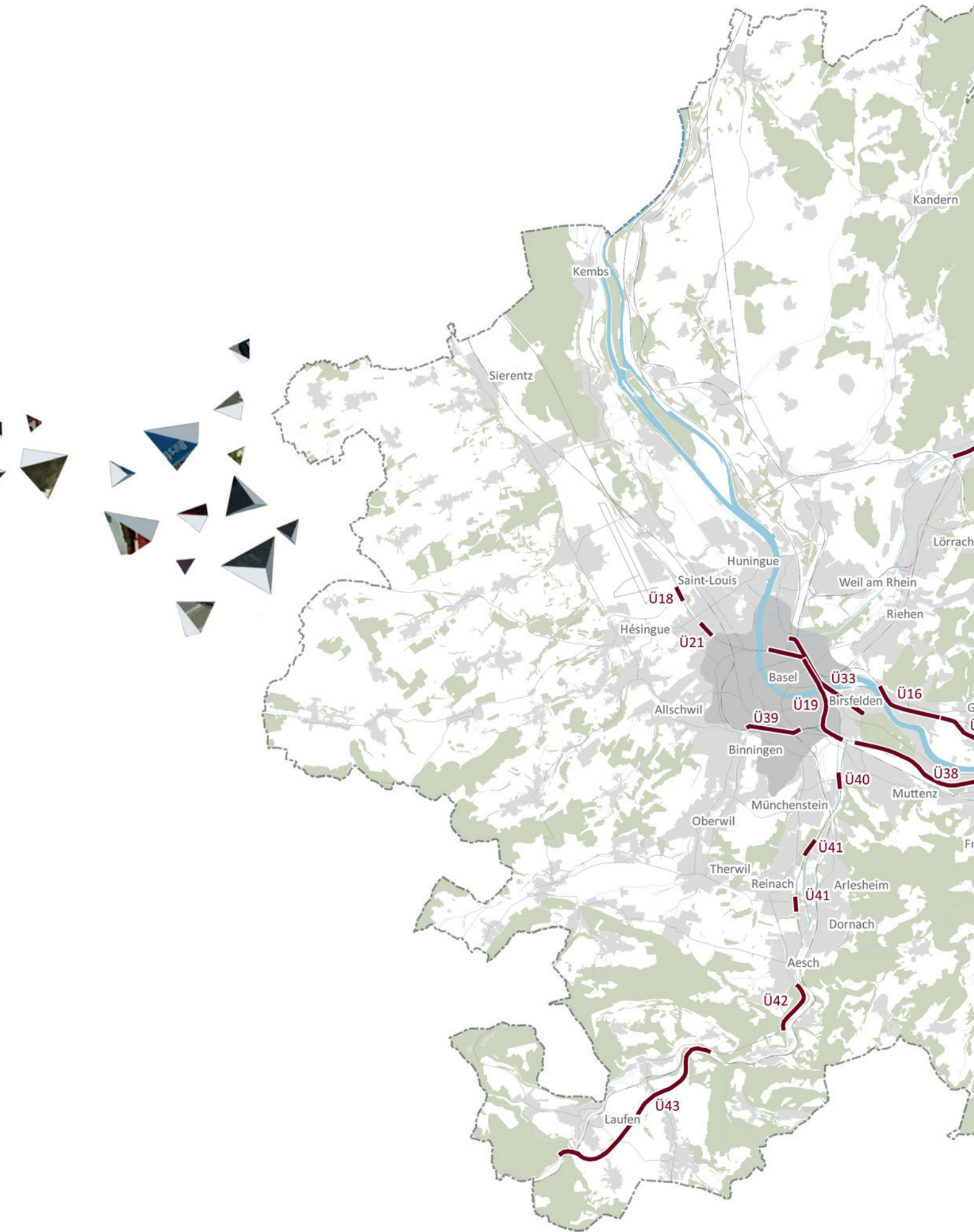
AGGLO BASEL

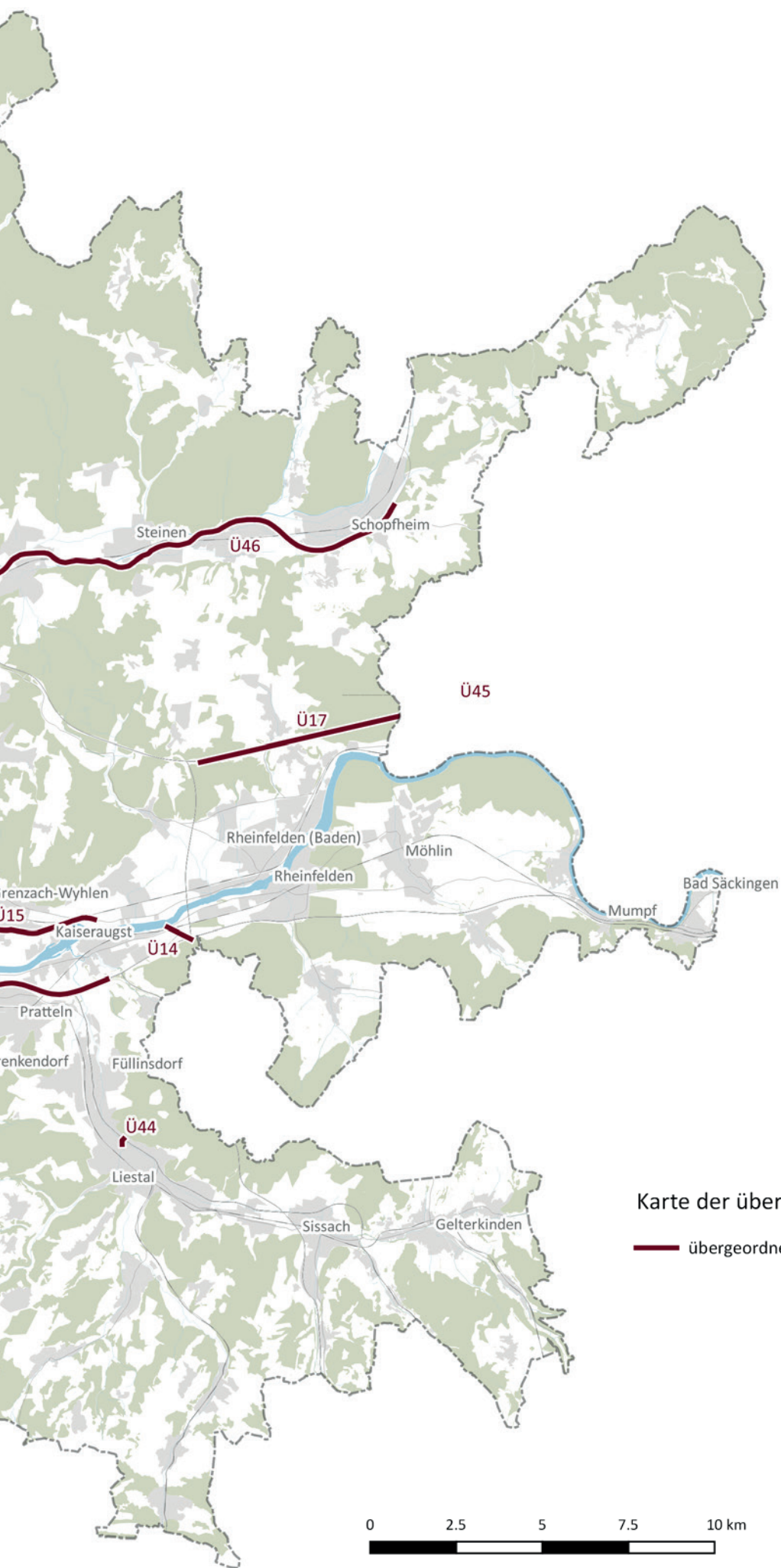
3 Massnahmenblätter Übergeordnete Massnahmen (Ü) – MIV

3.1 Übersichtskarte ÜM - MIV

**MOTORSIERTER
INDIVIDUALVERKEHR**

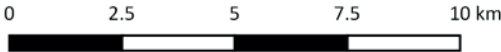




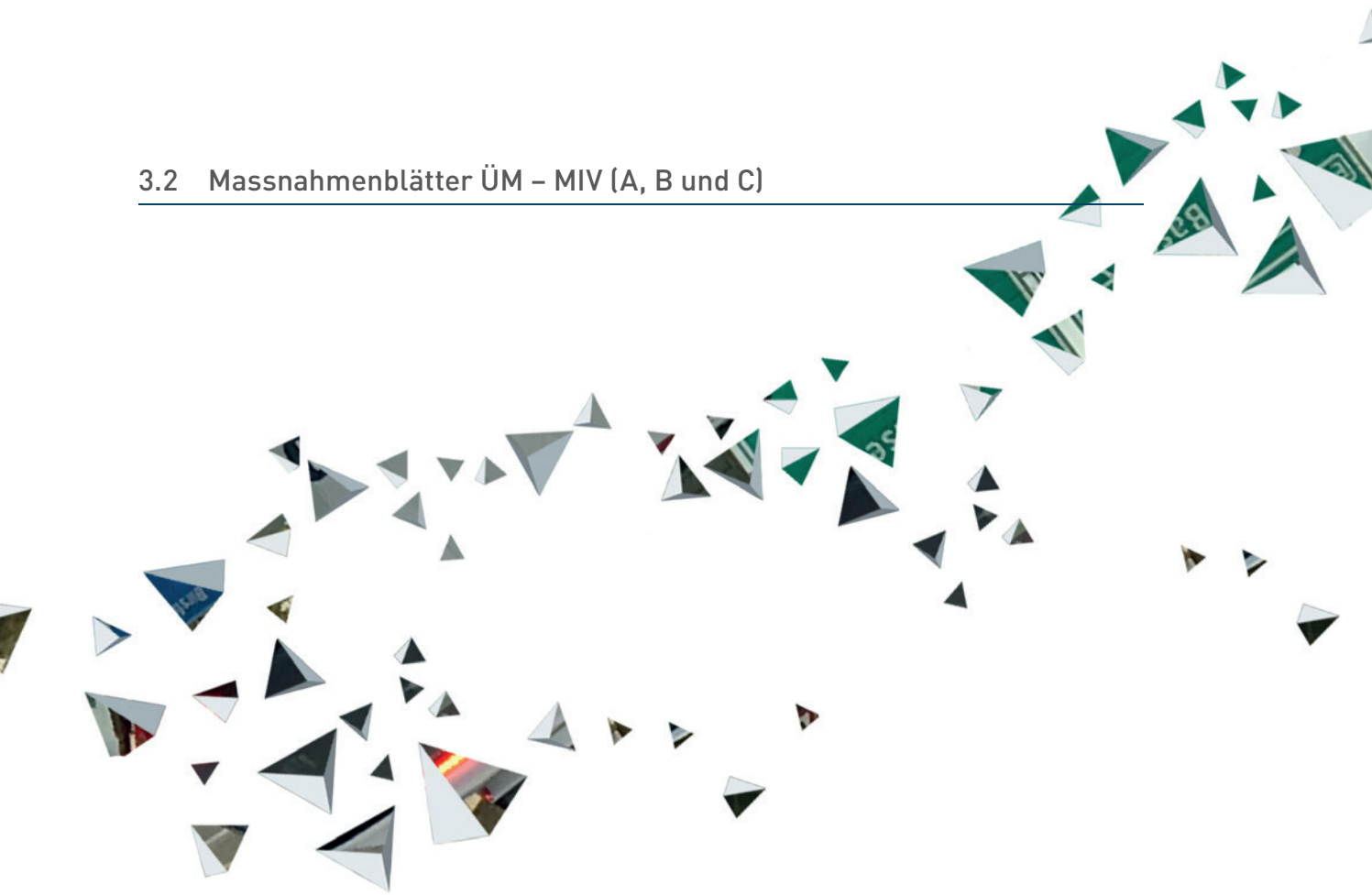


Karte der übergeordneten MIV-Massnahmen

übergeordnete MIV-Massnahmen



3.2 Massnahmenblätter ÜM – MIV (A, B und C)



Ü14

A3-Anschluss Rheinfelden West



Situation A3-Anschluss Rheinfelden West

Bezug zum Zukunftsbild

Der A3-Anschluss Rheinfelden West liegt mitten im Entwicklungsschwerpunkt der Gemeinden Rheinfelden und Kaiseraugst und im inneren Korridor Hochrhein. Um den MIV schnellstmöglich auf das übergeordnete Netz zu leiten und damit Ausweichverkehre zu minimieren, ist der Ausbau des

A3-Anschlusses Rheinfelden West dringend nötig. Nur so kann der Mehrverkehr auf siedlungsverträgliche Art bewältigt werden. Infolge der zunehmenden Überlastung leidet die Fahrplanstabilität des ÖV auf der Kantonsstrasse K292, welche über den Anschluss führt.

Bezug zu Teilstrategien

- V2-1: Grossräumigen Strassenverkehr lenken und kanalisieren und das Zielnetz entsprechend ausbauen
- V5-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen

Bezug zu anderen Massnahmen

- S13: Kaiseraugst
- S19: Rheinfelden
- M21: Verlegung Kantonsstrasse Augst - Kaiseraugst

Beschrieb

Die Verkehrsqualität im Raum Rheinfelden - Kaiseraugst wird sich in den nächsten Jahren aufgrund des zusätzlichen Verkehrsaufkommens deutlich verschlechtern. Eine Massnahme, um diesem Zusatzverkehr zu begegnen, ist der Ausbau der Zu- und Ablaufstrecken des Knotens Anschluss A3 Rheinfelden West in Rheinfelden. Um den Verkehr entscheidend zu verflüssigen und den Mehrverkehr aufzufangen, der durch die Überbauung der Entwicklungsgebiete noch verstärkt wird, ist ein Ausbau des A3-Anschlusses Rheinfelden West unumgänglich. Ohne Lichtsignalanlage und zusätzliche Spuren beim Zu- und Abfluss Richtung Kaiseraugst einerseits und in Richtung Rheinfelden Ost andererseits kann die prekäre Verkehrssituation nicht entschärft werden.

kehr aufzufangen, der durch die Überbauung der Entwicklungsgebiete noch verstärkt wird, ist ein Ausbau des A3-Anschlusses Rheinfelden West unumgänglich. Ohne Lichtsignalanlage und zusätzliche Spuren beim Zu- und Abfluss Richtung Kaiseraugst einerseits und in Richtung Rheinfelden Ost andererseits kann die prekäre Verkehrssituation nicht entschärft werden.

Nutzen

- WK1: verbesserter Verkehrsfluss am gesamten Anschluss, Kapazitäten für den zu erwartenden Mehrverkehr aus den umliegenden Entwicklungsgebieten, verbesserte räumliche Verhältnisse für den ÖV, den Velo- und Fussverkehr, Vermindern der Anreize für Ausweichverkehre.
- WK2: Ausbau in Übereinstimmung mit den richtplanerisch vorgesehenen Siedlungsentwicklungen im Umfeld.
- WK3: geringer Effekt.
- WK4: geringer Effekt, leichter Flächenmehrverbrauch.

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bundesamt für Strassen (ASTRA)

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Tiefbau | Gemeinde Rheinfelden | Gemeinde Kaiseraugst | Bund, Eidg. Zollverwaltung (Zollkontrolle- und abfertigung)

Richtplaneintrag



nicht notwendig Festsetzung

Regionale Abstimmung



erfolgt

Der Ausbau des A3-Anschlusses Rheinfelden West wurde im Rahmen einer Vereinbarung (Auslöser Baugesuch in Kaiseraugst) zwischen Bund und Kanton Aargau vereinbart. Das Projekt wurde danach ans ASTRA zur Umsetzung übergeben.

Ü14



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

Reifegrad

1

Baubeginn

ca. 2021

Investitionskosten

44 000 000



Übergeordnete Massnahmen
Motorisierter Individualverkehr

AGGLO BASEL

Baureife

Im Rahmen des kantonalen Kapazitätsnachweises zum Entwicklungsschwerpunkt Rheinfelden - Kaiseraugst wurde der A3-Anschluss Rheinfelden mit den beiden Kreisverkehren analysiert und die Wirkung eines Umbaus in eine LSA-Anlage berechnet. Beim ASTRA ist die Aufgabenanalyse in Bearbeitung. Der Projektierungsstart ist für den Herbst 2016 vorgesehen.

Reifegrad

1

Baubeginn

ca. 2021

Inbetriebnahme

noch offen

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Kostenteilung Bund/Kanton noch zu verhandeln.

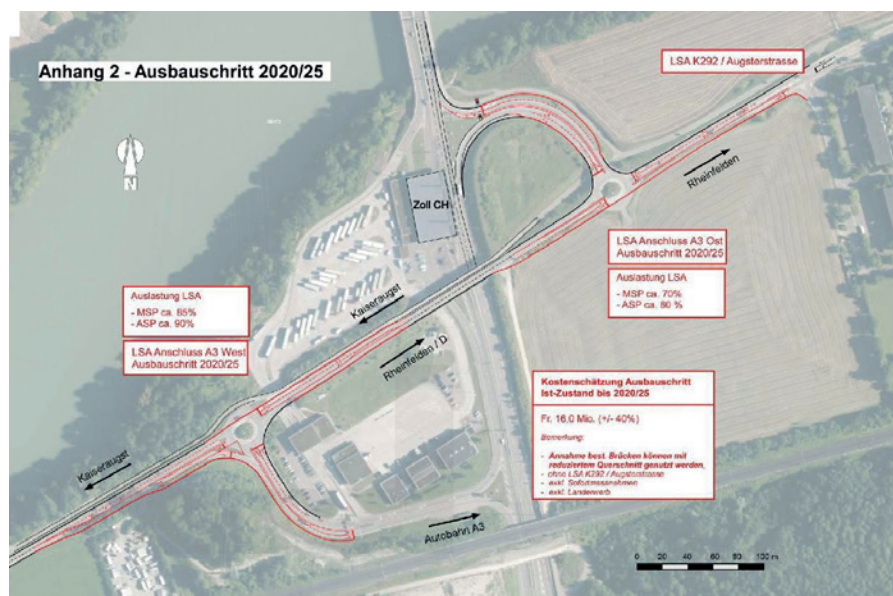
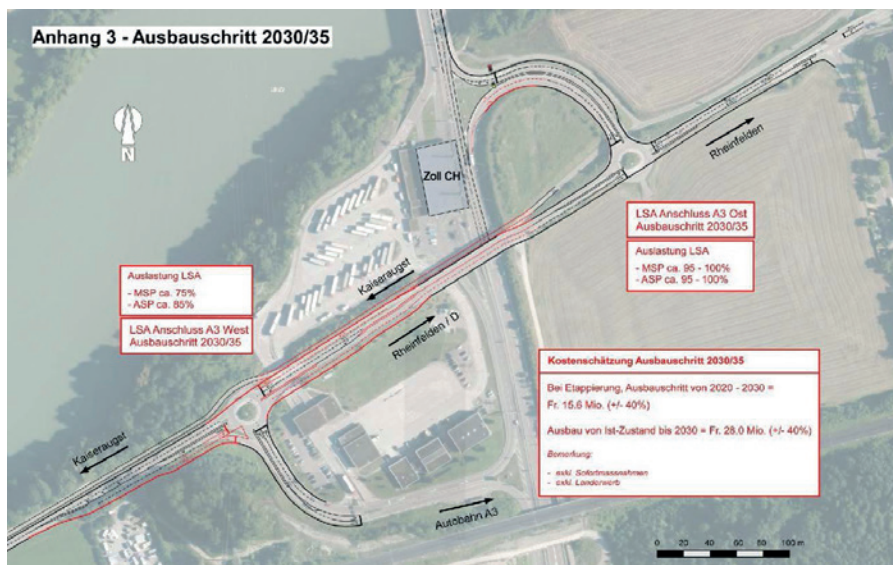
Investitionskosten (CHF)

44 000 000 (± 50 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

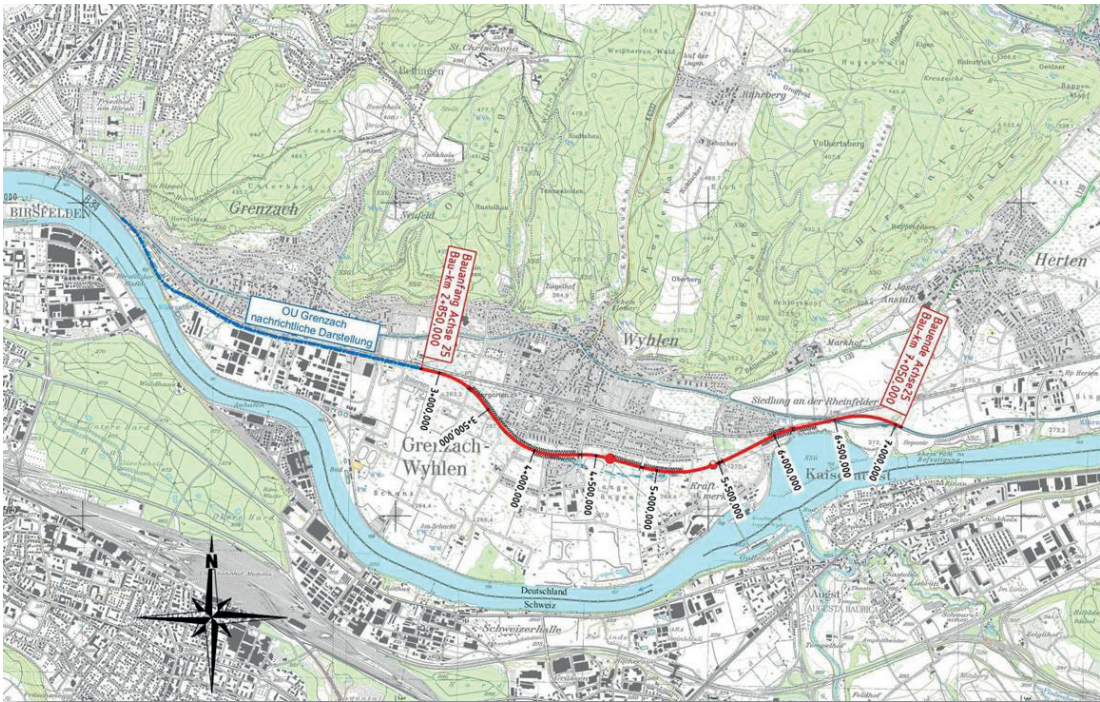
Skizze zur betrachteten
LSA-Lösung



Ü15

Ü15

Ortsumgehung Wyhlen



Übersichtsplan



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

Reifegrad

2

Baubeginn

2018

Investitionskosten

18 700 000

Bezug zum Zukunftsbild

Das Zielbild strebt die Entlastung von Siedlungsbieten an, indem Durchgangsverkehr möglichst auf das Hochleistungsstrassennetz gelenkt wird. Auf der deutschen Hochrheinseite fehlt allerdings eine vom Siedlungsgebiet abgetrennte Hochleistungsstrasse. Der gesamte Agglomerationsverkehr in Ost-West-Richtung wird über die B34 abgewickelt, mit besonders hohen Belastungen im zentrumsnahen Bereich bei Basel. Die Ortsumgehung Wyhlen zielt darauf ab, sowohl die räumliche als auch die verkehrliche Situation zu verbessern.



Übergeordnete Massnahmen
Motorisierter Individualverkehr

AGGLO BASEL

Bezug zu Teilstrategien

V2-1: Grossräumigen Strassenverkehr lenken und kanalisieren und das Zielnetz entsprechend ausbauen

V2-3: Öffentliche Strassenräume aufwerten und Verkehr über Parkraummanagement reduzieren

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü16: Ortsumgehung Grenzach

S5: Muttentz/Grenzach-Wyhlen

Ü15

Beschrieb

Die B34 teilt Grenzach-Wyhlen aktuell in zwei Teile, was die Gemeinde städtebaulich stark einschränkt. Durch den zweistreifigen Neubau der Ortsumgehung Grenzach werden die Verkehrsachse B34 optimiert und das Zentrum von Grenzach von motorisiertem Individualverkehr, insbesondere von Schwerverkehr, entlastet. Der Strassenverkehr wird dadurch auf dem dafür geeigneten übergeordneten Straßennetz kana-

lisiert (Teilstrategie V2-1). Die Gemeinde Grenzach-Wyhlen kann anschl. flankierende Maßnahmen zur Aufwertung der bisherigen Ortsdurchfahrt der B 34 umsetzen (Teilstrategie V2-3).

Für das Strassenbauvorhaben besteht ein rechtskräftig planfestgestelltes Projekt. Allerdings ist die Finanzierung noch nicht sichergestellt.

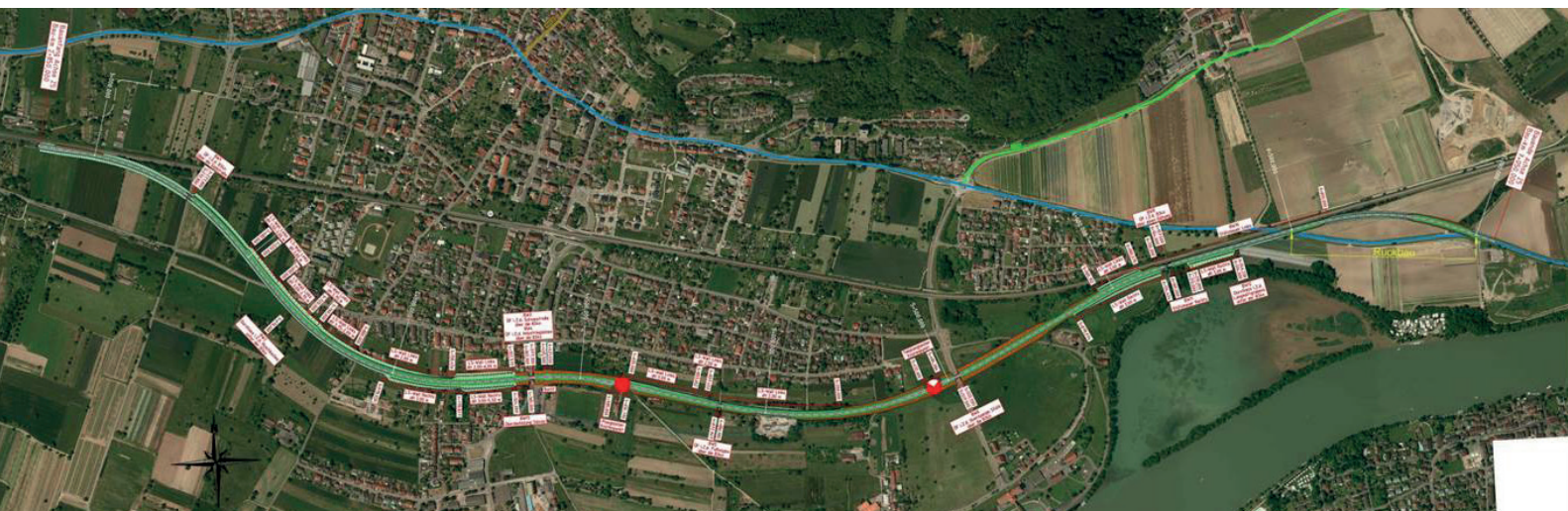
Nutzen

WK1: verbesserte Strassennetzhierarchie durch Trennung von Ortsverkehr und Durchgangsverkehr, Attraktivierung für den Langsamverkehr durch die Verkehrsentslastung, Beseitigung der à niveau Bahnquerungen.

WK2: Aufwertung des Strassenraums im Grenzacher Ortszentrum.

WK3: Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr.

WK4: Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen für die Siedlungsgebiete entlang der alten Strassentrasse.



Alte Strassentrasse (blau) und neue Linienführung (grün)

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Regierungspräsidium Freiburg

Beteiligte Stellen Ausland:

Regierungspräsidium Freiburg | Bundesverkehrsministerium | Gemeinde Grenzach-Wyhlen

Deutschland

Eintrag Regionalplan



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Ü15

Baureife

Für die Umgehungsstrasse besteht seit 2005 ein rechtskräftig planfestgestelltes Projekt. Im Juli 2015 hat der Bund 17.2 Millionen Euro für die Realisierung des Wyhlener Abschnitts freigegeben.

Reifegrad

2

Baubeginn

2018 vorgezogen. CEF-Massnahme 2016

Inbetriebnahme

Ende 2020

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Im Gegensatz zum Grenzacher Abschnitt der Ortsumfahrung hat der Bund seine Mittel für den Wyhlener Teil bereits freigegeben. Das Regierungspräsidium regelt aktuell den Grunderwerb der noch fehlenden Grundstücke für die Trasse.

Investitionskosten (CHF)

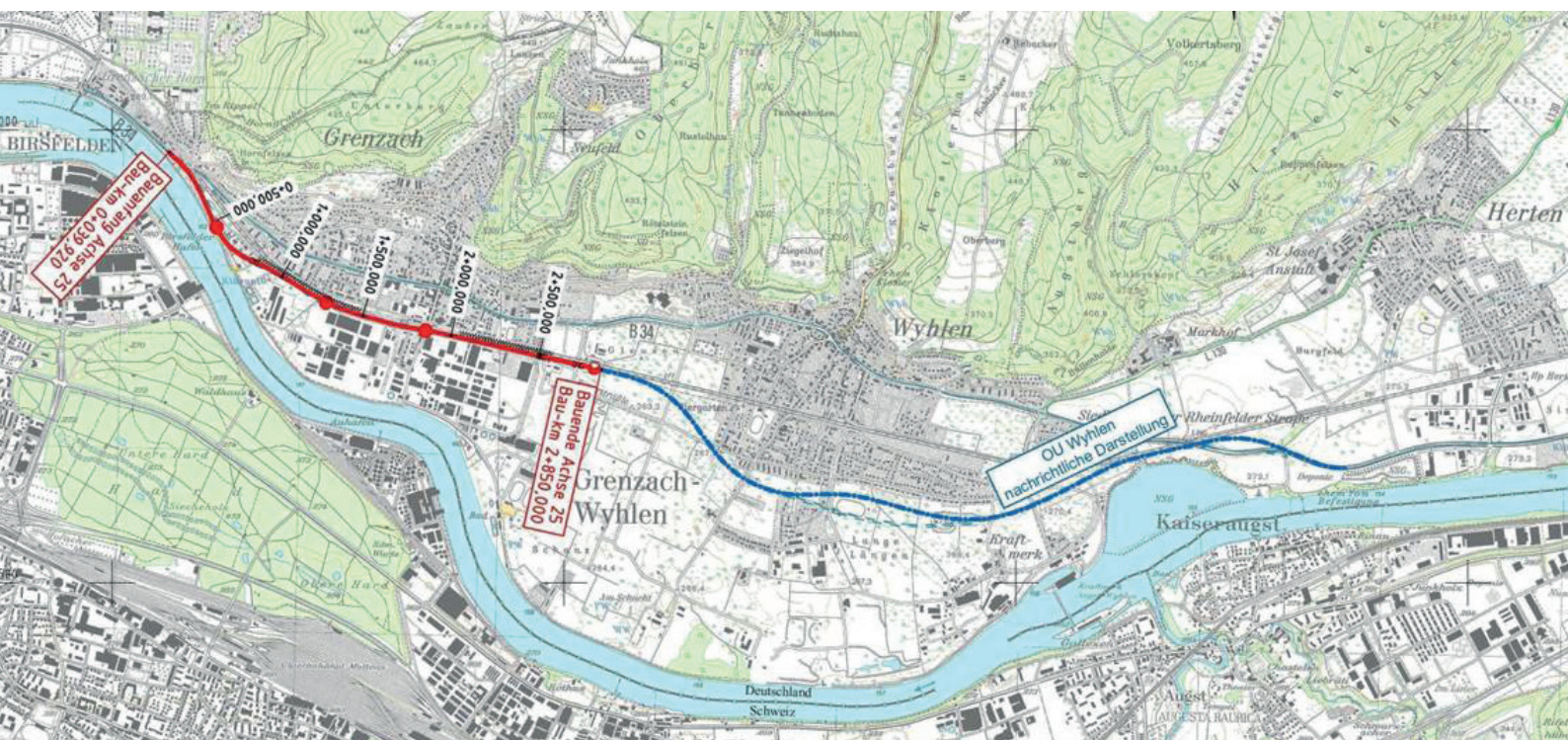
18 700 000 (± 30 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Ü16

Ortsumgehung Grenzach



Übersichtplan

Bezug zum Zukunftsbild

Das Zielbild strebt die Entlastung von Siedlungsbieten an, indem Durchgangsverkehr möglichst auf das Hochleistungsstrassennetz gelenkt wird. Auf der deutschen Hochrheinseite fehlt allerdings eine vom Siedlungsgebiet abgetrennte Hochleistungsstrasse. Der gesamte Agglomerati-

onsverkehr in Ost-West-Richtung wird über die B34 abgewickelt, mit besonders hohen Belastungen im zentrumsnahen Bereich bei Basel. Die Ortsumgehung Grenzach zielt darauf ab, sowohl die räumliche als auch die verkehrliche Situation zu verbessern.

Bezug zu Teilstrategien

V2-1: Grossräumigen Strassenverkehr lenken und kanalisieren und das Zielnetz entsprechend ausbauen

V2-3: Öffentliche Strassenräume aufwerten und Verkehr über Parkraummanagement reduzieren

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü15: Ortsumgehung Wyhlen

S5: Muttentz / Grenzach-Wyhlen

Beschrieb

Die B34 teilt Grenzach-Wyhlen aktuell in zwei Teile, was die Gemeinde städtebaulich stark einschränkt. Durch den zweistreifigen Neubau der Ortsumgehung Grenzach werden die Verkehrsachse B34 optimiert und das Zentrum von Grenzach von motorisiertem Individualverkehr, insbesondere von Schwerverkehr, entlastet. Der Strassenverkehr wird dadurch auf dem dafür geeigneten übergeordneten Straßennetz kanalisiert (Teilstrategie V2-1). Die Gemeinde Grenzach-Wyhlen wird anschliessend flankierende Massnahmen zur Aufwertung der

bisherigen Ortsdurchfahrt der B 34 umsetzen (Teilstrategie V2-3).

Für das Strassenbauvorhaben besteht ein rechtskräftig planfestgestelltes Projekt. Allerdings ist die Finanzierung noch nicht sichergestellt. Zudem ist die Sanierung der ehemaligen Giftmülldeponie Kesslergrube in den kommenden fünf Jahren zwingende Voraussetzung für den Baubeginn. Dieses Altlastengebiet liegt teilweise im Trassenverlauf der Ortsumgehung.

Nutzen

WK1: verbesserte Strassennetzhierarchie durch Trennung von Ortsverkehr und Durchgangsverkehr, Attraktivierung für den Langsamverkehr durch die Verkehrsentslastung, Beseitigung der à niveau Bahnquerungen.

WK2: Aufwertung des Strassenraums im Grenzacher Ortszentrum.

WK3: Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr.

WK4: Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen für die Siedlungsgebiete entlang der alten Strassentrasse

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Regierungspräsidium Freiburg

Beteiligte Stellen Ausland:

Regierungspräsidium Freiburg | Bundesverkehrsministerium | Gemeinde Grenzach-Wyhlen

Deutschland

Eintrag Regionalplan



erfolgt

Regionale Abstimmung



erfolgt



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

Reifegrad

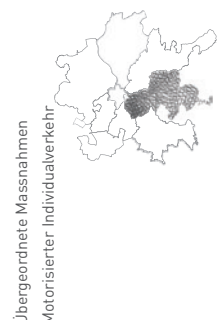
2

Baubeginn

2021

Investitionskosten

19 800 000



Übergeordnete Massnahmen
Motorisierter Individualverkehr

AGGLO BASEL

Baureife

Für die Umgehungsstrasse besteht seit 2005 ein rechtskräftig planfestgestelltes Projekt. Im Bundesverkehrswegeplan ist der Grenzacher Teil der Ortsumgehung Grenzach-Wyhlen in den vordringlichen Bedarf aufgenommen worden.

Reifegrad

2

Baubeginn

ab 2021 (nach Altlastensanierung)

Inbetriebnahme

ab 2025

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Die Finanzierung ist bislang noch offen. Der Bund hat erst die Mittel für den Wyhlener Teil freigegeben.

Investitionskosten (CHF)

19 800 000 (± 30 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

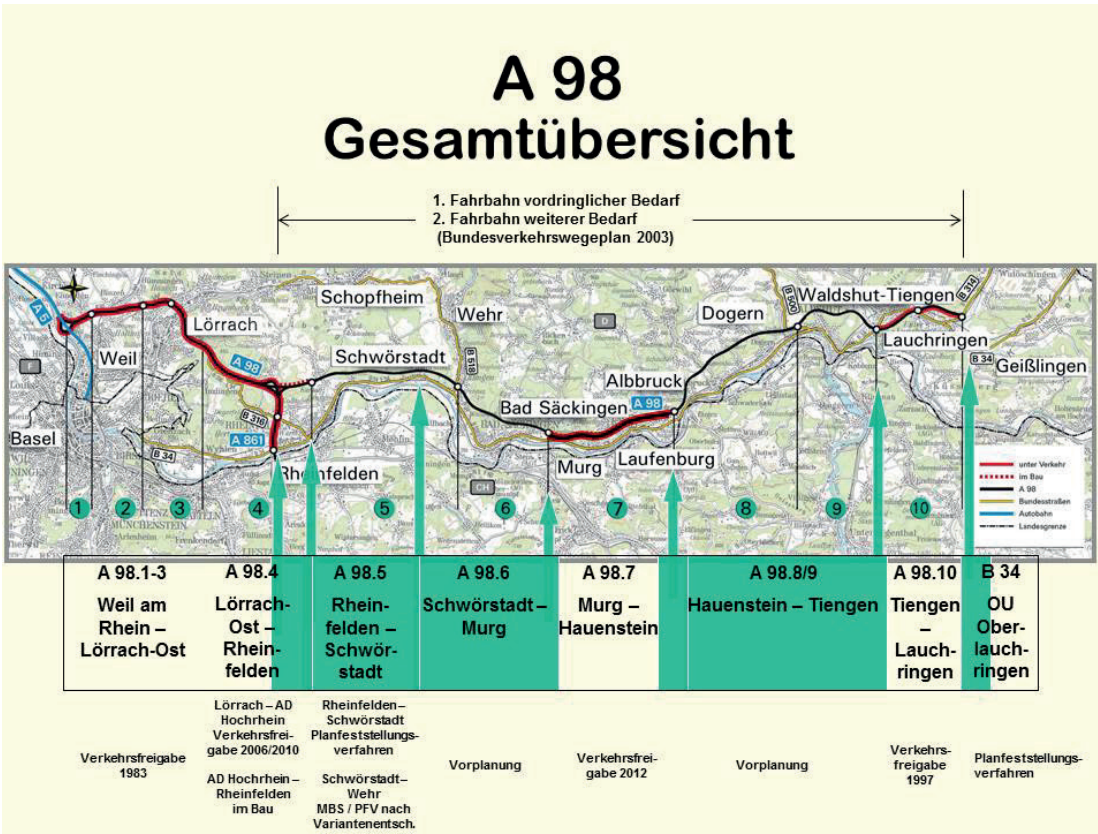


Alte Strassentrasse (blau) und neue Linienführung (grün)

Ü17

Ü17

A98, Abschnitt Rheinfelden/Karsau - Schwörstadt (Unterabschnitt A98.5)



Übersicht aktueller und geplanter Ausbau der A98



	Historie	ARE Code	Prio
1.G	M38	-	-
2.G	-	-	-

Reifegrad

2

Baubeginn

ca. 2019

Investitionskosten

143 400 000



AGGLO BASEL

Bezug zum Zukunftsbild

Die ursprünglichen Planungen zur A98 stammen aus den 1960er Jahren und sahen eine durchgehende Autobahn durch den Süden Deutschlands vor. Diese Pläne wurden aber weitgehend aufgegeben zugunsten einer abschnittswisen Realisierung. Entlang des Hochrheins zwischen Lörrach und Tiengen bzw. Lauchringen bestehen drei gebaute Abschnitte. Östlich von Tiengen stellen die Bundesstrassen 34 und 314 die Verbindungen in den Bodenseeraum sicher. Mit dem Bau der fehlenden Abschnitte zwischen Rheinfelden und Murg sowie zwischen Hauenstein und Tiengen sollen die Ortschaften am deutschen Hochrhein von Durchgangsverkehr entlastet und eine leistungsfähige Anbindung an den Grossraum Basel sichergestellt werden.

Ü17

Bezug zu Teilstrategien

- V2-1: Grossräumigen Strassenverkehr lenken und kanalisieren und das Zielnetz entsprechend ausbauen
- V2-3: Öffentliche Strassenräume aufwerten und Verkehr über Parkraummanagement reduzieren
- V5-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen

Bezug zu anderen Massnahmen

- Ü45: A98, Abschnitt Schwörstadt - Tiengen (Unterabschnitte A98.6, A98.7 (2. FB), A98.8 u. 98.9)
- S19: Rheinfelden

Beschrieb

In den beiden Landkreisen Lörrach und Waldshut besteht die A98 aktuell aus den drei Teilstücken (1) A98.1-4 Weil am Rhein bis Rheinfelden-Karsau, (2) A98.7 Murg bis Hauenstein und (3) A98.10 Tiengen bis Lauchringen.

Die Planung auf deutscher Seite sieht vor, die fehlenden Abschnitte zwischen Rheinfelden und Murg sowie zwischen Hauenstein und Tiengen in den kommenden Jahren ebenfalls zu realisieren, und damit eine durchgehende übergeordnete Strasse entlang des Hochrheins zu schaffen, die den Verkehr wirksam kanalisiert und die Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte verbessert.

Für den Abschnitt A98.5 zwischen Rheinfelden und Schwörstadt ist ein Ausbau als Bergstrasse mit 4 Fahrstreifen geplant. Im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 vom März 2016 ist das Vorhaben im vordringlichen Bedarf enthalten. Der Planungsstand ist mit einem laufenden Planfeststellungsverfahren bereits weit fortgeschritten, so dass mit einem Baubeginn vor 2020 gerechnet werden kann.

Nutzen

- WK 1: durchgehende leistungsfähige Verbindung zwischen der Region Hochrhein und der Agglomeration Basel, verbesserte Erreichbarkeit für die Wirtschaftsstandorte, wirksame Kanalisierung des Durchgangsverkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz, Attraktivierung für den örtlichen Langsamverkehr.
- WK2: Entlastung der Ortsdurchfahrten Rheinfelden, Schwörstadt, Wehr, Bad Säckingen, Albrück, Dogern und Waldshut-Tiengen von Durchgangsverkehr.
- WK3: verbesserte Verkehrssicherheit durch die Verkehrsentslastung.
- WK4: reduzierte Immissionsbelastungen in den Ortsdurchfahrten der B34

AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Regierungspräsidium Freiburg

Beteiligte Stellen Ausland:

vom geplanten Trasseeverlauf betroffene Gemeinden

Deutschland

Eintrag Regionalplan



erfolgt

Regionale Abstimmung



erfolgt

Ü17

Baureife

- | | |
|----------|--|
| A98.5 | Vorlage des Entwurfs bei Ministerien, anschl. Offenlage im Planfeststellungsverfahren |
| A 98.6 | Vorplanung, verschiedene Varianten zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplan (BVWP) angemeldet |
| A 98.7 | 1. Fahrbahn fertig gestellt, 2. Fahrbahn planfestgestellt und zur Fortschreibung des BVWP angemeldet
Anschlussstelle Hauenstein: Machbarkeitsstudie |
| A 98.8/9 | Vorplanung, versch. Varianten zur Fortschreibung des BVWP angemeldet |

Reifegrad

2

Baubeginn

ca. 2019

Inbetriebnahme

ca. 2028

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Es sind noch keine Finanzierungsbeschlüsse vorhanden.

Investitionskosten (CHF) (CHF)

143 400 000 € (± 30 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Ü18

Neugestaltung A35/RD105 Saint-Louis



Übersicht Bearbeitungsperimeter

Bezug zum Zukunftsbild

Das Zukunftsbild strebt eine möglichst wirksame Lenkung des MIV auf das Hochleistungsstrassennetz an, um das untergeordnete Netz und die angrenzenden Siedlungsgebiete zu entlasten. Die Kapazitäts-sicherung auf dem Hochleistungsnetz ist deshalb ein zentrales Anliegen für die Weiterentwicklung des Verkehrssystems. Der bestehende Autobahnanschluss der RD105 an die A35 genügt den Anforderungen an einen geordneten Verkehrsablauf

und an die Verkehrssicherheit nicht mehr. In den Spitzenstunden ist der Abfluss auf die RD105 zu gering, so dass sich Rückstau auf der Autobahn ergeben, welche deren Funktionsfähigkeit und die Verkehrssicherheit einschränken.

Das vorliegende Projekt zielt darauf ab, diese Situation zu verbessern.

Bezug zu Teilstrategien

- V2-1: Grossräumigen Strassenverkehr lenken und kanalisieren und das Zielnetz entsprechend ausbauen
- V5-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen

Bezug zu anderen Massnahmen

- M6: Neugestaltung RD105 Saint-Louis / Hésingue
- S1: Saint-Louis
- M13: Zubringer Bachgraben - Nordtangenten
- M14: Contournement Est Hésingue-Hégenheim

Ü18

Beschrieb

L'échangeur A35/RD105 a été identifié comme un point faible du réseau routier de l'agglomération. L'insuffisance de sa capacité d'écoulement du trafic conduit notamment à des remontées de files de véhicules sur l'autoroute A35 qui posent problème du point de vue de la sécurité et qui nuisent au bon écoulement de la circulation sur l'autoroute.

Les échanges de trafic entre l'A35 et la RD105 s'en trouvent pénalisés et la RD105 ne peut ainsi correctement remplir sa prin-

cipale fonction de contournement nord de l'agglomération.

Cette opération améliorera la sécurité et la fluidité du trafic au droit de l'échangeur A35/RD105. Cet aménagement doit être compatible avec le projet d'aménagement des accès à la plate-forme douanière de Saint-Louis et avec les projets d'aménagement de zones d'activité projetées à proximité de l'aéroport Bâle-Mulhouse et portée par les collectivités locales.



Nutzen

WK1: le projet fluidifie un point d'échange majeur du réseau routier existant (entre une liaison de niveau 1 et une liaison de niveau 2).

WK2: ce projet contribuera à l'extraction du trafic en dehors du centre de l'agglomération en améliorant la fluidité de la circulation sur les itinéraires autoroutiers (A35) et de contournement (RD105). Il favorisera ainsi le développement de transports en commun et contribuera ainsi à améliorer l'attractivité du centre de l'agglomération pour les habitants et les activités.

WK3: le projet résorbe les remontées de files de véhicules sur l'autoroute A35 qui y dégradent la sécurité des usagers.

WK4: fluidification de la circulation réduira la pollution de l'air, aménagement de routes existantes limite la consommation d'espace et de ressource au strict nécessaire, les corridors écologiques existants sont inscrits au schéma régional et seront obligatoirement pris en compte

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

Reifegrad

2

Baubeginn

2018

Investitionskosten

6 000 000



Übergeordnete Massnahmen
Motorisierter Individualverkehr

AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Etat français (DREAL)

Beteiligte Stellen Ausland:

Département du Haut-Rhin

Frankreich

Eintrag SCOT



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Baureife

Les études préliminaires sont en cours. Le projet pourrait comporter la création d'un nouveau pont franchissant l'A35 et d'une collectrice autoroutière (avec un nouveau pont sous la RD105). Dans ce cas, le coût du projet dépasserait certainement les 10 MCHF.

Reifegrad

2

Baubeginn

2018

Inbetriebnahme

2020

Finanzreife

Weitere Finanzierer	Anteil
Etat	3 000 000
Département du Haut-Rhin	3 000 000

Finanzierungsbeschlüsse

- Contrat de Plan État-Région 2015-2020

Investitionskosten (CHF)

6 000 000 (± 50 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Ü19

Sanierung Osttangente



Übersichtsplan Rheintunnel und Osttangente

Ü19

A

1.G	Historie M89	ARE Code -	Prio -
2.G	Ü10	Ü10	B

Reifegrad

2

Baubeginn

ca. 2021

Investitionskosten

4 500 000



AGGLO BASEL

Bezug zum Zukunftsbild

Ü19

Die Osttangente als baselstädtischer Teil der schweizerischen Nord-Süd-Autobahnverbindung verzeichnet bis zu 130 000 Fahrzeuge pro Tag. Mit den zwei durchgängigen Fahrspuren je Richtung und den zahlreichen Anschlüssen an das kantonale Strassennetz kann die Nationalstrasse die erwünschte innerstädtische Verkehrsverlagerung nicht aufnehmen, womit das städtische Verkehrssystem und Wohnquartiere mit verlagerbarem Verkehr belastet werden. Dazu kommen hohe Lärmimmissionen, welche trotz bereits realisierter Lärmschutzmassnahmen die zulässigen Grenzwerte teilweise überschreiten.

Die Leistungsfähigkeit der Nationalstrasse soll langfristig sichergestellt bleiben und gleichzeitig ist die Verträglichkeit des Gesamtsystems zu verbessern. Das ursprüngliche Engpassbeseitigungsprojekt

mit Fahrspurergänzungen auf der bestehenden Trasse mit zusätzlichen Massnahmen zur Verbesserung des Lärmschutzes und der Stadtverträglichkeit wurde mittlerweile als nicht zielführend beurteilt. Der Bund hat beschlossen, das Kapazitätsproblem mit einem Rheintunnel (Ü33) zu lösen. Die Erweiterung der bestehenden Osttangente ist daher hinfällig; sie muss jedoch in Bezug auf die Substanzerhaltung erneuert werden. Aufgrund der langen Realisierungszeit für den Rheintunnel muss die Sanierung der Osttangente mindestens in Teilen vorab erfolgen. Das ursprüngliche Gesamtvorhaben (Engpassbeseitigung und Sanierung der Osttangente in einem Projekt) wird deshalb beim Bund nun in zwei separaten Vorhaben, «Rheintunnel» und «Sanierung Osttangente» geführt.

Bezug zu Teilstrategien

V2-1: Grossräumigen Strassenverkehr lenken und kanalisieren und das Zielnetz entsprechend ausbauen

V5-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü33: Engpassbeseitigung Osttangente, Rheintunnel

S4: Basel Süd

S8: Kleinbasel

Beschrieb

Das Vorhaben «Sanierung Osttangente» muss parallel zum Rheintunnel bearbeitet werden. Im Hinblick auf den Sanierungsumfang und vor dem Hintergrund eines weiteren Verkehrswachstums ist eine möglichst schnelle und wirkungsvolle Handlungsweise angezeigt.

Der Bund wird nur diejenigen Massnahmen planen und umsetzen, die für ihn zur Sicherstellung einer genügenden Funktionalität, Verfügbarkeit und Sicherheit sowie einer rechtskonformen Verträglichkeit notwendig sind. Weitergehende Massnahmen zum Sanierungsprojekt sind durch den Kanton Basel-Stadt beim Bund anzubegehren und zu finanzieren. Der Regierungsrat verlangt in Zusammenhang mit der Sanierung der Osttangente die Senkung der Höchstgeschwindigkeit auf offenen Abschnitten zu prüfen. Der Regierungsrat nahm von Massnahmen zur Überdeckung und Einhausung Abstand. Zudem können Veränderungen an den Anschlüssen im Bereich Nord erst nach der Inbetriebnahme des Rheintunnels umgesetzt werden.

Verbesserungen der Verbindungen für den Langsamverkehr Nord-Süd im Bereich Rheinquerung/Schwarzwaldbrücke (Investitionskosten von 5 Millionen Franken) sind vom Sanierungsvorhaben der Nationalstrasse weitgehend unabhängig. Sie sollen daher vom Sanierungsvorhaben losgelöst als eigenständige Massnahme umgesetzt werden.

Nutzen

- WK1: rasche Umsetzung von Verbesserungen für die LV-Verbindungen im Raum Schwarzwaldbrücke nördlich und südlich des Rheins. Eine integrale Verbesserung der Funktionalität des Verkehrssystems für den MIV ist erst mit der Inbetriebnahme des Rheintunnels möglich.
- WK2: flankierende Massnahmen verbessern die Verträglichkeit des gesamten Verkehrssystems und damit die Qualität des Siedlungsraumes im Bereich Osttangente
- WK3: Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erwarten bei einer optimierten Entflechtung MIV - LV im Bereich Schwarzwaldbrücke (Arbeitspaket 5)
- WK4: Reduktion der Lärmbelastung und der Trennwirkung sind Hauptziele der flankierenden Massnahmen Sanierung Osttangente (Arbeitspaket 3 und 4)

Ü19

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bundesamt für Strassen (ASTRA)

Beteiligte Stellen Schweiz:

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

Richtplaneintrag



erfolgt

Regionale Abstimmung



erfolgt

Der Handlungsbedarf in Bezug auf die Sanierung ist unbestritten. Kosten- und Nutzenuntersuchungen der flankierenden Massnahmen haben zu einem weitgehenden Verzicht der früheren Forderungen des Kantons Basel-Stadt geführt.

Die Massnahme Arbeitspaket 5: Verbesserungen Verbindungen für den Langsamverkehr Nord-Süd im Bereich Rheinquerung/Schwarzwaldbrücke kann praktisch unabhängig von der Nationalstrasse realisiert werden. Sie ist auch im vorwiegenden Interesse von BS. Es wurde deshalb entschieden, diese Massnahme von «Ü19 - Sanierung Osttangente» abzutrennen und in das LV-Massnahmenpaket des Agglo-Programms Basel zu integrieren.

Baureife

Das Bundesamt für Strassen erarbeitet derzeit:

- › Das Ausführungsprojekt für die Lärmsanierung der Osttangente
- › Die Massnahmenprojekte für die dringende Sanierung einiger Bauwerke auf der Osttangente
- › Projekt gestartet für die Sanierung der Osttangente nach der Eröffnung des Rheintunnels mit dazugehörigen Überbrückungsmassnahmen, die vor der Eröffnung umgesetzt werden müssen.

Übergeordnete Massnahmen
Motorisierter Individualverkehr

Machbarkeit

Die Machbarkeit der Sanierung der Osttangente ist mit der Erarbeitung des Auflageprojekts abgeklärt. Das Auflageprojekt für die Sanierung ist erstellt.

Die Machbarkeit späterer flankierender Massnahmen (zum Rheintunnel, die Osttangente betreffend) ist gegeben und ist zu gegebener Zeit durch den Eigentümer der Nationalstrasse (ASTRA) zu prüfen. Die Massnahmen AP2_M5b: Neuorganisation Schwarzwaldstrasse, Raumgewinn Osttangente durch Anpassung Rampen- und Fahrstreifenlayout AP3_M6a: Breite West Verschiebung «Hosenträger Ost & West» AP3_M6b: Breite West Verschiebung «Hosenträger» (nur West) können frühestens nach Inbetriebnahme des Rheintunnels umgesetzt werden und müssen deshalb nicht mit Priorität weiter bearbeitet werden.

Reifegrad

2

Baubeginn

2021

Inbetriebnahme

ab 2025

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Die Sanierung der Osttangente ist eine Aufgabe des Bundes. Die Finanzierung wird im Rahmen der Festlegung der jährlichen Kredite bestimmt.

Investitionskosten (CHF)

4 500 000 (± 30 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Ü21

Ü21

Stauraumbewirtschaftung im grenzüberschreitenden Schwerverkehr CH/F



Situation am Zollübergang F/CH (A35)



	Historie	ARE Code	Prio
1.G	G1	-	-
2.G	G1	2701.2.007	A

Bezug zum Zukunftsbild

Die Lenkung des MIV auf das Hochleistungsstrassennetz ist eine wesentliche verkehrliche Zielsetzung des Zukunftsbildes. Aufgrund der Grenzlage Basels beeinflusst die Abfertigung des grenzquerenden Schwerverkehrs den Verkehrsablauf auf den grenznahen Autobahnabschnitten,

wobei zeitweise Konflikte mit dem Agglomerationsverkehr entstehen. Mit dem vorliegenden Projekt sollen die Stauräume für den Schwerverkehr F-CH ausserhalb der Abfertigungszeiten des Zolls erweitert werden, um diese den aktuellen Verkehrsmengen anzupassen.

Reifegrad

2

Baubeginn

2017

Investitionskosten

8 800 000

Bezug zu Teilstrategien

- V2-1: Grossräumigen Strassenverkehr lenken und kanalisieren und das Zielnetz entsprechend ausbauen
- V5-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen

Bezug zu anderen Massnahmen

- M6: Neugestaltung RD105 Saint-Louis/Hésingue
- M13: Zubringer Bachgraben - Nordtangenten
- M14: Contournement Est Hésingue-Hégenheim



AGGLO BASEL

Beschrieb

Ü21

La conjonction de l'interdiction de circulation en Suisse des poids lourds (PL) de 22h00 à 5h00, le dimanche et les jours fériés, de la perception de la Redevance Poids Lourds (RPLP), et de l'exécution des formalités douanières entraînent un engorgement important de la PFD le matin, qui prend plusieurs heures à se résorber.

L'infrastructure actuelle qui compte 107 places de parkings coté français et 55 côté suisse n'est plus à même de répondre aux flux grandissants de PL: conçue pour accueillir 400PL/j, la plateforme en accueille environ 3 000PL/j en moyenne.

De ce fait, on constate régulièrement des stationnements désordonnés sur et autour de la PFD (stationnement sur les voies de circulation, remorques dételées et stockées sur place, camions ventouses) gênant la circulation des PL et empêchant aussi aux services de secours d'accéder rapidement à la PFD en cas de nécessité.

Enfin les équipements actuellement en place sont vétustes, voir délabrés n'offrant qu'un très faible niveau de confort (pas de sanitaires hormis ceux du restaurant, chaussées, trottoirs et accotements dégradés).

Du fait de son engorgement de la PFD, des files d'attentes de PL se forment très régulièrement sur la voie lente et/ou la bande d'arrêt d'urgence (BAU) d'A35.

Cette situation a pour conséquence des problèmes de sécurité importants surtout au niveau:

- › des échangeurs en bloquant les usagers qui souhaitent entrer ou sortir de l'autoroute (problèmes d'accès et de visibilité). Ainsi, l'échangeur avec la RD105 situé à 1,5 km en amont de la PFD est régulièrement saturé tous les matins; il arrive même que les bouchons remontent au niveau de l'échangeur de l'aéroport, situé à 3,2 km, obstruant ainsi son accès.
- › de la queue de bouchon PL du fait des différences de vitesses pratiquées entre les PL à l'arrêt et les VL.

Il faut noter que, si cette situation est régulière, elle est d'inégale importance suivant les jours. S'y ajoutent des situations événementielles avec en particulier la fermeture du tunnel à l'entrée de Bâle et pour lesquelles les échanges d'information et d'écoulement des flux ne sont pas encore totalement partagés avec les autorités suisses.

Nutzen

WK1: limitation des files de PL sur A35 et de l'engorgement de la PFD de Saint-Louis pour un accès plus aisé à la Suisse en provenance de France, perte de temps moindre pour le transport terrestre en transit, information en temps réel de la congestion pour les usagers (mesure déjà en place en 2015).

WK2: sans objet.

WK3: accès à l'aéroport plus sécurisé, la limitation des files de PL permettra de faire diminuer le risque routier, comportement des usagers VL et PL moins tendu.

WK4: trafic plus fluide – limitation des consommations des véhicules. Les matériaux utilisés pendant les travaux seront réalisés avec des agrégats d'enrobés (matériaux recyclés). Par ailleurs, la PFD sera configurée dans un souci d'empreinte environnementale moindre. Enfin, des écrans acoustiques seront construits à proximité de la rue du docteur Marcel Rust.

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Direction Interdépartementale des Routes Est (DIR Est)

Beteiligte Stellen Schweiz:

Bundesamt für Strassen ASTRA | Kanton Basel-Stadt | Eidgenössische Zollverwaltung EZV

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



erfolgt

Ü21

Beteiligte Stellen Ausland:

Communauté d'Agglomération des Trois Frontières

Frankreich

Eintrag SCOT



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



-

Baureife

Les études préalables sont terminées depuis février 2015. Le dossier a été transmis courant février 2016 à la DGITM pour validation de la solution technique retenue et autorisation de poursuivre les études. Ce projet ne nécessite ni étude d'impact, ni acquisitions de terrain, par conséquent les études détaillées pourront être lancées dès approbation du dossier d'études préalables fin 2016.

Reifegrad

2

Baubeginn

2017

Inbetriebnahme

2019

Finanzreife

Opération inscrite au CPER 2015-2020 pour 8 M€ avec la PFD d'Ottmarsheim (vers l'Allemagne). Les négociations doivent reprendre avec l'OFROU pour une participation financière de la Suisse au projet.

Investitionskosten (CHF)

8 800 000 (± 30 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Übergeordnete Massnahmen
Motorisierter Individualverkehr

Ü33

Übersichtsskizze
Rheintunnel



Bezug zum Zukunftsbild

Die Osttangente als baselstädtischer Teil der schweizerischen Nord-Süd-Autobahnverbindung verzeichnet bis zu 130 000 Fahrzeuge pro Tag. Die städtische Autobahn mit durchgängig zwei Fahrspuren je Richtung auf vermag das Verkehrsaufkommen in Spitzenstunden nicht mehr zu bewältigen. Häufiger Stau und Ausweichverkehr über das städtische Verkehrssystem und durch Wohnquartiere sind die Folge. Zudem bestehen hohe und teils gesetzlich unzulässige Lärmimmissionen.

Es besteht ein breiter Konsens, dass die Leistungsfähigkeit der Nationalstrasse langfristig sichergestellt bleiben muss und dass gleichzeitig die Verträglichkeit des Gesamtsystems zu verbessern ist.

Ü33

Bezug zu Teilstrategien

V2-1: Grossräumigen Strassenverkehr lenken und kanalisieren und das Zielnetz entsprechend ausbauen

V5-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü19: Sanierung Osttangente

Ü38: Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau - Augst

S2: Basel Nord

S4: Basel Süd

Beschrieb

Das ursprüngliche Engpassbeseitigungsprojekt mit Fahrspurergänzungen auf der bestehenden Trasse wurde mittlerweile als nicht zielführend beurteilt. Nicht zuletzt auf Grund von Interventionen und Vorschlägen von Basel-Stadt hat der Bund beschlossen, das Kapazitätsproblem mit einem »Rheintunnel« zu lösen. Dieser sieht eine neue unterirdische Verbindung ab Zubringer Rheinhafen Birsfelden zur Nordtangente mit optionaler Anbindung der A5 vor.

Die bestehende Osttangente kann so entlastet und muss deshalb nicht erweitert, jedoch in Bezug auf die Substanzerhaltung und die geltenden rechtlichen Anforderungen sowie den Anforderungen BS entsprechend erneuert werden. Aufgrund des langen Realisierungszeitraums für den Rheintunnel muss die Sanierung der Osttan-

gente mindestens in Teilen vorab erfolgen. Das ursprüngliche Gesamtvorhaben wird beim Bund nun in zwei separaten Vorhaben »Rheintunnel« und »Sanierung Osttangente« geführt.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt hat sich mit RRB vom 21.4.2015 wie folgt zum »Rheintunnel« positioniert:

- Aus verkehrlicher Sicht und zur Entlastung der betroffenen Quartiere entlang der Osttangente ist der Rheintunnel für BS prioritär und soll deshalb nicht durch andere MIV-Projekte mit geringerer Wirkung konkurrenziert werden.

- Im Sinne einer flankierenden Massnahme soll die Realisation des Anschlusses von und in Richtung Deutschland bzw. Rheinhafen gleichzeitig mit dem Rheintunnel geprüft werden.

B

	Historie	ARE Code	Prio
1.G	M89	-	-
2.G	Ü10	-	B

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2026

Investitionskosten

1 400 000 000



AGGLO BASEL

Nutzen

- WK1: Sicherstellung der Funktionstüchtigkeit A2 bei gleichzeitiger Entlastung der Osttangente, Schaffung von Voraussetzungen zur Vermeidung von Ausweichverkehren im städtischen Verkehrssystem und in den Wohnquartieren
- WK2: Schonung der betroffenen Wohnquartiere schafft Spielraum für eine verbesserte Siedlungsqualität, Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen
- WK3: häufige Staus auf der bestehenden Osttangente führen oft zu Auffahrunfällen, Engpassbeseitigung reduziert dieses Risiko
- WK4: Reduktion der Lärmbelastung in den Wohngebieten beidseits der Osttangente, Wirkung kann mit dem Anschluss des Rheintunnels an die A5 und an den Anschluss Rheinhafen noch verstärkt werden

Ü33

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bundesamt für Strassen (ASTRA)

Beteiligte Stellen Schweiz:

Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt BVD | Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft BUD

Richtplaneintrag



erfolgt Zwischenergebnis

Regionale Abstimmung



erfolgt

Die Engpassbeseitigung Osttangente ist aktuell im Richtplan mit dem Status ›Zwischenergebnis‹ enthalten. Der Eintrag beruht allerdings auf dem früheren Projekt einer Kapazitätserweiterung der bisherigen Stammstrecke und muss entsprechend modifiziert werden.

Baureife

Machbarkeit in Rahmen Machbarkeitsstudie ASTRA vom Juli 2014 positiv beurteilt, breiter regionaler Konsens zur Tunnellösung

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2026

Inbetriebnahme

ab 2035

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Die Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz wird bisher über den Infrastrukturfonds finanziert. Aktuell ist die parlamentarische Beratung der Vorlage für den Umbau des Infrastrukturfonds zu einem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) im Gang. Sollte diese zu einer rechtskräftigen neuen Strassenfinanzierung führen, werden alle Aufgaben rund um die Nationalstrasse und damit auch die Engpassbeseitigung aus dem NAF finanziert.

In der Botschaft vom 26. Februar 2014 zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel für die zweite Periode des Programms zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz, der die eidgenössischen Räte am 16.9.2014 zugestimmt haben, ist das Engpassbeseitigungsprojekt Osttangente in dem für Basel-Stadt als vorteilhaft zu beurteilenden Modul 2 enthalten. Aus dem vom Bund für die Engpassbeseitigung genehmigten Rahmenkredit von 5.5 Milliarden Franken sind hierfür 915 Millionen Franken reserviert. Dieser Betrag entspricht allerdings noch dem Kostenvolumen der früheren Variante STOT 1/2 und wird nicht ausreichen, um den Bedarf des Rheintunnels voll zu decken. Es ist jedoch davon auszugehen, dass mit dem geplanten NAF der notwendige Finanzierungsspielraum bundesseitig geschaffen werden kann.

Ü33

Investitionskosten (CHF)

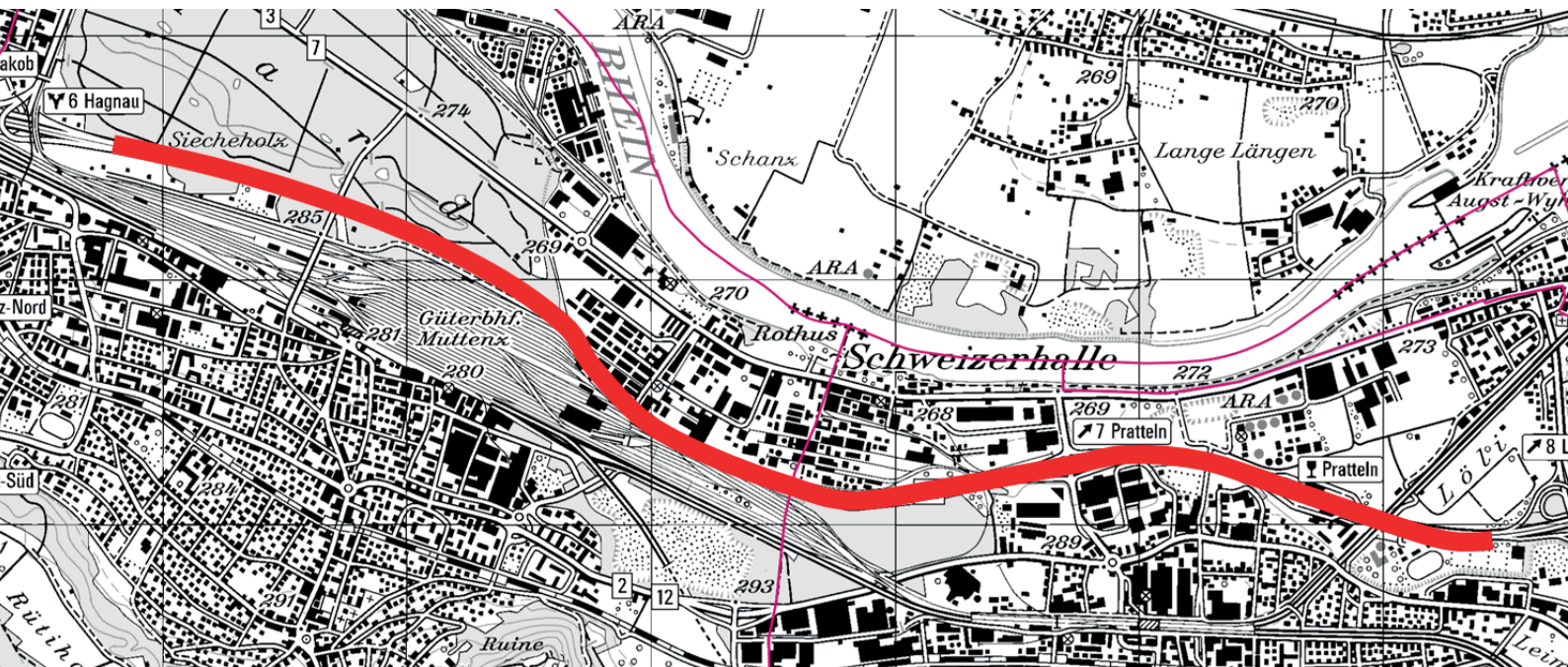
1 400 000 000 (± 30%)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Ü38

Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau - Augst



Nationalstrasse A2, Abschnitt Verzweigung Hagnau bis Verzweigung Augst

Bezug zum Zukunftsbild

Die Lenkung des MIV auf das Hochleistungsstrassennetz ist eine wesentliche verkehrliche Zielsetzung des Zukunftsbildes. Die vorliegende Massnahme schafft hierfür die erforderlichen Kapazitäten. Entlang der Achse befinden sich mehrere Schwerpunktegebiete Siedlung, deren Erreichbarkeit mit der Massnahme verbessert wird und die zugleich von Durchgangsverkehr entlastet werden.

Bezug zu Teilstrategien

- V2-1: Grossräumigen Strassenverkehr lenken und kanalisieren und das Zielnetz entsprechend ausbauen
- V5-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen

Bezug zu anderen Massnahmen

- Ü33: Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel
- Ü19: Sanierung Osttangente
- S5: Pratteln / Grenzach-Wyhlen
- S11: MuttENZ
- M18: Birsfelden, Umgestaltung Orstdurchfahrt
- M21: Verlegung Kantonsstrasse Augst - Kaiseraugst

Ü38

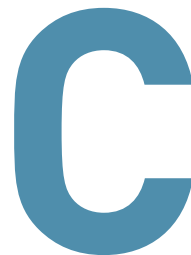
Beschrieb

Die A2 ist ein massgeblicher Engpass auf dem Hochleistungsstrassennetz und hat auf dem Schweizer Netz keine redundante Strecken. Dies führt zu einer hohen Zusammenbruchswahrscheinlichkeit: Aktuell findet in der Regel einmal pro Woche in den Spitzenstunden ein temporärer Zusammenbruch statt und führt zu einem de-facto-Stillstand. Der Abschnitt ist im Rahmen der «Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel für die zweite Periode des Programms zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz» als Engpass der Problemstufe III eingestuft worden.

Der Ausweichverkehr auf dem nachgelagerten Netz ist nicht nur während der Zusammenbrüche sehr gross. Ortsdurchfahrten, beispielsweise in Birsfelden, MuttENZ und Pratteln werden dadurch erheblich belastet. Durch das Ausbau-Projekt zwischen den

Verzweigungen Hagnau und Augst soll der Engpass beseitigt werden. Der Bundesrat kommt in der oben genannten Botschaft zum Schluss «Eine Kapazitätssteigerung des bestehenden Netzes ist zwingend notwendig, um die Funktionsfähigkeit der Nationalstrasse und ihre Entlastungswirkung auf das untergeordnete Strassennetz aufrechterhalten zu können.»

Das Projekt gliedert sich ein in die Gesamtentwicklung des Nationalstrassennetzes in der Region, welches zuvor mit dem Projekt «Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel» eine massgebliche Anpassung erfährt. Dieses letztere Projekt ermöglicht das Weiterfliessen der Verkehrsströme, welche mit der «Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau - Augst» zusätzlich auf der A2 fliessen können und umgekehrt.



1.G	Historie M79	ARE Code -	Prio -
2.G	Ü11	2701.2.019	C

Reifegrad

1

Baubeginn

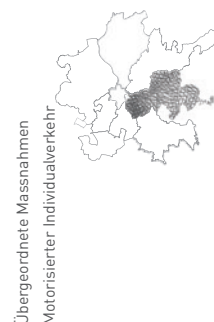
ab 2030

Investitionskosten

550 000 000

Nutzen

- WK1: Entlastung des untergeordneten Netzes durch zusätzliche Kapazitäten, Verbesserung des Verkehrsflusses, verminderte Zusammenbruchswahrscheinlichkeit
- WK2: sichergestellte Erreichbarkeit der Entwicklungsgebiete entlang der Achse (Salina-Raurica, Pratteln Mitte, etc.), wirksame verkehrliche Entlastung von innerstädtischen Strassenachsen
- WK3: Vermeidung von Konflikten MIV-LV in Siedlungsgebieten
- WK4: reduzierte Emissionen durch Verflüssigung des Verkehrs und Reduktion der Stauzeiten, reduzierte Immissionen in den Siedlungsgebieten, beschränkte Inanspruchnahme neuer Flächen auf einen schmalen, bereits heute zu diesem Zweck gesicherten Streifen entlang des bestehenden Trassees, keine neue Zerschneidungswirkung



AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bundesamt für Strassen (ASTRA)

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton BL

Richtplaneintrag



erfolgt Vororientierung

Regionale Abstimmung



erfolgt

Baureife

Im Programm Engpassbeseitigung, Modul 3, enthalten. Das Projekt ist in der Vorstudienphase.

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2030

Inbetriebnahme

ca. 2035-2040, früher angestrebt

Finanzreife

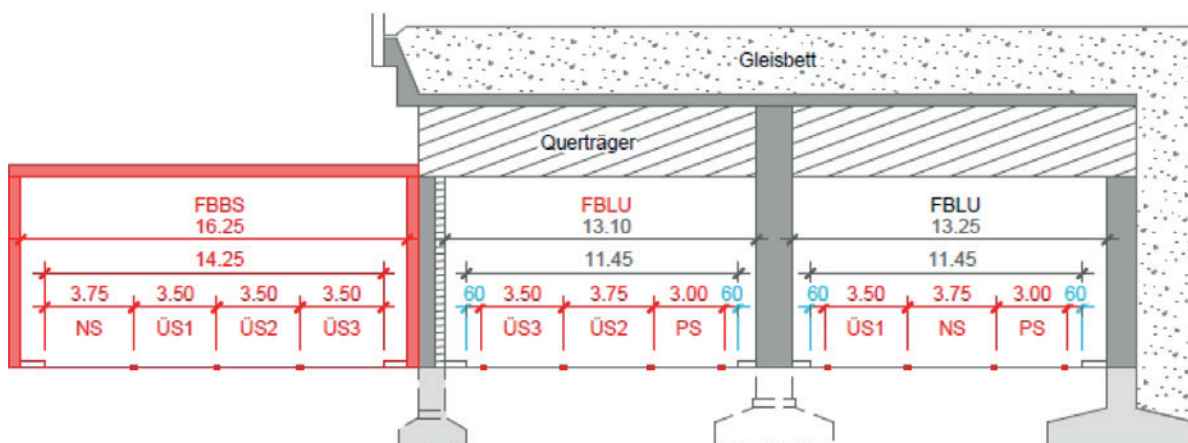
Finanzierungsbeschlüsse
noch ausstehend

Investitionskosten (CHF)

550 000 000 ($\pm 50\%$)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert



Überlegungen zur Querschnitts-Ergänzung (Quelle: ASTRA, Präsentation anlässlich Mitwirkungsveranstaltung zum Agglomerationsprogramm Basel vom 15.09.2015)

Ü39

Ü39

ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel)



C

Bezug zum Zukunftsbild

Der Zubringer Gundeldingen ist Bestandteil des im 1960 vom Bund festgelegten Nationalstrassennetzes und somit ein sogenanntes »Netzvollendungsprojekt«. Die Zuständigkeit für diese Projekte liegt bis zu deren Fertigstellung und Inbetriebnahmen noch bei den jeweiligen Standortkantonen, während alle sonstigen Aufgaben vollumfänglich vom Bund (ASTRA) wahrgenommen werden. Die Federführung für ABAC liegt deshalb beim Kanton-Basel-Stadt, während der Bund die Oberaufsicht innehat. ABAC war ursprünglich als Zubringer ab

Kreuzung Grosspeter zu A2/Gellertdreieck definiert. Auf Antrag von Basel-Stadt hat der Bund einer Verlängerung in Richtung Westen, zuerst bis zur Peter-Merian-Brücke und später dann bis zum Dorenbachviadukt zugestimmt. ABAC bietet die Chance, das Gundeldingerquartier von einem erheblichen Teil des Durchgangsverkehrs zu entlasten. Das Vorhaben ist allerdings politisch nicht unumstritten, da Befürchtungen bestehen, der motorisierte Individualverkehr könnte zu stark begünstigt werden.

1.G	Historie	ARE Code	Prio
M10	-		C
2.G	Ü9	2701.2.003	A

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2025

Investitionskosten

566 000 000



Übergeordnete Massnahmen
Motorisierter Individualverkehr

AGGLO BASEL

Bezug zu Teilstrategien	Bezug zu anderen Massnahmen
V2-1: Grossräumigen Strassenverkehr lenken und kanalisieren und das Zielnetz entsprechend ausbauen	Ü33: Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel
V2-3: Öffentliche Strassenräume aufwerten und Verkehr über Parkraummanagement reduzieren	Ü19: Sanierung Osttangente
	S4: Basel Süd
V5-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen	M20: Tunnel Allschwil

Beschrieb

Für ABAC liegt noch kein fertiges generelles Projekt vor. Die bisher erarbeiteten Projektunterlagen sehen vor, den bestehenden Anschluss Basel-City zu einem Vollanschluss umzubauen und den Zubringer unterirdisch und in 2 richtungsgetrennten Tunnelröhren unter dem Bahnhof SBB-Gleisareal und unter dem Gundeldingerquartier hindurch bis zum Dorenbachviadukt zu führen. Dort sind Vollanschlüsse an die Binningerstrasse und den Dorenbachviadukt vorgesehen.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt hat sich am 21.4.2015 zu ABAC unter anderem wie folgt positioniert:

- › Das Projekt ABAC hat gegenüber dem Rheintunnel eine deutlich geringere Priorität.
- › Eine Realisierung von ABAC ist am sinnvollsten, wenn er als Teilabschnitt in eine durchgehende ›stadtnahe Tangente‹ im Sinne eines Ringsystems eingegliedert wird.
- › BS ist bereit, ABAC auf die ELBA-Variante ›stadtnahe Tangente‹ abzustimmen, um die Anschlussfähigkeit sicher zu stellen

Nutzen

WK 1: Verbesserung der Erreichbarkeit von Basel West und Allschwil, Entlastung des Gundeldingerquartiers, weitere Erreichbarkeitsverbesserung im Falle einer Einbindung in ein Ringsystem mit einer ›stadtnahen Tangente‹

WK 2: Attraktivierung der Entwicklungsschwerpunkte Basel West/Allschwil, Entlastung der betroffenen Wohnquartiere schafft Spielraum für eine verbesserte Siedlungsqualität

WK 3: verbesserte Verkehrssicherheit durch Entflechtung von MIV und LV

WK 4: Reduktion der MIV-bedingten Immissionen auf dem städtischen Verkehrsnetz

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt (BVD)

Beteiligte Stellen Schweiz:

Bundesamt für Strassen (ASTRA)

Richtplaneintrag



erfolgt

Regionale Abstimmung



erfolgt

Ü39

Weiterbearbeitung von ABAC hängt massgeblich davon ab, ob und wie seitens des Nachbarkantons Basel-Landschaft die ›stadtnahe Tangente‹ weiter bearbeitet wird.

Baureife

Die Machbarkeit ist nachgewiesen (vgl. Ergänzungsbericht vom 30. Januar 2012 zur Projektstudie A2/Abschnitt 7 vom 30.4.2008)

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2025

Inbetriebnahme

ab 2030

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Für die auf Kantonsgebiet BS liegenden Netzvollendungsprojekte und damit für ABAC beträgt der vom Kanton BS zu finanzierende Anteil an den Investitionskosten 35%. Der Bund übernimmt 65% der Investitionskosten sowie ab Inbetriebnahme 100% der Betriebs-, Unterhalts- und späteren Erneuerungs- / Ausbaurkosten.

Investitionskosten (CHF)

566 000 000 (± 30%)

Betriebskosten (CHF p.a.)

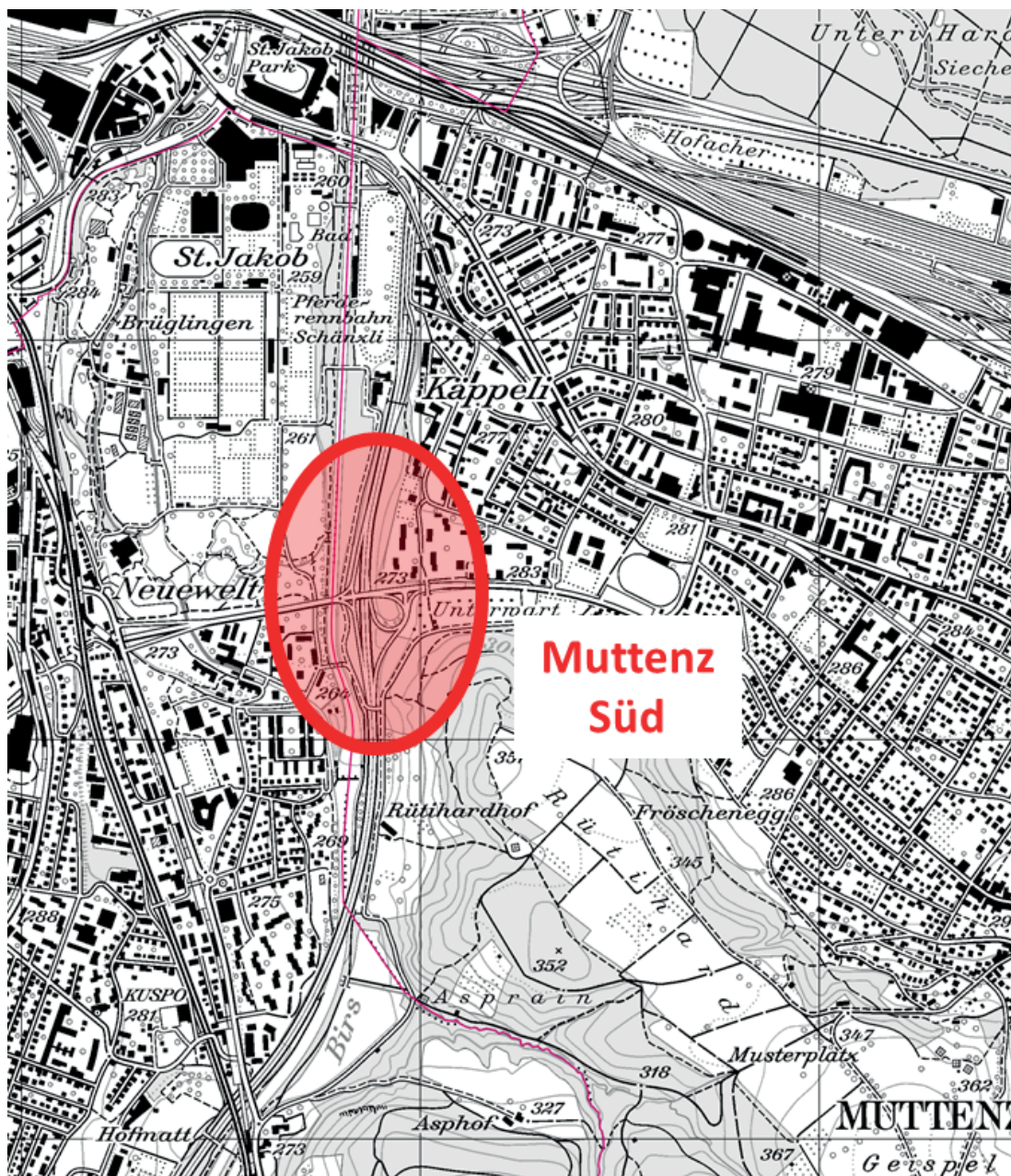
5 500 000

Ü40

Ü40

Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/ Ausbau Anschluss MuttENZ Süd

Lage des A18-Anschlusses
MuttENZ Süd



Bezug zum Zukunftsbild

Das Birstal bildet einen der inneren Korridore, die es gemäss Zukunftsbild zu stärken gilt. Entsprechend befinden sich hier auch ausgedehnte Schwerpunktegebiete Siedlung (Birsstadt). Die A18 wiederum ist das MIV-Rückgrat dieses Korridors. Um die gemäss Zukunftsbild angestrebte Bündelung des MIV auf den Hochleistungsstrassen zu erreichen, müssen auf diesen die entsprechenden Kapazitäten sichergestellt werden.

Bezug zu Teilstrategien

- V2-1: Grossräumigen Strassenverkehr lenken und kanalisieren und das Zielnetz entsprechend ausbauen
- V5-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen

Bezug zu anderen Massnahmen

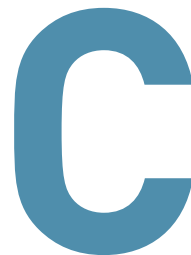
- Ü41: Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung /Ausbau Anschlüsse Reinach Süd
- Ü33: Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel
- Ü19: Sanierung Osttangente
- S11: Muttenz
- S18: Münchenstein

Ü40

Beschrieb

Die A18 erfasst als zentrale radiale Achse heute und künftig die grössten Verkehrsmengen aus dem Birstal. Untersuchungen haben gezeigt, dass zur Sicherstellung der Kapazität primär die Knoten- und Anschlussbereiche optimiert werden müssen. Nicht nur im Knoten Hagnau als Anbindung an die A2/A3, sondern auch an den vorgelagerten Anschlüssen sind bereits heute Überlastungszustände zu beobachten. Mit der angestrebten Siedlungsentwicklung in der Birsstadt ist zu erwarten, dass sich diese Engpässe verstärken. Der Kanton Basel-Landschaft beabsichtigt den Ausbau der Anschlüsse Reinach-Süd, Reinach Nord und Muttenz-Süd entlang der Achse in Absprache mit dem Kanton Solothurn und dem ASTRA. Der Anschluss Muttenz-Süd gehört zum Nationalstrassenperimeter und ist daher als «Übergeordnete Massnahme» einzuordnen.

Es ist vorgesehen, die Massnahme mit Verkehrsmanagementmassnahmen zu verknüpfen. Gemeinsam mit diesen bezweckt der Ausbau der Anschlüsse die mittelfristige Sicherstellung des Verkehrsflusses bzw. der erforderlichen Kapazitäten angesichts steigender Nachfrage auf dieser zentralen Talachse. Für weitere Nachfragesteigerungen ist dann ein Zusammenspiel mit den Massnahmen «Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel» und «Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau - Augst» erforderlich. Darüber hinaus bezweckt die vorliegende Massnahme auf dem kurz- bis mittelfristigen Zeithorizont auch, die tangentielle Hauptverkehrsstrasse Bottmingen - Münchenstein - Muttenz (inklusive der Buslinien auf dieser Achse) funktionsfähig zu halten. Die konkrete Ausgestaltung der Massnahme ist noch zu untersuchen (z. B. längere Aus- und Einfahrtsspuren).



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

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2030

Investitionskosten

40 000 000



Übergeordnete Massnahmen
Motorisierter Individualverkehr

AGGLO BASEL

Nutzen

WK1: Die Erreichbarkeit der Entwicklungs- und sonstigen Siedlungsgebiete im Birs- und Laufental wird durch die Massnahme erhöht. Die Rolle der A18 als zentrale MIV-Achse im Birstal wird gestärkt.

WK2: Ausweichverkehre auf untergeordnete Strassennetze mit ihren negativen Implikationen für Aufenthaltsqualität und Siedlungsentwicklung werden verhindert.

WK3: Sicherheitskritische Rückstaus aus den Anschlussbereichen auf die Hochleistungsstrasse werden verhindert.

WK4: Zugleich werden die dicht besiedelten Gebiete im Umfeld des Anschlusses von durchfahrendem Ausweichverkehr mit entsprechenden Emissionen entlastet.

Ü40

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bundesamt für Strassen (ASTRA)

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton BL, Tiefbauamt | Gemeinde Muttenz | Gemeinde Münchenstein

Richtplaneintrag



geplant

Regionale Abstimmung



erfolgt

Baureife

Die Wirkungen sind grob beurteilt und die finanziellen Auswirkungen geschätzt.

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2030

Inbetriebnahme

nach 2030

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse
noch ausstehend

Investitionskosten (CHF)

40 000 000 (± 50%)

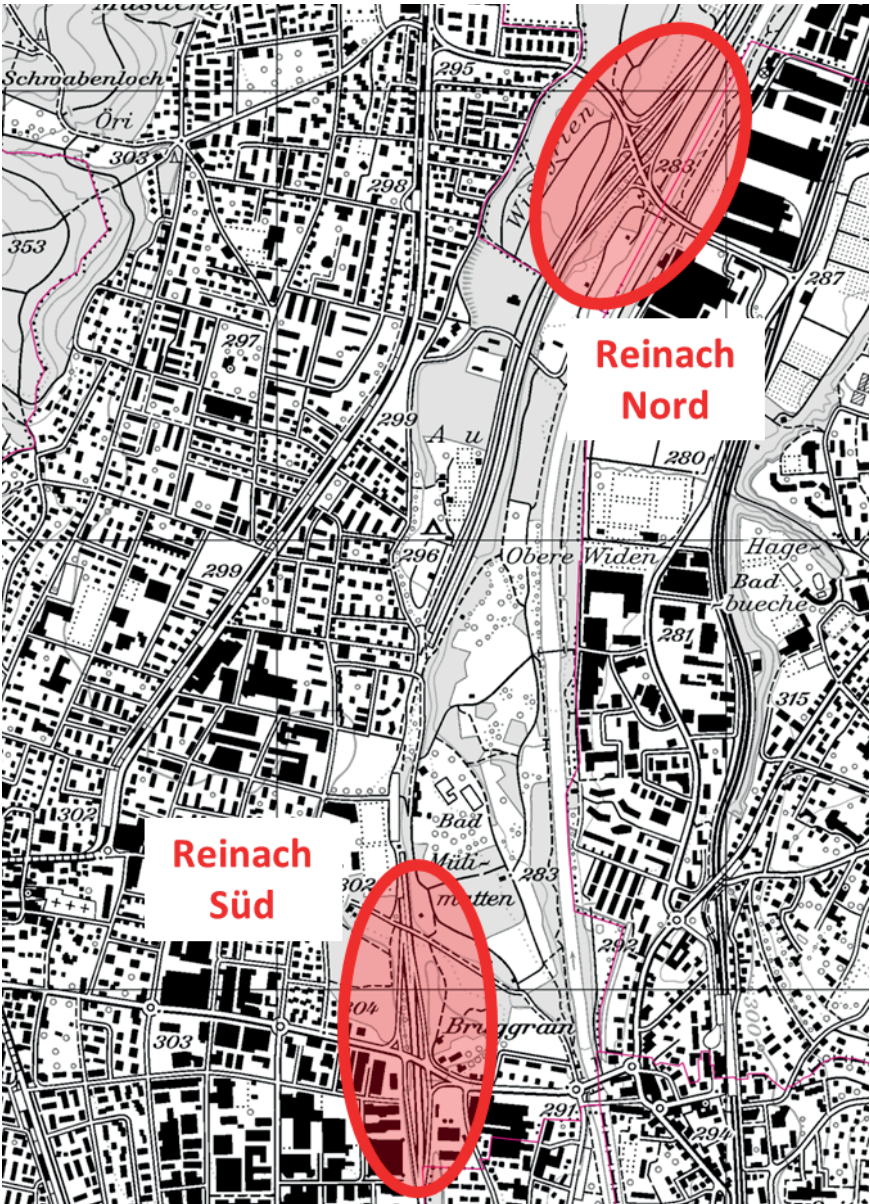
Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Ü41

Ü41

Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/ Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord



Lage der A18-Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord

C

	Historie	ARE Code	Prio
1.6	-	-	-
2.6	-	-	-

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2030

Investitionskosten

44 000 000



AGGLO BASEL

Bezug zum Zukunftsbild

Das Birstal bildet einen der inneren Korridore, die es gemäss Zukunftsbild zu stärken gilt. Entsprechend befinden sich hier auch ausgedehnte Schwerpunktegebiete Siedlung (Birstadt). Die A18 wiederum ist das MIV-Rückgrat dieses Korridors. Um die gemäss Zukunftsbild angestrebte Bündelung des MIV auf den Hochleistungsstrassen zu erreichen, müssen auf diesen die entsprechenden Kapazitäten sichergestellt werden.

Ü41

Bezug zu Teilstrategien

- V2-1: Grossräumigen Strassenverkehr lenken und kanalisieren und das Zielnetz entsprechend ausbauen
- V5-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen

Bezug zu anderen Massnahmen

- Ü40: Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung /Ausbau Anschluss Muttenz Süd
- Ü33: Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel
- Ü19: Sanierung Osttangente
- S15: Reinach / Dornachbrugg / Stöcklin
- Ü36: Tramspange Reinach - Dornach
- M23: Teilumfahrung Reinach Süd

Beschrieb

Die A18 erfasst als zentrale radiale Achse bereits heute und wird auch weiterhin die grössten Verkehrsmengen aus dem Birstal erfassen. Untersuchungen haben gezeigt, dass zur Sicherstellung der Kapazität primär nicht die Achse als Ganzes, sondern die Knoten- und Anschlussbereiche optimiert werden müssen. Nicht nur im Knoten Hagnau als Anbindung an die A2/A3, sondern auch an den vorgelagerten Anschlüssen sind bereits heute Überlastungszustände zu beobachten. Mit der angestrebten Siedlungsentwicklung in den inneren Korridoren ist zu erwarten, dass sich diese Engpässe verstärken. Der Kanton BL beabsichtigt den Ausbau der Anschlüsse Reinach-Süd, Reinach Nord und Muttenz-Süd entlang der Achse in Absprache mit dem Kanton Solothurn und dem ASTRA. Die ersteren beiden befinden sich im Perimeter der A18. Deren Übergang vom Kanton an den Bund ist im Neuen Netzbeschluss (NEB) vorgesehen worden; die Umsetzung befindet sich zum Zeitpunkt der Redaktion des vorliegenden Agglomerationsprogramms in der Behandlung in den Eidgenössischen Räten im Rahmen der

Beratung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Die vorliegende Massnahme wird daher als «Übergeordnete Massnahme» eingeordnet. Es ist vorgesehen, die Massnahme mit Verkehrsmanagementmassnahmen zu verknüpfen. Gemeinsam mit diesen bezweckt der Ausbau der Anschlüsse die mittelfristige Sicherstellung des Verkehrsflusses bzw. der erforderlichen Kapazitäten angesichts steigender Nachfrage auf dieser zentralen Talachse. Für weitere Nachfragesteigerungen ist dann ein Zusammenspiel mit den Massnahmen "Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel" und "Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau - Augst" erforderlich. Die konkrete Ausgestaltung der Massnahme ist noch zu untersuchen (z.B. längere Aus- und Einfahrtsspuren). Die Massnahmen beim Anschluss Reinach Süd werden mit der Massnahme «Tramspange Reinach - Dornach» koordiniert.

Nutzen

WK1: gesicherte/verbesserte Erreichbarkeit der Entwicklungs- und Siedlungsgebiete im Birs- und Laufental, Sicherstellung der Entlastungswirkung und der Funktionsfähigkeit der A18 als zentrale MIV-Achse im Birstal, Reduktion/Verhinderung von Ausweichverkehren auf das untergeordnete Strassennetz

WK2: Sicherung der HLS-Entlastungswirkung für umfassende Siedlungsgebiete

WK3: Reduktion von sicherheitskritischen Rückstaus aus den Anschlussbereichen auf die Hochleistungsstrasse

WK4: Vermeidung von Mehrimmissionen durch Ausweichverkehre in den Anschlussbereichen

Ü41

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bundesamt für Strassen (ASTRA)

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton BL, Tiefbauamt | Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau |
Gemeinde Reinach | Gemeinde Münchenstein

Richtplaneintrag



geplant

Regionale Abstimmung



erfolgt

Baureife

Die Wirkungen sind grob beurteilt und die finanziellen Auswirkungen geschätzt.

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2030

Inbetriebnahme

nach 2030

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Finanzierung entsprechend Planungsstand noch ungeklärt

Investitionskosten (CHF)

44 000 000 (± 50%)

Betriebskosten (CHF p.a.)

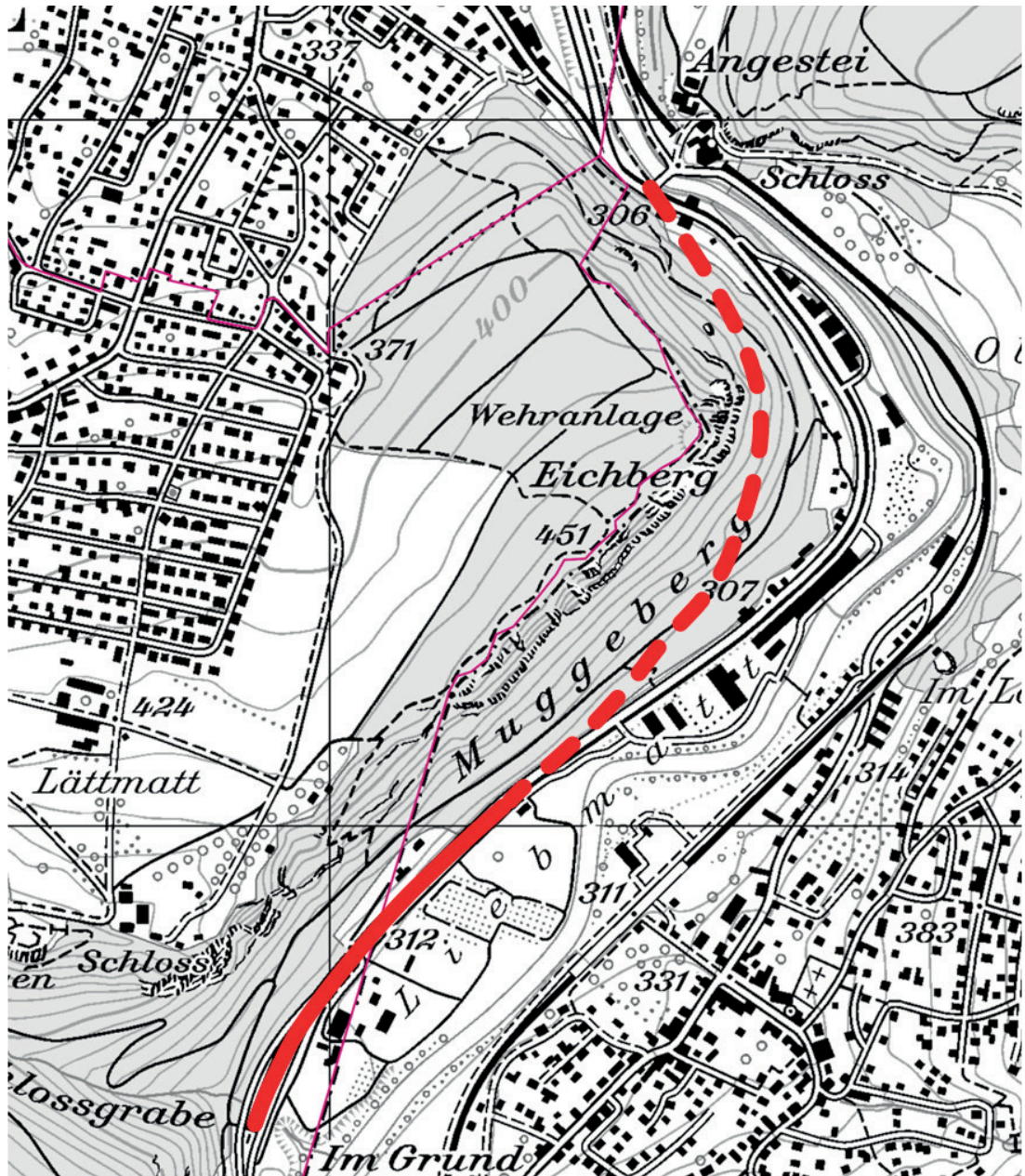
noch nicht beziffert

Übergeordnete Massnahmen
Motorisierter Individualverkehr

Ü42

A18, Muggenbergtunnel

Ü42



Lage des Projekts
Muggenbergtunnel

Bezug zum Zukunftsbild

Das Projekt befindet sich an der Schnittstelle zwischen innerem und äusserem Korridor gemäss Zukunftsbild. Mit dem Projekt wird ein Beitrag zur angestrebten Kapazitätssicherung des Hochleistungsstrassennetzes geleistet, um die untergeordneten Netze weiterhin wirksam zu entlasten. Das Projekt verbessert zudem die Erreichbarkeit des Laufentals.

Bezug zu Teilstrategien

V2-1: Grossräumigen Strassenverkehr lenken und kanalisieren und das Zielnetz entsprechend ausbauen

V5-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü43: Umfahrung Laufen - Zwingen

M3: Anschluss Angenstein / Aesch

S14: Gstad / Schoren / Untere Widen

S23: Zwingen

Beschrieb

Die A18 ist strassenseitig der verkehrstechnische Lebensnerv des Laufentals und seine Anbindung an die inneren Korridore und die Kernstadt. Im Bereich Angenstein befindet sich nicht nur die Scharnierstelle zwischen dem Laufen- und dem Birstal, sondern auch die topografisch engste Stelle auf dieser Achse.

Die A18 hat ihre Kapazitätsgrenze teilweise bereits heute erreicht. Der Muggenbergtunnel zwischen Angenstein und Grellingen soll dieses Teilstück verbessern, indem das sekundäre Strassennetz und das Hochleistungsstrassennetz entflochten werden. Er ist im Rahmen der «Netzstrategie Muggenberg» als längerfristige Massnahme in Ergänzung zum Vorhaben «Anschluss Angenstein / Aesch» identifiziert worden und stellt die konsequente Weiterentwicklung des übergeordneten Netzes nach dessen Realisierung dar.

Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs in den Tunnel wird die erforderliche Kapazität geschaffen und zugleich werden die Siedlungsbereiche in diesem Raum ebenso entlastet wie die eindrucksvolle Landschaft am nördlichen Ende des Laufentals.

Der Übergang der A18 vom Kanton an den Bund ist im Neuen Netzbeschluss (NEB) vorgesehen worden; die Umsetzung befindet sich zum Zeitpunkt der Redaktion des vorliegenden Agglomerationsprogramms in der Behandlung in den Eidgenössischen Räten im Rahmen der Beratung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Die vorliegende Massnahme wird daher als "Übergeordnete Massnahme" eingeordnet.

Nutzen

WK1: Ausgestaltung der Verkehrsachse gemäss ihrer Netzbedeutung, Verbesserung des Verkehrsflusses und der Erreichbarkeit des Laufentals

WK2: Aufwertung der Siedlungsgebiete entlang der alten Achse, auch der Landschaftsraum entlang der Birs südlich des Angenstein profitiert von der Entlastung

WK3: verbesserte Verkehrssicherheit entlang der bisherigen Strassenachse

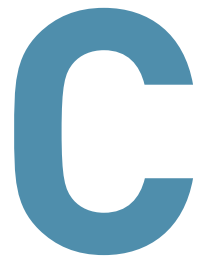
WK4: reduzierte Lärm- und Luftschadstoffimmissionen in den Siedlungsgebieten an der alten Strassenachse, geringer oberirdischer Flächenbedarf

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft / Bundesamt für Strassen (ASTRA)

Ü42



1.G	Historie M88	ARE Code -	Prio C
2.G	Ü14	2701.2.016	B

Reifegrad

2

Baubeginn

ab 2030

Investitionskosten

152 000 000



Übergeordnete Massnahmen
Motorisierter Individualverkehr

AGGLO BASEL

Beteiligte Stellen Schweiz:

Gemeinden Aesch, Pfeffingen und Duggingen

Richtplaneintrag



erfolgt Festsetzung

Regionale Abstimmung



erfolgt

Baureife

Aus früheren Arbeiten besteht ein generelles Projekt (1978) und ein Ausführungsprojekt (1980). Die Zweckmässigkeit wurde in der «Netzstrategie Muggenberg 2011» bestätigt. Der weitere Fahrplan ist abhängig vom Entscheid zum neuen Netzbeschluss.

Reifegrad

2

Baubeginn

ab 2030

Inbetriebnahme

noch offen

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Finanzierung bisher nicht geklärt, abhängig vom Entscheid zum neuen Netzbeschluss

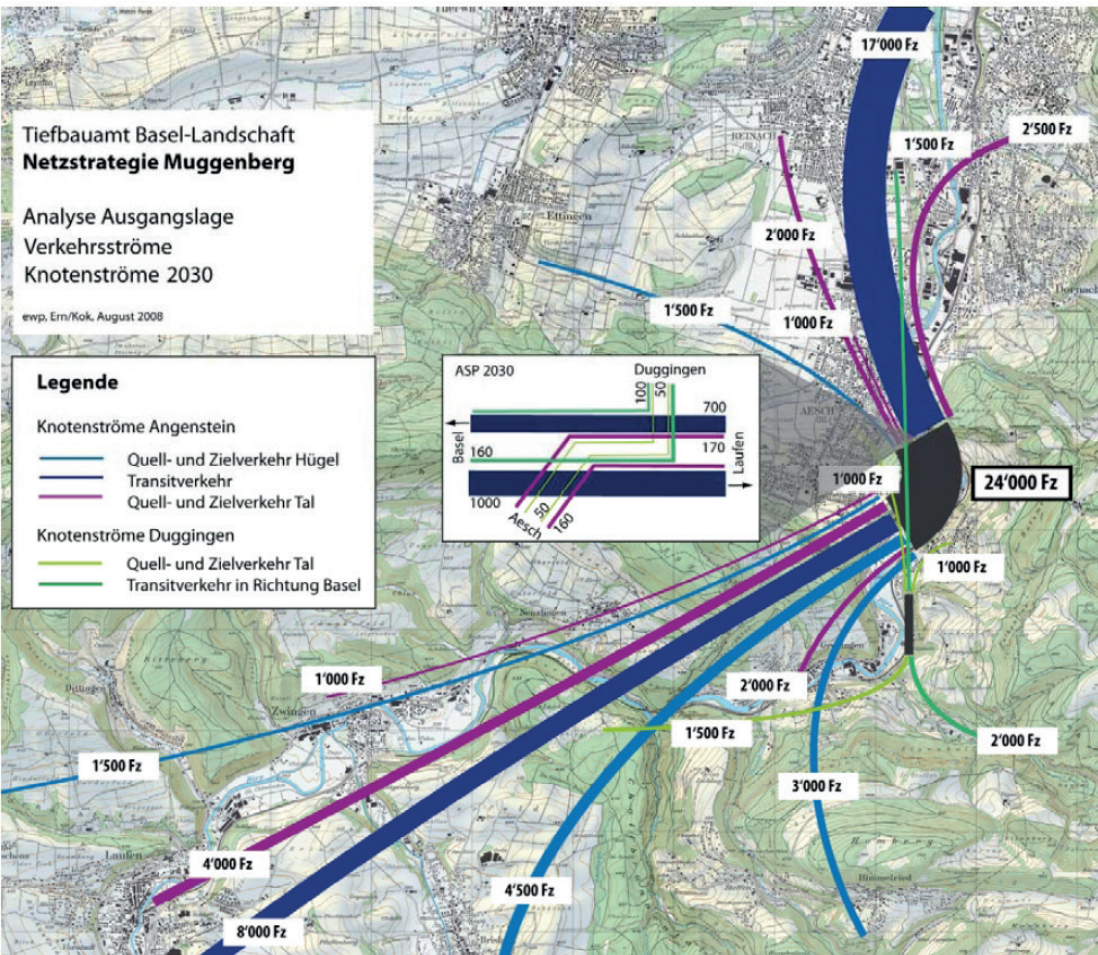
Investitionskosten (CHF)

152 000 000 (± 50%)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

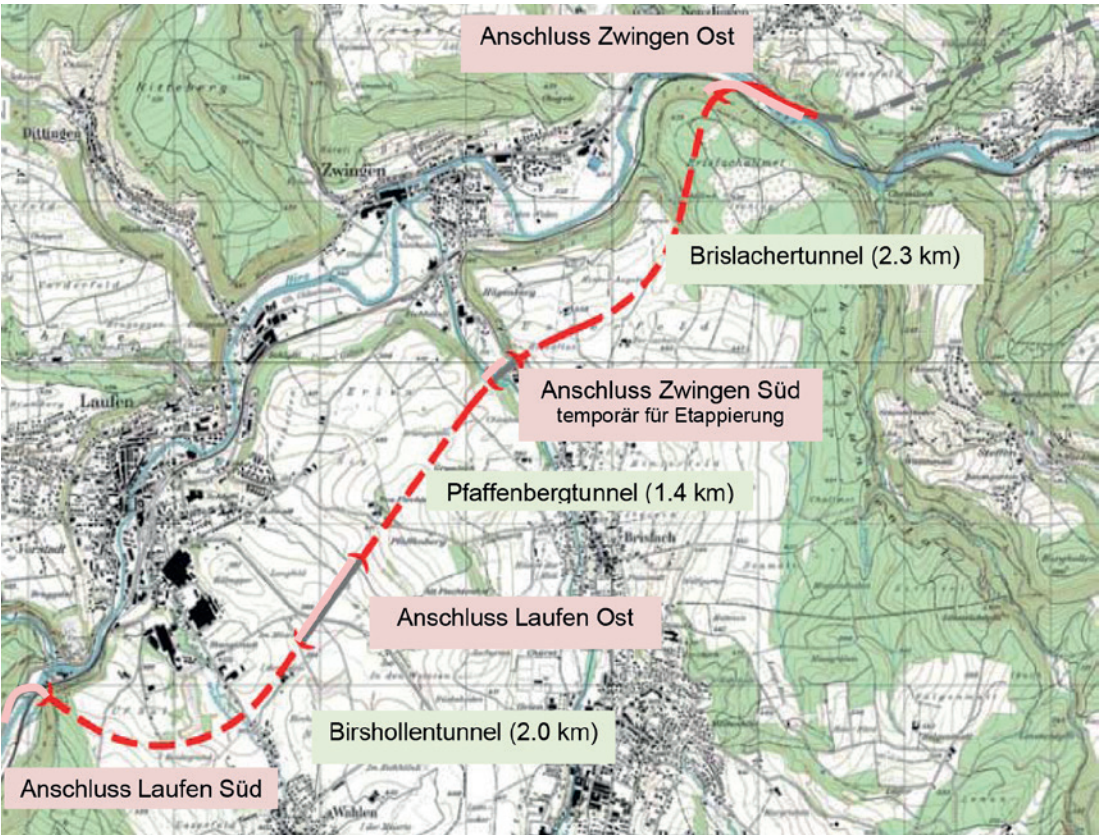
Prognose der
Verkehrsströme 2030
(ewp AG, 2008)



Ü43

Ü43

A18, Umfahrung Laufen - Zwingen



Umfahrung Laufen - Zwingen, Übersicht Bauwerke und Anschlüsse

C

1.G	Historie	ARE Code	Prio
M90	-		C
2.G	Ü15	2701.2.017	B

Reifegrad

2

Baubeginn

ab 2040

Investitionskosten

930 000 000

Bezug zum Zukunftsbild

Im MIV ist die Lenkung des Verkehrs auf das Hochleistungsstrassennetz und dessen Kapazitätssicherung eine zentrale, aus dem Zukunftsbild resultierende Aufgabe. Mit der vorliegenden Massnahme wird dieser Aufgabe Rechnung getragen und die Voraussetzung für die Stärkung der übrigen Verkehrsarten in den Siedlungsgebieten des Regionalzentrums Laufen sowie der Gemeinde Zwingen geschaffen.



AGGLO BASEL

Bezug zu Teilstrategien

- V2-1: Grossräumigen Strassenverkehr lenken und kanalisieren und das Zielnetz entsprechend ausbauen
- V5-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen

Bezug zu anderen Massnahmen

- Ü9: Ausbau Doppelspur Laufental
- Ü42: A18, Muggenbergstunnel
- M16: Laufen, neue Birsbrücke
- M17: Laufen, Verbindungsstrasse Stangimantt
- M15: Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau
- S22: Laufen
- S23: Zwingen

Beschrieb

Mit den mittelfristigen Massnahmen "Neue Birsbrücke" und "Kernumfahrung mit Spange Nau" werden in Laufen lokale Entlastungen angestrebt. Langfristig steht die Schaffung eines neuen Netzabschnitts auf der Achse Basel - Delsberg im Vordergrund. Bei einer Zunahme des Verkehrs von 25% reichen die Kapazitäten auf der heutigen Achse (auch mit den mittelfristigen Massnahmen) nicht aus. Die Umfahrung soll die stark belasteten Ortsdurchfahrten in beiden Gemeinden gesamthaft vom Durchgangsverkehr, insbesondere vom Schwerverkehr (Anteil z.T. über 10% vom Gesamtverkehr), entlasten und die Verkehrssicherheit erhöhen. Sie ist als zweistreifige Hochleistungsstrasse im Gegenverkehr vorgesehen. Die

gewählte Linienführung und Anschlusskonzeption gewährleisten, dass möglichst viele Fahrzeuge über die Umfahrung Laufen - Zwingen geführt werden. Das vorliegende Projekt erlaubt eine etappierte Ausführung. Die Entlastung des innerörtlichen Strassennetzes beträgt je nach Abschnitt bis zu ca. 16 000 Fahrten DWV. Die entlasteten Strassenabschnitte sollen zukünftig mit Hilfe verkehrlich flankierender Massnahmen vor unerwünschtem Durchgangsverkehr geschützt werden.

In Abstimmung mit den ÖV-Massnahmen im Laufental wird eine auch verkehrsträgerübergreifend ausgewogene Weiterentwicklung der Verkehrsachse Basel - Delsberg sichergestellt.

Nutzen

- WK1: strategischer Ausbau der Achse Basel - Delsberg, verbesserter Verkehrsfluss auf der H18, Reduktion der Konflikte MIV-LV und MIV-ÖV, Verflüssigung des Verkehrs
- WK2: umfassende Entlastung der Siedlungsgebiete in Zwingen, Laufen und Brislach, markante Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der städtebaulichen Möglichkeiten
- WK3: deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit in den entlasteten Siedlungsgebieten
- WK4: reduzierte Immissionsbelastung für grosse Siedlungsbereiche

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft /
Bundesamt für Strassen (ASTRA)

Beteiligte Stellen Schweiz:

Gemeinde Laufen | Gemeinde Brislach | Gemeinde Zwingen

Richtplaneintrag



erfolgt Zwischenergebnis

Regionale Abstimmung



geplant

Ü43

Baureife

Ein Vorprojekt liegt seit 2011 vor.

Reifegrad

2

Baubeginn

ca. 2040

Inbetriebnahme

nach 2040

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Finanzierung bisher nicht geklärt, abhängig vom Entscheid zum neuen Netzbeschluss

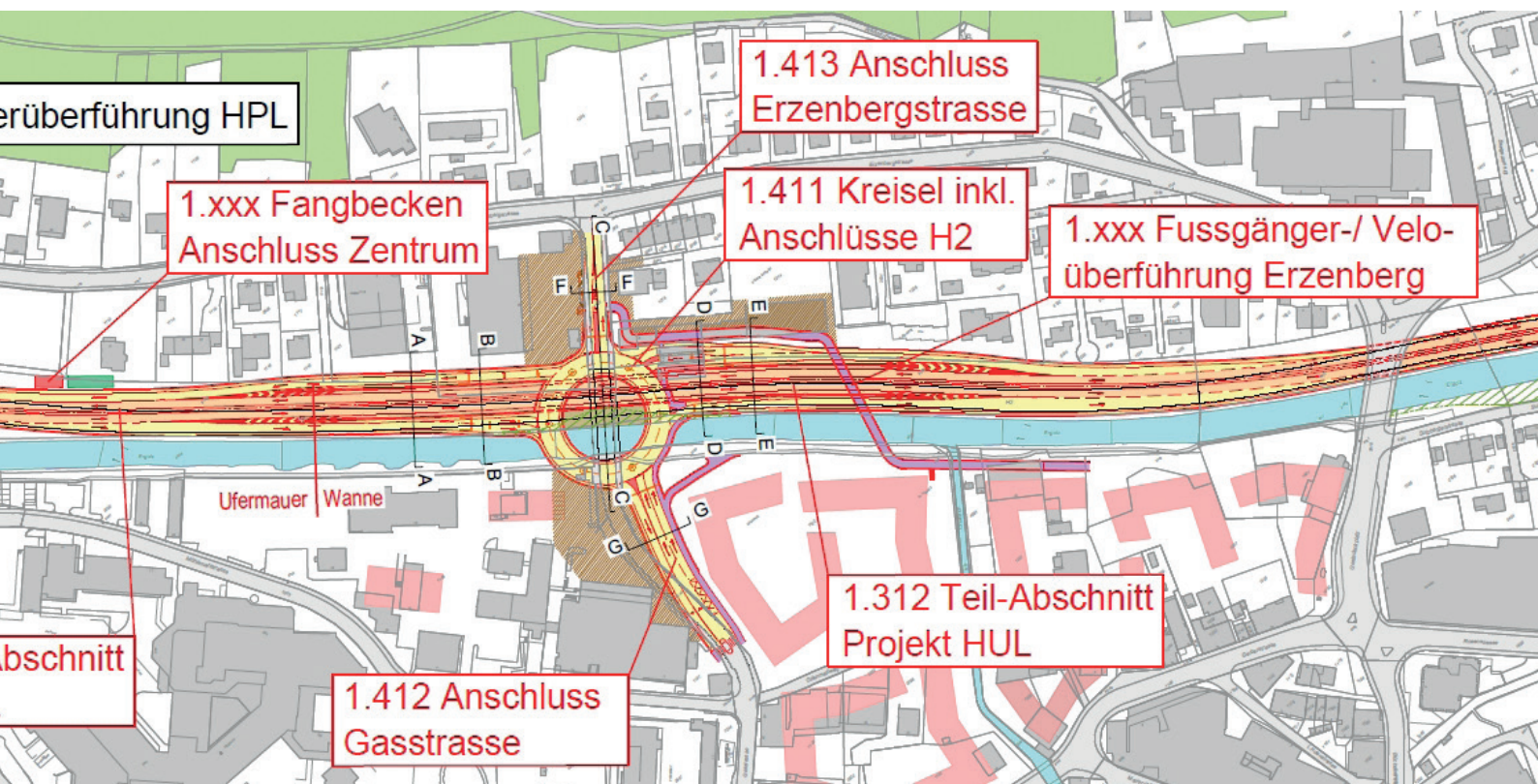
Investitionskosten (CHF)

930 000 000 (± 30%)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

A22 Anschluss Liestal Zentrum



Planausschnitt Zentrumsanschluss Liestal

Bezug zum Zukunftsbild

Die Stadt Liestal nimmt zahlreiche wichtige Zentrumsfunktionen innerhalb des inneren Korridors wahr. Entsprechend sieht die Teilstrategie Siedlung hier auch ein Schwerpunkttegebiet vor. Es befindet sich im unmittelbaren Umfeld des geplanten Anschlusses und seine Erreichbarkeit wird somit verbessert. Die möglichst direkte Lenkung des Verkehrs auf die Hochleistungsstrassen als eine verkehrliche Zielsetzung des Zukunftsbilds wird unterstützt.

Bezug zu Teilstrategien

- V2-1: Grossräumigen Strassenverkehr lenken und kanalisieren und das Zielnetz entsprechend ausbauen
- V2-3: Öffentliche Strassenräume aufwerten und Verkehr über Parkraummanagement reduzieren
- V5-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen

Bezug zu anderen Massnahmen

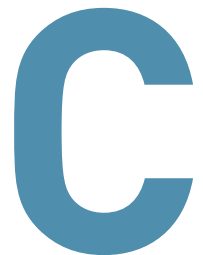
S20: Liestal

Ü44

Beschrieb

Der Anschluss Zentrum der A22 im Bereich der Gasstrasse soll als Vollanschluss in Form eines über der Ergolz liegenden 6-armigen Kreisel erstellt werden. Neben den Anschlüssen Liestal Süd und Nord soll durch diesen zusätzlichen Anschluss die Erreichbarkeit des Zentrums von Liestal verbessert und einige Abschnitte des lokalen Strassenetzes von Liestal entlastet werden. Der Übergang der A22 vom Kanton an den

Bund ist im neuen Netzbeschluss (NEB) vorgesehen worden; die Umsetzung befindet sich zum Zeitpunkt der Redaktion des vorliegenden Agglomerationsprogramms in der Behandlung in den Eidgenössischen Räten im Rahmen der Beratung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Die vorliegende Massnahme wird daher als «Übergeordnete Massnahme» eingeordnet.



Nutzen

- WK1: direkte Anbindung mehrerer Quartiere an das HLS-Netz, Entlastung untergeordneter Strassen durch direkte Ab- und Zuleitung des Verkehrs, weniger MIV-Fahrten von/zu den Anschlüssen an den Ortseingängen
- WK2: Ausbau unterstützt die Entwicklung der Flächen südwestlich der Ergolz, Verkehrs-entlastung im Siedlungsgebiet attraktiviert den Raum für den Langsamverkehr
- WK3: direkte Zu- und Abführung des Verkehrs erhöht die Verkehrssicherheit im Siedlungsgebiet
- WK4: örtliche Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bundesamt für Strassen (ASTRA)

Beteiligte Stellen Schweiz:

Stadt Liestal | Kanton Basel-Landschaft

Richtplaneintrag



erfolgt Festsetzung

Regionale Abstimmung



erfolgt

1.G	Historie	ARE Code	Prio
2.G	Ü12	2701.2.004	A

Reifegrad

2

Baubeginn

ca. 2030

Investitionskosten

44 000 000



AGGLO BASEL

Baureife

Ein generelles Projekt (entspricht Stufe Vorprojekt) liegt vor und ist durch den Bund genehmigt. Jedoch ist darin auch die Erneuerung der gesamten Umfahrung enthalten, die mittlerweile nicht mehr Bestandteil des Projekts ist.

Reifegrad

2

Baubeginn

ca. 2030

Inbetriebnahme

noch offen

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Klärung der Finanzierungsfrage ist abhängig vom neuen Netzbeschluss

Investitionskosten (CHF)

44 000 000 ($\pm 30\%$)

Betriebskosten (CHF p.a.)

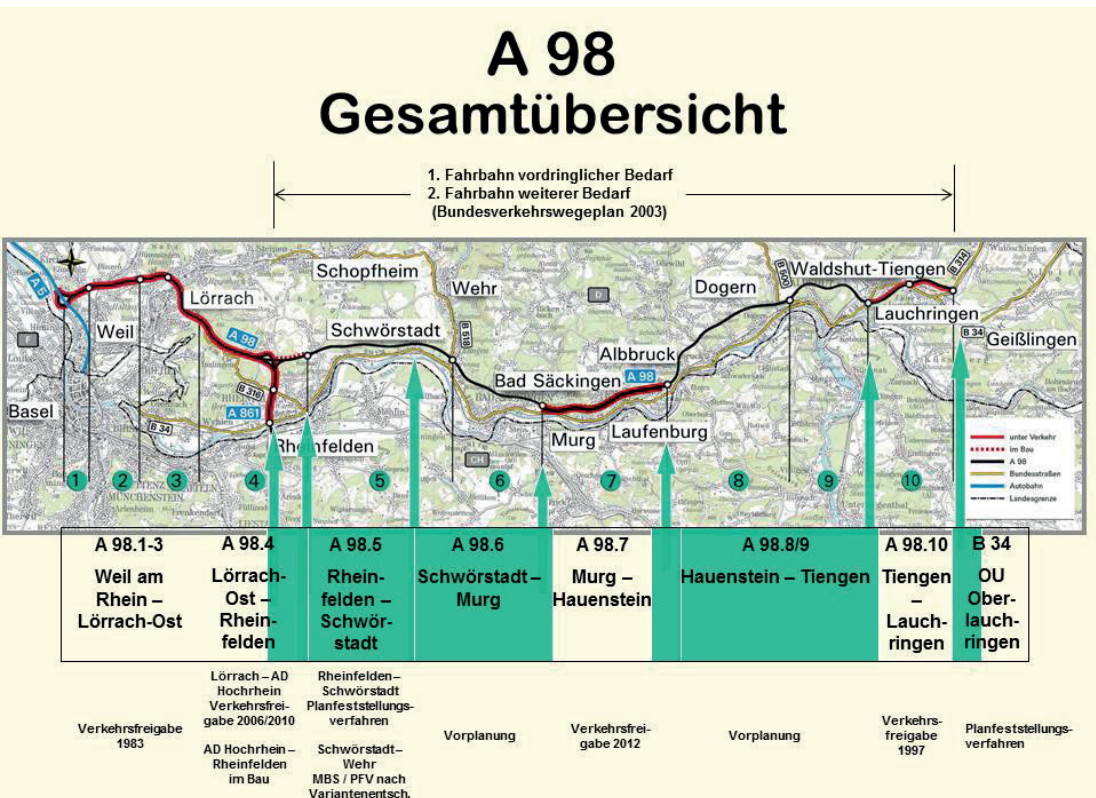
noch nicht beziffert

Ü44

Ü45

Ü45

A98, Abschnitt Schwörstadt - Tiengen (Unterabschnitte A98.6, A98.7 (2. FB), A98.8 u. A98.9)



Übersicht aktueller und geplanter Ausbau der A98

Bezug zum Zukunftsbild

Die ursprünglichen Planungen zur A98 stammen aus den 1960er Jahren und sahen eine durchgehende Autobahn durch den Süden Deutschlands vor. Diese Pläne wurden aber weitgehend aufgegeben zugunsten einer abschnittswisen Realisierung. Entlang des Hochrheins zwischen Lörrach und Tiengen bzw. Lauchringen bestehen drei gebaute Abschnitte. Östlich von Tiengen stellen die

Bundesstrassen 34 und 314 die Verbindungen in den Bodenseeraum sicher. Mit dem Bau der fehlenden Abschnitte zwischen Rheinfelden und Murg sowie zwischen Hauenstein und Tiengen sollen die Ortschaften am deutschen Hochrhein von Durchgangsverkehr entlastet und eine leistungsfähige Anbindung an den Grossraum Basel sichergestellt werden.

C

	Historie	ARE Code	Prio
1.G	M38		-
2.G	-	-	-
Reifegrad			
1			
Baubeginn			
ab 2028			
Investitionskosten			
826 600 000			



AGGLO BASEL

Bezug zu Teilstrategien

- V2-1: Grossräumigen Strassenverkehr lenken und kanalisieren und das Zielnetz entsprechend ausbauen
- V2-3: Öffentliche Strassenräume aufwerten und Verkehr über Parkraummanagement reduzieren
- V5-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen

Bezug zu anderen Massnahmen

- Ü17: A98, Abschnitt Rheinfelden - Schwörstadt (Unterabschnitt A98.5)
- S19: Rheinfelden

Beschrieb

In den beiden Landkreisen Lörrach und Waldshut besteht die A98 aktuell aus den drei Teilstücken (1) A98.1-4 Weil am Rhein bis Rheinfelden-Karsau, (2) A98.7 Murg bis Hauenstein und (3) A98.10 Tiengen bis Lauchringen.

Die Planung auf deutscher Seite sieht vor, die fehlenden Abschnitte zwischen Rheinfelden und Murg sowie zwischen Hauenstein und Tiengen in den kommenden Jahren ebenfalls zu realisieren, und damit eine durchgehende übergeordnete Strasse entlang des Hochrheins zu schaffen, die den Verkehr wirksam kanalisiert und die Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte verbessert.

Für die fehlenden Abschnitte A98.6 bis A98.9 zwischen Schwörstadt und Tiengen sieht der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 vom März 2016 einen zweispurigen Neubau vor. Die 1. Fahrbahn ist dabei ebenfalls im vordringlichen Bedarf enthalten. Die 2. Fahrbahn ist dagegen nur im weiteren Bedarf aufgeführt mit einem Kostenanteil des Bundes von 30%.

Für die betreffenden Abschnitte laufen aktuell Vorplanungen. Da das Ziel ein durchgehender Verkehrseffekt von West nach Ost ist, ist eine Realisierung des Abschnitts A98.6-9 erst nach Fertigstellung des Abschnitts A98.5 und damit erst ca. ab 2028 möglich.

Nutzen

- WK 1: durchgehende leistungsfähige Verbindung zwischen der Region Hochrhein und der Agglomeration Basel, verbesserte Erreichbarkeit für die Wirtschaftsstandorte, wirksame Kanalisierung des Durchgangsverkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz, Attraktivierung für den örtlichen Langsamverkehr
- WK2: Entlastung der Ortsdurchfahrten Rheinfelden, Schwörstadt, Wehr, Bad Säckingen, Albbruck, Dogern und Waldshut-Tiengen von Durchgangsverkehr
- WK3: verbesserte Verkehrssicherheit durch die Verkehrsentslastung
- WK4: reduzierte Immissionsbelastungen in den Ortsdurchfahrten der B34

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Regierungspräsidium Freiburg

Beteiligte Stellen Ausland:

vom geplanten Trasseeverlauf betroffene Gemeinden

Deutschland

Eintrag Regionalplan



erfolgt

Regionale Abstimmung



erfolgt

Ü45

Baureife

- A98.5 Vorlage des Entwurfs bei Ministerien, anschl. Offenlage im Planfeststellungsverfahren
- A 98.6 Vorplanung, verschiedene Varianten zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplan (BVWP) angemeldet
- A 98.7 Fahrbahn fertig gestellt, 2. Fahrbahn planfestgestellt und zur Fortschreibung des BVWP angemeldet
Anschlussstelle Hauenstein: Machbarkeitsstudie
- A 98.8 / 9 Vorplanung, versch. Varianten zur Fortschreibung des BVWP angemeldet

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2028

Inbetriebnahme

nach 2030

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Es sind noch keine Finanzierungsbeschlüsse vorhanden.

Investitionskosten (CHF)

826 600 000 Euro

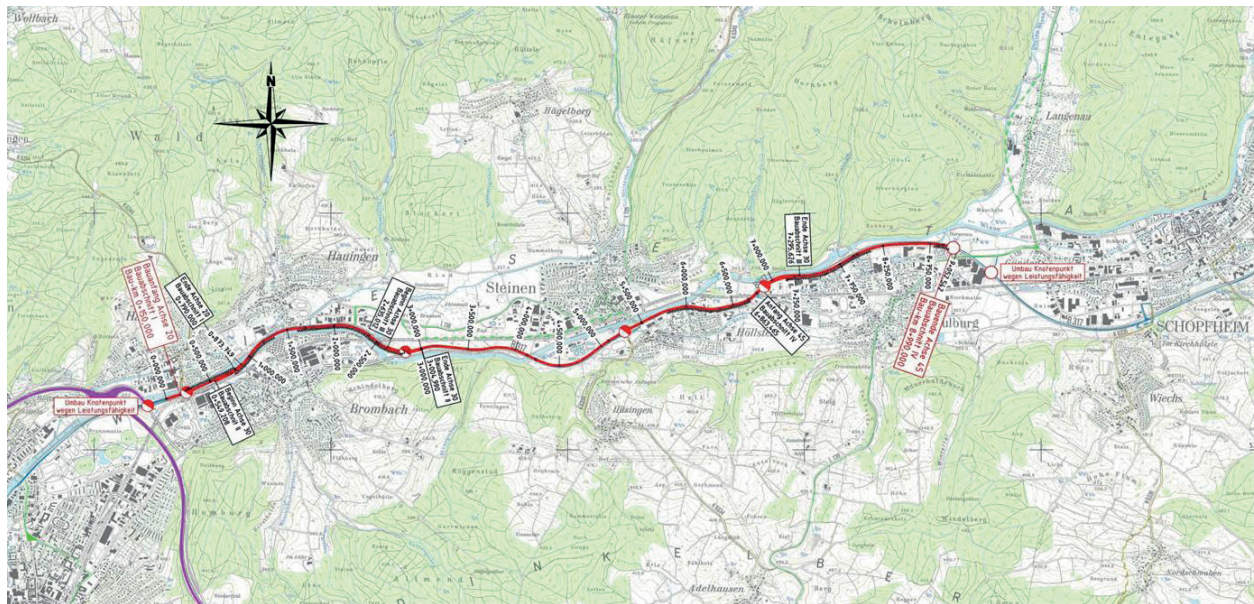
Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Ü46

Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)

Ü46



Bildunterschrift

Bezug zum Zukunftsbild

Die B317 ist die Hauptverkehrsachse im Wiesental. Die Strasse ist weitgehend als einspurige und anbaufreie Hochleistungsstrasse ausgebaut. Durch das verkehrliche Wachstum erreicht die Strasse zunehmend die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit. Besonders problematisch sind die Abflüsse bei einzelnen Anschlüssen während den Spitzenzeiten. Um die im Zukunftsbild vorgesehene Entlastungswirkung und die Funktionsfähigkeit der Strasse zu sichern, ist ein Ausbau der Strasse vorgesehen. Die Frage nach einem durchgängigen Zweispurausbau oder lediglich einzelnen Überholabschnitten ist aktuell noch nicht geklärt.

Bezug zu Teilstrategien

- V2-1: Grossräumigen Strassenverkehr lenken und kanalisieren und das Zielnetz entsprechend ausbauen
- V2-3: Öffentliche Strassenräume aufwerten und Verkehr über Parkraummanagement reduzieren
- V5-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen

Bezug zu anderen Massnahmen

- S25: Lörrach / Maulburg
- S27: Schopfheim / Zell

Beschrieb

Durch den vierspurigen Ausbau der B317 zwischen Lörrach und Schopfheim wird ein erheblicher verkehrlicher Engpass auf einem der stärksten belasteten Bundesstraßenabschnitte im Regierungsbezirk Freiburg beseitigt und die Verkehrsachse B317 optimiert.

Nutzen

- WK1: Verflüssigung des Verkehrs, Sicherstellung Funktionsfähigkeit
- WK2: sichergestellte Entlastungswirkung auf umliegende Siedlungsgebiete
- WK3: erhöhte Verkehrssicherheit durch weniger gebundenen Verkehr
- WK4: Reduktion der Stautunden, geringer Flächenmehrverbrauch

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Regierungspräsidium Freiburg

Beteiligte Stellen Ausland:

Gemeinden im Wiesental

Deutschland

Eintrag Regionalplan



erfolgt

Regionale Abstimmung



erfolgt

Baureife

Der Ausabau der B317 ist bisher nur im weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplans, enthalten. Eine erste Voruntersuchung wurde bereits durchgeführt. Der weitere Planungsprozess wird nach der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans konkretisiert werden

Reifegrad

1

Baubeginn

bis 2030

Inbetriebnahme

bis 2040

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

es sind noch keine Finanzierungsbeschlüsse vorhanden.

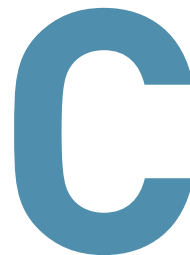
Investitionskosten (CHF) (CHF)

116 380 000 € (± 50%)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Ü46



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

Reifegrad

1

Baubeginn

bis 2030

Investitionskosten

116 380 000



Übergeordnete Massnahmen
Motorisierter Individualverkehr

AGGLO BASEL

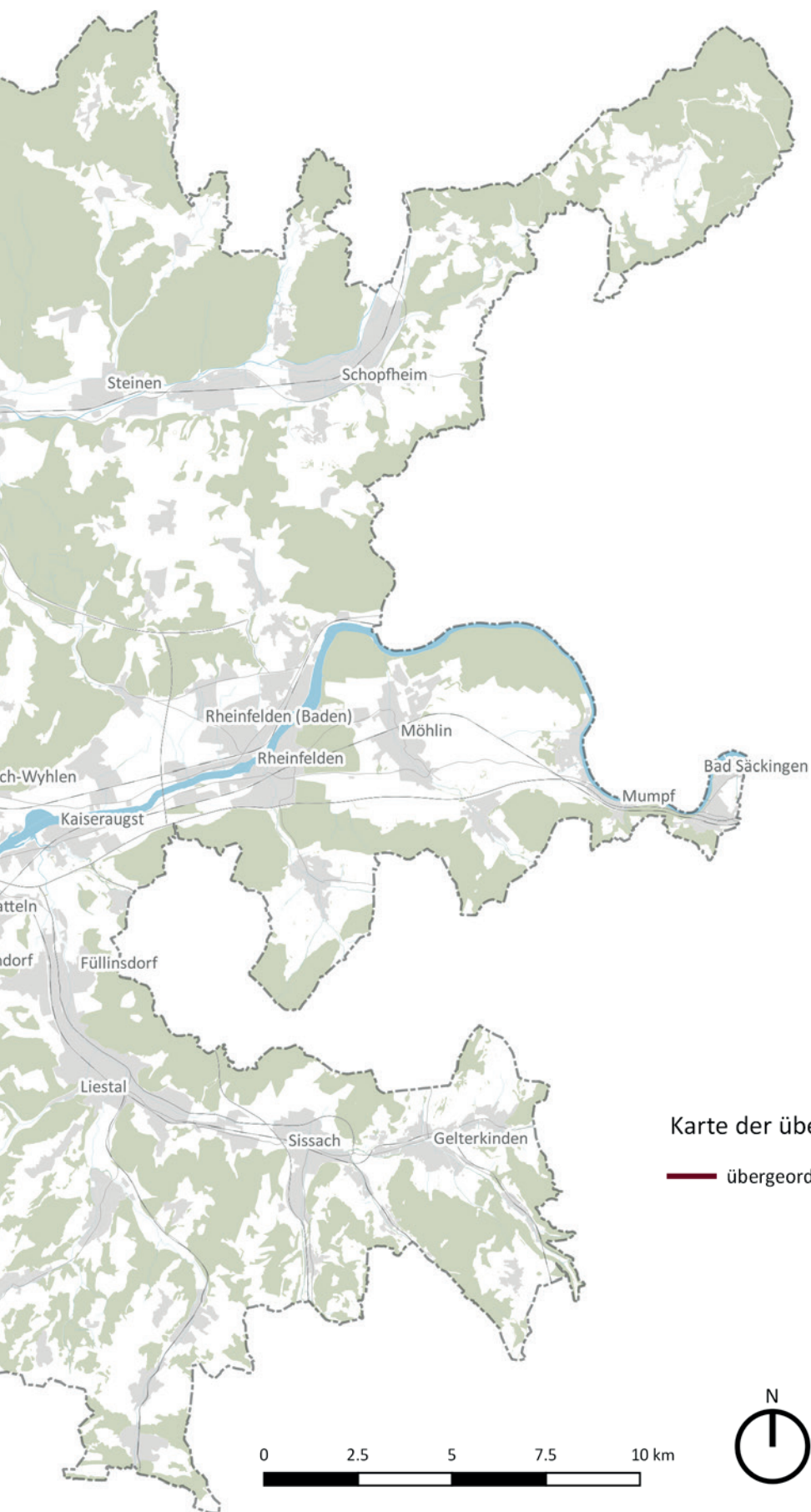
4 Massnahmenblatt Übergeordnete Massnahmen (Ü) – Güterverkehr

4.1 Massnahmenblatt ÜM – Güterverkehr



GÜTERVERKEHR





Karte der übergeordneten GV-Massnahmen

übergeordnete GV-Massnahmen

Ü20

Trimodaler Terminal (Basel-Nord)



Simulation trimodaler Terminal (Basel-Nord)

Jedoch ist der Verlagerungseffekt und damit zusammenhängend der Effekt auf die Belastung der Osttangente durch zusätzliche Lastwagenverkehre aufgrund des Kapazitätsausbaus und der Schliessung des Terminals Wolf noch unzureichend geklärt. Zudem wird die Konzentration auf den ausschliesslichen Umschlag von Containern (ohne Sattelaufleger) in Frage gestellt.

Das Projekt Gateway Basel Nord wird nicht von der gesamten regionalen Logistikbranche unterstützt. Im Rahmen einer laufenden Mediation wehrt sich die Terminalbetreiberin Swissterminal AG gegen das Projekt. Diese betreibt mehrere dezentrale Terminals, u.a. dasjenige in Frenkendorf, und verfolgt zusammen mit zwei weiteren Logistikbetrieben (Ultrabrag AG, Danser Switzerland AG) ein trimodales Containerterminal in Weil am Rhein.

Nutzen

- WK1: Effizienzgewinne im kombinierten Güterverkehr, angestrebte Verlagerung auf die Bahn im schweizerischen Hinterlandverkehr, höhere Zuverlässigkeit für die Rheinschifffahrt.
- WK2: Verlagerung des trimodalen Terminals ist mit der Stadtentwicklung in Kleinhüningen kompatibel, erlaubt Transformation eines Teils des Rheinufer.
- WK3: weniger Lastwagenverkehr im Kleinhüninger Siedlungsgebiet.
- WK4: Förderung von energieeffizienten kombinierten Transportketten im Güterverkehr

Bezug zum Zukunftsbild

Die Agglomeration Basel ist ein güterverkehrlicher Knotenpunkt von nationaler Bedeutung. Die Rheinhäfen, Güterbahnhöfe und KV-Terminals sind dabei Güterdrehscheibe im nationalen Aussenhandel als auch im internationalen Transitverkehr auf der strategischen europäischen Verkehrsachse Benelux/Nordseehäfen - Alpenbogen - Italien/Mittelmeerhäfen. Das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms berücksichtigt diese Sonderstellung. Die Trimodalität des Güterverkehrsknotens Basel soll beibehalten und die Weiterentwicklung der Infrastrukturen für die verschiedenen Verkehrsträger aufeinander abgestimmt werden. Der Raum Kleinhüningen ist aufgrund des Zusammentreffens von Rhein, Autobahn- und Schienennetz der ideale Standort für ein trimodales KV-Terminal von nationaler Bedeutung. Die langfristige Hafen- und Terminalentwicklung ist dabei mit den städtebaulichen Transformations- bzw. Entwicklungsabsichten in diesem Raum abzustimmen

Bezug zu Teilstrategien	Bezug zu anderen Massnahmen
V5-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen	V4: Regionales Güterverkehrskonzept
V5-2: Umschlagsknoten ausbauen und Intermodalität fördern	Ö37: Tram Kleinhüningen - Hafen
V5-3: Städtischen Güterverkehr umweltverträglich abwickeln	M22: Verkehrserschliessung Hafen - Stadtentwicklung Kleinhüningen
	Ü33: Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel
	S2: Basel Nord

Beschrieb

Zum Ausbau und zur Zentralisierung der trimodalen Terminalanlagen am Standort Basel Kleinhüningen besteht seit Längerem ein breiter Konsens. Einerseits hat die Logistikbranche ein Interesse nach höheren Umschlagskapazitäten und einer effizienteren Infrastruktur, andererseits beabsichtigt die Basel-Stadt eine städtebauliche Transformation der bestehenden Containerterminals Wolf und Westquai.

Die SBB Cargo AG, die Hupac AG und die Contargo AG verfolgen gemeinsam als Gateway Basel Nord AG die Realisierung eines neuen Containerterminals auf dem Gelände des ehemaligen Rangierbahnhofs Weil am Rhein. Das Areal östlich der Autobahn, welches aktuell für die provisorisch erweiterte Zollanlage (Peza) genutzt wird, liegt auf Schweizer Boden und ist im Eigentum der SBB Cargo AG. Die Realisierung ist in drei Phasen vorgesehen:

- › 1. Phase: Aufbau des neuen bimodalen Terminals Bahn-Strasse für 140 000 Container-Einheiten (TEU), Inbetriebnahme 2019
 - › 2. Phase: Erweiterung des bimodalen Terminals bis 2021, Kapazität für 210 000 TEU
 - › 3. Phase: bis 2022 Inbetriebnahme des neuen Hafenbeckens, Endausbau des Terminals mit Kapazität für 390 000 TEU
- Gegenüber den von den Rheinhäfen im Jahr 2015 umgeschlagenen 124 000 Containern entspricht dies einer Verdreifachung.

Die involvierten Unternehmen argumentieren v.a. mit Effizienzgewinnen für das Projekt.

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gateway Basel Nord AG

Beteiligte Stellen Schweiz:

SBB Cargo AG, Hupac AG, Contargo AG (halten gemeinsam Gateway Basel Nord AG) | Bundesamt für Verkehr BAV | Schweizerische Rheinhäfen | Kanton Basel-Stadt, Städtebau und Architektur, Tiefbauamt

Richtplaneintrag



erfolgt als Zwischenergebnis (BS)

Regionale Abstimmung



erfolgt

Beteiligte Stellen Ausland:

Gemeinde Weil am Rhein

Deutschland

Eintrag Regionalplan



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



nicht notwendig

Baureife

Die Gateway Basel Nord AG hat am 9. Mai 2016 beim BAV ein Plangenehmigungsgesuch eingereicht.

Reifegrad

2

Baubeginn

2017/2018

Inbetriebnahme

ab 2019

Finanzreife

Kostenschätzungen: Phase 1: 73 Mio. Fr., Phase 2: Kosten noch ungeklärt, Phase 3: 111 Mio. Fr. Fördergesuch für den bimodalen Teil des Terminals im November 2015 beim BAV eingereicht

Investitionskosten (CHF)

73 000 000 (Phase 1) (± 30 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert



1.G	Historie	ARE Code	Prio
G3	-	-	-
2.G	G2	-	A

Reifegrad

2

Baubeginn

ab 2019

Investitionskosten

73 000 000 (Phase 1)



Übergeordnete Massnahmen
Güterverkehr

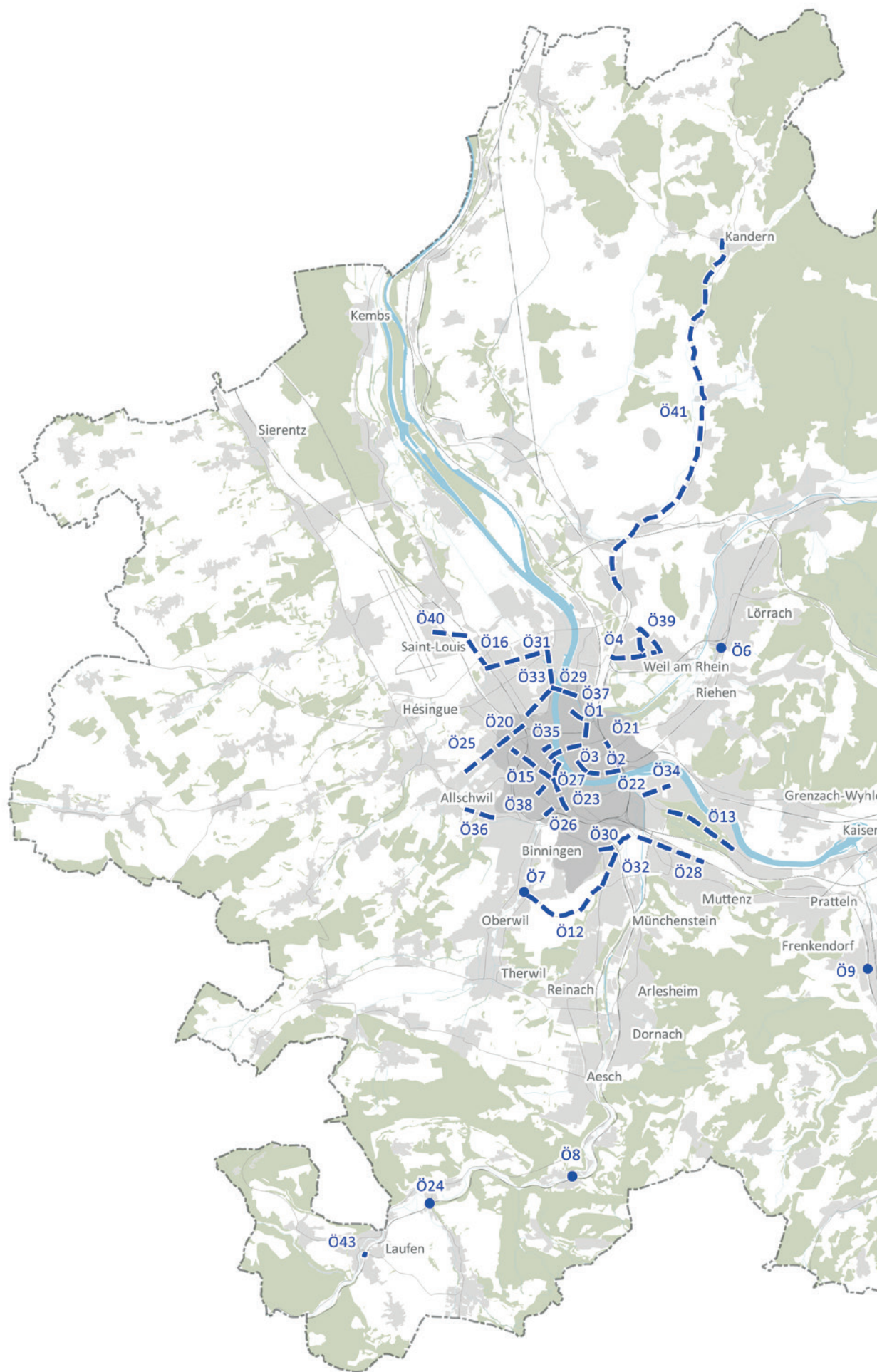
AGGLO BASEL

5 Massnahmenblätter Agglo (AP) – ÖV

5.1 Übersichtskarte Agglo – ÖV



AGGLO BASEL

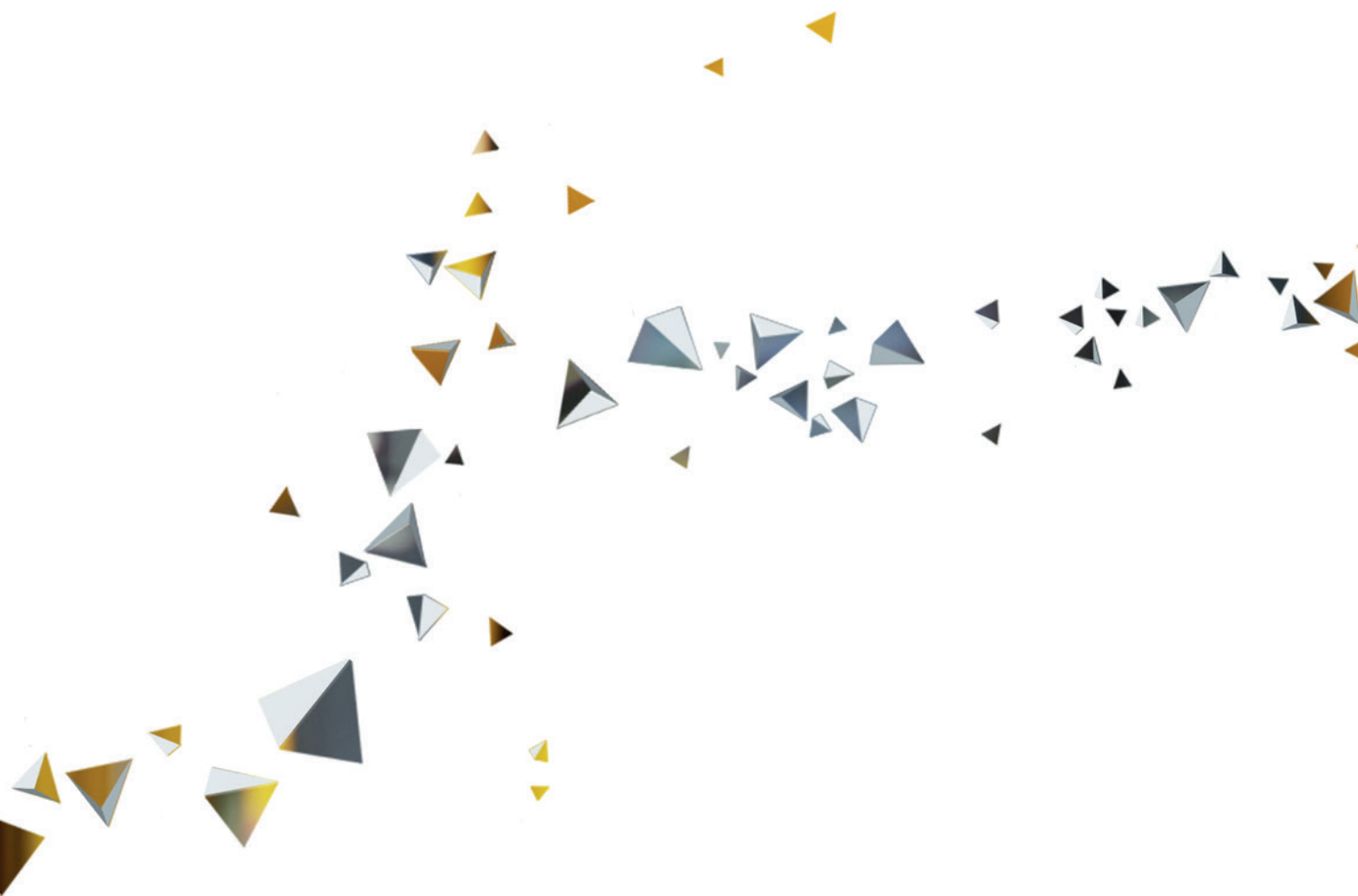




Karte der ÖV-Massnahmen

- • — ÖV-Massnahmen
- ÖV-Haltestellen

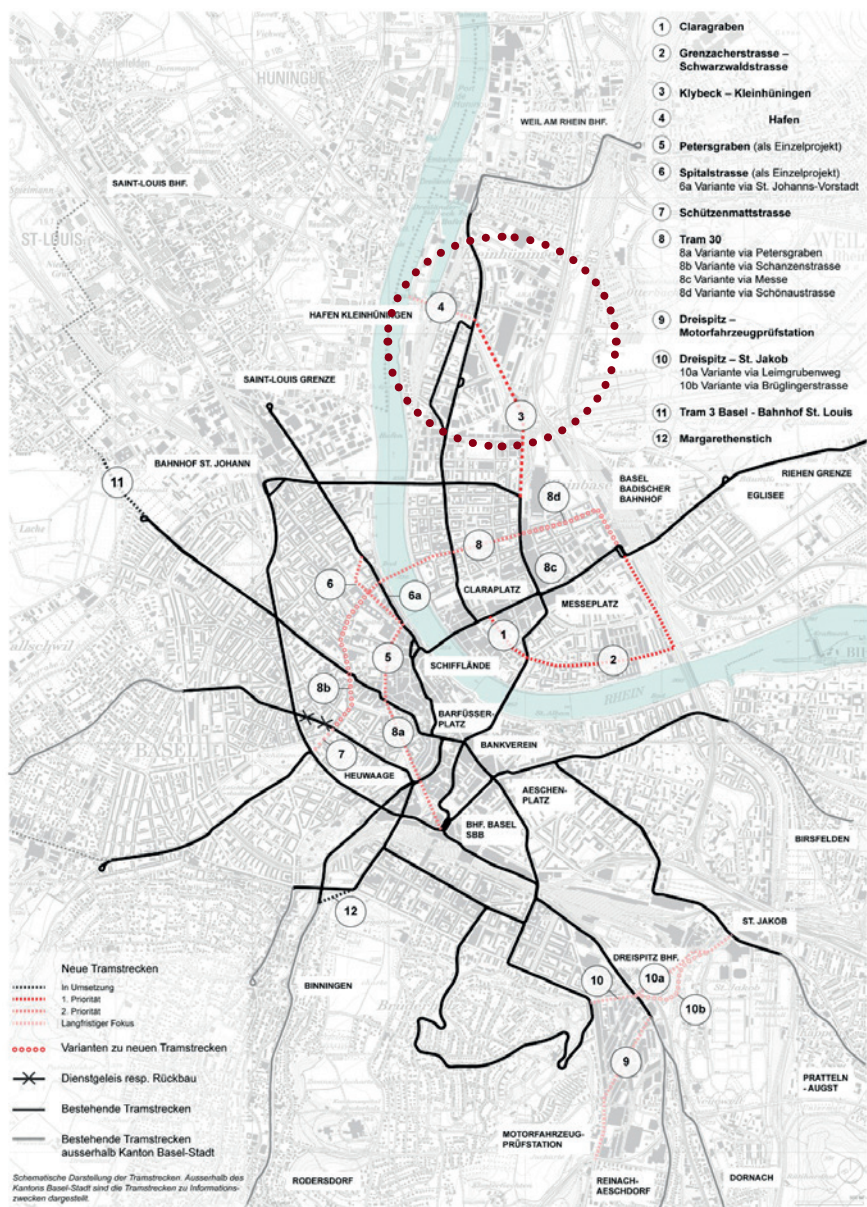
5.2 Massnahmenblätter Agglo – ÖV (A, B und C)



Ö1

Ö1

Tram Klybeck – Kleinhüningen (ehemals Tramverlängerung Stücker – Kleinhüningen [Ö16])



1.G	Historie	ARE Code	Prio
2.G	Ö16	2701.2.022	B

Reifegrad

2

Baubeginn

2022

Investitionskosten

60 000 000



Öffentlicher Verkehr

Vom Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt genehmigter Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes vom Dezember 2015

AGGLO BASEL

Bezug zum Zukunftsbild

Ö1

Gemäss dem Zukunftsbild soll die Anzahl der Arbeitsplätze in der Kernstadt weiter erhöht werden, und auch die Wohnbevölkerung soll weiter wachsen. Dies geht mit einer Zunahme des Verkehrs einher, insbesondere des Pendlerverkehrs. Um diesen künftig zu bewältigen, ohne die Wohn- und Lebensqualität in Basel zu beeinträchtigen, ist eine gute Erschliessung der Arbeitsplatz- und Wohngebiete mit dem öffentlichen Verkehr entscheidend. Der konsequente Ausbau des Tramstreckennetzes trägt massgeblich dazu

bei, künftige Arbeitsplatzzentren und neue Wohngebiete stadt- und umweltgerecht zu erschliessen und Pendlern eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu bieten. Der Tramnetzausbau trägt zur Entlastung der Strasse bei, unterstützt die wirtschaftliche Entwicklung wie auch die hohe Wohn- und Lebensqualität in und um die Kernstadt und leistet so einen wesentlichen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen.

Bezug zu Teilstrategien

V1-2: Tram- und Bus-Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen

Bezug zu anderen Massnahmen

Ö4: Verlängerung Tramlinie 8 Weil am Rhein bis Läublinpark

Ö29: Tram Hafen – Huningue Sud

Ö37: Tram Hafen

M22: Verkehrserschliessung Hafen - Stadtentwicklung Kleinhüningen

S2: Schwerpunktgebiet Basel Nord

S8: Schwerpunktgebiet Kleinbasel

Beschrieb

Die Werkareale von BASF und Novartis im Klybeck werden in Zukunft nicht mehr, oder nur sehr eingeschränkt für industrielle Zwecke benötigt. Die Grundeigentümer haben sich daher mit dem Kanton Basel-Stadt zusammengeschlossen und eine Planungsvereinbarung unterzeichnet. Deshalb bietet das Klybeckareal, Industriestandort von Novartis und BASF, in den nächsten Jahren grosses Transformationspotenzial für neue Nutzungen (ausgewogene Mischung von Arbeiten und Wohnen). Dieses neue Entwicklungsgebiet von Basel wird heute eher peripher durch die Linie 8 bedient.

Ein Tram kann hier als Motor und Impulsgeber für eine nachhaltige Stadtentwicklung dienen. Mit dem Tramprojekt Klybeck-Kleinhüningen sollen die Entwicklungsgebiete Klybeck-, Erlentmatt und das Stüchi-Areal besser miteinander verbunden werden. Die Neubaustrecke führt vom Riehenring in den Raum Gärtnerstrasse. Der genaue Verlauf der Streckenführung wird im nächsten Planungsschritt geprüft. Das hinterlegte Linienangebot über die neue Traminfrastruktur sieht die Umlegung der Linie 14 vor.

Aus der Simulation des GVM ergeben sich folgende Nachfragereaktionen:

- › Veränderung Gesamtreisezeit -480 Personenstunden/Tag (Gewinn)
- › Veränderung Umsteigevorgänge +3500 pro Tag

Bereits im Agglomerationsprogramm der zweiten Generation hat der Bund den Nutzen des Tramprojekts ehemals «Tramverlängerung Stücki – Kleinhüningen» anerkannt. Dieses Projekt wurde auf Wunsch von Agglo Basel gegen das Tramprojekt der Verlängerung Tram 3 Basel nach Saint Louis getauscht. Gemäss den neuesten Erkenntnissen aus der Siedlungsentwicklung wird dem Bund jetzt ein alternatives Projekt zum damaligen Tramprojekt eingereicht. Es basiert auf den Resultaten der Zweckmässigkeitsbetrachtung und den anstehenden Entwicklungsabsichten des Kantons und der Eigentümer im Klybeck-Areal. Hinsichtlich Nutzen (Nachfrage, Reisezeiten) schliesst das Tram Klybeck – Kleinhüningen besser ab als das Tramprojekt Verlängerung Stücki – Kleinhüningen.

In der öffentlichen Wahrnehmung ist das Tram Klybeck – Kleinhüningen sehr präsent. Dies dank der zusätzlichen, starken Unterstützung unserer wichtigen Projektpartner BASF und Novartis (Stakeholder)

Nutzen

- WK1:** Verbesserung der Erreichbarkeit für die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen, direkte Anbindung des Klybeck-Areals an zentrale Knotenpunkte des Tramnetzes (Messe, Claraplatz etc.), Potenzial für weiteren Ausbau in Richtung Entwicklungsareal Hafen/Huningue (Projekt 3Land), Tramstrecke als wichtiges weiterführendes Infrastrukturelement im Basler Tramnetz in Richtung Basel-Nord. Punktuelle Verbesserungen für den Langsamverkehr im Rahmen des Tramprojektes
- WK2:** Bessere ÖV-Erschliessung der grossen Entwicklungsgebiete im nördlichen Kleinbasel (Klybeck-Areal, Erlenmatt und Stücki) sowie der umliegenden Quartiere, Abstimmung des ÖV auf eine weitere, umfassende Arealentwicklung mit den Nutzungen Wohnen und Arbeiten, Tramerschliessung als zwingende Voraussetzung zur Förderung der Innenentwicklung und einer weiteren Ausdehnung bis hin zum Hafenareal, Stärkung der Qualität des öffentlichen Raums durch Gestaltungsmassnahmen
- WK3:** Bestmögliche Verkehrssicherheit für alle Mobilitätsteilnehmenden durch Reduktion der MIV-Fahrten in den Entwicklungsgebieten sowie geeignete Gestaltungsmassnahmen
- WK4:** Beitrag zu einem stadt- und umweltgerechten Verkehr in der Kernstadt, Reduktion des Ressourcenverbrauchs, optimale Nutzung des knappen Strassenraums

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

Beteiligte Stellen Schweiz:

Richtplaneintrag



erfolgt als Zwischenergebnis (BS)

Regionale Abstimmung



erfolgt

Im Kanton Basel-Stadt hat der Grosse Rat basierend auf dem Studienauftrag Tramnetz 2020 den Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes genehmigt. Im Kanton Basel-Landschaft hat der Landrat die Resultate aus dem Studienauftrag Tramnetz 2020 zustimmend zur Kenntnis genommen.

Baureife

Ö1

Im Projekt «Zweckmässigkeitsbetrachtung zur Priorisierung der Traminfrastrukturprojekte aus dem Studienauftrag TN 2020» im Jahr 2014 wurde aufgezeigt, welche Traminfrastrukturprojekte in einem nächsten Planungsschritt weiterbearbeitet werden sollen. Diesbezüglich hat das Tramprojekt Klybeck – Kleinhüningen sehr gut abgeschnitten. Der Regierungsrat hat an der Sitzung vom 7. Juli 2015 die Resultate der Zweckmässigkeitsbetrachtung zur Kenntnis genommen und das BVD mit der Ausarbeitung von Vorstudien beauftragt. In der Studie Tram Klybeck – Kleinhüningen wurde die Zweckmässigkeit und Machbarkeit detaillierter untersucht und die bereits im Jahr 2011 erstellte Potenzialstudie überarbeitet.

Diese Studie wurde neu aufgegriffen, weil sich im Umfeld des Tramkorridors neue Entwicklungsperspektiven auf einem sehr grossen Areal (280 000 m²) ergeben haben. In den Vorstudien wurde die aussichtsreichste Angebotsvariante zur Weiterbearbeitung ausgewählt. Federführend für die Ausarbeitung der Studie ist das Amt für Mobilität, des Bau- und Verkehrsdepartements des Kantons Basel-Stadt.

Das Projekt steht in enger Abhängigkeit zur im Jahr 2016 unterzeichneten Planungsvereinbarung zwischen den Grundeigentümern im Klybeck-Areal und dem Kanton Basel-Stadt. Die städtebaulichen Testplanungen sind initiiert. Voraussichtlich im Jahr 2017 werden die planungsrelevanten Instrumente Richtplan und Stadtteilentwicklungsplan angepasst.

Das Vorprojekt zum Tram Klybeck – Kleinhüningen wird voraussichtlich Ende 2018 vorliegen.

Weitere Informationen zu Zweckmässigkeit und Machbarkeit

- › Zweckmässigkeitsbetrachtung zur Priorisierung der Traminfrastrukturprojekte aus dem Studienauftrag Tramnetz 2020 (INFRAS, 2015)
- › Aktualisierung Potenzialstudie und Prüfung Tramkorridor Klybeck (Rapp AG, 2016)

Reifegrad

2

Baubeginn

2022

Inbetriebnahme

nach 2025

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Aufnahme in 10-Jahresinvestitionsplanung des Kantons Basel-Stadt erfolgt, Umklassierung von Schiebe- in Mussprojekt (gem. RRB P150 754, 07.07.2015)

Investitionskosten (CHF)

60 000 000 (± 30 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

6 000 000

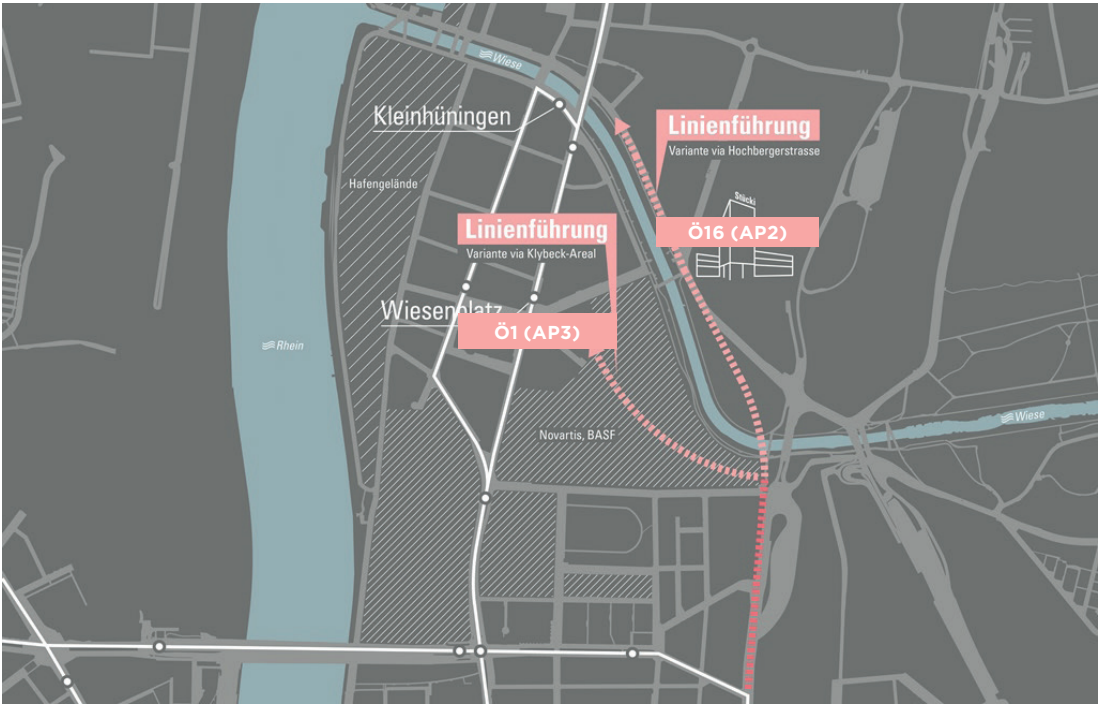
Grundlagen für Quervergleich / Benchmark

2016

Tram / Busse

Bestehende Taktfrequenz Tramlinie 8 bis Basel, Kleinhüningen

7,5-Minuten-Takt



Traminfrastrukturprojekt
Klybeck - Kleinhüningen /
Vergleich über die
Streckenführung Ö16 AP2
und aktuell Ö1 AP3



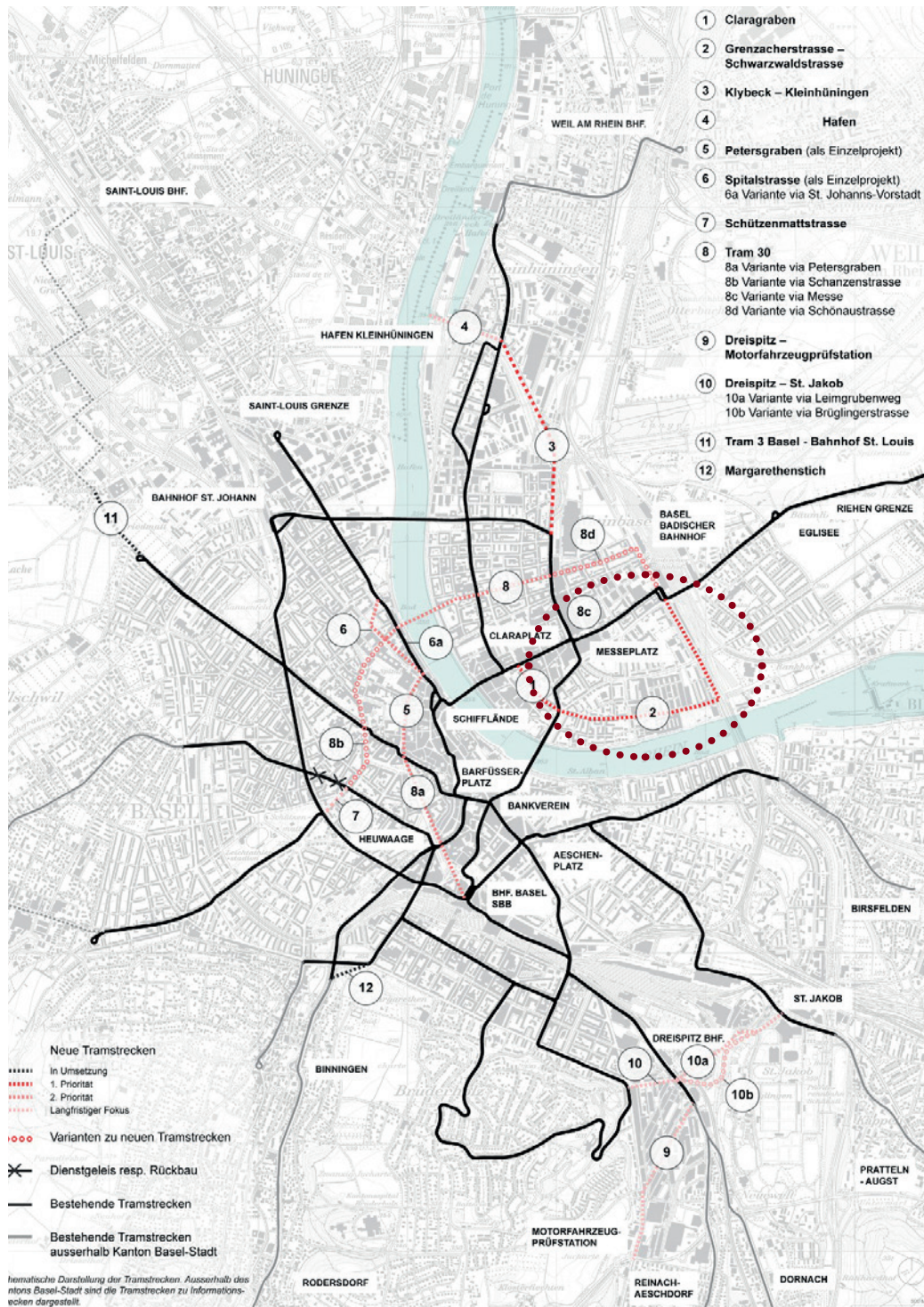
Streckenführung Tram
Klybeck - Kleinhüningen
(Anbindung in das
bestehende Netz)

Öffentlicher Verkehr

Ö2

Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse

Vom Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt genehmigter Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes vom Dezember 2015



Bezug zum Zukunftsbild

Gemäss dem Zukunftsbild soll die Anzahl der Arbeitsplätze in der Kernstadt weiter erhöht werden, und auch die Wohnbevölkerung soll weiter wachsen. Dies geht mit einer Zunahme des Verkehrs einher, insbesondere des Pendlerverkehrs. Um diesen künftig zu bewältigen, ohne die Wohn- und Lebensqualität in Basel zu beeinträchtigen, ist eine gute Erschliessung der Arbeitsplatz- und Wohngebiete mit dem öffentlichen Verkehr entscheidend. Der konsequente Ausbau des Tramstreckennetzes trägt massgeblich dazu bei, künftige Arbeitsplatzzentren und neue Wohngebiete stadt- und umweltgerecht zu erschliessen. Mit der besseren Erschliessung des Arbeitsplatzschwerpunkts Roche wird den Pendlern eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr angeboten. Der Tramnetzausbau entlastet die Strasse und verbessert damit die Qualität für alle Verkehrsteilnehmenden. Ausserdem kann mit dem Tramnetzausbau eine weitere Taktverdichtung auf den bestehenden Buslinien, die die Wohnqualität im Quartier verschlechtern würde, vermieden werden.

Ö2

Bezug zu Teilstrategien

V1-2: Tram- und Bus-Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen

V3-4: Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü10*: S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude

Ö3: Tram Claragraben

Ö22_Ae: Expressbus Bad. Bhf – Roche – Schwarzwaldbrücke – Bahnhof SBB

S8: Schwerpunktgebiet Kleinbasel

Beschrieb

Das Quartier Wettstein mit dem Arbeitsplatzschwerpunkt Roche ist heute nicht direkt ins Tramnetz eingebunden, sondern ist nur mit Buslinien erschlossen. Mit einem Tram vom Wettsteinplatz via Grenzacherstrasse bis zur Schwarzwaldstrasse soll das Roche-Areal attraktiver und leistungsfähiger an den Bahnhof Basel SBB und an den Badischen Bahnhof angebunden werden. Die Haltestelle am Wettsteinplatz muss aus geometrischen Gründen angepasst werden. Entlang der Grenzacherstrasse werden drei Bushaltestellen zu Kombihaltestellen Tram und Bus umgebaut. Eine zusätzliche Haltestelle ist in der Schwarzwaldstrasse auf der Höhe der Wettsteinallee als Umsteigepunkt mit der Buslinie 34 zu erstellen. Die neue Infrastruktur in der Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse wird durch die umgelegte Linie 2 befahren. Gemäss des Studienauftrags Tramnetz 2020 und dem darin erarbeiteten Angebotskonzept soll die bezeichnete Linie 2 im 7,5-Minuten-Takt verkehren. Die Neubaustrecke ist 1,9 km lang. Aus der Simulation des GVM ergeben sich folgende Nachfragereaktionen:

- › Verkürzung der Gesamtreisezeit um 940 Personenstunden pro Tag (Gewinn)
- › Abnahme der Umsteigevorgänge um 3300 pro Tag

Nutzen

WK1: Im Vergleich zu noch mehr Bussen wirtschaftlichere und quaterierveträglichere Lösung zur Abwicklung des Mehrverkehrs, Schliessung von Netzlücken zwischen den grossen Umsteigeknoten, bessere Feinverteilung zwischen Gross- und Kleinbasel, Schaffung von direkteren Verbindungen und kürzeren Reisezeiten in der Kernstadt, Stärkung der intermodalen Umsteigebeziehungen zwischen S-Bahn und Bus, punktuelle Verbesserungen für den Langsamverkehr im Rahmen des Tramprojektes



	Historie	ARE Code	Prio
1.G	-	-	-
2.G	Ö26	-	C

Reifegrad

2

Baubeginn

2022

Investitionskosten

81 500 000



Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

WK2: Aufwertung der Verkehrserschliessung im Raum Roche, Trammerschliessung als zwingende Voraussetzung für die weitere Innenverdichtung im Wettsteinquartier und zur Förderung der Arbeitsplatzkonzentration an geeigneten Standorten

WK3: Förderung der Verkehrssicherheit durch Modal Shift und geeignete Gestaltungsmaßnahmen

WK4: Beitrag zu einem stadt- und umweltgerechten Verkehr in der Kernstadt, Reduktion des Ressourcenverbrauchs, optimale Nutzung des knappen Strassenraums

Ö2

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

Beteiligte Stellen Schweiz:

ASTRA

Beteiligte Stellen Schweiz:

Richtplaneintrag



erfolgt als Vororientierung (BS)

Regionale Abstimmung



erfolgt

Im Kanton Basel-Stadt hat der Grosse Rat basierend auf dem Studienauftrag Tramnetz 2020 den Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes genehmigt. Im Kanton Basel-Landschaft hat der Landrat die Resultate aus dem Studienauftrag Tramnetz 2020 zustimmend zur Kenntnis genommen.

Baureife

Im Projekt «Zweckmässigkeitsbetrachtung zur Priorisierung der Traminfrastrukturprojekte aus dem Studienauftrag TN 2020» wurde untersucht, welche Traminfrastrukturprojekte in einem nächsten Planungsschritt weiterbearbeitet werden sollen. Diesbezüglich hat das Tramprojekt Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse gut abgeschnitten. Der Regierungsrat hat im Jahr 2015 die Resultate der Zweckmässigkeitsbetrachtung zur Kenntnis genommen und das BVD mit der Ausarbeitung von detaillierteren Vorstudien beauftragt.

Machbarkeit

Eine erste grobe Untersuchung ist im Zusammenhang mit dem Projekt der Zweckmässigkeit im Jahr 2014 erfolgt. In der darauffolgenden Vorstudie «Tram Granzacherstrasse» wurde die Zweckmässigkeit und Machbarkeit detailliert untersucht. Die Machbarkeit zur Einführung einer Tramstrecke vom Wettsteinplatz über den Knoten Tinguely bis zum Badischen Bahnhof ist grundsätzlich gegeben. Grosse städtebauliche Eingriffe werden mit der Einführung der neuen Tramstrecke am Wettsteinplatz zwingend notwendig. Es wurden Abklärungen im gesamten Projektperimeter zur Gleisgeometrie, zum Strassenraum mit Einführung Tramstrecke, zur Verkehrstechnik und zur bautechnischen Umsetzung angestellt. Hinsichtlich der Tramstreckenführung gibt es noch verschiedene mögliche Varianten, die im Vorprojekt detailliert ausgearbeitet werden müssen. Auch Abschätzungen zu den relevanten Kapazitäten in den Knoten liegen vor. Über bautechnische Fragestellungen sind mit den Basler Verkehrsbetrieben vertiefte Abklärungen zur Fahrdrathaufhängung sowie weitere statische Abklärungen beim

Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation

Knoten Tinguely erfolgt. Des Weiteren wurden mit den Werkleitungseigentümern die möglichen Leitungsanpassungen identifiziert und die entsprechenden Kosten abgeschätzt. Die gesamte Schwarzwaldstrasse vom Knoten Tinguely bis zum Badischen Bahnhof gehört zum ASTRA-Unterhaltsperimeter, ein erster Informationsaustausch mit dem ASTRA ist erfolgt.

Weitere Informationen

Zweckmässigkeitsbetrachtung zur Priorisierung der Traminfrastrukturprojekte aus dem Studienauftrag Tramnetz 2020 (INFRAS, 2015)

Technischer Bericht zur Vorstudie Tram Grenzacherstrasse-Schwarzwaldstrasse (Gruner AG, 2016)

Ö2

Reifegrad

2

Baubeginn

2022

Inbetriebnahme

frühestens ab 2025

Finanzreife

Weitere Finanzierer
Kanton Basel-Stadt

Finanzierungsbeschlüsse

Aufnahme in 10-Jahres-Investitionsplanung des Kantons Basel-Stadt erfolgt
Umklassierung von Schiebe- in Mussprojekt (gem. RRB P150 754, 07.07.2015)
Gelder für Vorprojektarbeiten sind beantragt z. L. (GRB P091 670, 19.09.2012)

Investitionskosten (CHF)

81 500 000 (± 30%)

Betriebskosten (CHF p.a.)

13 600 000

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark

2016

Tram / Busse

Bestehende Taktfrequenz Rosengartenweg Richtung Wettsteinplatz (Morgenspitze Buslinien)

3-Minuten-Takt



Traminfrastrukturprojekt
Grenzacherstrasse –
Schwarzwaldstrasse

Öffentlicher Verkehr

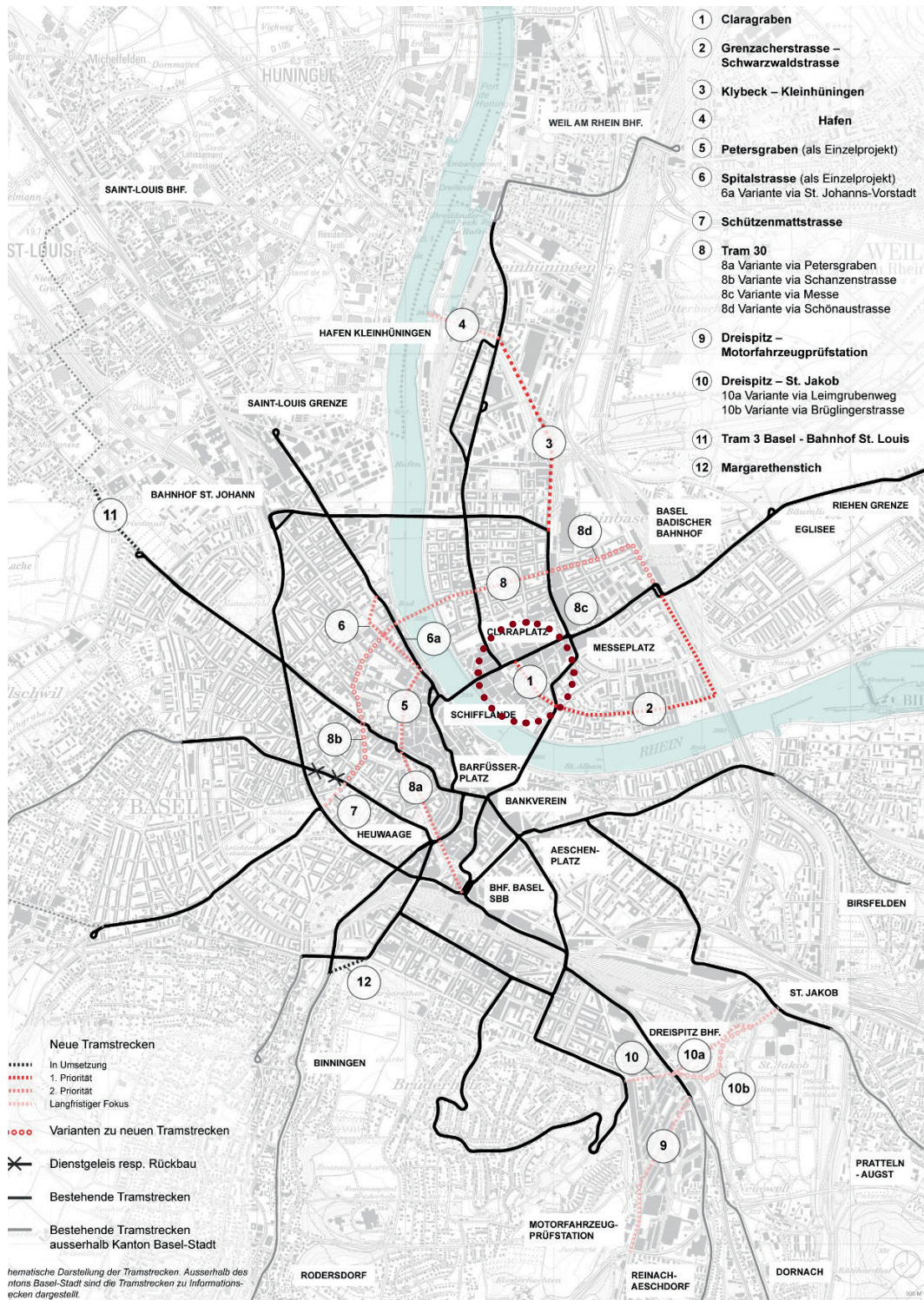
AGGLO BASEL

179

Ö3

Tram Claragraben

Vom Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt genehmigter Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes vom Dezember 2015



Bezug zum Zukunftsbild

Gemäss dem Zukunftsbild soll die Anzahl der Arbeitsplätze und Einwohner in der Kernstadt weiter erhöht werden. Dies geht mit einer Zunahme des Verkehrs einher, insbesondere des Pendlerverkehrs. Um diesen künftig zu bewältigen, ohne die Wohn- und Lebensqualität in Basel zu beeinträchtigen, ist eine gute Erschliessung der Arbeitsplatz- und Wohngebiete mit dem öffentlichen Verkehr entscheidend. Der konsequente Ausbau des Tramstreckennetzes trägt massgeblich dazu bei, künftige Arbeitsplatzzentren und neue Wohngebiete stadt- und umwelt-

gerecht zu erschliessen und Pendlern eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu bieten. Beim Tramnetzausbau Claragraben handelt es sich um einen Lückenschluss im bestehenden Tramnetz. Dieser erlaubt eine schnellere und direktere Anbindung der Entwicklungsareale in Basel-Nord und entlastet ausserdem das Tramnetz zwischen Barfüsserplatz und Schifflande. Somit wird das Tramnetz generell aufgewertet und die Attraktivität der Kernstadt gesteigert.

Bezug zu Teilstrategien

V1-2: Tram- und Bus-Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü10*: S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude

Ö2: Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse

S8: Schwerpunktgebiet Kleinbasel

Beschrieb

Mit dem Tramprojekt im Claragraben wird eine direkte Verbindung zwischen dem Claraplatz und dem Wettsteinplatz geschaffen. Die Haltestellen Wettsteinplatz und Claraplatz müssen aus geometrischen Gründen angepasst werden. Im Claragraben ist keine zusätzliche Haltestelle vorgesehen. Die neue Infrastruktur im Claragraben wird durch die umgelegte Linie 8 befahren. Diese wird ab Bahnhof Basel SBB über den Kirschgarten via Wettsteinbrücke und Wettsteinplatz zum Claraplatz und weiter nach Weil am Rhein verkehren. Das Hauptbusnetz in diesem Raum wird nicht tangiert, weil die Buslinien die Ost-West-Verbindung sicherstellen, während die Tramlinie 8 die Nord-Süd-Verbindung abdeckt. Die Neubaustreckenlänge beträgt 0,6 km.

Aus der Simulation des GVM ergeben sich folgende Nachfragereaktionen:

- › Verkürzung der Gesamtreisezeit um 1090 Personenstunden pro Tag (Gewinn)
- › Zunahme der Umsteigevorgänge um 1930 pro Tag

Ö3



	Historie	ARE Code	Prio
1.G	-	-	-
2.G	Ö23	2701.2.043	B

Reifegrad

2

Baubeginn

2022

Investitionskosten

25 000 000



Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Nutzen

- WK1: Direktere Tramverbindung für die Stadtteile Klybeck und Kleinhüningen zum Bahnhof Basel SBB und dichteres Angebot im Raum Wettsteinplatz, Entlastung der Achse Barfüsserplatz – Schiffflände von Tramverkehr und damit sehr grossen Nutzen für die Stabilität des gesamten Tramnetzes, flexibler nutzbare Hauptübergänge zwischen Gross- und Kleinbasel (Wettsteinbrücke und Mittlere Brücke)
- WK2: Schaffung einer hochwertigen ÖV-Erschliessung für das südliche Kleinbasel und damit Förderung der Innenverdichtung, Aufwertung und Belebung des Claraplatzes
- WK3: Förderung der Verkehrssicherheit für alle Mobilitätsteilnehmenden durch Modal Shift und geeigneten Gestaltungsmassnahmen
- WK4: Beitrag zu einem stadt- und umweltgerechten Verkehr in der Kernstadt, Reduktion des Ressourcenverbrauchs, optimale Nutzung des knappen Strassenraums

Ö3

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

Beteiligte Stellen Schweiz:

Richtplaneintrag



erfolgt als Zwischenergebnis (BS)

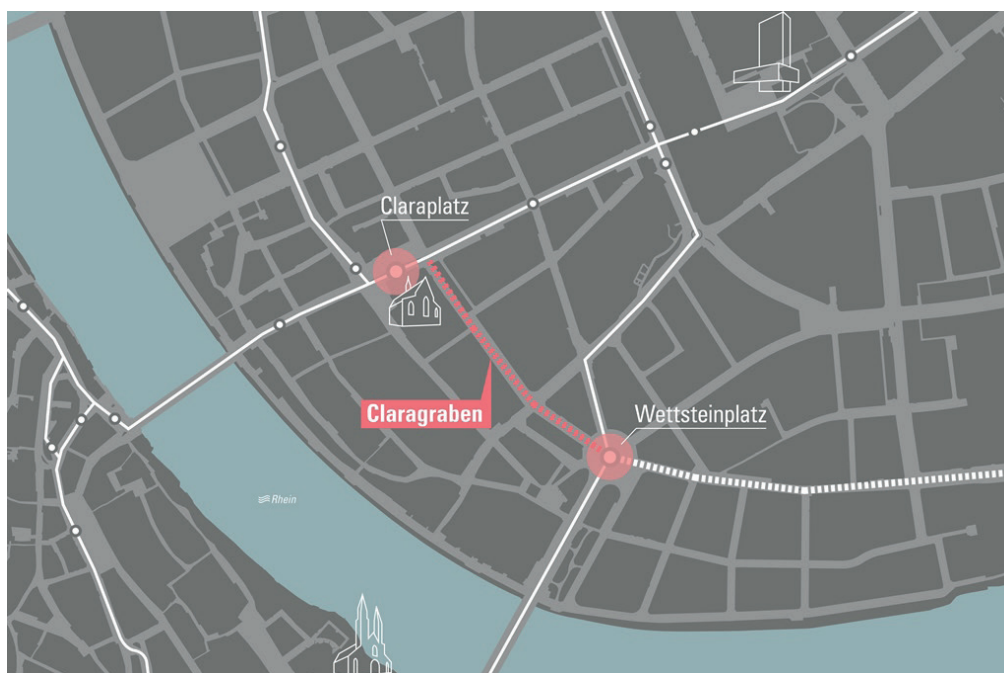
Regionale Abstimmung



erfolgt

Im Kanton Basel-Stadt hat der Grosse Rat basierend auf dem Studienauftrag Tramnetz 2020 den Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes genehmigt. Im Kanton Basel-Landschaft hat der Landrat die Resultate aus dem Studienauftrag Tramnetz 2020 zustimmend zur Kenntnis genommen.

Traminfrastrukturprojekt
Claragraben



AGGLO BASEL

Baureife

Im Projekt «Zweckmässigkeitsbetrachtung zur Priorisierung der Traminfrastrukturprojekte aus dem Studienauftrag TN 2020» wurde untersucht, welche Traminfrastrukturprojekte in einem nächsten Planungsschritt weiterbearbeitet werden sollen. Diesbezüglich hat das Tramprojekt Claragraben sehr gut abgeschnitten. Der Regierungsrat hat an der Sitzung vom 7. Juli 2015 die Resultate der Zweckmässigkeitsbetrachtung zur Kenntnis genommen und das BVD mit der Ausarbeitung von Vorstudien beauftragt. Die Vorstudie wurde im Sommer 2016 abgeschlossen. Ergebnisse aus dem Vorprojekt sind auf Ende 2017/Anfang 2018 zu erwarten.

Machbarkeit

Eine erste grobe Untersuchung ist im Zusammenhang mit dem Projekt der Zweckmässigkeit im Jahr 2014 erfolgt. In der darauffolgenden Vorstudie «Tram Claragraben» wurde die Zweckmässigkeit und Machbarkeit detaillierter untersucht. Die Machbarkeit zur Einführung einer Tramstrecke vom Wettsteinplatz zum Claraplatz ist grundsätzlich gegeben. Es erfolgten Abklärungen zur Gleisgeometrie und zur Einführung der Tramstrecke im Strassenraum. Die planerischen Details zum Claraplatz werden in einem Gestaltungswettbewerb erarbeitet. Beim Umbau des Wettsteinplatzes besteht eine grosse Abhängigkeit zum Tram Grenzacherstrasse-Schwarzwaldstrasse. Die detaillierten Planungen beim Wettsteinplatz erfolgen im Rahmen des Tramprojekts Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse.

Weitere Informationen

Zweckmässigkeitsbetrachtung zur Priorisierung der Traminfrastrukturprojekte aus dem Studienauftrag Tramnetz 2020 (INFRAS, 2015)

Technischer Bericht Tram Claragraben (BVD, 2016)

Reifegrad

2

Baubeginn

2022

Inbetriebnahme

frühestens ab 2025

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Aufnahme in 10-Jahres-Investitionsplanung des Kantons Basel-Stadt erfolgt
Umklassierung von Schiebe- in Mussprojekt (gem. RRB P150 754, 07.07.2015)

Investitionskosten (CHF)

25 000 000 (± 50 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

700 000

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark

2016

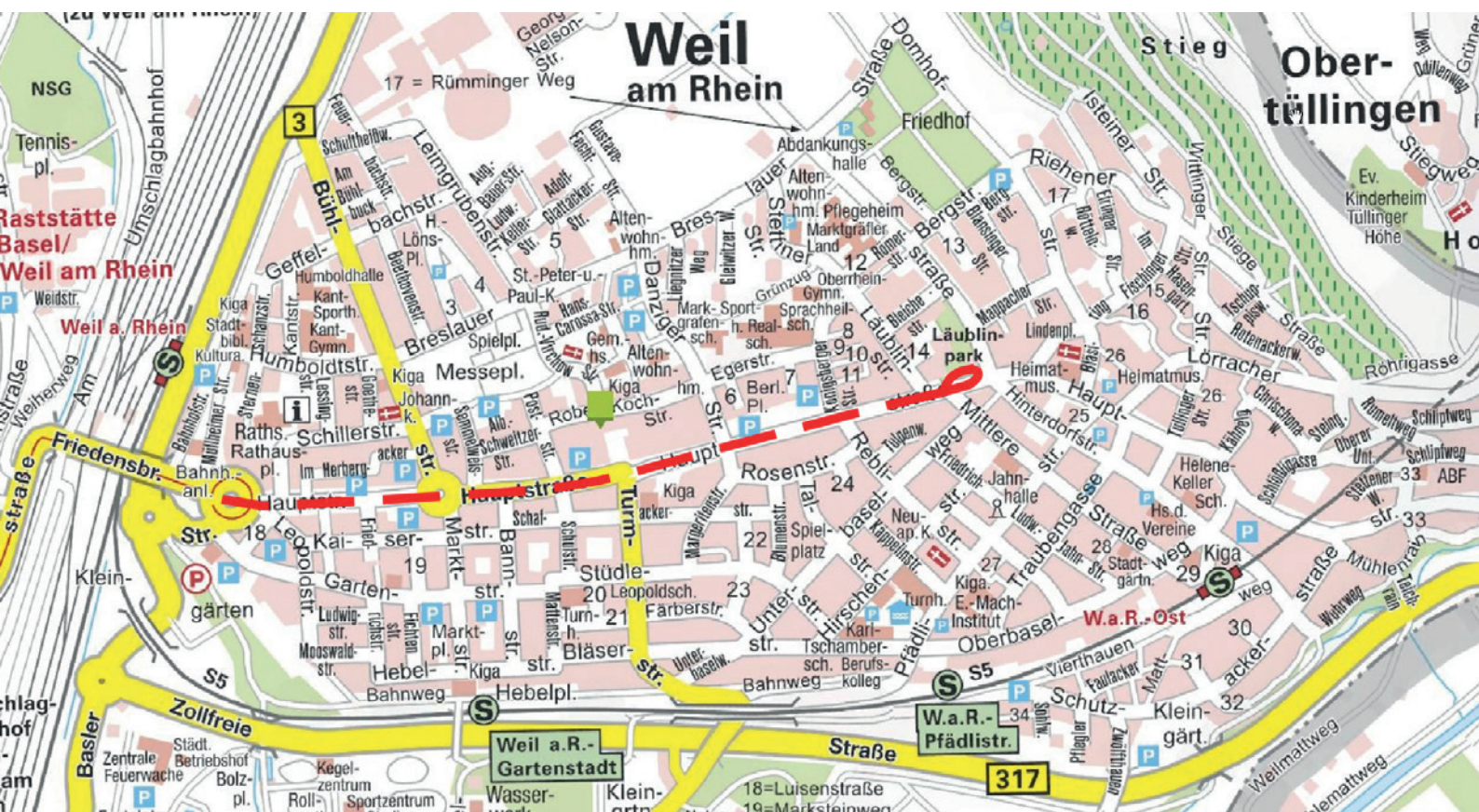
Tram / Busse

Bestehende Taktfrequenz Claraplatz – Wettsteinplatz (Morgenspitze Buslinien)

3-Minuten-Takt

Ö4

Verlängerung Tramlinie 8 Weil am Rhein bis Läublinpark



Übersichtsplan geplante Tramlinie von Weil am Rhein bis Läublinpark

Bezug zum Zukunftsbild

Die verlängerte Tramlinie 8 erschliesst Weil am Rhein, das unmittelbar an den Agglomerationskern grenzt und im inneren Korridor liegt, optimal mit dem ÖV. Der alte Teil von Weil am Rhein und das Zentrum verfügen damit über eine direkte Anbindung an den Bahnhof und die Kernstadt Basel. Die Attraktivität der Innenstadt von Weil am Rhein nimmt dadurch weiter zu. Mit der geplanten weiteren Verlängerung würden danach auch die Entwicklungsgebiete im Norden der Stadt optimal angebunden.

Bezug zu Teilstrategien

V1-2: Tram- und Bus-Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen

V3-4: Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

Ö1: Tram Klybeck – Kleinhüningen

Ö37: Tram Kleinhüningen – Hafen

Ö39: Tram 8 (Weil Läublinpark – Vitra)

S24: Schwerpunktgebiet Weil am Rhein

Beschrieb

Ursprünglich war die Verlängerung der Tramlinie 8 nur bis zur Sparkasse geplant. Mit dem Entscheid, das Tram nicht nur bis zur Sparkasse, sondern über die Haltestelle Berliner Platz bis zum Läublinpark zu verlängern, können die beiden Stadtteile Leopoldshöhe und Weil-Ost mit insgesamt rund 15 000 Einwohnern direkt mit dem Bahnhof Weil am Rhein und dem Zentrum Basels verbunden werden. Die technisch aufwändige Wendeschleife am Sparkassenplatz wird so vermieden. Zudem werden die beiden Entwicklungsgebiete Messeplatz und Hohe

Strasse durch die beiden neuen Haltestellen Sparkasse und Berliner Platz erschlossen. Mit dem Tramprojekt wird auch eine Aufwertung der Hauptstrasse geplant. Gemäss Verkehrsdatenauswertung der Stadt Weil am Rhein in den Zeiträumen 20. Juli – 26. Juli 2026 und 28. Juli – 3. August 2016 auf der Hauptstrasse Höhe Berliner Platz passieren zwischen 9000 und 11 000 Fahrzeuge die Hauptstrasse pro Tag. Zwischen Schlaufenkreisel und Sparkassenplatz ist eine Fussgängerzone vorgesehen.

Nutzen

WK1: Verbesserungen für den Langsamverkehr, schnellere, direktere und komfortablere (umsteigefreie) Verbindungen, Verbesserung der Benutzerfreundlichkeit durch Fahrgastinformationen, Entlastung der Innenstadt durch Veränderung der Führung des Durchgangsverkehrs

WK2: Verbesserung der Erreichbarkeit der Entwicklungsgebiete in Weil am Rhein, Förderung der Siedlungsentwicklung (mit Verdichtungspotenzial) entlang der Tramstrecke, Entwicklung einer Fussgängerzone, verbunden mit der Ausweitung von Freiräumen und Abnahme der Verkehrsmengen im dicht bewohnten Bereich der Innenstadt

WK3: Leichte Verlagerung vom MIV zum ÖV verbessert die Verkehrssicherheit

WK4: Leicht rückläufige Schadstoffemissionen durch Verringerung der MIV-Fahrleistung, Erhöhung des Anteils an elektrisch betriebenem ÖV, Lärmreduktion durch Rasengleis, Verringerung der Verkehrsbelastung in der Innenstadt, kein zusätzlicher Flächenverbrauch

Ö4



	Historie	ARE Code	Prio
1.G	-	-	-
2.G	Ö9	2701.2.038	C

Reifegrad

2

Baubeginn

2019

Investitionskosten

19 580 000



Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Weil am Rhein, Stadtwerke Wasser | Verkehr | Nahwärme

Beteiligte Stellen Schweiz:

BVD BS | BVB

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



erfolgt

Beteiligte Stellen Ausland:

Deutschland

Eintrag Regionalplan

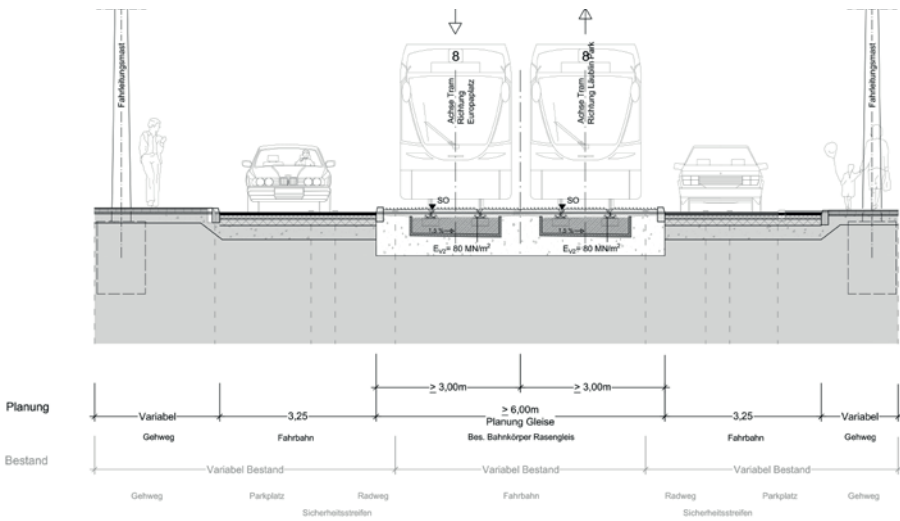


nicht notwendig

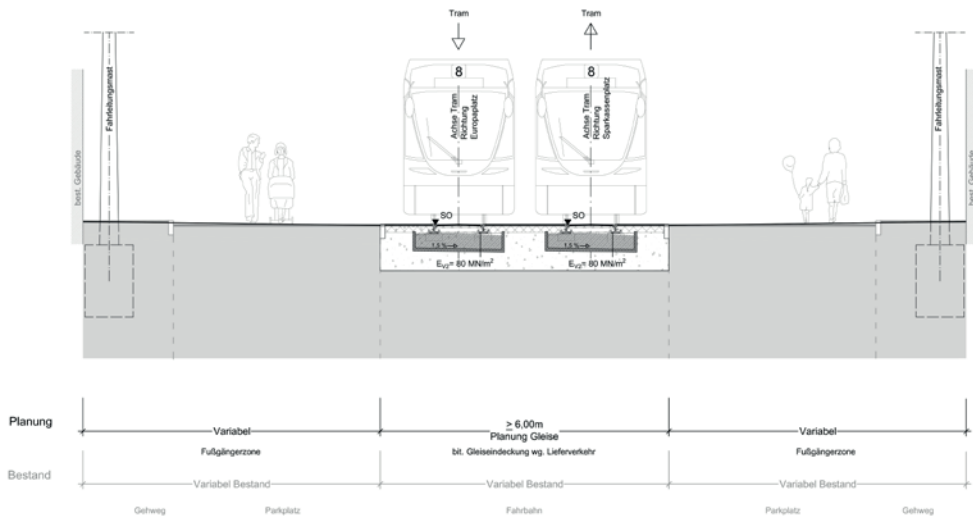
Gemeindebeschlüsse



geplant



Schematische Querschnitte
(Ausschnitt aus
Machbarkeitsstudie)



Baureife

Die Basler Verkehrsbetriebe haben die Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten ermittelt und eine Aussage zur Machbarkeit abgegeben. Ausserdem hat die Firma INTRAPLAN Consult GmbH einen Wirtschaftlichkeitsnachweis für die Verlängerung bis zum Sparkassenplatz durchgeführt. Eine Ergänzung dieses Gutachtens wird als Projektdossierverfahren bis zum Läublin -Park beauftragt. Das Vorprojekt wird voraussichtlich Mitte 2017 abgeschlossen sein.

Weitere Informationen

Machbarkeitsstudie von Oktober 2015

Ö4

Reifegrad

2

Baubeginn

2019

Inbetriebnahme

2021

Finanzreife

Weitere Finanzierer

Das Land Baden-Württemberg und der Landkreis Lörrach wurden angefragt

Finanzierungsbeschlüsse

Ein Gemeinderatsbeschluss zur allgemeinen Unterstützung des Projekts liegt vor.

Die Gemeinde wird einen Finanzierungsbeschluss treffen, wenn die Unterstützung durch weitere Finanzierer geklärt ist.

Investitionskosten (CHF)

19 580 000 (± 30 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark

2016

Tram / Busse

Bestehende Taktfrequenz Tramlinie 8 (Basel Kleinhüningen – Weil am Rhein)

15-Minuten-Takt

Bestehende Taktfrequenz Buslinien Weil am Rhein – Läublinpark

10-Minuten-Takt

Ö5

S-Bahn-Haltestelle Rheinfelden-Warmbach

Ö5



Ergebnisse grenzüberschreitender Verkehre (TEB-Studie von PTV 2013)

Bezug zum Zukunftsbild

Die beiden Rheinfelden (Schweiz und Deutschland) sind gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel Regionalzentren und haben als solche im Korridor Hochrhein eine grosse Bedeutung. Ausserdem soll die Siedlungsentwicklung hauptsächlich in den Gemeinden des inneren Korridors (Birsfelden bis Kaiseraugst) stattfinden. Im oberen Teil des Hochrheins ist die Siedlungsentwicklung auf die beiden Regionalzentren – beide Rheinfelden und Stein – Bad-Säckingen – zu lenken. In Rheinfelden (Baden) wird das Siedlungsgebiet westlich von Warmbach als Siedlungsbereich der

Zukunft gesehen. Ein Einwohnerwachstum im Regionalzentrum beider Rheinfelden kann nur dann siedlungsverträglich erfolgen, wenn im Gleichschritt die Verkehrsträger des Umweltverbundes optimiert werden. Dies plant Rheinfelden (Baden), indem am strategischen Standort Warmbach im Zuge der geplanten Elektrifizierung der Hochrheinestrecke eine neue S-Bahn-Haltestelle geschaffen wird. Ein ausgewogenes, sich auf ein gutes ÖV-System abstützendes Siedlungswachstum beider Rheinfelden ist damit gewährleistet.

Bezug zu Teilstrategien

- V1-1: S-Bahn Basel – Angebot ausbauen und neue Durchbindungen schaffen
- V3-4: Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

- Ü8: Elektrifizierung Basel Bad Bhf – Erzingen (Baden)
- S19: Schwerpunktgebiet Rheinfelden

Beschrieb

Der zusätzliche Haltepunkt Warmbach ist zwischen dem vorhandenen Haltepunkt Herten und dem Bahnhof Rheinfelden vorgesehen. Die Anbindung an das Straßen- und Wegenetz kann über die bestehende Infrastruktur sichergestellt werden. Die Querung der Gleise erfolgt für Fussgänger wie auch für Velofahrer und den Strassenverkehr am vorhandenen höhengleichen beschränkten Bahnübergang in der Hertenener Straße.

Mit dem Ausbau des Haltepunktes ist auch eine Attraktivierung der Fuss- und Veloverbindung in Richtung Süden zur B34 vorgesehen. Der Haltepunkt liegt unmittelbar im Bereich einer relativ dichten Wohnbebauung und ist an das Velowegenetz zur Innenstadt Rheinfeldens und zum Dinkelberg angebunden.

Ergänzend soll an der Haltestelle ein Angebot an P+R und B+R Parkplätzen geschaffen werden, sodass Berufspendler aus schlechter erschlossenen Ortsteilen von Rheinfelden (Baden) auf den ÖV umsteigen können.

Andere deutsche Städte, die sich im inneren Korridor der Agglomeration Basel befinden, verfügen bereits über mindestens doppelt so viele innerstädtische S-Bahn-Haltestellen. Auf einer Strecke von 3,5 km wird Rheinfelden (Baden) mit zwei Haltestellen bedient werden, was für ein Regionalzentrum im Vergleich zu den Städten des inneren Korridors einem angemessenen Standard entspricht.

Nutzen

WK1: Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems im Regionalzentrum beider Rheinfelden, im Zuge der Realisierung der Haltestelle erfolgen Verbesserungen für den Langsamverkehr, Haltepunkt als Scharnier zwischen Innenstadt und Dinkelberg, Verlagerung des grenzüberquerenden Pendlerverkehrs von MIV auf ÖV und damit Entlastung der Schweizer Gebiete (Haltestelle liegt auch für schlechter erschlossene Ortsteile von Rheinfelden attraktiv)

WK2: Förderung des strategischen Siedlungsentwicklungsstandorts Warmbach, Konzentration der Siedlungsentwicklung auf das Regionalzentrum Rheinfelden

WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Optimierungen im Langsamverkehr

WK4: Reduktion des Ressourcenverbrauchs aufgrund von Modal-Split-Effekten zu Gunsten des ÖV, Verminderung der Lärmimmissionen in innerstädtischen Gebieten wegen abnehmendem MIV-Pendlerverkehr

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Rheinfelden (Baden)

Beteiligte Stellen Ausland:

Deutschland

Eintrag Regionalplan



geplant

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



geplant



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

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Investitionskosten

2 970 000



Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Baureife

Vorstudien inklusive Abschätzungen der finanziellen Auswirkungen zur neuen Haltestelle sind erstellt, und die grobe Wirkung ist beurteilt. Der Reifegrad 2 wird voraussichtlich im Jahr 2017 erreicht, da die finanziellen Mittel für das Vorprojekt (Leistungsphase 3 und 4 in Deutschland) erst in der Budgetplanung 2017 der Stadt Rheinfelden (Baden) eingeplant werden konnten.

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Inbetriebnahme

noch offen

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Ein Beschluss für eine Machbarkeitsstudie ist vorhanden, weitere Beschlüsse werden erst danach erfolgen.

Investitionskosten (CHF)

2 970 000 ($\pm 30\%$)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

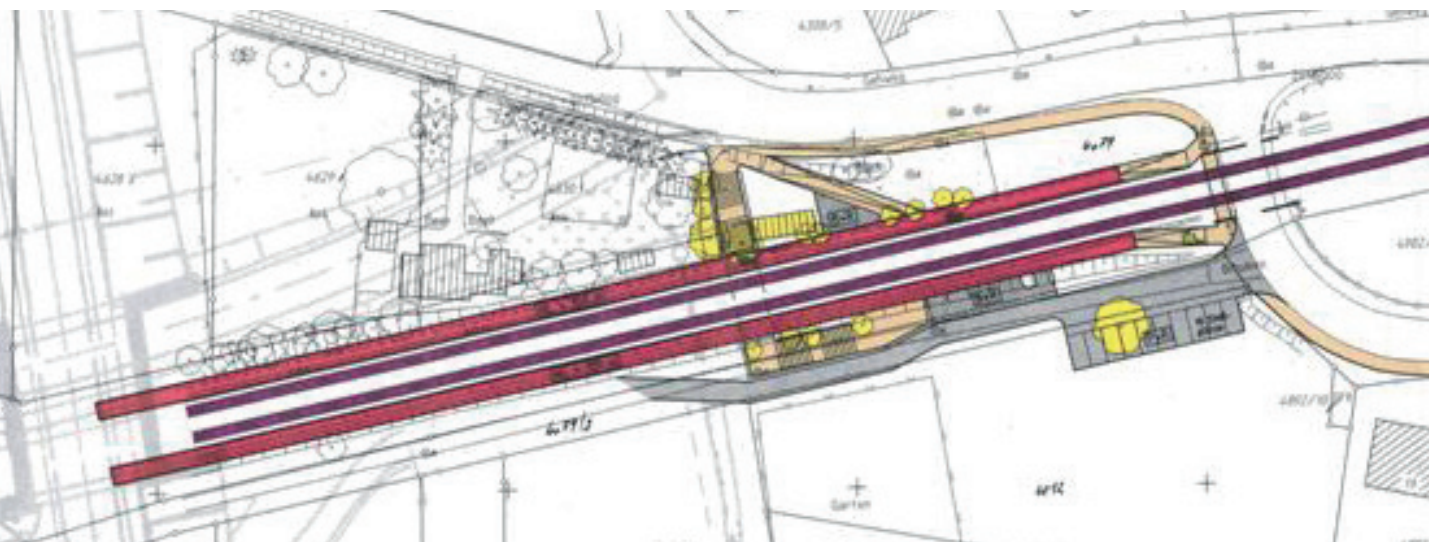
Grundlagen für Quervergleich / Benchmark

2030

Neue Eisenbahnhaltestellen

Taktfrequenz S-Bahn-Verkehr

30-Minuten-Takt



Übersichtplan der Haltestelle

Ö6

Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach/Riehen



Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach/Riehen

A

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

Reifegrad

2

Baubeginn

2019

Investitionskosten

30 000 000



Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Bezug zum Zukunftsbild

Die Massnahme leistet einen wichtigen Beitrag, um Widerstände in der kombinierten Mobilität abzubauen und die Verkehrsträger besser miteinander zu verknüpfen. Damit wird der öffentliche Verkehr insbesondere für die grenzüberschreitenden Berufspendler attraktiver und die Effizienz des Verkehrssystems erhöht.

Bezug zu Teilstrategien

V1-3: Kombinierte Mobilität – Widerstände vermindern und Angebot ausbauen (P+R, B+R u. a.)

V3-4: Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü28: Doppelspurausbau Riehen/Lörrach Zollweg

Ü30*: S-Bahn-Haltestelle Lörrach Zollweg

L8-L10: Landschaftsraum Wiese

S26: Schwerpunktgebiet Riehen

Beschrieb

Die heutige Verkehrssituation am Zoll in Lörrach Stetten bzw. Riehen ist unbefriedigend. Insbesondere sind die Umsteigevorgänge im ÖV zwischen Bus und Tram umständlich und teilweise zeitraubend, da lange Fusswege zurückgelegt werden müssen (bis zu 300 m). Außerdem fehlt in diesem Bereich ein Haltepunkt der S-Bahn. Die städtebauliche Situation im Bereich am Grenzübergang Lörrach/Riehen und an der Basler Straße ist unbefriedigend.

Im Jahr 2011 hat die Stadt Lörrach das Projekt «Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach/Riehen» als IBA Basel 2020 Projekt

bei der IBA-Geschäftsstelle eingereicht. Das Projekt wurde zur Teilnahme an der IBA vornominiert. Die geplante Mobilitätsdrehscheibe dient der grenzüberschreitenden Vernetzung des ÖV und ist damit ein strategisch besonders wichtiges Projekt in der trinationalen Agglomeration. Die Aufwertung des Umfeldes (u. a. Rückbau bzw. Beruhigung Lörracher Straße) ist bereits in Umsetzung, entsprechende Massnahmen in der Basler Straße stehen noch aus. Mit der Mobilitätsdrehscheibe soll ein neuer Quartiermittelpunkt einschliesslich Zollabfertigung entstehen.

Nutzen

WK1: Optimierung der Verbindung der Verkehrsträger, Verbesserung der Umsteigesituation zwischen S-Bahn, Tram, Bus, Taxi, CarSharing, Velo- und Fussverkehr

WK2: Bessere Anbindung der umliegenden Quartiere an den ÖV, neue Haltestelle als Grundstein für eine grenzüberschreitende städtebauliche Neuordnung der angrenzenden Siedlungsgebiete, städtebauliche Aufwertung

WK3: Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Gestaltungsmaßnahmen und Aufwertung des Umfelds

WK4: Herstellung der Verbindung zum Landschaftsraum Wiese und zum Bereich Maienbühl und damit Aufwertung dieses Erholungsraums in unmittelbarer Nähe, Reduktion des Verkehrsaufkommens für weiter entfernte Standorte

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Lörrach

Beteiligte Stellen Schweiz:

Gemeinde Riehen | Kanton Basel-Stadt

Richtplaneintrag



erfolgt als Zwischenergebnis (BS)

Regionale Abstimmung



erfolgt

Beteiligte Stellen Ausland:

Landratsamt Lörrach

Die Zuständigkeiten des Projekts verteilen sich auf zahlreiche kommunale, regionale und nationale Träger, Institutionen des Landes bzw. des Bundes sowie auf die heute in diesem Bereich schon tätigen Verkehrsunternehmen.

Deutschland

Eintrag Regionalplan



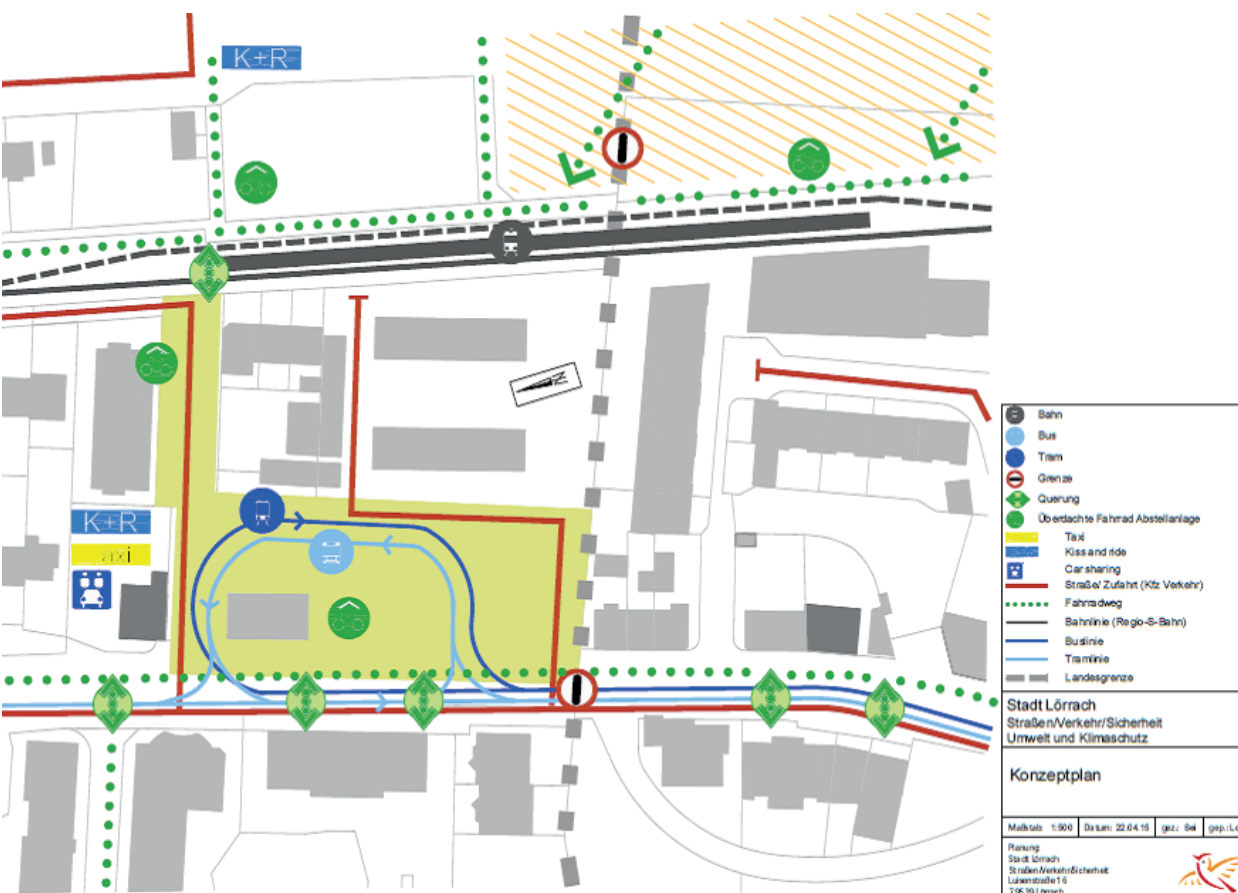
nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Ö6



Konzeptplan
Mobilitätsdreh-
scheibe am Zoll
Lörrach/Riehen

Baureife

Die Sinnhaftigkeit und die Realisierbarkeit dieses Projekts wurde in mehreren Studien bestätigt sowie die Wirkungen beurteilt:

- › Fahrgastpotenzialanalyse zur neuen Haltepunkt Riehen Stettenfeld (Am Zoll Lörrach) (Kanton BS, 2011)
- › Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität (P+R und B+R) im Trinationalen Eurodistrict Basel (PTV, 2013)
- › Machbarkeitsstudie «Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs» an der Landesgrenze Riehen – Lörrach-Stetten (Gruner AG, Mai 2013)
- › Verkehrsplanerische Entwürfe für die Mobilitätsdrehscheibe (studentische Arbeiten der Hochschule für Technik HSR Rapperswil)
- › Fahrplanstudie zum Haltepunkt Lörrach Zollweg und zum geplanten Viertelstundentakt zwischen Lörrach und Basel SBB / 2014

Zur Projektoptimierung und für die Planung von flankierenden Massnahmen laufen ausserdem Studien zur Optimierung der Schrankenschließzeiten, zum inter- bzw. multimodalen Ansatz des Projektes, zur Integration der stadträumlichen und -gestalterischen Aspekte. Ein städtebaulicher Wettbewerb bzw. Mehrfachbeauftragung ist in Vorbereitung. Das Vorprojekt wird 2016 abgeschlossen.

Reifegrad

2

Baubeginn

2019

Inbetriebnahme

2025

Finanzreife

Weitere Finanzierer

Land Baden-Württemberg (Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
Europäische Union (Interreg)

Finanzierungsbeschlüsse

Stadt Lörrach: Beschluss des Gemeinderats zur Auslobung eines interdisziplinären Wettbewerbs (Beschluss vom 23. Juli 2015) liegt vor.

Zustimmung der Gemeinde Riehen zu einer Planungsvereinbarung (Beschluss 20. Oktober 2015) liegt vor: Kanton, Lörrach und Riehen teilen sich die Kosten von rund 180 000 Euro

Investitionskosten (CHF)

30 000 000 (± 50 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Ö7

Ö7

Bushof Bottmingen



Lage des Bushofs Bottmingen und bestehende ÖV-Linien

A

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

Reifegrad

1

Baubeginn

bis 2022

Investitionskosten

7 000 000

Bezug zum Zukunftsbild

Im verkehrlichen Bereich des Zukunftsbildes sind attraktive Umsteigemöglichkeiten ein wichtiger Baustein, um die angestrebten hohen ÖV-Anteile zu erreichen. Zugleich stärkt der Ausbau von ÖV-Knoten an den richtigen Orten, hier im inneren Korridor, die koordinierte Entwicklung von Siedlung und Verkehr. Eine attraktive verkehrliche

Erschliessung und eine hohe Erreichbarkeit stellen eine Voraussetzung für die angestrebte innere Verdichtung dar. Schliesslich umfasst das vorliegende Projekt auch Massnahmen zur Stärkung der kombinierten Mobilität (B+R etc.), was einen weiteren Aspekt der Teilstrategien der Agglomeration erfüllt.



Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Bezug zu Teilstrategien

- V1-2: Tram- und Bus-Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen
- V1-3: Kombinierte Mobilität – Widerstände vermindern und Angebot ausbauen (P+R, B+R u. a.)

Bezug zu anderen Massnahmen

- Ü32: Expresstram Linie 17
- Ü12: Wendeschleife Bottmingen

Ö7

Beschrieb

Die Tramhaltestelle Bottmingen soll mit einem Bushof ergänzt werden. Die Haltestelle Bottmingen wird durch die Tramlinien 10 und 17 sowie die vier regionalen Buslinien 34, 37, 47 und 60 bedient. Das radiale ÖV-Rückgrat des inneren Korridors Leimental ist hier also unter anderem verknüpft mit wichtigen Querachsen ins Birstal und weiter ins Rheintal. Zusätzlich verkehrt ab dieser Station der Ortsbus Nummer 59. Die Bushaltestellen werden heute von rund 6650 Ein- und Aussteigern täglich genutzt (DWV) – Tendenz steigend.

Die vorhandenen Haltekanten entsprechen nicht den betrieblichen Anforderungen und erfüllen die Mindesthöhe gemäss Behindertengleichstellungsgesetz nicht. Mit dem Pro-

jekt werden die genannten Defizite abgebaut, und es entsteht eine attraktive Umsteigeanlage.

Die Verkehrssicherheit wird durch die klare Trennung der verschiedenen Verkehrsflächen massgeblich erhöht, und es entstehen attraktivere Warteräume. Der Ein- und Aussteigevorgang wird verkürzt, und die Busse können immer am selben Ort halten, was die Fahrplanstabilität verbessert.

Das Projekt resultiert aus der Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil (ELBA). Die Anpassungen sind mit dem umliegenden Strassennetz (Buszubringer-Strecken, Verkehrsfluss) abzustimmen, und eine siedlungsverträgliche Ausgestaltung der Hauptverkehrsstrasse ist zu prüfen.

Nutzen

- WK1: Verbesserung der Umsteigebeziehungen sowohl innerhalb des Busnetzes, zwischen Tram und Bus als auch intermodal (z. B. Buss – Velo) und damit bessere Verknüpfung der Verkehrsketten
- WK2: Attraktivitätssteigerung des Raumes in zentraler Lage im Ortskern aufgrund von Gestaltungsmassnahmen, Verkehrsknoten wird zum integrierten Bestandteil des Siedlungsraums
- WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Schaffung strukturierter Räume für die verschiedenen Verkehrsarten
- WK4: Keine zusätzliche Flächenversiegelung notwendig, verbesserte betriebliche Abläufe reduzieren Emissionen

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft

Beteiligte Stellen Schweiz:

Gemeinde Bottmingen

Richtplaneintrag



geplant

Regionale Abstimmung



erfolgt

Ö7

Baureife

Die erforderlichen Nachweise für Reifegrad 1 inklusive Zweckmässigkeitsnachweis sind im Rahmen der Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil erfolgt. Eine Vertiefung zu Reifegrad 2 ist noch ausstehend.

Reifegrad

1

Baubeginn

bis 2022

Inbetriebnahme

bis 2025

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Es sind noch keine Finanzierungsbeschlüsse erfolgt.

Investitionskosten (CHF)

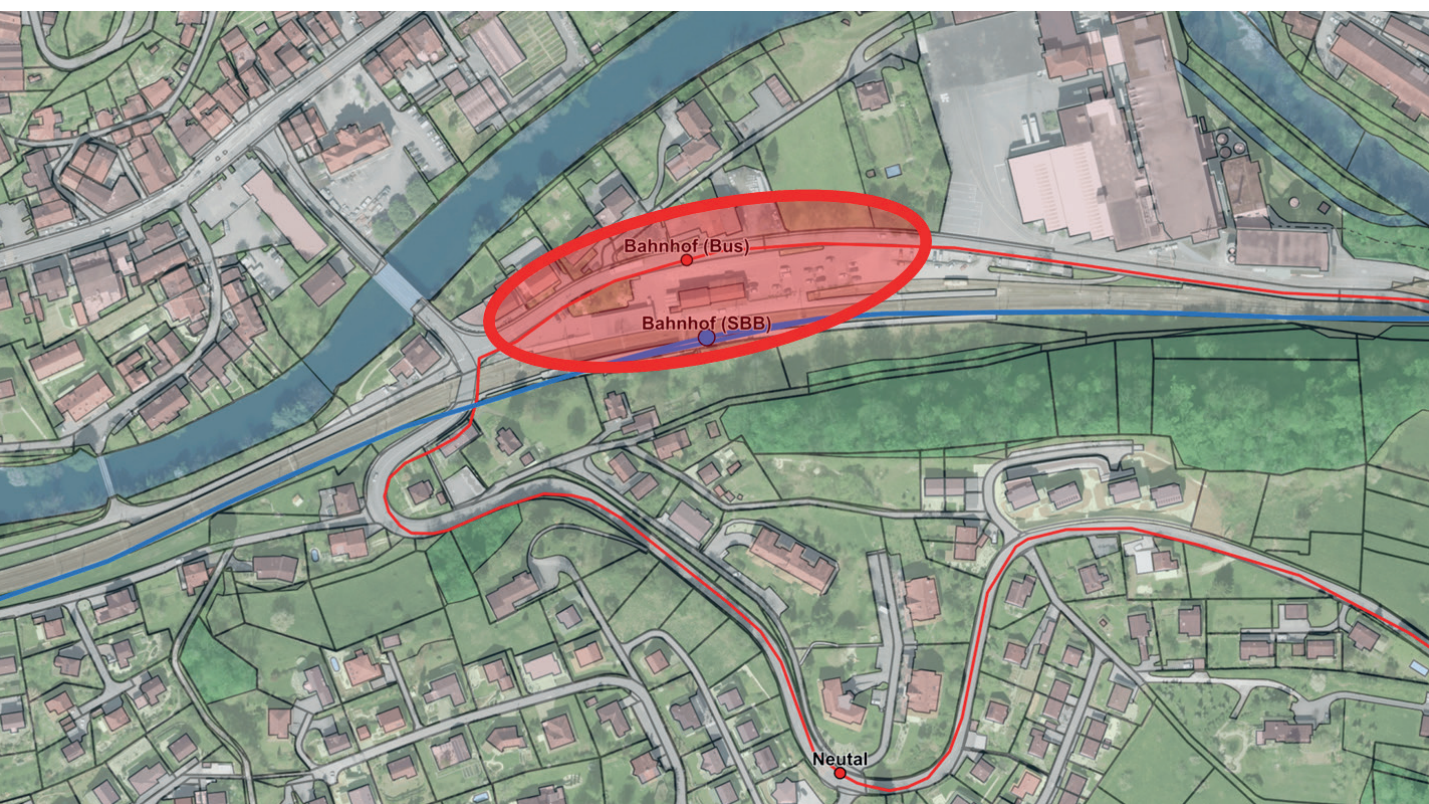
7 000 000 (± 30 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Ö8

Bushof Grellingen



Lage Bushof Grellingen und bestehende ÖV-Linien

Bezug zum Zukunftsbild

Im verkehrlichen Bereich des Zukunftsbildes sind attraktive Umsteigemöglichkeiten ein wichtiger Baustein, um die angestrebten hohen ÖV-Anteile zu erreichen. Zugleich stärkt der Ausbau von ÖV-Knoten an den richtigen Orten, hier an der S-Bahn im äusseren Korridor, die koordinierte Entwicklung von Siedlung und Verkehr. Auch gemäss dem Zukunftsbild Laufental/Thierstein, das eine Vertiefung des Zukunftsbildes der Agglomeration Basel darstellt, sollen neben dem Regionalzentrum die S-Bahn-Standortgemeinden am stärksten wachsen. Schliesslich umfasst das vorliegende Projekt auch Massnahmen zur Stärkung der kombinierten Mobilität (B+R etc.), was einen weiteren Aspekt der Teilstrategien der Agglomeration erfüllt.

Bezug zu Teilstrategien

- V1-2: Tram- und Bus-Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen
- V1-3: Kombinierte Mobilität – Widerstände vermindern und Angebot ausbauen (P+R, B+R u. a.)

Bezug zu anderen Massnahmen

- Ü9: Ausbau Doppelspur Laufental

Beschrieb

Die Bus-Anlagen am Bahnhof Grellingen sollen zu einem Bushof mit optimierten Umsteigemöglichkeiten umgestaltet werden. Vom Bahnhof Grellingen verkehren die Buslinien 116 und 117 mit Fahrweg nach Nunningen. Täglich steigen hier rund 600 Personen ein und aus (DWV). Für die nächsten Jahre wird ein weiterer Anstieg der Nutzerzahlen erwartet. Heute existiert lediglich eine Markierung, aber keine Haltekante. Das Ein- und Aussteigen ist für Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, somit sehr schwierig. Mit der Bedeutung der S-Bahn, die in Zukunft weiter zunehmen soll, steigt auch die Bedeutung der Umsteigeanlagen

von und zu den zubringenden Bussen. Es ist vorgesehen, Haltekanten und gestaltete Wartebereiche zu schaffen. Mit dem Projekt werden die heutigen Defizite abgebaut, und es entsteht eine attraktive Umsteigeanlage. Die Verkehrssicherheit wird durch die Trennung der verschiedenen Verkehrsflächen massgeblich erhöht, und die klare Anordnung steigert die Lesbarkeit für die Nutzer. Es entstehen gestaltete Aufenthaltsflächen. Nicht zuletzt steigt auch die Fahrplanstabilität, da der Ein- und Aussteigevorgang kürzer wird und die Busse immer am selben Ort halten können.

Nutzen

- WK1: Verbesserung der Umsteigebeziehungen sowohl innerhalb des Busnetzes, zwischen S-Bahn und Bus sowie intermodal (z. B. Buss – Velo) und damit bessere Verknüpfung der Verkehrsketten
- WK2: Attraktivitätssteigerung des Raumes durch ansprechende Gestaltung, Verkehrsknoten wird zum integrierten Bestandteil des Siedlungsraums
- WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Schaffung strukturierter Räume für die verschiedenen Verkehrsarten, Fussgänger profitieren in besonderem Masse von der Bereinigung der heute unklaren Situation
- WK4: Keine zusätzliche Flächeninanspruchnahme erforderlich

Ö8



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

Reifegrad

1

Baubeginn

bis 2022

Investitionskosten

1 350 000



Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft

Beteiligte Stellen Schweiz:

Gemeinde Grellingen

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



erfolgt

Baureife

Die Kriterien des Reifegrads 1 sind erfüllt, das Projekt entspricht den Zielsetzungen des Zukunftsbilds und den Teilstrategien des Agglomerationsprogramms. Seine Wirkungen sind abgeschätzt und werden in den nächsten Projektstufen vertieft untersucht. Weitergehende Untersuchungen liegen noch nicht vor.

Reifegrad

1

Baubeginn

bis 2022

Inbetriebnahme

noch offen

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Es sind noch keine Finanzierungsbeschlüsse erfolgt.

Investitionskosten (CHF)

1 350 000 (± 50 %)

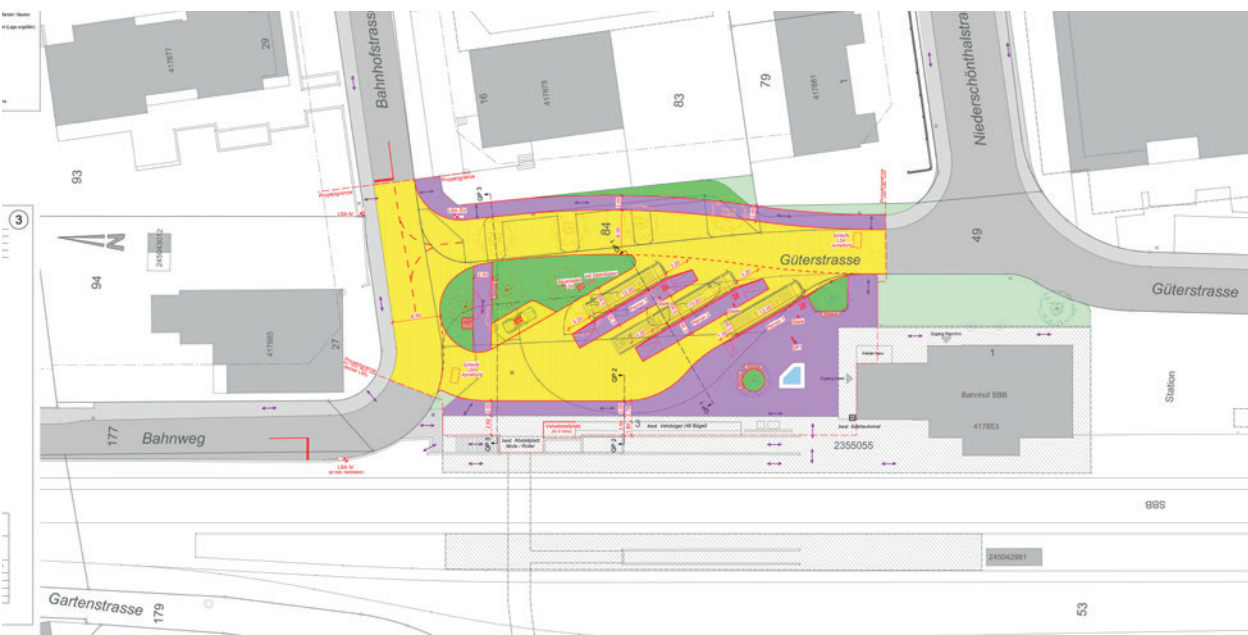
Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Ö9

Bushof Frenkendorf

Ö9



Situation (Entwurf Vorprojekt)

A

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

Reifegrad

2

Baubeginn

2019 – 2022

Investitionskosten

2 000 000

Bezug zum Zukunftsbild

Im Zukunftsbild sind attraktive Umsteigemöglichkeiten ein wichtiger Baustein, um die angestrebten hohen ÖV-Anteile zu erreichen. Zugleich stärkt der Ausbau von ÖV-Knoten an den richtigen Orten, hier im inneren Korridor an einer S-Bahn-Haltestelle, die koordinierte Entwicklung von Siedlung und Verkehr. Eine attraktive verkehrliche Erschliessung und eine hohe Erreichbarkeit stellen eine Voraussetzung für die angestrebte innere Verdichtung dar. Schliesslich umfasst das vorliegende Projekt auch Massnahmen zur Stärkung der kombinierten Mobilität (B+R etc.), was einen weiteren Aspekt der Teilstrategien der Agglomeration erfüllt.



Öffentlicher Verkehr

Bezug zu Teilstrategien

- V1-2: Tram- und Bus-Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen
- V1-3: Kombinierte Mobilität – Widerstände vermindern und Angebot ausbauen (P+R, B+R u. a.)
- V3-4: Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

-

Beschrieb

Die Umgebung des Bahnhofs Frenkendorf-Füllinsdorf erfährt derzeit in Form verschiedener privater Projekte eine Entwicklung in Richtung zunehmend urbaner Bebauungsstrukturen. Der Bushof Frenkendorf soll in diesem Umfeld aufgewertet und neu gestaltet werden. Projektziele sind unter anderem das Ermöglichen eines reibungslosen Busbetriebs, die Erhöhung der Sicherheit – insbesondere für Fussgänger und Velofahrende – und die Herstellung eines baulichen Zustands gemäss Behindertengleichstel-

lungsgesetz. Der heute teils noch notwendige Ausstieg auf Strassenfläche entfällt, indem entsprechende Perrons angeboten werden. Das Projekt ermöglicht darüber hinaus ein geordneteres Aufstellen der Busse, sodass alle Fahrzeuge ohne gegenseitige Behinderungen jederzeit ausfahren können. Der bestehende Wartebereich für die Fahrgäste mit direktem Zugang zu Busperrons, SBB-Anlagen und Kiosk wird vergrössert und die Engstelle für Fussgänger entlang des Veloabstellplatzes beseitigt.

Nutzen

- WK1: Verbesserung der Umsteigebeziehungen sowohl innerhalb des Busnetzes, zwischen S-Bahn und Bus sowie intermodal (z. B. Buss – Velo) und damit bessere Verknüpfung der Verkehrsketten, Erhöhung der Fahrplanstabilität (ein Perron pro gleichzeitig haltendem Bus)
- WK2: Attraktivitätssteigerung des Raumes durch ansprechende Gestaltung, Verkehrsknoten wird zu integriertem Bestandteil des Siedlungsraums
- WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Schaffung strukturierter Räume für die verschiedenen Verkehrsarten
- WK4: Praktisch keine zusätzliche Flächeninanspruchnahme trotz erheblicher Optimierung der Aufstellflächen, Reduktion der Emissionen durch verbesserte betriebliche Abläufe

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft

Beteiligte Stellen Schweiz:

Gemeinde Frenkendorf

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



erfolgt

Ö9

Baureife

Die Wirkungen des Projekts sowie dessen Zweckmässigkeit und Machbarkeit wurden im Rahmen von Vorstudien beurteilt. Ein bereinigtes und freigegebenes Vorprojekt liegt vor.

Reifegrad

2

Baubeginn

2019 – 2022

Inbetriebnahme

noch offen, spätestens 2023

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Es sind noch keine Finanzierungsbeschlüsse erfolgt.

Investitionskosten (CHF)

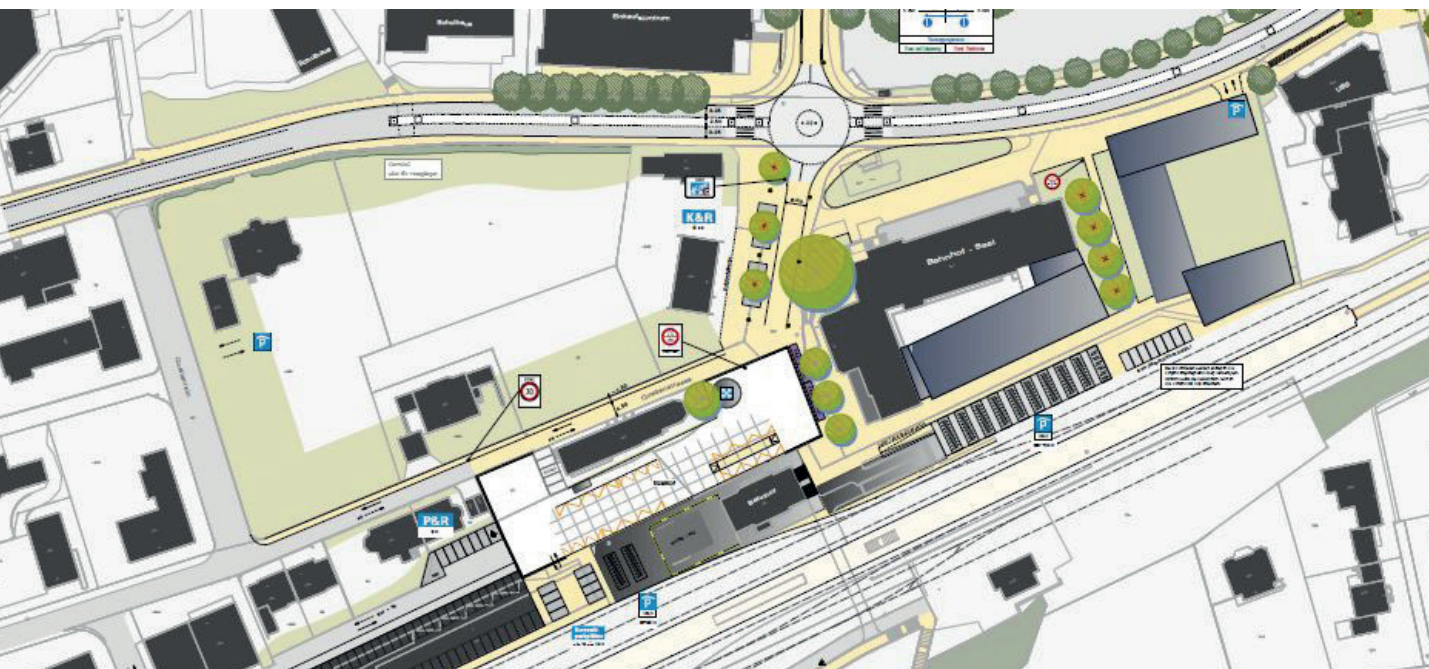
2 000 000 (± 20 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Ö10

Rheinfelden: Umgestaltung und Aufwertung Bahnhofplatz mit Busbahnhof



Bahnhofplatz, Entwurf Betriebs- und Gestaltungskonzept (22.11.2010)

Bezug zum Zukunftsbild

Rheinfelden ist gemäss dem Zukunftsbild ein Regionalzentrum, das in den kommenden Jahren ein verhältnismässig starkes Wachstum an Einwohnern und Arbeitsplätzen aufweisen soll. Ziel ist es, an gut erschlossenen Standorten mit bereits städtischen Strukturen ein attraktives Angebot an Wohn- und Arbeitsraum zu schaffen, um damit die Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken. Damit die Siedlungsentwicklung in Rheinfelden mit entsprechender baulicher Verdichtung umweltverträglich und

mit hoher Qualität erfolgen kann, ist ein gut funktionierender ÖV von grosser Bedeutung. Die Aufwertung von Busbahnhof und Bahnhofplatz sind für die weitere Entwicklung von Rheinfelden wichtig und in ein städtisches Gesamtkonzept eingebunden. Mit dem städtischen Gesamtkonzept werden bessere Bedingungen für alle Mobilitätsarten des Umweltverbundes geschaffen und tragen zur umweltverträglichen, qualitativ hochstehenden Siedlungsentwicklung von Rheinfelden bei.

Bezug zu Teilstrategien

- S1: Kernstadt und innere Korridore – Schwerpunktgebiete entwickeln und Siedlungsqualitäten erhöhen
- V1-3: Kombinierte Mobilität – Widerstände vermindern und Angebot ausbauen (P+R, B+R u. a.)
- V3-4: Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

- Ö11: Rheinfelden: Entflechtung ÖV, MIV und LV im Bereich Bahnhof SBB
- LVA2: LV-Korridorpaket Hochrhein
- S19: Schwerpunktgebiet Rheinfelden

Ö10

Beschrieb

Der Gemeinderat Rheinfelden hat am 16. Dezember 2013 den Strukturplan Bahnhof beschlossen. Die geplante Massnahme leistet einen wichtigen städtischen Beitrag zur Aufwertung des Entwicklungsschwerpunktes Bahnhof. Ziel ist es, eine einladende Visitenkarte von Rheinfelden mit attraktiver Verbindung zur Altstadt zu schaffen. Die Verkehrsdrehscheibe für den öffentlichen Verkehr am Bahnhof Rheinfelden wird über-

sichtlich gestaltet und die Funktionsfähigkeit erhöht sowie weitestgehend hindernisfrei realisiert. Gegenstand der vorgesehenen baulichen Massnahmen sind u. a. die Umgestaltung und Aufwertung der Achse Bahnhof SBB zur Altstadt, die Anbindung der angrenzenden Areale, eine neue Platzgestaltung, ein gedeckter Bushof und ein verbesserter Zugang zur Bahn.



Nutzen

- WK1: Attraktiver Umsteigeort für Bahn- und Buskunden, Aufwertung als Ankunfts- und Abfahrtsort, Attraktivitätssteigerung führt zur Entlastung der bestehenden Strasseninfrastruktur und zu einer guten Auslastung des ÖV
- WK2: Aufwertung des Bahnhofs mit Umgebung als wichtiges Element der Stadtverbindung zwischen Altstadt und Kapuzinerberg, Attraktivitätssteigerung der Verbindungsachse im Zentrum fördert Siedlungsentwicklung nach innen, Aufwertung des öffentlichen Strassenraums
- WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Umgestaltung und Anpassung der Zu- und Abgänge insbesondere für den Langsamverkehr
- WK4: Modal-Split-Effekte zu Gunsten der Verkehrsträger des Umweltverbundes, was sich positiv auf die Umwelt (Lärm, Luftschadstoffe) auswirken wird

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

Reifegrad

2

Baubeginn

2021

Investitionskosten

2 000 000



Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Rheinfelden (CH)

Beteiligte Stellen Schweiz:

SBB | Kanton Aargau | Busbetrieb | private Grundeigentümer, etc.

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



geplant

Baureife

Im Schlussbericht der Planungsgruppe Süd West zum Schlüsselprojekt des TAB zur «Stadtentwicklung Rheinfelden D – CH» wurde die Zentrumsentwicklung vertieft. Der Strukturplan Bahnhof setzt auf dessen Grundlage die Entwicklungsziele für die verschiedenen Teilgebiete fest und zeigt deren mögliche Umsetzung auf.

Die erste Phase zur Aufbereitung der Grundlagen ist abgeschlossen. Die Wirkungen des Projekts sind abgeschätzt. Ein Konzept zum Busbahnhof (Stufe Vorprojekt) wurde in Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau und in Koordination mit der SBB und den Buslinienbetreibern ausgearbeitet. Nach Abschluss der Erarbeitung wird ein Vorprojekt bis voraussichtlich 2018 erstellt.

Reifegrad

2

Baubeginn

2021

Inbetriebnahme

2023

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Die Planungsaufwände bis Ende 2017 sind im Gemeindebudget genehmigt.

Bezüglich Umsetzung liegen noch keine Beschlüsse vor, jedoch ist die Massnahme im aktuellen Finanzplan aufgeführt.

Investitionskosten (CHF)

2 000 000 (± 30 %)

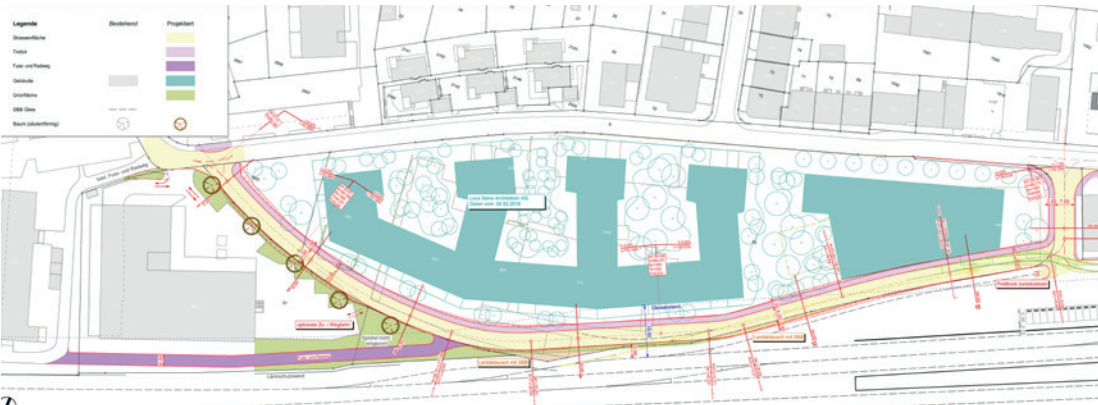
Betriebskosten (CHF p.a.)

70 000

Ö11

Ö11

Rheinfelden: Entflechtung ÖV, MIV und LV im Bereich Bahnhof SBB



Neue Erschliessungsstrasse Densa-Areal - Bahnhof, Vorprojekt (Quelle: Metron)

Bezug zum Zukunftsbild

Rheinfelden ist gemäss dem Zukunftsbild ein Regionalzentrum, das in den kommenden Jahren ein verhältnismässig starkes Wachstum an Einwohnern und Arbeitsplätzen aufweisen soll. Die geplante Massnahme steigert die Attraktivität des öffentlichen Raums im Umfeld des Bahnhofs Rheinfelden und damit die Lebensqualität für die Bevölkerung. So kann ein Beitrag zu einer qualitätsvollen Siedlungsentwicklung nach innen geleistet werden. Mit der neuen Erschliessungsstrasse zum Bahnhof werden ausserdem die Verkehrsmittel besser aufeinander abgestimmt und somit das Gesamtverkehrssystem im Umfeld des Bahnhofs optimiert.

A

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Investitionskosten

2 250 000



Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Bezug zu Teilstrategien

- V1-2: Tram- und Bus-Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen
- V2-3: Öffentliche Strassenräume aufwerten und Verkehr über Parkraummanagement reduzieren
- V3-4: Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

- Ö10: Rheinfelden: Umgestaltung und Aufwertung Bahnhofplatz mit Busbahnhof
- LVA2: LV-Korridorpaket Hochrhein
- S19: Schwerpunktgebiet Rheinfelden

Beschrieb

Zur Entflechtung der überlagernden Zufahrten zum Bahnhofsareal soll im Westen eine neue Erschliessungsachse ab dem Kreisel Cardinal zum Bahnhof SBB entstehen. Eine neue Zufahrt führt den MIV, den Busverkehr sowie die bestehenden Fuss- und Radwegverbindungen zweckmässig und sicher an den Bahnhof SBB. Das bestehende bahnhofsnahe Quartier kann von der geplanten Entflechtung auf den Quartierstrassen ebenfalls profitieren. Es sind gestalterische Aufwertungsmassnahmen des Strassenraums geplant, die gut mit den bestehenden und neuen Bebauungen abgestimmt sind.

Nutzen

- WK1: Zusätzliche Fuss- und Velowegverbindungen entlang des Bahndamms verbessern die Zugänglichkeit des Bahnhofs für den Langsamverkehr, bessere Abstimmung der verschiedenen Verkehrsmittel
- WK2: Aufwertung des öffentlichen Strassenraums
- WK3: Entflechtung von ÖV, MIV und LV erhöht die Verkehrssicherheit
- WK4: Realisierung der Massnahme im bereits bebauten Umfeld und damit kein zusätzlicher Flächenbedarf

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Rheinfelden (CH)

Beteiligte Stellen Schweiz:

SBB | private Grundeigentümer etc.

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



geplant

Baureife

Studien zur Machbarkeit wurden ausgearbeitet und mit der SBB und den direkt betroffenen Grundeigentümern besprochen. Die Festlegung auf eine Variante ist mittlerweile erfolgt und die Bearbeitung des Vorprojektes in enger Abstimmung mit der angrenzenden Arealentwicklung im Gange.

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Inbetriebnahme

ca. 2021

Ö11

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Der Ausführungskredit muss noch von der Einwohnergemeinde-Versammlung genehmigt werden.

Investitionskosten (CHF)

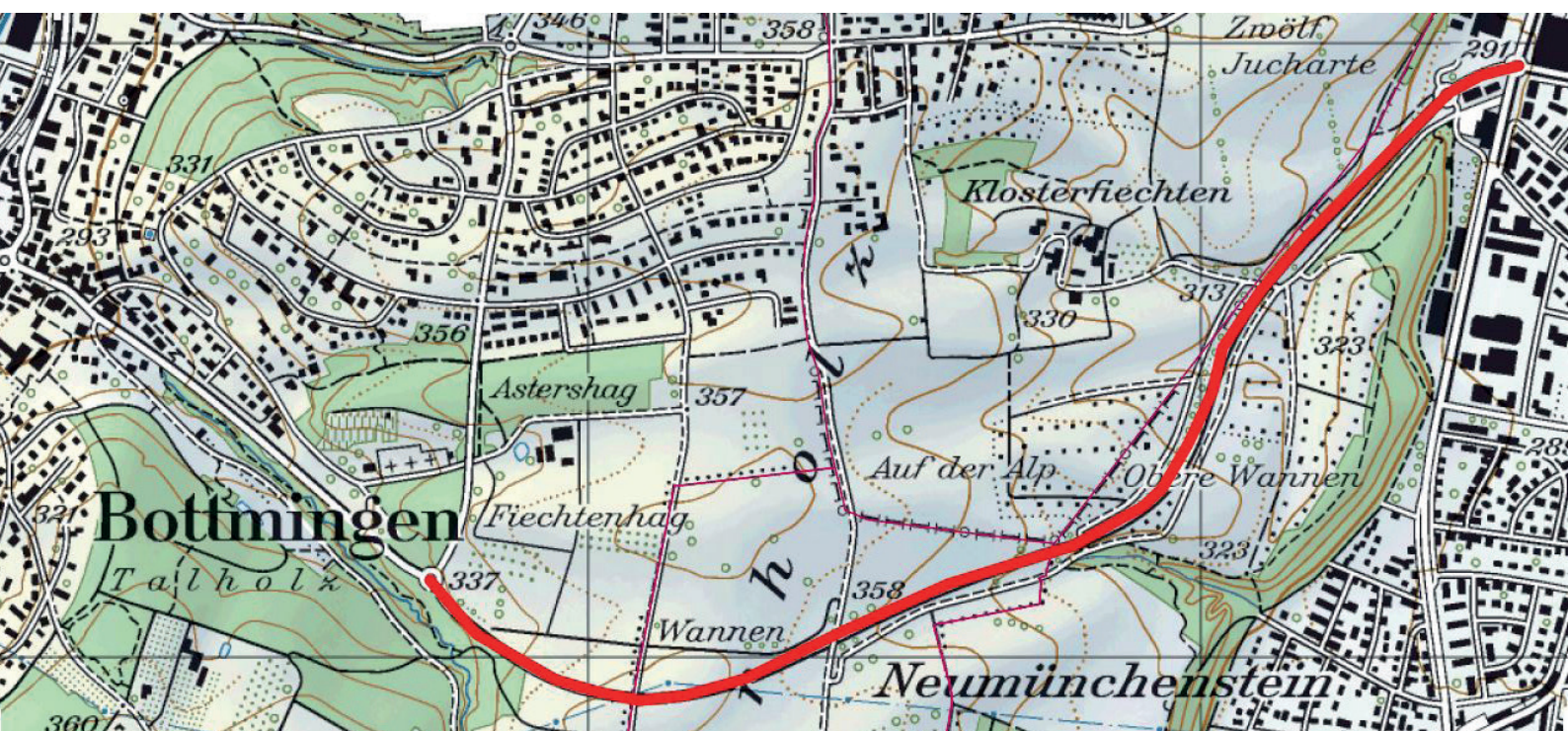
2 250 000 (± 30 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

75 000

Ö12

Busspur Bruderholzstrasse



Perimeter der Massnahme (Quelle: Studie Kanton Basel-Landschaft)

Bezug zum Zukunftsbild

Die Massnahme sichert einen nachhaltigen öffentlichen Verkehr im inneren Korridor der Agglomeration Basel. Durch die Massnahme kann das Ziel der Beschleunigung des Feinverteilers erreicht werden: Die wichtige Tangentiallinie 60 erleidet heute aufgrund der Belastung im MIV vor allem während

der Hauptverkehrszeiten (HVZ) deutliche Verspätungen. Behinderungen des öffentlichen Verkehrs im Korridor Muttens - Münchenstein - Bottmingen können durch die Busspur in Zukunft entfallen. Anschluss S-Bahn-Haltestelle Muttens.

Bezug zu Teilstrategien

V1-2: Tram- und Bus-Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen

Bezug zu anderen Massnahmen

S4: Schwerpunktgebiet Basel Süd

S18: Schwerpunktgebiet Münchenstein

Beschrieb

Die Buslinie 60 ist eine wichtige Tangentiallinie in der Agglomeration Basel, die die Korridore Birs- und Leimental mit dem Rheintal verbindet. Um die Verbindung zu stärken und die durch Stau verursachte Reisezeitverlängerung zu minimieren, soll eine Busspur einen leistungsstarken Busbetrieb sicherstellen. Dabei steht die Variante im Vordergrund, bei der eine Busspur über die gesamte Länge der Strasse zwischen Bott-

mingen (Kreisel Fiechthagstrasse) und Münchenstein (Kreisel Motorfahrzeugkontrolle) mittig angeordnet wird. Je nach Tageszeit oder Abschnitt kann diese Spur durch eine Wechselsignalisation in beiden Richtungen genutzt werden, so dass die Busspur während der Hauptverkehrszeit jeweils in Last-richtung für den Bus freigegeben wird. An den Ein-/Ausfädelungspunkten wird der Bus durch Lichtsignalanlagen bevorzugt.

Ö12

Nutzen

WK1: Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems, indem der Bus weitgehend verkehrsunabhängig und vom MIV unbehindert verkehren kann, Reduktion der heute bestehenden Verspätungen, v. a. während der Hauptverkehrszeit und damit Steigerung der Attraktivität des ÖV. Verspätungen über den heutigen Umfang hinaus erfordern den Einsatz eines ganztägigen, zusätzlichen Fahrzeuges (Kosten von 600 000 – 750 000 CHF pro Jahr), Verzicht auf tageszeitabhängige Fahrzeiten wird möglich

WK2: Verbesserung der Erreichbarkeit der mit der Buslinie erschlossenen Quartiere und Siedlungsschwerpunkte und damit Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen

WK3: Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Entflechtung Busverkehr/MIV

WK4: Realisierung der Busspur auf der bestehenden Strasse und damit keine negativen Auswirkungen auf Landschafts- und Naherholungsräume sowie die Siedlungs- und Wohnqualität

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft

Beteiligte Stellen Schweiz:

Gemeinde Münchenstein | Gemeinde Reinach | Gemeinde Bottmingen

Richtplaneintrag

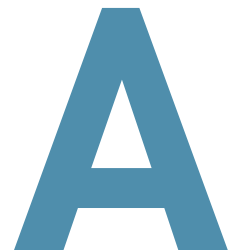


nicht notwendig

Regionale Abstimmung



geplant



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

Reifegrad

2

Baubeginn

2019

Investitionskosten

5 100 000



Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Baureife

Der Kanton Basel-Landschaft hat im Jahr 2015 eine Planungsstudie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Strecke Bottmingen – Münchenstein vorgelegt. Das Vorprojekt wird bis Mitte 2017 erarbeitet.

Reifegrad

2

Baubeginn

2019

Inbetriebnahme

2020

Ö12

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Ein Grundsatzbeschluss zur Umsetzung der Massnahme ist erfolgt, jedoch sind noch keine finanziellen Mittel freigegeben.

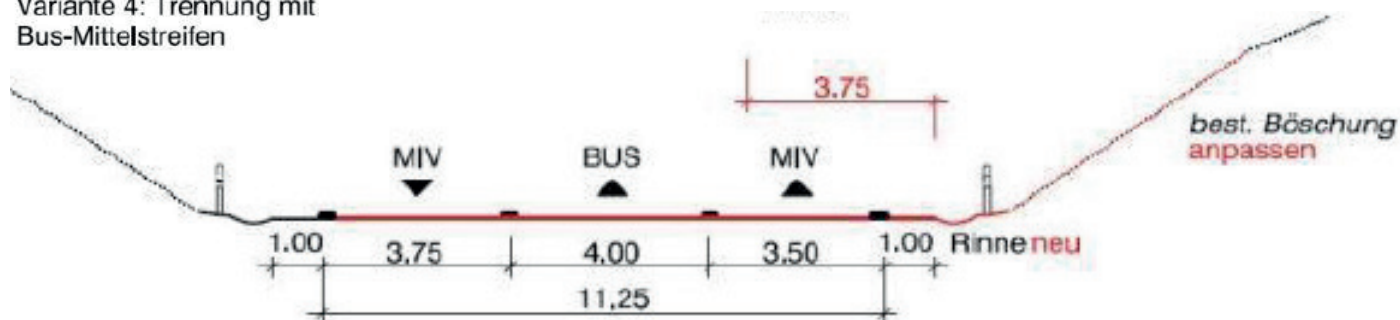
Investitionskosten (CHF)

5 100 000 ($\pm 30\%$)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Variante 4: Trennung mit
Bus-Mittelstreifen

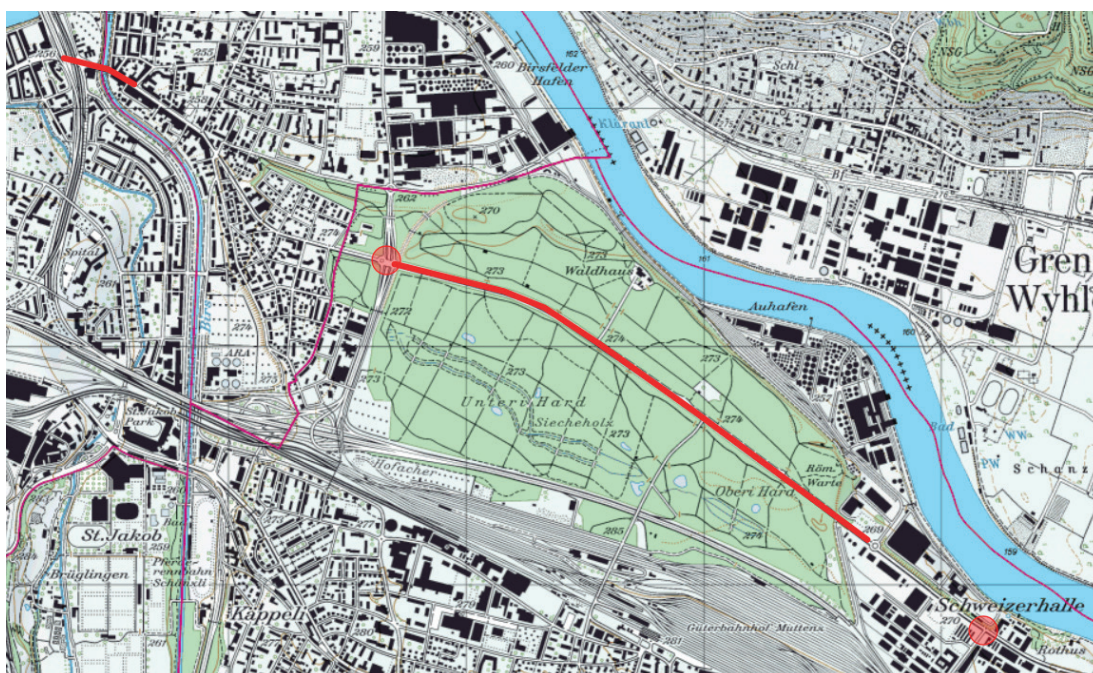


Strassenquerschnitt mit mittellagiger Busspur
(Quelle: Studie Kanton Basel-Landschaft)

Ö13

Ö13

Fahrplanstabilität Bus BL



Beispiel eines Massnahmenpakets für die Fahrplanstabilität (Buslinien 80/81)

Bezug zum Zukunftsbild

Die Massnahme sichert einen nachhaltigen öffentlichen Verkehr im inneren Korridor der Agglomeration. Durch die Massnahme kann das Ziel der Beschleunigung des Feinverteilers erreicht werden. Diverse Buslinien erleiden heute aufgrund der Belastung im MIV vor allem während der Hauptverkehrszeiten deutliche Verspätungen. Mit der Massnahme können diese Behinderungen minimiert werden.

A

1.G	Historie	ARE Code	Prio
2.G	Ö34	2701.2.025	Ae

Reifegrad

1

Baubeginn

2019 – 2021

Investitionskosten

7 800 000



Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Bezug zu Teilstrategien

V1-2: Tram- und Bus-Netz ergänzen und
Feinverteiler beschleunigen

Bezug zu anderen Massnahmen

V2: Aufbau Verkehrsmanagement

Beschrieb

Mit der Verbesserung der Fahrplanstabilität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs soll die Verspätungsanfälligkeit minimiert werden. Hierzu hat der Kanton Basel-Landschaft 2015 die «Strategie Fahrplanstabilität Busverkehr» erarbeiten lassen. In einem ersten Schritt wurde die Fahrplanstabilität statistisch erhoben und der Handlungsbedarf (betroffene Linien, Häufigkeiten) beurteilt.

Ziel ist es, eine Linie so zu stabilisieren, sodass keine zusätzlichen Fahrzeuge eingesetzt werden müssen. Im Bereich Schweizerhalle – Birsfelden – Basel-Breite kann dies durch eine Reihe kombinierter Massnahmen (z. B. partielle Busspur, Busschleusen, Bevorrechtigung des Busses an Lichtsignalanlagen) erreicht werden. Die konkreten Massnahmen sind im Rahmen der Ausarbeitung des Vorprojektes zu definieren.

Nutzen

WK1: Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems, indem der Bus weitgehend verkehrsunabhängig und vom MIV unbehindert verkehren kann, Reduktion der heute bestehenden Verspätungen und damit Steigerung der Attraktivität des ÖV, Verzicht auf tageszeitabhängige Fahrzeiten möglich

WK2: Verbesserung der Erreichbarkeit der mit der Buslinie erschlossenen Siedlungsgebiete

WK3: Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Entflechtung Bussverkehr/MIV

WK4: Keine negativen Auswirkungen auf Landschafts- und Naherholungsräume sowie die Siedlungs- und Wohnqualität, Realisierung auf den bestehenden Strassen

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft

Beteiligte Stellen Schweiz:

Transportunternehmen | Gemeinden

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



geplant

Baureife

Der Bericht «Strategie Fahrplanstabilität Busverkehr» stellt eine Situationsanalyse samt Vorschlag für die hauptbetroffenen Linien dar. Die Grundsätze zur Ermittlung der Fahrplanstabilität sind durch den Kantonsingenieur Basel-Landschaft genehmigt. Im nächsten Schritt werden die stauintensiven Orte genauer identifiziert und entsprechende Massnahmen inklusive Investitionsvolumina im Detail ermittelt.

Für die primär betroffenen Linien 80 und 81 sind in Betracht kommende Massnahmen gob beurteilt, die Kosten geschätzt und dem Nutzen gegenüber gestellt worden. Ein Vorprojekt wird voraussichtlich bis Ende 2017 erarbeitet.

Ö13

Weitere Informationen

Studie Strategie Fahrplanstabilität Busverkehr (2015)

Reifegrad

1

Baubeginn

2019 – 2021

Inbetriebnahme

2020 – 2022

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Ein Grundsatzbeschluss zur Umsetzung der Massnahme ist erfolgt, edoch sind noch keine finanziellen Mittel freigegeben.

Investitionskosten (CHF)

7 800 000 (± 30 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Bezug zum Zukunftsbild

Die Massnahme fördert einen nachhaltigen öffentlichen Verkehr im inneren Korridor der Agglomeration. Ausserdem kann das Ziel der Beschleunigung des Feinverteilers erreicht werden. Die Buslinien erleiden heute aufgrund der Belastung im MIV vor allem während der Hauptverkehrszeiten deutliche Verspätungen. Mit der Massnahme können diese Behinderungen minimiert werden

Bezug zu Teilstrategien

V1-2: Busnetz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen

Bezug zu anderen Massnahmen

LVA2: LV-Korridorpaket Hochrhein

S13: Schwerpunktgebiet Kaiseraugst

Ö14

Beschrieb

Bereits heute weisen die Busse der Buslinie 84 im Umfeld des A3-Anschlusses zu den Hauptverkehrszeiten hohe Verlustzeiten auf. Mit wachsendem Verkehrsaufkommen in den kommenden Jahren wird sich dieser Zustand ohne Massnahmen für den ÖV weiter verschlechtern. Für die Gewährleistung der Fahrplanstabilität ist die Eigentrassierung des strassengebundenen öffentlichen

Verkehrs zwischen Rheinfelden und Kaiseraugst eine wichtige Massnahme.

Die Eigentrassierung im Abschnitt Rheinfelden/Augartenstrasse bis Kaiseraugst/Challereweg für den öffentlichen Verkehr sowie für den Shuttle-Busbetrieb (Roche) erfolgt in Abstimmung mit der baulichen Entwicklung des kantonalen Entwicklungsschwerpunktes in Kaiseraugst.



Nutzen

WK1: Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems, indem der Bus weitgehend verkehrsunabhängig und vom MIV unbehindert verkehren kann, Reduktion der heute bestehenden Verspätungen und damit Steigerung der Attraktivität des ÖV

WK2: Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit der mit der Buslinie erschlossenen Schwerpunktgebiete

WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Entflechtungen

WK4: Realisierung auf den bestehenden Strassen, jedoch ist zusätzlich begrenzter Flächenbedarf für die Eigentrassierung notwendig

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

Reifegrad

2

Baubeginn

2019

Investitionskosten

4 300 000



Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Rheinfelden (CH)

Beteiligte Stellen Schweiz:

ASTRA | Kanton Aargau (BVU) | Gemeinde Kaiseraugst | Roche

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



geplant

Baureife

Im Rahmen von Vorstudien wurden die Zweckmässigkeit und die Machbarkeit geprüft sowie die Wirkungen abgeschätzt. Das Vorprojekt wird bis 2017 erstellt.

Reifegrad

2

Baubeginn

2019

Inbetriebnahme

2019

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Die Gemeinderäte von Kaiseraugst und Rheinfelden haben dem Start der Projektierung im 2. Quartal 2016 zugestimmt. Die Kreditbeschlüsse sollen im Jahr 2017 vorliegen.

Die Vereinbarung «Roche» zwischen ASTRA, Kanton Aargau (BVU), Gemeinde Kaiseraugst und Rheinfelden sowie F. Hoffmann-La Roche AG über verkehrliche Massnahmen im Zusammenhang mit der Arealentwicklung der Roche im kantonalen ESP in Kaiseraugst.

Investitionskosten (CHF)

4 300 000 (± 30 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

150 000

Ö15

Ö15

Basel: Verkehrs- und Gestaltungsprojekt Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt



Burgfelderstrasse – Missionsstrasse – Spalenvorstadt, Projektperimeter (Quelle Geodaten: Kanton Basel-Stadt)



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

Reifegrad

2

Baubeginn

2019

Investitionskosten

43 800 000



Öffentlicher Verkehr

Bezug zum Zukunftsbild

Gemäss den Zielsetzungen des Kantons und des Agglomerationsprogramms Basel wird eine Siedlungsentwicklung nach innen verfolgt. Dabei hat die Erhaltung bzw. Verbesserung der Siedlungsqualität einen hohen Stellenwert. Der öffentliche Raum ist vielfältig nutzbar und ein wichtiger Faktor der Lebensqualität in der Kernstadt. Mit der geplanten Massnahme können die städtischen Quartiere verdichtet, die Strassenräume attraktiv

gestaltet und eine Verlagerung vom MIV auf die Mobilitätsarten des Umweltverbundes gefördert werden. Dem öffentlichen Verkehr und dem Velo- und Fussverkehr wird ausreichend Raum zugebilligt (vgl. auch Strategische Relevanz, Richtplan). Ein attraktives Verkehrssystem sichert die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes und fördert eine stadtgerechte Mobilität – zur Entlastung der Umwelt und der Wohnbevölkerung.

AGGLO BASEL

Bezug zu Teilstrategien

- V1-2: Tram- und Bus-Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen
- V3-1: Regionales Velohaupttroutennetz optimieren/fertigstellen
- V3-4: Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

- S01: Siedlungsverdichtung fördern
- S3: Schwerpunktgebiet Basel-Nordwest

Beschrieb

Es handelt sich um eine Aufwertung des Strassenraumes unter Erfüllung der Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes sowie des kantonalen Umweltschutzgesetzes. Sämtliche Haltestellen im Interventionsperimeter werden barrierefrei ausgestaltet. Damit können alle Fahrgäste eigenständig den ÖV nutzen. Konkret profitieren davon täglich 12 500 Ein- und Aussteiger an fünf Haltestellen (Stand 2015).

Die Veloverbindungen sollen in den einzelnen Strassenzügen verbessert werden. Dazu gehört auch die Öffnung der Spalenvorstadt für Velos in Richtung Lyss, womit eine Velodirektverbindung ins Stadtzentrum geschaffen wird. Mit dem Verkehrs- und Gestaltungsprojekt sind auch Massnahmen zur Stabilisierung des derzeit verspätungsanfälligen Trambetriebs geplant.

Nutzen

- WK1: Sicherstellung eines stabilen Betriebs der Tramlinie 3 (Birsfelden – Barfusserplatz – Birsfelden Grenze), Verbesserung des städtischen Fuss- und Velowegnetzes
- WK2: Bessere Erreichbarkeit des Siedlungsschwerpunkts Felix-Platter-Areal
- WK3: Erhöhung des Fahrkomforts und der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr sowie auf den Schulwegen, Qualitätsverbesserung der Fussgängerführungen
- WK4: Reduktion der MIV-Fahrten durch ÖV-Attraktivitätssteigerung, d. h. zukünftige Zunahmen vom heutigen DTV mit seinen knapp 10 000 Fahrzeugen sind gemäss Umweltschutzgesetz Basel-Stadt zu reduzieren. Erhöhung der Lebensqualität durch Komplettierung der Baumreihen

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

Beteiligte Stellen Schweiz:

Amt für Mobilität | Tiefbauamt | Stadtgärtnerei | Kantonspolizei | Basler Verkehrs-Betriebe | Denkmalpflege

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



erfolgt

Planerische Abstützung erfolgt in dieser Reihenfolge: Projektgenehmigung durch Amtsleitungen, Prüfung durch Finanzdepartement, Entscheid durch Regierungsrat und Grossen Rat (Kantonsparlament), optional: kantonale Volksabstimmung

Ö15

Baureife

Die Zweckmässigkeit und Machbarkeit des Projekts wurde in Form einer Vorstudie nachgewiesen und ist mit dem verwaltungsinternen Entscheid der Amtsleitungen im Dezember 2012 verabschiedet worden. Daraus resultierend wurde ein Projektierungskredit zur Ausarbeitung eines Verkehrs- und Gestaltungsprojekts beantragt. Dieser ist vom Grossen Rat (Parlament) des Kantons Basel-Stadt am 16. Oktober 2013 bewilligt worden (P130 701). Mit dem aktuell erstellten Vorprojekt wurde die Machbarkeit mit konkreten Massnahmen nachgewiesen.

Reifegrad

2

Baubeginn

2019

Inbetriebnahme

2021

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Regierungsratsbeschluss RRB Nr. 15/25/27.7 vom 01. September 2015:
Das Vorhaben ist in das Investitionsprogramm aufgenommen.

Investitionskosten (CHF)

43 800 000 (± 30 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark

2030

Aufwertung des Strassenraums und zur Erhöhung der Sicherheit

Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf aufzuwertender Strasse

10 000

Anzahl m² aufzuwertender Fläche im Strassenraum

33 000

Öffentlicher Verkehr

Ö16_Ae

Tram 3 (Saint-Louis – Technoport)



Übersichtsplan Tramverlängerung Saint-Louis – Technoport

Bezug zum Zukunftsbild

Gemäss dem Zukunftsbild soll sich die Siedlungsentwicklung hauptsächlich auf den inneren Korridor konzentrieren. Die Massnahme behebt die ÖV-Erschliessungsdefizite des bedeutenden Siedlungsschwerpunkts Technoport und erschliesst das künftige Wohn- und Arbeitszentrum umweltgerecht. So wird insbesondere für Pendler eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr geschaffen und der ÖV-Anteil erhöht.

Bezug zu Teilstrategien

V1-2: Tram- und Bus-Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen

Bezug zu anderen Massnahmen

Ö14: Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis (2. Generation)

Ö40: Tram 3 (Technoport – EAP)

M6: Neugestaltung RD105 Saint-Louis/Hésingue

S1: Schwerpunktgebiet Saint-Louis

Ö16_Ae

Beschrieb

Das Agglomerationsprogramm der 2. Generation enthält die Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis im A-Horizont. Nun soll diese Linie vom Bahnhof Saint-Louis bis zum Technoport verlängert werden. Die geplante Linie ist weniger als **1 km** lang, sie muss aber die RD105 queren. Dafür sind verschiedene Varianten möglich: die Erstellung einer Überführung für das Tram oder eine neue Kreuzung auf dem Niveau des Strassenverkehrs.

Nutzen

WK1: Weiterentwicklung des grenzüberschreitenden Tramverkehrs

WK2: Verbesserung der Erreichbarkeit des Schwerpunktgebiets Technoport, Qualitätssteigerung der öffentlichen Räume

WK3: Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Modal-Split-Effekte

WK4: leicht rückläufige Schadstoffemissionen durch Verringerung der MIV-Fahrleistung, Erhöhung des Anteils an elektrisch betriebenen ÖV

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F)

Beteiligte Stellen Schweiz:

BVB | Kanton Basel-Stadt

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



erfolgt



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

Reifegrad

2

Baubeginn

2020

Investitionskosten

8 800 000



Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Beteiligte Stellen Ausland:

Etat français et Région Alsace Lorraine Champagne Ardennes | Villes de Saint Louis et de Hésingue | Conseil Départemental du Haut Rhin

Frankreich

Eintrag SCOT



geplant

Gemeindebeschlüsse



nicht notwendig

Ö16_Ae

Le principe du prolongement de la ligne de tram 3 vers Saint Louis et Hésingue est inscrit dans le SCOT.

Baureife

Une étude de réalisation a été conduite en 2014. Elle a permis de mettre en avant plusieurs variantes, d'en pointer les enjeux et de donner une estimation chiffrée pour chacune d'entre elles.

Reifegrad

2

Baubeginn

2020

Inbetriebnahme

2021

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Le montage financier du projet n'est pas encore déterminé. Il devrait bénéficier d'une participation importante de la part d'un partenaire privé (le maître d'ouvrage du projet de centre commercial).

Investitionskosten (CHF)

8 800 000 (± 30 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

220 000

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark

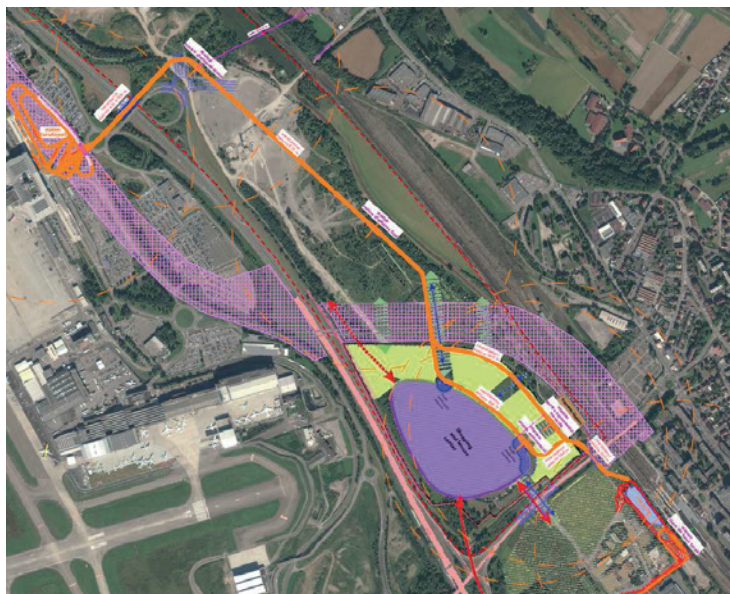
2016

Tram / Busse

Bestehende Taktfrequenz Tramlinie 3

7,5-Minuten-Takt

Prolongement du Tram
3 au Technoport



AGGLO BASEL

Ö17_Ae

S-Bahn-Haltestelle Schopfheim Schlattholz



Bike-and-Ride und Park-and-Ride Anlage Haltestelle Schopfheim Schlattholz

Ö17_Ae



Bezug zum Zukunftsbild

Die Stadt Schopfheim ist gemäss dem Zukunftsbild ein Regionalzentrum. Mit dem Projekt wird die Erreichbarkeit des ÖV verbessert, und Schopfheim kann so seine Rolle mit regionaler Ausstrahlung besser wahrnehmen.

Bezug zu Teilstrategien

V1-1: S-Bahn Basel – Angebot ausbauen und neue Durchbindungen schaffen

Beschrieb

2009 wurde ein Baugebiet in unmittelbarer Nähe erschlossen und ist mittlerweile vollständig bebaut. Zur Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit plant die Stadt Schopfheim gemeinsam mit der Deutschen Bahn die Erstellung einer neuen S-Bahn-Haltestelle.

Nutzen

- WK1: Lückenschluss in der Erreichbarkeit der Regio-S-Bahn-Haltestellen, attraktivere ÖV-Anbindung für Auspendler des Kandertals in Richtung der grossen Arbeitszentren
- WK2: Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit für bestehende Siedlungsgebiete, Förderung einer kompakten, sich hauptsächlich auf das Bahnhofsumfeld konzentrierenden Siedlungsentwicklung nach innen

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

Reifegrad

2

Baubeginn

2016

Investitionskosten

1 000 000



Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

WK3: Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Modal-Split-Effekte

WK4: Leicht rückläufige Schadstoffemissionen durch Verringerung der MIV-Fahrleistung, Erhöhung des Anteils an elektrisch betriebenenm ÖV

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Schopfheim

Beteiligte Stellen Ausland:

Deutsche Bahn AG

Deutschland

Eintrag Regionalplan



offen

Gemeindebeschlüsse



offen

Baureife

Ein Bauprojekt ist vorhanden.

Reifegrad

2

Baubeginn

2016

Inbetriebnahme

2017

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Eigenfinanzierung Stadt Schopfheim, derzeit Abschluss der Bau- und Realisierungsvereinbarung zwischen der Stadt Schopfheim und DB Station Service. Die Stadt Schopfheim hat aus dem Pendlerfond Basel-Stadt bereits einen Beitrag zugesichert bekommen.

Investitionskosten (CHF)

1 000 000

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark

2030

Neue Eisenbahnhaltestellen

Taktfrequenz Bahnverkehr (abhängig von anderen Infrastrukturprojekten)

30 Minuten

Ö17_Ae

Ö18_Ae

Ö18_Ae

Zell im Wiesental: Neugestaltung Bahnhofsumfeld



Entwurfsplanung Neugestaltung Bahnhofsumfeld Zell

Bezug zum Zukunftsbild

Die trinationale S-Bahn bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrssystems in der Agglomeration Basel. Mit der Neugestaltung des Bahnhofsumfelds kann die Attraktivität einer wichtigen ÖV-Drehscheibe im Wiesental gesteigert und die Entwicklung des Ortszentrums gefördert werden.

A

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

Reifegrad

2

Baubeginn

2016

Investitionskosten

1 664 300



Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Bezug zu Teilstrategien

V1-1: S-Bahn Basel – Angebot ausbauen und neue Durchbindungen schaffen

V1-3: Kombinierte Mobilität – Widerstände vermindern und Angebot ausbauen (P+R, B+R)

Beschrieb

Ö18_Ae

Der Bahnhof in Zell ist Endstation der S-Bahn-Linie 6 und gleichzeitig Busbahnhof. Pendler, die die S-Bahn Basel nutzen, sind auf Parkplätze im Bahnhofsbereich angewiesen. Bring- und Abholverkehr (Kiss&Ride) findet ebenfalls in diesem Bereich statt. Somit ist auch der ruhende Verkehr in verschiedenen Arten ein Thema. Durch diese Verkehrsverflechtungen und den intermodalen Verkehr mit entsprechenden Umsteigebeziehungen kann dieser Bereich als «Verkehrsdrehscheibe» bezeichnet werden. Das Bahnhofsgebäude wurde bereits neu gebaut.

Die heutige Bausubstanz des Bahnhofsumfelds ist veraltet und die Bushaltestellen sind nicht behindertengerecht. Mit dem Projekt Neugestaltung Bahnhofsumfeld wird die Verkehrsdrehscheibe in erheblichem Maße aufgewertet, ÖV, Fuss- und Veloverkehr werden gestärkt, der MIV und der ruhende Verkehr werden geordnet. Das Haltestellenaufkommen auf dem Bahnhofplatz in Zell im Wiesental beträgt rund 450 000 Fahrgäste pro Jahr. Eine eventuelle Verlängerung der Bahnsteige wird geprüft.

Nutzen

WK1: Entflechtung und Neuordnung der unterschiedlichen Verkehrsströme, Schaffung von behindertengerechten Bushaltekanten, Infopoint an der Verkehrsdrehscheibe

WK2: Verbesserung der Aufenthaltsqualität am Bahnhof und damit Gestaltung eines wichtigen Eingangsortes der Stadt Zell im Wiesental

WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Entflechtung und Ordnung der Verkehrsströme sowie Verengung der Fahrbahn der Bahnhofsstrasse

WK4: Kein zusätzlicher Flächenbedarf

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Zell im Wiesental

Beteiligte Stellen Ausland:

Deutschland

Eintrag Regionalplan



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Baureife

Die Wirkungen der Massnahme sind abgeschätzt und beurteilt. Im Rahmen von Vorstudien wurde die Zweckmässigkeit und Machbarkeit geprüft. Das Vorprojekt ist abgeschlossen.

Reifegrad

2

Baubeginn

2016

Inbetriebnahme

Ende 2017

Ö18_Ae

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Eigenfinanzierung Stadt Zell, Gemeinderatsbeschluss vorliegend

Investitionskosten (CHF)

1 664 300 (± 20 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Ö19_Ae

Bushof Stein-Säckingen

Übersichtsplan Bushof
Stein-Säckingen
(Quelle Hintergrund:
swisstopo)



Bezug zum Zukunftsbild

Gemäss dem Zukunftsbild sollen sich die ÖV-Anteile spürbar erhöhen. Die Massnahme fördert einen frühzeitigen Umstieg der Fahrgäste vom MIV auf den öffentlichen Verkehr und trägt damit zu einer Steigerung des ÖV-Anteils bei.

Bezug zu Teilstrategien

V1-3: Kombinierte Mobilität – Widerstände vermindern und Angebot ausbauen (P+R, B+R u. a.)

V3-3: Veloabstellanlagen ausbauen

Bezug zu anderen Massnahmen

M12: Park & Ride-Anlage Bahnhof Stein-Säckingen

Beschrieb

Am Bahnhof Stein-Säckingen ist ein Bushof mit drei gelenkbustauglichen und BehiG-konformen Haltekanten geplant. Die bestehende Wendeschleife, die derzeit zu klein ist für Gelenkbusse, wird von den Bussen nicht mehr benötigt und muss nicht vergrössert werden. Ergänzend zur geplanten Massnahme werden die P+R sowie B+R-Anlage ausgebaut.

Nutzen

- WK1: Verbesserung der Umsteigebeziehungen am Bahnhof, Einsatz von Gelenkbussen wird ermöglicht
- WK2: Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raumes, Verkehrsknoten werden zu einem integrierten Bestandteil des Siedlungsraums
- WK3: Steigerung der Verkehrssicherheit durch bessere Strukturierung der verschiedenen Verkehrsarten
- WK4: Entlastung des Strassennetzes in den inneren Korridoren und in der Kernstadt durch frühzeitigen Umstieg auf den ÖV

Ö19_Ae

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

SBB | Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Aargau | Gemeinde Stein

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



erfolgt



Baureife

Unter der Federführung der SBB wurde in Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau und der Gemeinde Stein eine Studie für eine Gesamtplanung des Bahnhofsvorplatzes in Auftrag gegeben. Die Wirkungen des Projekts sind abgeschätzt und beurteilt.

Reifegrad

1

Baubeginn

2016

Inbetriebnahme

2018

Reifegrad

1

Baubeginn

2016

Investitionskosten

300 000

Finanzreife

Weitere Finanzierer

SBB, Kanton Aargau, Gemeinde Stein

Finanzierungsbeschlüsse

Der Kostenteiler zwischen SBB, Kanton und Gemeinde ist festgelegt.

Die Gemeindeversammlung hat den Ausführungskredit genehmigt.

Investitionskosten (CHF)

300 000 (± 30 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert



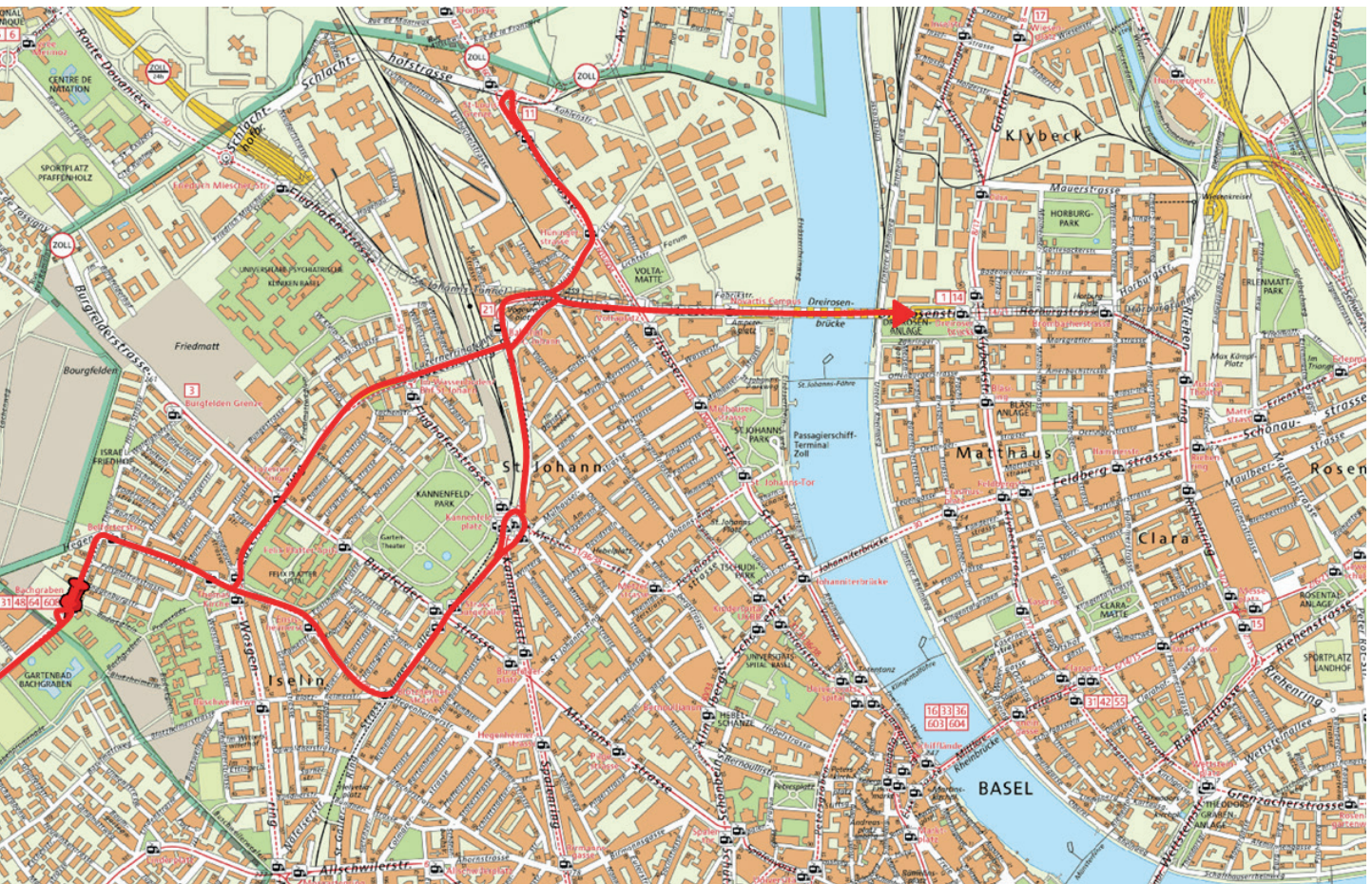
Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Ö20_Ae

Ö20_Ae

Busverbindung (F) – Bachgraben – St. Johann Bhf.
(– Kleinbasel)



Mögliche Linienführungen einer Buslinie zwischen dem Bachgraben-Gebiet und Basel-Nord

Bezug zum Zukunftsbild

Der Ausbau des ÖV im Raum Basel-Nord dient der Schaffung von optimalen Entwicklungsmöglichkeiten für die Wirtschaft sowie einer hohen Wohn- und Lebensqualität in der Kernstadt. Als umweltfreundlicher Verkehrsträger dient der ÖV der Förderung von gesunden Lebensbedingungen mit möglichst wenig Lärm- und Luftbelastungen im Vergleich zum MIV.

Bezug zu Teilstrategien

V1-2: Tram- und Bus-Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen

Bezug zu anderen Massnahmen

Ö25: ÖV-Korridor Bachgraben

M13: Zubringer Bachgraben – Nordtangente

S3: Schwerpunktgebiet Basel Nordwest

S8: Schwerpunktgebiet Kleinbasel

S9: Schwerpunktgebiet Bachgraben – Allschwil

Ö20_Ae

Beschrieb

Die ÖV-Anbindung zwischen dem Arbeitsplatzgebiet Bachgraben und Basel Bahnhof SBB sowie Basler Innenstadt wurde in den letzten Jahren kontinuierlich ausgebaut. In den Basler Norden ist die ÖV-Anbindung dagegen noch verbesserungswürdig. In einem ersten Schritt soll eine neue Busverbindung vom Bachgraben über den Bahnhof St. Johann als Verknüpfungspunkt mit der S-Bahn bis zum Novartis Campus verkehren. Alternativ wäre auch eine Anbindung bis an den Kannenfeldplatz möglich, wo eine Umsteigemöglichkeit auf die Tram-

linie 1 besteht. Auch eine Linienführung über die Luzernerringbrücke wäre denkbar. In einem späteren Schritt und bei Erfolg der Linie könnte eine weitere Verlängerung über Kleinbasel bis zum Badischen Bahnhof in Betracht gezogen werden. Infrastrukturmassnahmen sind an den bestehenden Tramhaltestellen notwendig, die für eine Bedienung durch den Bus umgebaut werden müssen. Gemeinsam mit den Partnern Basel-Landschaft und CA3F wird geprüft, ob bestehende Buslinien für eine solche Verbindung zur Verfügung stehen könnten.



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

Reifegrad

1

Baubeginn

bis 2022

Investitionskosten

300 000

Nutzen

WK1: Attraktivitätssteigerung des ÖV für Pendler zwischen Frankreich, Allschwil und Basel Nord und damit Entlastung des innerstädtischen Strassennetzes

WK2: Verbesserung der Erreichbarkeit von innerstädtischen Arbeitsplatzschwerpunkten

WK3: Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Modal-Split-Effekte

WK4: Verminderung der Umweltbelastung in der Kernstadt durch Entlastung der Strassen, kein zusätzlicher Flächenbedarf



Öffentlicher Verkehr

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Basel-Landschaft (BUD)

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



erfolgt

Ö20_Ae

Baureife

Die ersten Erkenntnisse aus den Vorstudien liegen vor. Dabei wurden die Kosten geschätzt und die Wirkungen beurteilt. Weitere vertiefende Arbeiten werden im Laufe des ÖV-Programms 2018–2021 des Kantons Basel-Stadt stattfinden.

Reifegrad

1

Baubeginn

bis 2022

Inbetriebnahme

noch offen

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Eigenfinanzierung Kanton BS, Aufnahme in ÖV-Programm 2018–2021

Investitionskosten (CHF)

300 000 (± 50 %)

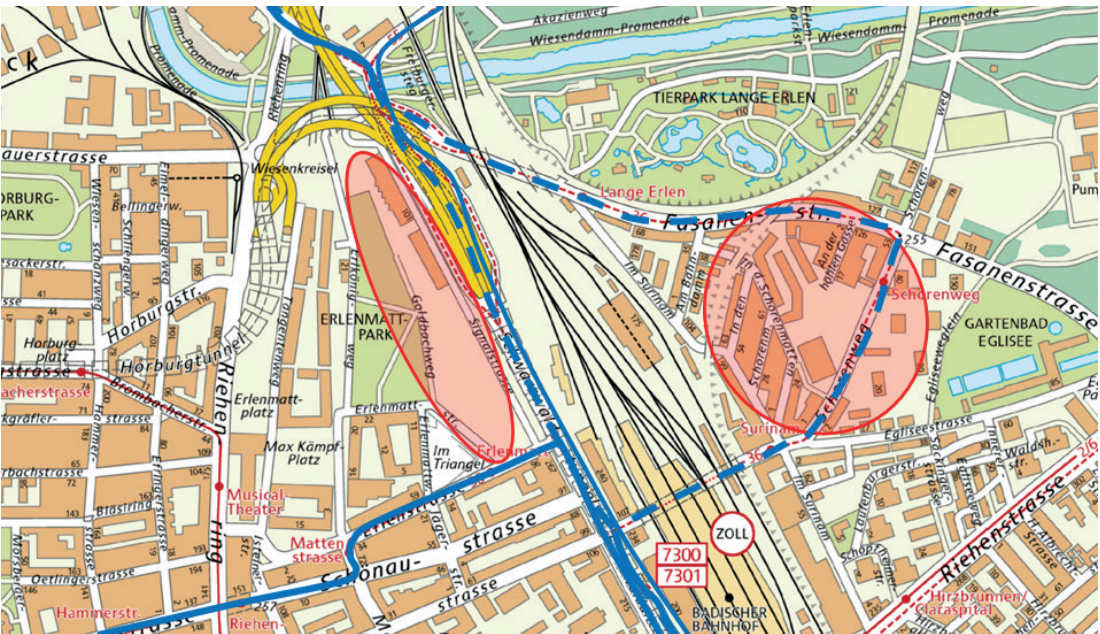
Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Ö21_Ae

Ö21_Ae

Buserschliessung Erlenmatt/Schoren



Entwicklungsgebiete Erlenmatt-Ost und Schoren mit bestehenden Buslinien

A

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

Reifegrad

1

Baubeginn

bis 2018

Investitionskosten

300 000

Bezug zum Zukunftsbild

Der Ausbau des ÖV im Raum Basel-Nord dient der Schaffung von optimalen Entwicklungsmöglichkeiten für die Wirtschaft sowie einer hohen Wohn- und Lebensqualität in der Kernstadt. Als umweltfreundlicher Verkehrsträger dient der ÖV der Förderung von gesunden Lebensbedingungen mit möglichst wenig Lärm- und Luftbelastungen im Vergleich zum MIV. Die nachhaltige Entwicklung der Agglomeration Basel wird durch den Ausbau des ÖV gefördert.



Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Bezug zu Teilstrategien

V1-2: Tram- und Bus-Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen

Bezug zu anderen Massnahmen

S8: Schwerpunktgebiet Kleinbasel

Beschrieb

Ö21_Ae

Die Stadtentwicklungsgebiete Erlenmatt und Schoren verzeichnen einen deutlichen Zuwachs an Einwohnern und Arbeitsplätzen. Damit die neuen Liegenschaften auch angemessen erschlossen werden, gilt es, die bestehende ÖV-Anbindung an diese Entwicklungen anzupassen. Heute werden sowohl das Schoren- als auch das Erlenmatt-Areal von der Buslinie 36 bedient, die am Badischen Bahnhof aufgesplittet wird: Jeder zweite Kurs verkehrt in Rich-

tung Kleinhüningen via Erlenmatt respektive Schoren (und umgekehrt). Da der Regierungrat für beide Areale einen 7,5-Minuten-Takt anstrebt, ist das System der Splittung der Linie 36 nicht länger ausreichend. Eine neue Buslinie soll künftig das Angebot ergänzen und attraktive Umsteigemöglichkeiten auf die Tramlinien in Richtung Innenstadt, Bahnhof SBB und Grossbasel-Nord, sowie auf die S-Bahn und den Fernverkehr schaffen.

Nutzen

WK1: Taktverdichtung, Optimierung der Buslinie 36, Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten zwischen Tram und Bahn

WK2: Schaffung einer angemessenen Erschliessung für Wohnüberbauungen und Arbeitsplätze

WK3: Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Modal-Split-Effekte

WK4: Verminderung der Umweltbelastung in der Kernstadt, kein zusätzlicher Flächenbedarf

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

Beteiligte Stellen Schweiz:

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



erfolgt

Baureife

Erarbeitet bis 31. Dezember 2017.

Vertiefende Abklärungen zur Lage neuer Haltestellen sowie zu anstehenden Baumassnahmen sollen bis Ende 2017 abgeschlossen sein.

Reifegrad

1

Baubeginn

bis 2018

Inbetriebnahme

Ende 2018

Ö21_Ae

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Eigenfinanzierung Kanton BS, Aufnahme in ÖV-Programm 2018–202

Investitionskosten (CHF)

300 000 (± 50 %)

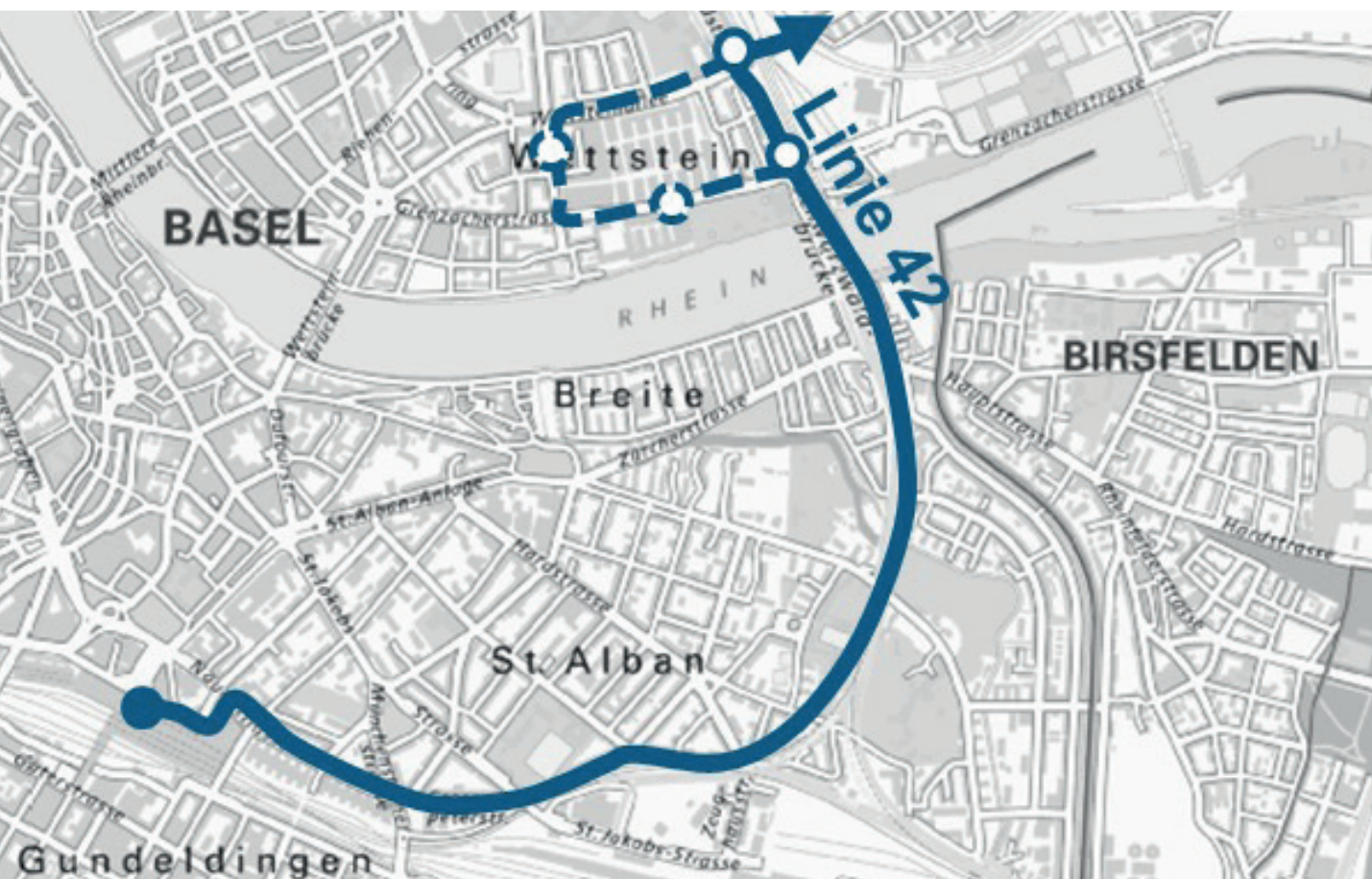
Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Ö22_Ae

Ö22_Ae

Expressbus Bad Bhf – Roche –
Schwarzwaldbrücke – Bahnhof SBB



Linienführung der Expressbuslinie zwischen der Roche und dem Bahnhof SBB

Bezug zum Zukunftsbild

Der Ausbau des ÖV in der Kernstadt dient der Schaffung von optimalen Entwicklungsmöglichkeiten für die Wirtschaft sowie einer hohen Wohn- und Lebensqualität. Als umweltfreundlicher Verkehrsträger dient der ÖV der Förderung von gesunden Lebensbedingungen mit möglichst wenig Lärm- und Luftbelastungen im Vergleich zum MIV. Die nachhaltige Entwicklung der Agglomeration Basel wird durch den Ausbau des ÖV gefördert.

Bezug zu Teilstrategien

V1-2: Tram- und Bus-Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü10*: S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude

Ö2: Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse

S8: Kleinbasel

Ö22_Ae

Beschrieb

Die Zahl der Arbeitsplätze der F. Hoffmann-La Roche AG (Roche) an der Grenzacherstrasse wird mittelfristig deutlich steigen. In einem Verkehrskonzept Roche Grenzacherstrasse wurden daher Auswirkungen auf den gesamten Verkehr untersucht. Vor allem beim ÖV besteht Handlungsbedarf. Neben der Forcierung der Planungen zur Tramlinie durch die Grenzacherstrasse sowie zur S-Bahn Haltestelle Solitude müssen auch Massnahmen im Bereich Bus umgesetzt werden, um die bestehenden Buslinien zu entlasten und zukünftigen Mehrverkehr zu übernehmen. Eine Schnellbuslinie zwi-

schen Roche und dem Bahnhof SBB ist eine Massnahme, die auch seitens der Anwohner unterstützt wird. Die Buslinie soll ausschliesslich von Montag bis Freitag zur Hauptverkehrszeit morgens und abends verkehren. Die ersten zwei Jahre dienen als Probebetrieb, danach wird über eine Weiterführung entschieden. Infrastrukturmassnahmen sind am Bahnhof SBB notwendig, wo der Bus seinen Endaufenthalt verbringen soll. Mit Inbetriebnahme einer Tramverbindung durch die Grenzacherstrasse kann diese Busverbindung wieder aufgehoben werden.



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

Reifegrad

2

Baubeginn

2016

Investitionskosten

100 000

Nutzen

WK1: Attraktivitätssteigerung der ÖV-Nutzung für Pendler zwischen Roche und Basel SBB, Entlastung der Buslinien in der Grenzacherstrasse, Schaffung von direkteren Verbindungen und kürzeren Reisezeiten in der Kernstadt

WK2: Aufwertung der Verkehrserschliessung im Raum Roche und damit Förderung der Arbeitsplatzkonzentration an geeigneten Standorten

WK3: Förderung der Verkehrssicherheit durch Modal Shift

WK4: Beitrag zu einem stadt- und umweltgerechten Verkehr in der Kernstadt, Reduktion des Ressourcenverbrauchs, optimale Nutzung des knappen Strassenraums



Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

Beteiligte Stellen Schweiz:

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



erfolgt

Ö22_Ae

Baureife

Die Zweckmässigkeit und Machbarkeit der Buslinie wurde im Rahmen von Vorstudien geprüft und deren Wirkungen beurteilt. Das Vorprojekt wird bis Ende April 2016 abgeschlossen. Dieses wird insbesondere vertiefende Abklärungen zu nötigen Baumassnahmen enthalten.

Reifegrad

2

Baubeginn

2016

Inbetriebnahme

Ende 2016

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Eigenfinanzierung Kanton BS, Aufnahme in ÖV-Programm 2018–2021

Investitionskosten (CHF)

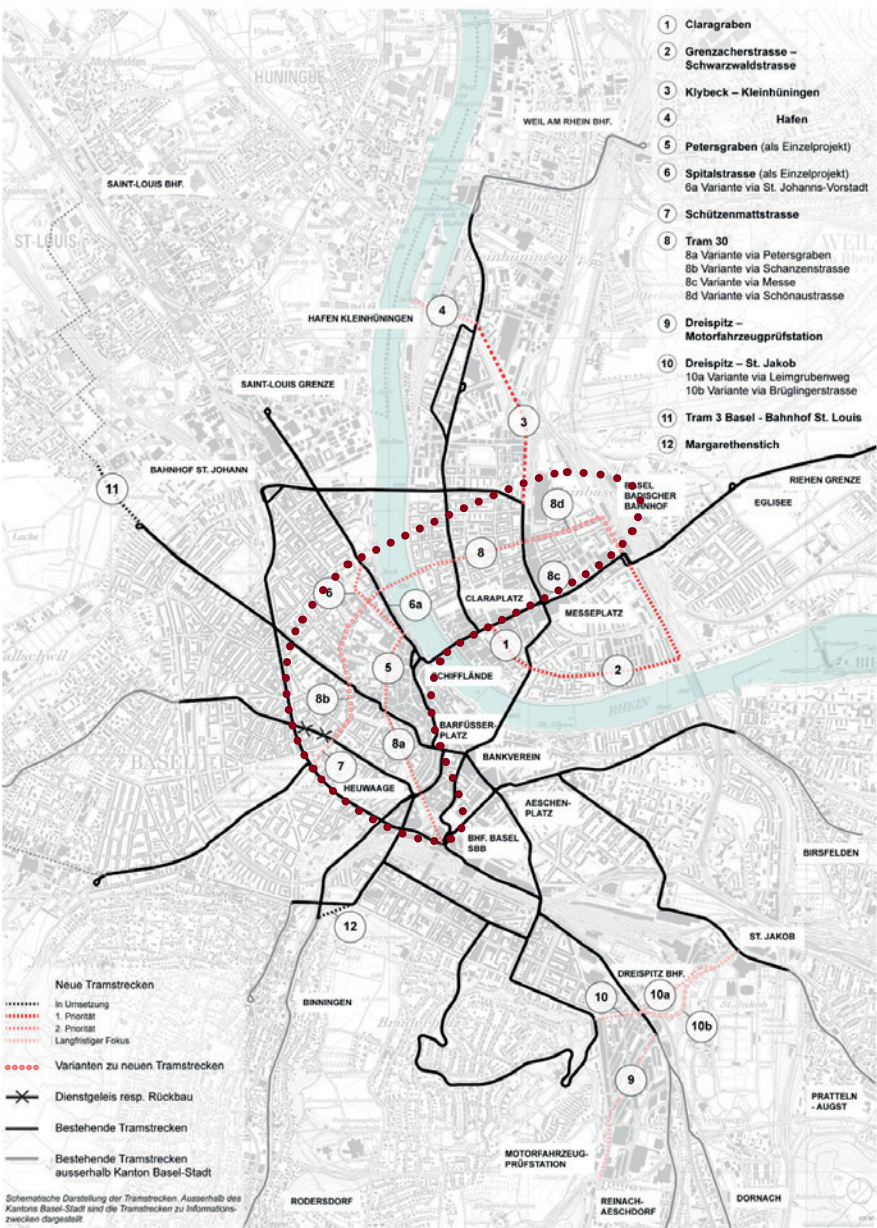
100 000 (± 50 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

300 000

Ö23

Tram 30



Vom Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt genehmigter Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes vom Dezember 2015

Ö23

B

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

Reifegrad

2

Baubeginn

2026

Investitionskosten

141 500 000



Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Bezug zum Zukunftsbild

Gemäss dem Zukunftsbild soll die Anzahl der Arbeitsplätze in der Kernstadt weiter erhöht werden und auch die Wohnbevölkerung weiter wachsen. Dies geht mit einer Zunahme des Verkehrs einher, insbesondere des Pendlerverkehrs. Um diesen künftig zu bewältigen, ohne die Wohn- und Lebensqualität in Basel zu beeinträchtigen, ist eine gute Erschliessung der Arbeitsplatz- und Wohngebiete mit dem öffentlichen Verkehr entscheidend. Der konsequente Ausbau des

Tramstreckennetzes trägt massgeblich dazu bei, künftige Arbeitsplatzzentren und neue Wohngebiete stadt- und umweltgerecht zu erschliessen und Pendlern eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu bieten. Der Tramnetzausbau trägt zur Entlastung der Strasse bei, unterstützt die wirtschaftliche Entwicklung wie auch die hohe Wohn- und Lebensqualität in und um die Kernstadt und leistet so einen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen.

Ö23

Bezug zu Teilstrategien

V1-2: Tram- und Bus-Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü2: 1. Etappe Erhöhung Leistungsfähigkeit Knoten Basel SBB (Gleis- und Publikumsanlagen)

Ö27: Tram Petersgraben (Einzelprojekt)

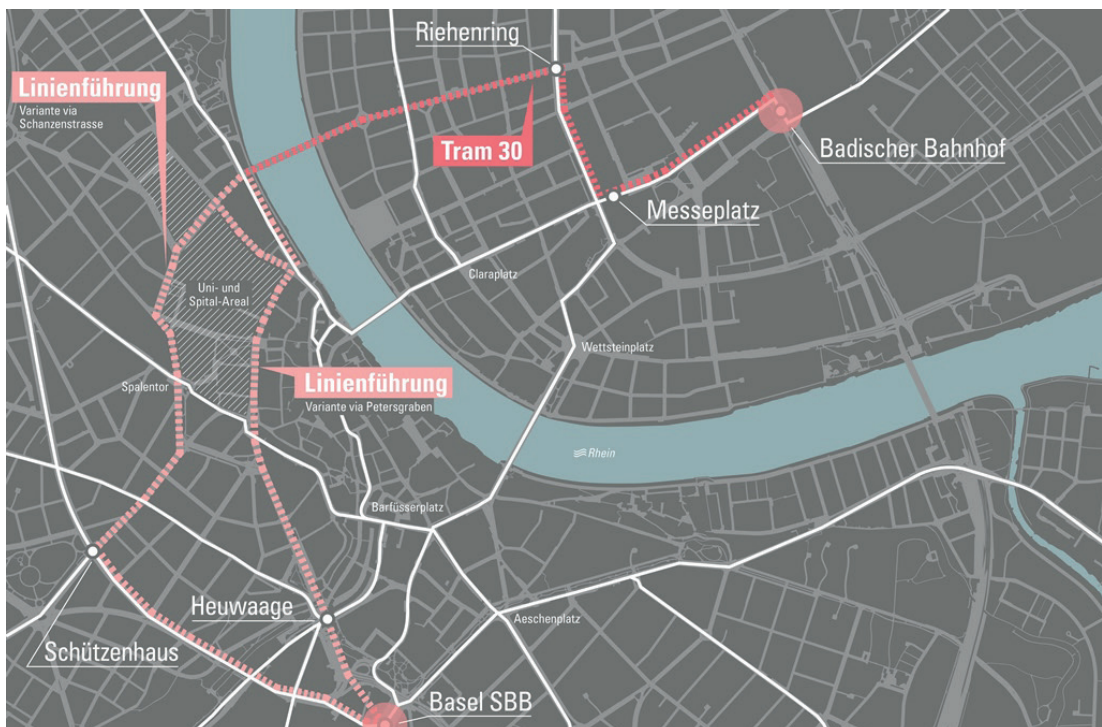
Ö38: Tram Schützenmattstrasse

Ö35: Tram Spitalstrasse (Einzelprojekt)

S3: Basel-Nordwest

S8: Schwerpunktgebiet Kleinbasel

Übersicht Linienführung
Variante via Petersgraben
und Variante via
Schanzenstrasse



Beschrieb

Die heutige Buslinie 30 verzeichnet eine hohe Nachfrage und erreicht während der Hauptverkehrszeiten die Kapazitätsgrenzen. Daher wird der Ersatz der Buslinie 30 zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Bahnhof SBB durch ein Tram 30 geprüft.

Variante Petersgraben (1. Priorität):

Die Variante Petersgraben weist folgende Linienführung auf: ab Badischem Bahnhof via Rosentalstrasse – Messeplatz – Riehenring – Feldbergstrasse – Johanniterbrücke – Spitalstrasse – Petersgraben – Steinengraben – Steinenschanze in die Aubergstrasse. Der Abschnitt Badischer Bahnhof – Riehenring besteht bereits. Ab dort wird das Tram 30 weitgehend auf dem bestehenden Tramnetz via Auberg – Innere Margarethenstrasse – Margarethenbrücke und weiter via Gundeldingenquartier bis zum Bahnhof Dreispitz geführt. Die Neubaustreckenlänge beträgt 2,7 km.

Aus der Simulation des GVM ergeben sich folgende Nachfragereaktionen:

- › Verkürzung der Gesamtreisezeit um 950 Stunden pro Tag (Gewinn)
- › Zunahme der Umsteigevorgänge um 5100 pro Tag

Variante Schanzenstrasse (2. Priorität):

Die Variante Schanzenstrasse weist folgende Linienführung auf: ab Badischem Bahnhof via Rosentalstrasse – Messeplatz – Riehenring – Feldbergstrasse – Johanniterbrücke – Schanzenstrasse – Schützengraben – Schützenmattstrasse mit Anschluss an das bestehende Tramnetz beim Knoten Schützenhaus. Ab dort weiter auf dem weitgehend bestehenden Tramnetz Steinengraben – Viaduktstrasse – Margarethenbrücke und via Gundeldingenquartier bis zum Bahnhof Dreispitz.

Die Anbindung des Bahnhofs Basel SBB erfolgt im Süden erfolgt bei beiden Varianten über die Haltestelle Bahnhofs- und Eingang Gundeldingen sowie im Westen über die Haltestelle Markthalle auf der Margarethenbrücke, künftig allenfalls über die geplante Personenunterführung West sowie die geplanten Personenaufgänge direkt ab den Perrons.

Nutzen

- WK1:** Direkte Tramverbindung zwischen den Bahnhöfen Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof, Johanniterbrücke schafft eine zusätzliche Ausweichroute zwischen Gross- und Kleinbasel und entlastet damit das bestehende Tramnetz, Beseitigung von Kapazitätsengpässen auf der Buslinie 30, heute hohe Personalkosten infolge des 3,75-Minuten-Takts können reduziert werden
- WK2:** Verbesserung der Erreichbarkeit der Schwerpunktgebiete Unicampus Schällemätteli und Universitätsspital als regional sehr bedeutende Arbeits-, Lehr- und Forschungszentren mit hohem Entwicklungspotenzial sowie der bestehenden Quartiere, Stärkung der Qualität des öffentlichen Raums durch Gestaltungsmassnahmen
- WK3:** Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Mobilitätsteilnehmenden durch Kapazitätssteigerung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr sowie geeigneten Gestaltungsmassnahmen
- WK4:** Beitrag zu einem stadt- und umweltgerechten Verkehr in der Kernstadt, Reduktion des Ressourcenverbrauchs sowie der Luftemissionen durch Ersatz der Busse – insbesondere die Feldbergstrasse kann im «Aktionsplan gesunde Luft in Wohnquartieren» von einer Trameinführung profitieren

Ö23

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

Beteiligte Stellen Schweiz:

Richtplaneintrag



erfolgt als Vororientierung (BS)

Regionale Abstimmung



erfolgt

Im Kanton Basel-Stadt hat der Grosse Rat basierend auf dem Studienauftrag Tramnetz 2020 den Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes genehmigt. Im Kanton Basel-Landschaft hat der Landrat die Resultate aus dem Studienauftrag Tramnetz 2020 zustimmend zur Kenntnis genommen.

Baureife

Eine erste grobe Untersuchung der Machbarkeit ist im Zusammenhang mit der Zweckmässigkeitsbetrachtung zur Priorisierung der Traminfrastrukturprojekte aus dem Studienauftrag Tramnetz 2020 erfolgt. In den darauf folgenden Studien und Zweckmässigkeitsbeurteilungen wurden die Planungen zum Tram 30 konkretisiert, ihre Auswirkungen detailliert untersucht und weitere Varianten geprüft (neu hinzugekommen ist eine Kombination aus Schanzenstrasse und Petersgraben sowie die Streckenführung entlang der heutigen Buslinie 30). Ende 2016 wird entschieden, ob die Vorstudie zum Tramprojekt Tram 30 ausgelöst und welcher Korridor dabei im Detail untersucht werden soll.

Machbarkeit

Im Tramprojekt Tram 30 zwischen Gross- und Kleinbasel sind auch die beiden Teilprojekte Petersgraben (Ö27) und Spitalstrasse (Ö35) Bestandteil der weiteren Untersuchungen. Aus aktueller Sicht steht die Planung eines gesamtheitlichen Trams 30 zwischen Gross- und Kleinbasel im Vordergrund. Bauliche Etappierungen auf Grossbasler wie auch auf Kleinbasler Seite sind sicherlich notwendig. Wird der Tramkorridor über den Petersgraben auf Ende 2016 bestätigt, so sind mit der Vorstudie im Anschluss die weiteren Planungsabschnitte zwischen Basel SBB und dem Badischen Bahnhof zu konkretisieren. Eine mögliche erste Bauetappe im Petersgraben erscheint plausibel.

Weitere Informationen

- › Zweckmässigkeitsbetrachtung zur Priorisierung der Traminfrastrukturprojekte aus dem Studienauftrag Tramnetz 2020 / Infrac / 2015
- › Studie Haltestellen Tram 30 / Rapp Infra AG / 2015
- › Zweckmässigkeitsbericht für den Perimeter Bahnhof SBB bis Johanniterbrücke mit Fokus Tram 30 / Infrac / 2016

Reifegrad

2

Baubeginn

2026

Inbetriebnahme

noch offen

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Aufnahme in 10-Jahresinvestitionsplanung des Kantons Basel-Stadt erfolgt

Der Regierungsrat Basel-Stadt hat das Tram 30 im Sommer 2015 zur weiteren Bearbeitung freigegeben

Investitionskosten (CHF)	Betriebskosten (CHF p.a.)
141 500 000 (± 50 %)	12 600 000

Ö23

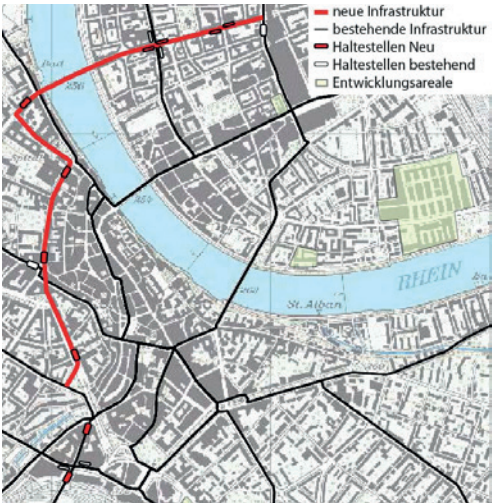
Grundlagen für Quervergleich / Benchmark

2016

Tram / Busse

Bestehende Taktfrequenz Buslinie 30 (Morgenspitze)

3,75-Minuten-Takt



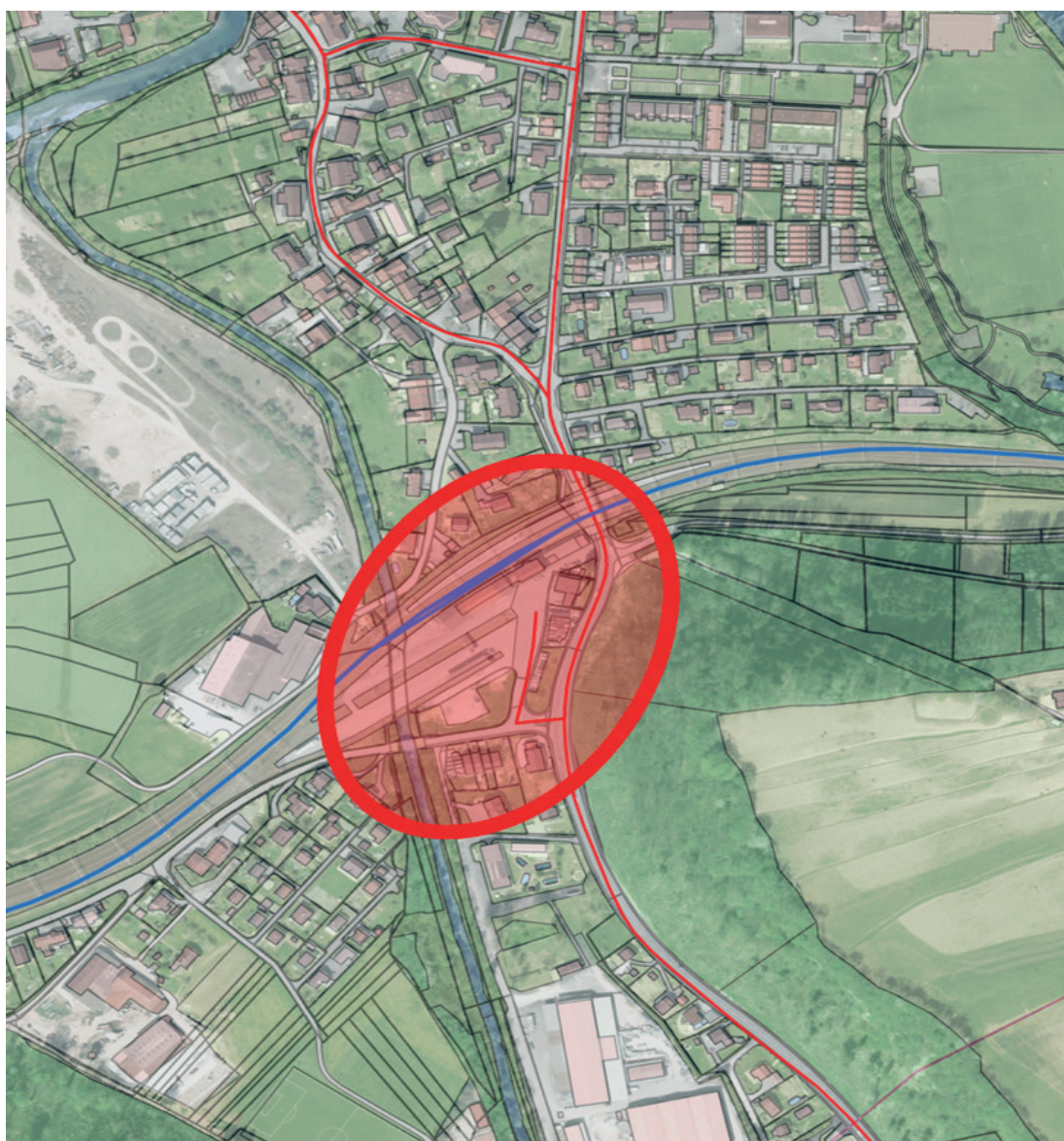
Traminfrastrukturprojekt Variante via Petersgraben



Traminfrastrukturprojekt Variante via Schanzenstrasse

Ö24

Bushof Zwingen



Lage Bushof Zwingen und bestehende ÖV-Linien

Bezug zum Zukunftsbild

Im verkehrlichen Bereich des Zukunftsbildes sind attraktive Umsteigemöglichkeiten ein wichtiger Baustein, um die angestrebten hohen ÖV-Anteile zu erreichen. Zugleich stärkt der Ausbau von ÖV-Knoten an den richtigen Orten, hier im äusseren Korridor, die koordinierte Entwicklung von Siedlung und Verkehr. Auch gemäss dem Zukunftsbild Laufental/Thierstein, das eine Vertie-

fung des Zukunftsbildes der Agglomeration Basel darstellt, sollen neben dem Regionalzentrum die S-Bahn-Standortgemeinden am stärksten wachsen.

Schliesslich umfasst das vorliegende Projekt auch Massnahmen zur Stärkung der kombinierten Mobilität (B+R etc.), die einen weiteren Aspekt der Teilstrategien der Agglomeration erfüllt.

Ö24

Bezug zu Teilstrategien

V1-2: Tram- und Bus-Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen

V1-3: Kombinierte Mobilität – Widerstände vermindern und Angebot ausbauen (P+R, B+R u. a.)

Bezug zu anderen Massnahmen

S23: Zwingen

Beschrieb

Die von den Linien 115 und 119 bediente Busendhaltestelle Zwingen bildet einen wichtigen Umsteigepunkt zwischen der S-Bahn und den Busanbindungen der benachbarten Dörfer im Laufental sowie der grossräumigen Tangentialen in Richtung Balsthal/Mittelland. Täglich steigen rund 1750 Personen (DWV) hier in den Bus ein oder aus dem Bus aus. Für die nächsten Jahre wird ein weiterer Anstieg der Nutzer-

zahlen erwartet. Dennoch ist die Haltestelle heute nur mit einer Markierung gekennzeichnet. Es besteht keine Haltekante, die das Ein- und Aussteigen erleichtert und den gesetzlichen Anforderungen genügt. Mit dem Projekt werden die Defizite abgebaut, und es entsteht eine attraktive Umsteigeanlage. Die verschiedenen Verkehrsflächen werden getrennt und die Lesbarkeit für die Nutzer verbessert.

Nutzen

WK1: Verbesserung der Umsteigebeziehungen sowohl innerhalb des Busnetzes, zwischen S-Bahn und Bus sowie intermodal, Steigerung der Fahrplanstabilität durch kürzere Ein- und Aussteigevorgänge

WK2: Attraktivitätssteigerung des Raumes um den Bahnhof Zwingen, bessere Integration des Verkehrsknotens in das Siedlungsgebiet

WK3: Steigerung der Verkehrssicherheit durch Trennung der verschiedenen Verkehrsflächen

WK4: Zusätzliche Flächeninanspruchnahme ist nicht erforderlich

B

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2023

Investitionskosten

2 000 000



Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft

Beteiligte Stellen Schweiz:

Gemeinde Zwingen

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



erfolgt

Baureife

Die Wirkungen des Projekts sind abgeschätzt und werden in den nächsten Projektstufen vertieft untersucht. Weitergehende Untersuchungen liegen noch nicht vor.

Reifegrad

1

Baubeginn

2023

Inbetriebnahme

noch offen

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Es liegen noch keine Finanzierungsbeschlüsse vor.

Investitionskosten (CHF)

2 000 000 (± 50 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Ö25

Ö25

ÖV-Korridor Bachgraben – St. Johann



Übersichtsplan heutiges ÖV-Netz und geplanter Korridor (violett)

Bezug zum Zukunftsbild

Der Raum Allschwil-Nord/linksufriges Bachgraben-Gebiet bildet im Zukunftsbild und der Teilstrategie Siedlung ein Schwerpunktgebiet der Entwicklung in unmittelbarer Nachbarschaft zur Kernstadt. Mit dem ÖV-Korridor Bachgraben – St. Johann wird die Anbindung eines Schwerpunktgebiets Siedlung in unmittelbarer Nähe zur Kernstadt

gemäss dem Zukunftsbild an die strukturierende Bahnlinie (S-Bahn als ÖV-Hauptträger) erheblich verbessert. Durch eine hochwertige Erschliessung wird die dichte Weiterentwicklung im Siedlungsschwerpunkt ermöglicht. Ausserdem bietet der Bahnhof St. Johann komfortable Umsteigebeziehungen ÖV – ÖV.

B

	Historie	ARE Code	Prio
1.0	-	-	-
2.0	-	-	-

Reifegrad

1

Baubeginn

2025

Investitionskosten

7 000 000



Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Bezug zu Teilstrategien

V1-2: Tram- und Bus-Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen

Bezug zu anderen Massnahmen

Ö20: Busverbindung (F) – Bachgraben – St. Johann Bhf (– Kleinbasel)

M13: Zubringer Bachgraben – Nordtangente

M14: Contournement Est Héringue-Hégenheim

S9: Schwerpunktgebiet Bachgraben – Allschwil

L6: Kiesgruben 2.0

Beschrieb

Der Raum Allschwil-Nord hat in den letzten Jahren eine intensive Entwicklung als Wirtschaftsstandort erfahren. Er ist gemäss geltender Nutzungsplanung für arbeitsplatz- und wertschöpfungsintensive Gewerbenutzungen vorgesehen. Neben den bereits entstandenen Gebäuden bestehen noch grosse Flächen für ein weiteres Wachstum. Das dynamische Arbeitsplatzgebiet Bachgraben soll verstärkt mit dem ÖV erschlossen werden. Die geplante Massnahme soll die Anbindung an den Bahnhof St. Johann verbessern, der als Schnittstelle zum S-Bahn-Netz dient. Diese Verbindung ist

insbesondere für die zahlreichen Pendler aus Frankreich von Bedeutung.

Das Projekt soll komplementär zum MIV-Projekt «Zubringer Bachgraben – Nordtangente» den ÖV in diesem Korridor stärken. Die beiden Projekte werden parallel zueinander entwickelt, sodass auch den Wechselwirkungen Rechnung getragen wird. Einen ersten Schritt zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung stellt die im A-Horizont vorgesehene Massnahme «Busverbindung (Frankreich) – Bachgraben – St. Johann – Bad Bhf – Roche» dar.

Nutzen

WK1: Attraktivitätssteigerung des ÖV für Pendler zwischen Frankreich und Basel-St. Johann und Allschwil, Optimierung der Umsteigevorgänge, höhere Fahrplanstabilität

WK2: Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit des Arbeitsplatzgebiets Bachgraben

WK3: Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Modal-Split-Effekte sowie verbesserte Abstimmung zwischen MIV und ÖV im Raum Allschwil-Nord

WK4: Veränderung des Modal Splits zu Gunsten des ÖV durch optimierte Einbindung ins Netz mit den entsprechenden Auswirkungen auf Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch, Realisierung der Massnahme in mehrheitlich bebautem Gebiet

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Basel-Stadt | Gemeinde Allschwil

Richtplaneintrag



offen

Regionale Abstimmung



laufende Abstimmung

Welche planerische Abstützung erforderlich sein wird, wird sich aus der Konzeption ergeben, die im Rahmen der Vorstudien entwickelt wird.

Ö25

Baureife

Die ersten Erkenntnisse aus den Vorstudien liegen vor, weitere vertiefende Arbeiten sind für 2017 vorgesehen.

Reifegrad

1

Baubeginn

2025

Inbetriebnahme

-

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Beschlüsse für die Finanzierung der Realisierung sind zu gegebener Zeit zu fällen.

Investitionskosten (CHF)

7 000 000 (± 50 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Ö26

Basel: Linien-Fernbus-Terminal



Busparking Meret Oppenheimstrasse (vor Juni 2015); Foto Rudolf Keller & Partner AG Verkehrsingenieure

Bezug zum Zukunftsbild

Um die Verkehrsprobleme in der Agglomeration Basel zu lösen, soll der öffentliche Verkehr gemäss dem Zukunftsbild prioritär behandelt werden. In den letzten Jahren hat die Bedeutung des internationalen Fernlinien- und Reisebusverkehrs als neue Form des ÖV markant zugenommen. Insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr stellen diese Angebote eine wettbewerbsfähige Alternative zum MIV dar.

Wichtigste Destination in der Agglomeration Basel ist die Kernstadt. Im Sinne des Zukunftsbildes geht es nun darum, die Fernbus-Angebote besser mit dem bestehenden ÖV-Netz zu verknüpfen und deren negative Folgen für die Kernstadt zu minimieren (Suchverkehr, Parkplätze).

Bezug zu Teilstrategien

- V1-2: Tram- und Bus-Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen
- V1-3: Kombinierte Mobilität – Widerstände vermindern und Angebot ausbauen

Bezug zu anderen Massnahmen

- Ü2: 1. Etappe Erhöhung Leistungsfähigkeit Knoten Basel SBB (Gleis- und Publikumsanlagen)
- M7: Basel: Heuwaage-Binnergasse

Beschrieb

In der Kernstadt fehlen Infrastrukturen für den Fernlinien- und Reisebusverkehr. Die heutigen Carparkings an der Meret Oppenheimstrasse, Schwarzwaldallee und Gartenstrasse weisen relativ wenig Stellplätze auf, sodass es zeitweise zu Kapazitätsengpässen kommt. Auch erfüllen die drei genannten Standorte selbst die minimalsten Anforderungen der Kundschaft nicht (z. B. Schutzdach, Abfahrtsanzeiger etc.). Mit einem neuen Busterminal soll zum einen diese Problematik gelöst werden, zum anderen soll

es optimal an das übergeordnete Bahn-, städtische ÖV- und Strassennetz angebunden werden. Eine erste Standortstudie empfiehlt den Ausbau am bestehenden Standort Meret Oppenheimstrasse. Dies liesse sich mit relativ geringem Aufwand realisieren, indem auf dem Parkplatz zusätzliche Stellplätze für Cars zur Verfügung gestellt werden. Längerfristig wird ein Terminal am Erdbeergraben in Betracht gezogen. Letzteres würde im Zusammenhang mit dem geplanten neuen Parking erfolgen.

Nutzen

- WK1: Optimierung der Busterminals und damit Verbesserung der Schnittstellen innerhalb der Verkehrsketten, verbesserte Anbindung an das Bahn-, Bus- und Tramnetz
- WK2: Aufwertung der städtischen Räume im direkten Umfeld der Busterminals
- WK3: Steigerung der Verkehrssicherheit durch bessere Regelung der Car-Parkierungssituation
- WK4: Modal-Split-Effekte reduzieren Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen, Realisierung auf bestehenden Strassenflächen, teilweise steigende Lärmimmissionen durch Reisende für die betroffene Anwohnerschaft

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

Beteiligte Stellen Schweiz:

ASTAG Sektion Nordwestschweiz Gruppe Car

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



nicht notwendig

B

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2023

Investitionskosten

1 000 000



Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Baureife

Eine erste grobe Studie zur Standort-Evaluation in Basel erfolgte 2014 im Auftrag des Amts für Mobilität Kanton BS und der ASTAG Sektion NWCH Fachgruppe Car. In einem nächsten Schritt wird die Machbarkeit für ein Car-Terminal vertieft untersucht. Beim Standort Meret Oppenheimstrasse ist dabei zu klären, ob die SBB das Areal nicht für andere Ausbauprojekte beansprucht. Ausserdem werden alternative Standorte evaluiert. Ein Vorprojekt auf der Grundlage einer Machbarkeitsstudie wird voraussichtlich bis ca. 2018 erarbeitet.

Ö26

Reifegrad	1	
Baubeginn	2023	Inbetriebnahme
		2024

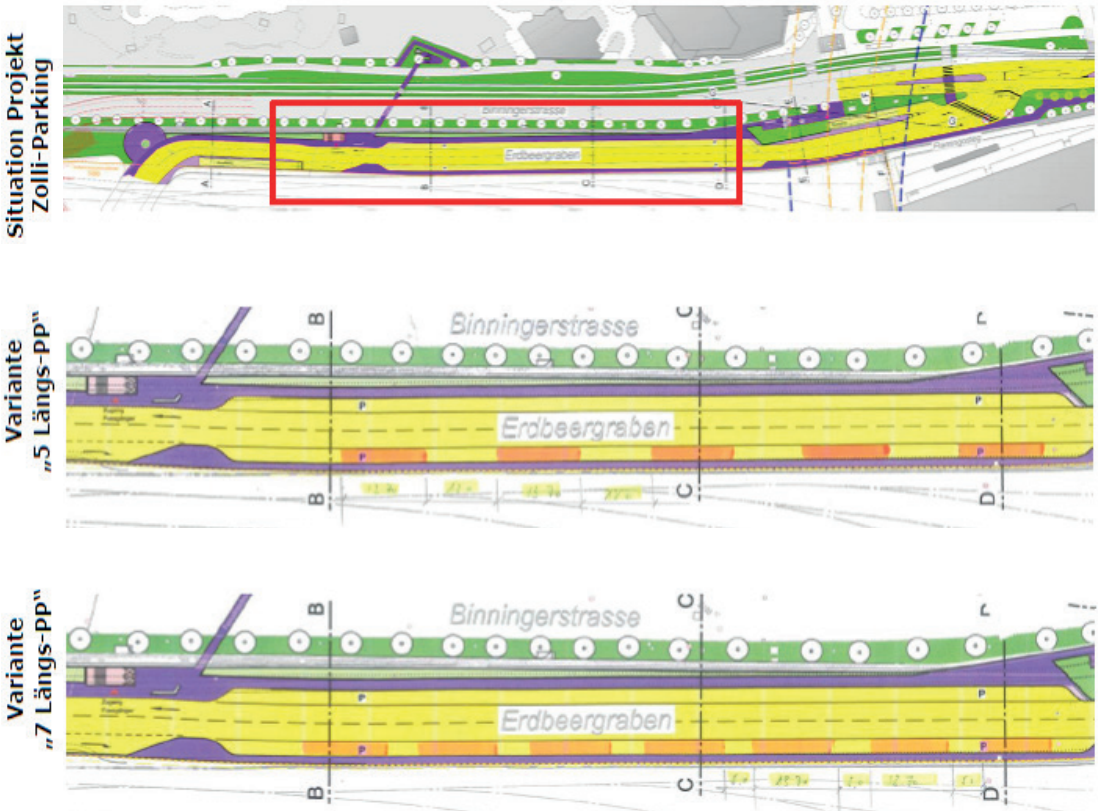
Finanzreife

Weitere Finanzierer	
Name	Anteil CHF
Private Carbetreiber	20 000

Finanzierungsbeschlüsse
Es liegen noch keine Finanzierungsbeschlüsse vor.

Investitionskosten (CHF)	Betriebskosten (CHF p.a.)
1 000 000 (± 50 %)	noch nicht beziffert

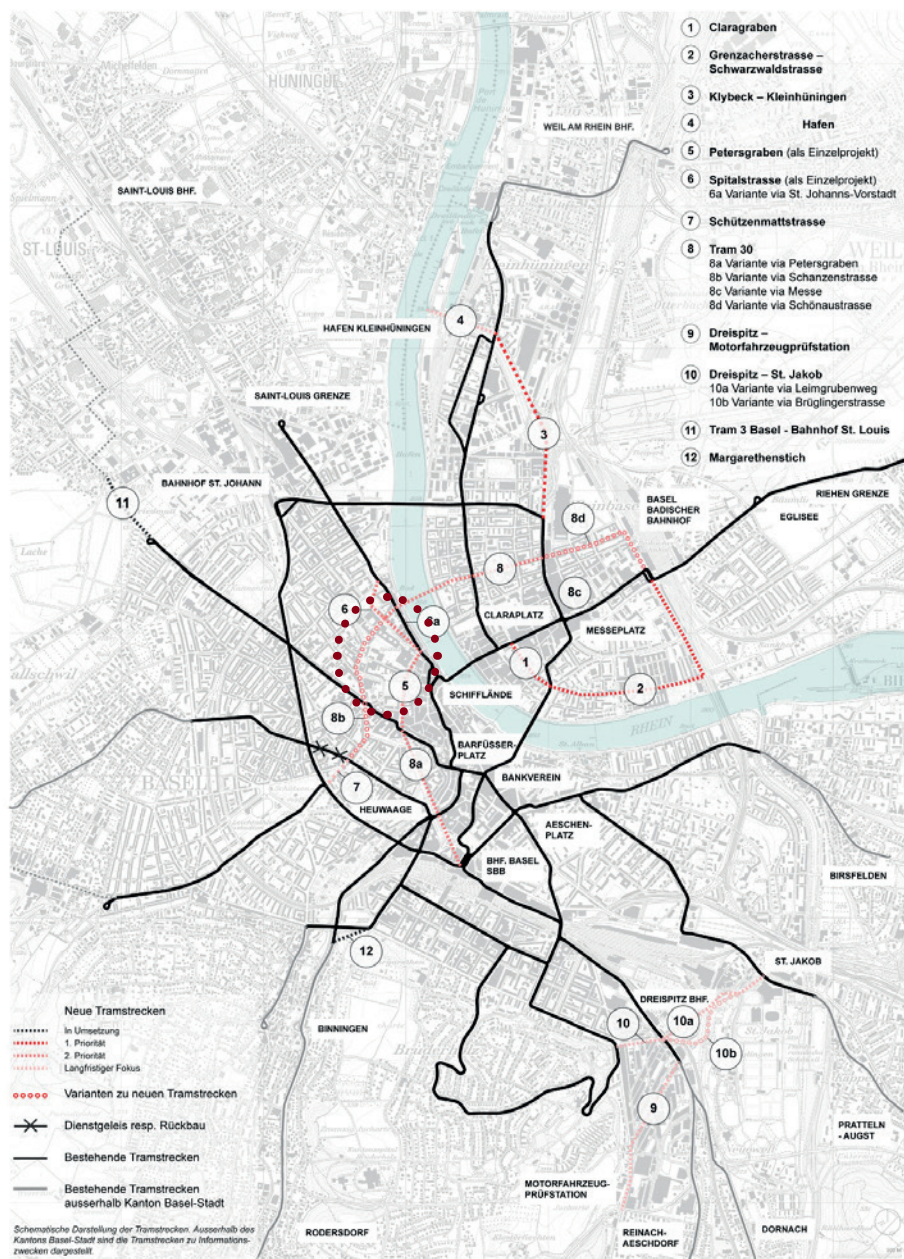
Mögliches Busterminal
Erdbeergraben
(Parking);
Grafik Rudolf Keller &
Partner AG
Verkehringenieure



Ö27_Be

Ö27_Be

Tram Petersgraben (Einzelprojekt)



B

1.G	Historie	ARE Code	Prio
2.G	Ö24	2701.2.044	Be

Reifegrad

2

Baubeginn

2023

Investitionskosten

32 500 000



Öffentlicher Verkehr

Vom Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt genehmigter Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes vom Dezember 2015

AGGLO BASEL

Bezug zum Zukunftsbild

Gemäss dem Zukunftsbild soll in der Kernstadt die Anzahl der Arbeitsplätze und Einwohner weiter zunehmen, um in der Agglomeration die Siedlungsentwicklung nach innen zu fördern. Dieses Wachstum führt zu einer Zunahme des Verkehrs in der Kernstadt und kann die Wohn- und Lebensqualität in Basel beeinträchtigen. Um dies zu vermeiden, ist eine gute ÖV-Erschliessung der Arbeitsplatz- und Wohngebiete ent-

scheidend. So kann insbesondere den Pendlern eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr geboten werden. Der Ausbau des Tramstreckennetzes beim Petersgraben verbessert einerseits die Erreichbarkeit des Siedlungsschwerpunkts Universitätsspital und der Universität Basel und soll andererseits zur Entlastung der Strecke zwischen Barfüsserplatz und Schifflande beitragen.

Ö27_Be

Bezug zu Teilstrategien

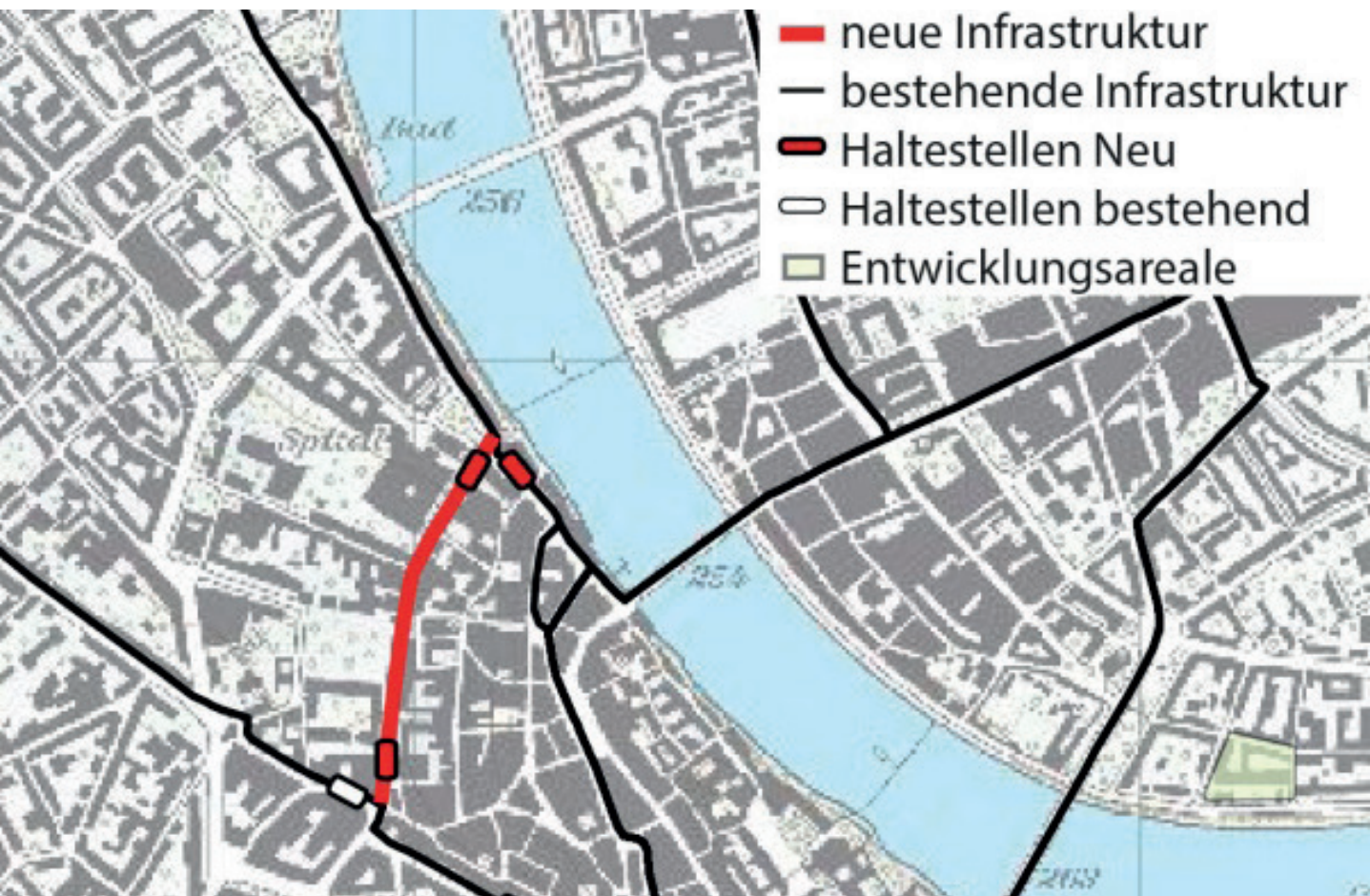
V1-2: Tram- und Bus-Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen

Bezug zu anderen Massnahmen

Ö35: Tram Spitalstrasse (Einzelprojekt)

Ö23: Tram 30

S3: Basel-Nordwest



Traminfrastrukturprojekt Petersgraben

Beschrieb

Das Tramprojekt Petersgraben dient der besseren Erschliessung der Universität und der Spitäler über das Tramnetz. Die Infrastruktur verläuft ab Leonhardsgraben/Spalenvorstadt entlang des Petersgrabens bis zum Totentanz und schliesst dort an die bestehende Infrastruktur in der St. Johannis-Vorstadt an. Die zwei Bushaltestellen im Petersgraben werden zu Tramhaltestellen umgebaut. Das Tramtrasse wird im Petersgraben im Mischverkehr geführt. Die neue Infrastruktur im Petersgraben wird durch die umgelegte Linie 15 ab Bankverein via Steinenberg – Leonhardsgraben in den Petersgraben geführt. Die Neubaustrecke ist 0,6 km lang.

Aus der Simulation des GVM ergeben sich folgende Nachfragereaktionen:

Ö27_Be

- › Verkürzung der Gesamtreisezeit um 200 Stunden pro Tag (Gewinn)
- › Zunahme der Umsteigevorgänge um 2700 pro Tag

Nutzen

WK1: Verkürzte Reisezeiten im Tramnetz von Basel, Reduktion der Umsteigevorgänge in der Kernstadt, Entlastung der Innenstadt durch angepasstes Angebotskonzept, erhöhte Flexibilität bei Betriebsstörungen und Anlässen durch die Innenstadt

WK2: Erhöhung der Qualität der öffentlichen Räume in der Innenstadt durch Entlastung der bestehenden Tramachsen sowie geeignete Gestaltungsmassnahmen, Verbesserung der Erreichbarkeit des Universitätsspitals

WK3: Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Mobilitätsteilnehmenden durch Kapazitätssteigerung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr sowie geeignete Gestaltungsmassnahmen

WK4: Beitrag zu einem stadt- und umweltgerechten Verkehr in der Kernstadt

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

Beteiligte Stellen Schweiz:

Richtplaneintrag



erfolgt als Zwischenergebnis (BS)

Regionale Abstimmung



erfolgt

Im Kanton Basel-Stadt hat der Grosse Rat basierend auf dem Studienauftrag Tramnetz 2020 den Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes genehmigt. Im Kanton Basel-Landschaft hat der Landrat die Resultate aus dem Studienauftrag Tramnetz 2020 zustimmend zur Kenntnis genommen.

Baureife

Ein erste grobe Untersuchung ist im Zusammenhang mit dem Projekt der Zweckmässigkeit im Jahr 2014 erfolgt. Die damalige Studie betrachtete den Abschnitt Petersgraben als Element. In den darauffolgenden Vorstudien und Zweckmässigkeitsbeurteilungen zum Tram 30 werden auch die Planungen zum Petersgraben konkretisiert und deren Auswirkungen detailliert untersucht.

Machbarkeit

Der Petersgraben kann zur Entlastung der Innenstadt beitragen und mit dem entsprechenden Angebotskonzept auch autonom bereits Wirkung im Tramnetz erzielen. Von daher kann das Tram Petersgraben unabhängig vom Tram 30 weitergeplant werden.

Weitere Informationen

- › Zweckmässigkeitsbetrachtung zur Priorisierung der Traminfrastrukturprojekte aus dem Studienauftrag Tramnetz 2020 (INFRAS, 2015)
- › Vorstudie Haltestellen Tram 30 (Rapp Infra AG, 2015)
- › Zweckmässigkeitsbericht für den Perimeter Bahnhof SBB bis Johanniterbrücke mit Fokus Tram 30 (INFRAS, 2016)

Reifegrad

2

Baubeginn

2023

Inbetriebnahme

offen

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Bestandteil von Tram 30, der Korridor Petersgraben kann im Gegensatz zum Tram Spitalstrasse (ÖV09) aber auch als Einzelprojekt umgesetzt werden, wenn der Korridor für das Tram 30 über die Schanzenstrasse führt.

Investitionskosten (CHF)

32 500 000 (± 50 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

4 500 000

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark

2016

Tram / Busse

Bestehende Taktfrequenz Schiffflände – Universitätsspital
(Morgenspitze, ohne Regionallinien 603 / 604)

< 2-Minuten-Takt

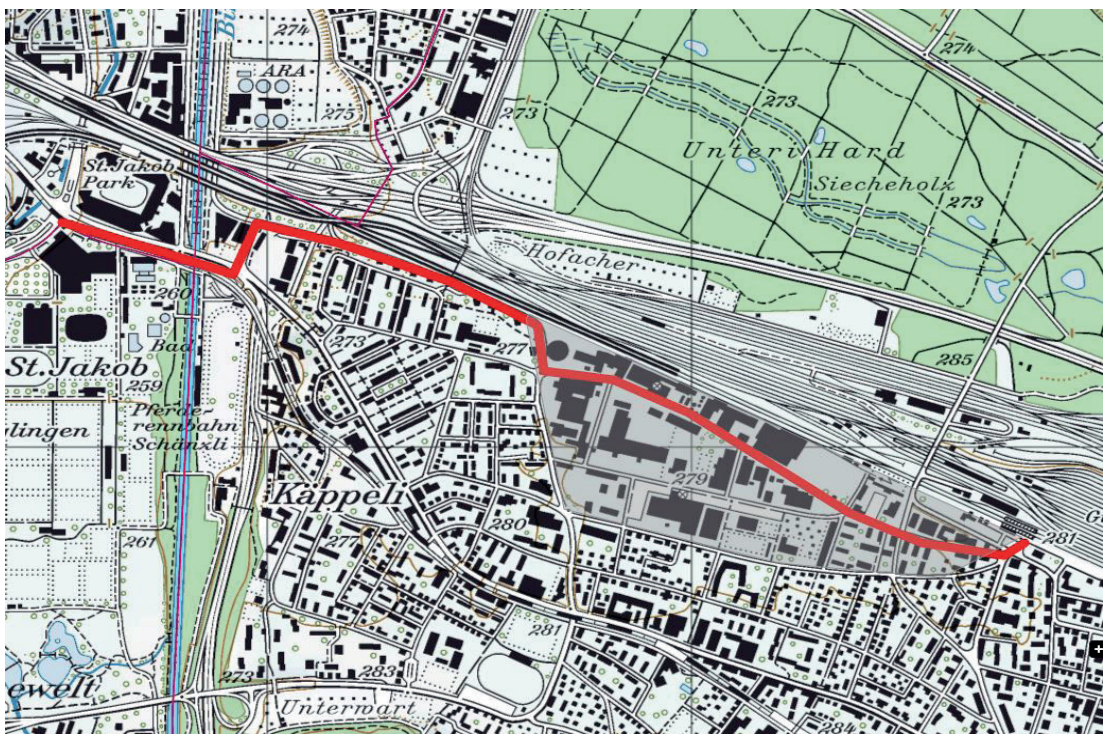
Bestehende Taktfrequenz Petersgraben (Buslinie 34)

7,5-Minuten-Takt

Ö28

Ö28

Tram Polyfeld



Mögliche Linienführung Tram Polyfeld

C

	Historie	ARE Code	Prio
1.G	-	-	-
2.G	Ö35	-	C

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2030

Investitionskosten

100 000 000

Bezug zum Zukunftsbild

Ein nachhaltiger Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist zentrales Element des Zukunftsbildes. Das Tramnetz soll gezielt ergänzt und der Feinverteiler beschleunigt werden. Die Massnahme stellt dieses Ziel sicher, indem das neue städtebauliche Entwicklungsgebiet Polyfeld der Gemeinde Muttenz (Wohnen, Arbeiten, Ausbildung) an das Tramnetz angeschlossen wird.



Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Bezug zu Teilstrategien

V1-2: Tram- und Bus-Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen

Bezug zu anderen Massnahmen

Ö30: Tram Dreispitz – St. Jakob

Ö29: ÖV-Drehscheibe MuttENZ (2. Generation)

M9: MuttENZ: Betriebs- und Gestaltungskonzept Hofackerstrasse Ost

M10: MuttENZ: Betriebs- und Gestaltungskonzept Kriegackerstrasse Ost

S11: Schwerpunktgebiet MuttENZ

LV13: MuttENZ: LV-Erschliessung Areal Hagnau

Ü35: S-Bahn-Haltestelle Basel St. Jakob / Wolf

Beschrieb

Der Masterplan Polyfeld der Gemeinde MuttENZ sieht im sogenannten Polyfeldareal nordwestlich des Bahnhofs MuttENZ ein wichtiges Entwicklungsgebiet im inneren Korridor der Agglomeration Basel vor. Das Gebiet wird zwar bereits heute mit zwei Buslinien erschlossen, diese sind jedoch primär auf den Bahnhof MuttENZ (Verknüpfung mit der S-Bahn) ausgerichtet bzw. ermöglichen Verbindungen in den Kern der

Agglomeration nur mit zum Teil mehrmaligem Umsteigen. Mit einer Tramverbindung St. Jakob – Polyfeld wird das Entwicklungsgebiet zusätzlich mit einer leistungsfähigen Tramlinie an die S-Bahn-Haltestelle Dreispitz angebunden und erhält weitere Verknüpfungen mit Tramlinien an den Haltestellen St. Jakob und Dreispitz. Das zukünftige Gesamtnutzerpotenzial wird auf 13 200 Personen pro Tag geschätzt.

Nutzen

WK1: Erweiterung des Tramnetzes, bessere Anbindung des Feinverters an Bahnnetz, Reduktion der Umsteigevorgänge, neue Struktur ermöglicht Optimierung der Fuss- und Velowege

WK2: Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen sowie der Transformation von wenig genutzten Gewerbearealen zu hochwertigen Nutzungsformen durch bessere Anbindung des Schwerpunktgebiets MuttENZ, Tram als Impulsgeber und prägendes Element der Raumgestaltung, Aufwertung der Umgebung durch zeitgemässe Strassen- und Platzgestaltungen

WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Modal-Split-Effekte

WK4: Keine negativen Auswirkungen auf Landschafts- und Naherholungsräume sowie Siedlungs- und Wohnqualität, Förderung einer umweltverträglichen Verkehrsentwicklung

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Basel-Stadt | Gemeinde Muttenz

Richtplaneintrag



geplant

Masterplan Polyfeld Muttenz

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Ö28

Baureife

Die Massnahme wurde im Rahmen der Tramnetzstudie «Tramnetz 2020» zur späteren Weiterentwicklung des Netzes vorgeschlagen. Bestätigt die zu erarbeitende Vorstudie die Zweckmässigkeit der Massnahme, wird bis 2020 ein Vorprojekt erarbeitet.

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2030

Inbetriebnahme

nach 2030

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Es liegen noch keine Finanzierungsbeschlüsse vor.

Investitionskosten (CHF)

100 000 000 (± 30 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark

2016

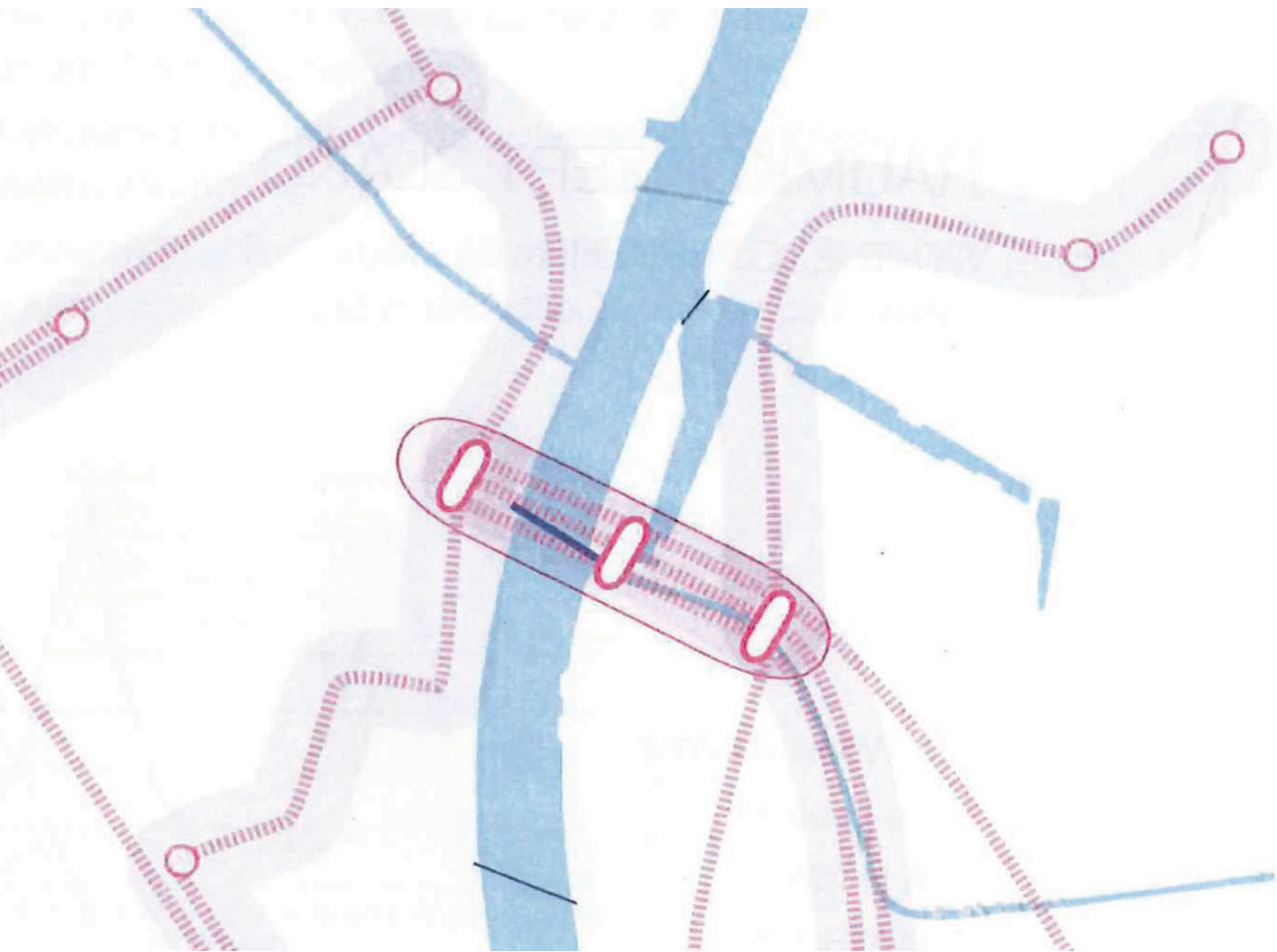
Tram / Busse

Bestehende Taktfrequenz Buslinien 47 und 63

10-Minuten-Takt

Ö29

Tram Hafen – Huningue Sud



Traminfrastrukturprojekt Hafen Basel nach Huningue Sud (neue Rheinbrücke)

Bezug zum Zukunftsbild

Durch den wirtschaftlichen Strukturwandel verändert sich das Gebiet im 3Land in den kommenden Jahren. Grosse Areale können neu- oder umgenutzt und zu städtischen Quartieren entwickelt werden. Das Schwerpunktgebiet 3Land ist in Bezug auf die Fläche und das Einwohner- und Arbeitsplatzpotenzial das grösste Schwerpunktgebiet der Kernstadt. Die Weiterentwicklung des Gebiets erfordert eine neue Erschliessungsstruktur, die gesamtheitlich geplant werden muss. Die erste Basler Testplanung (2010) brachte u. a. die Erkenntnis, dass die wei-

tere Planung mit den unmittelbaren Nachbarn am Dreiländereck, Huningue und Weil am Rhein, abzustimmen ist. Eine trinationale Testplanung führte zur Vision einer trinationalen Teilstadt, bestehend aus nach wie vor eigenständigen, aber koordinierten und mit einander verbundenen Entwicklungsgebieten. Eine zentrale Rolle spielten bereits in der Entwicklungsvision neue Verbindungen über und entlang des Rheins. Durch sie sollen Grenzen überwunden und insbesondere das Basler Entwicklungsgebiet in den bestehenden Stadtraum eingebunden werden.

Ö29

Bezug zu Teilstrategien

V1-2: Tram- und Bus-Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen

Bezug zu anderen Massnahmen

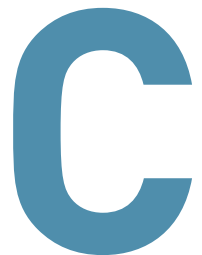
Ö1: Tram Klybeck – Kleinhüningen

Ö33: Verlängerung Tramlinie 11 nach Huningue

Ö37: Tram – Hafen

M22: Verkehrserschliessung Hafen – Stadtentwicklung Kleinhüningen

S2: Schwerpunktgebiet Basel Nord



Beschrieb

Es ist geplant, die Tramverlängerung Hafen (Ö37) über eine neue Rheinbrücke weiter bis nach Huningue Sud zu führen und so eine neue Tangentialverbindung zu schaffen. Neue Brücken sollen im 3Land ein weiterer Impulsgeber für die Stadtentwicklung werden. Sie dienen der Erschliessung, der Orientierung und tragen zur Identität des Ortes bei. Wegen der komplexen, mehrfachen Abhängigkeiten wird die Planung und Umsetzung eine besondere Herausforderung sein.

Nutzen

WK1: Brückenschlag als Chance zur Bündelung der Bus- und Tramlinien aus allen Richtungen und somit zur Verbesserung der Erschliessungsqualität im länderübergreifenden Verkehr

WK2: Tramnetz als verbindendes und identitätsstiftendes Element der Stadtentwicklung im Raum 3Land, Verbesserung der Erreichbarkeit des Schwerpunktgebiets Basel Nord

WK4: Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verminderung der Umweltbelastung durch Modal-Split-Effekte und geeigneten Gestaltungsmassnahmen, kein zusätzlicher Flächenbedarf

1.G	Historie	ARE Code	Prio
-	-	-	-
2.G	Ö22	-	C

Reifegrad

1

Baubeginn

2030

Investitionskosten

76 000 000



Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

Beteiligte Stellen Schweiz:

Richtplaneintrag



erfolgt als Vororientierung (BS)

Regionale Abstimmung



läuft derzeit

Im Jahr 2012 haben die Städte Huningue und Weil am Rhein, der Kanton Basel-Stadt, die Communauté de Communes des Trois Frontières (CC3F) sowie der Conseil Général Haut Rhin (CG68) die Planungsvereinbarung 3Land über die Zusammenarbeit zur Entwicklung des Gebiets zwischen Dreirosenbrücke und Palmrainbrücke unterzeichnet. Basierend auf dieser Planungsvereinbarung wurde das Raumkonzept 3Land initiiert.

Baureife

Die Entwicklungsplanung 3Land läuft. Eine Machbarkeitsstudie für eine Trambrücke liegt noch nicht vor. Erste Abklärungen betreffen eine LV-Querung über den Rhein mit ersten Ideen einer nicht schienengebundenen ÖV-Anbindung.

Reifegrad

1

Baubeginn

2030

Inbetriebnahme

offen

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Es liegen noch keine Finanzierungsbeschlüsse vor.

Investitionskosten (CHF)

76 000 000 (± 50 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark

2016

Tram / Busse

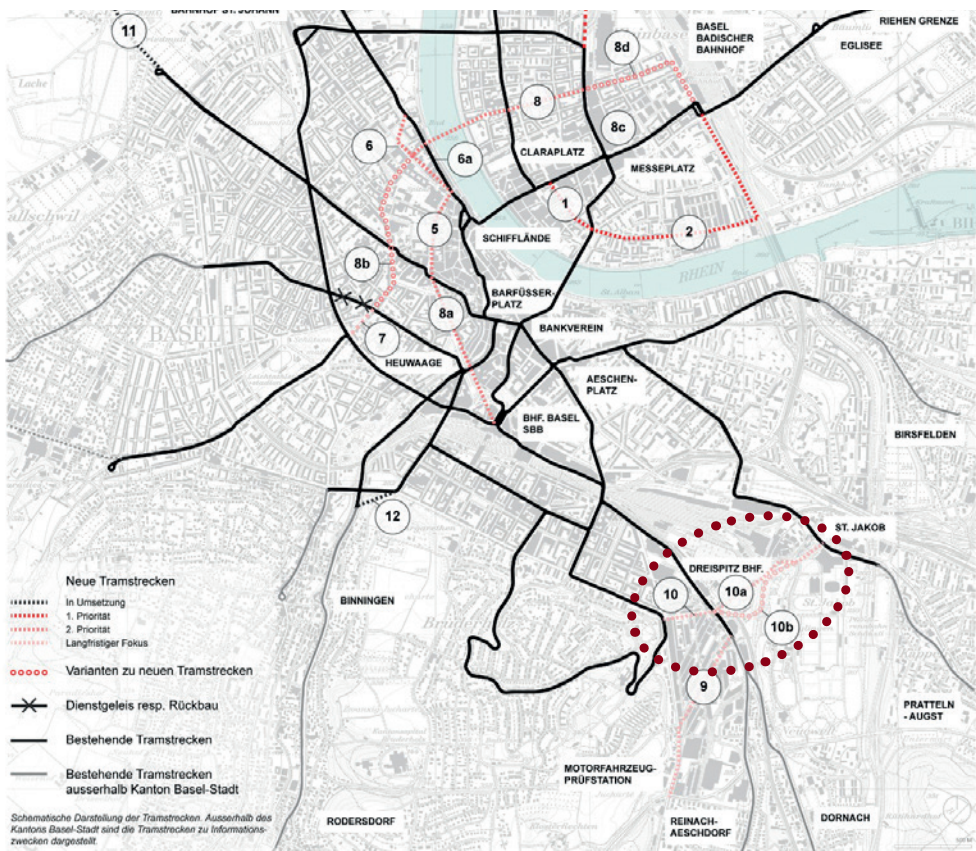
Bisher ist diese Achse über den Rhein nicht vorhanden

k.A.

Ö30

Ö30

Tram Dreispitz – St. Jakob



Vom Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt genehmigter Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes vom Dezember 2015

Bezug zum Zukunftsbild

Die Anzahl der Arbeitsplätze in Basel erhöht sich markant, und auch die Wohnbevölkerung in Basel wächst weiter. Dies geht mit einer Zunahme des Verkehrs einher, insbesondere des Pendlerverkehrs. Um diesen zukünftig zu bewältigen, ohne die Wohn- und Lebensqualität in Basel zu beeinträchtigen, ist eine gute Erschliessung der Arbeitsplatz- und Wohngebiete mit dem öffentlichen Verkehr entscheidend. Der konsequente Ausbau des Tramstreckennetzes trägt massgeblich dazu bei, künftige Arbeitsplatzzentren und neue Wohngebiete stadt- und umweltgerecht zu erschliessen und Pendlern eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu bieten. Damit unterstützt der Tramnetzausbau sowohl die wirtschaftliche Entwicklung wie auch die hohe Wohn- und Lebensqualität in und um Basel und trägt zur Entlastung der Strasse bei.

C

	Historie	ARE Code	Priorität
1.G	-	-	-
2.G	Ö35	-	C

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2030

Investitionskosten

76 000 000



Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Am 19. September 2012 hat der Grosse Rat des Kanton Basel-Stadt als Gegenvorschlag zur Traminitiative den Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes im Kanton Basel-Stadt basierend auf dem Studienauftrag «Strategische Planung Tramnetz Region Basel 2020» (kurz Tramnetz 2020) genehmigt. Mit dem Beschluss des Grossen Rates wird ein Streckennetz im Sinne eines längerfristigen Zielzustandes angestrebt. Der Studienauftrag TN 2020 im Jahr 2012 wurde von den beiden Kantonen Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt und Basel-Landschaft partnerschaftlich initiiert und umgesetzt.

Ö30

Bezug zu Teilstrategien

V1-2: Tram- und Bus-Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü35: S-Bahn-Haltestelle Basel St.Jakob / Wolf

Ö28: Tram Polyfeld

S4: Basel Süd

Beschrieb

Das Tramprojekt Dreispitz – St. Jakob soll das Areal St. Jakob an den Bahnhof Basel SBB anbinden. Geplant ist ein neues Infrastrukturprojekt im Leimgrubenweg und zwischen Dreispitz – St. Jakob im Walkeweg/Brüglingerstrasse. Die Linie 1 soll die neue Infrastruktur ab Markthalle via Bahnhof SBB Süd – Thiersteinallee – Gundeldingerstrasse und weiter über den Leimgrubenweg – Bahnhof Dreispitz bis zum St. Jakob befahren. Die Neubaustreckenlänge beträgt 1,2 km.

Aus der Simulation des GVM ergeben sich folgende Nachfragereaktionen:

- › Keine Veränderung der Gesamtreisezeit
- › Abnahme der Umsteigevorgänge um 2500 pro Tag

Nutzen

WK1: Bessere Anbindung des Entwicklungsgebiets Walkeweg und des St. Jakob an den Bahnhof Basel SBB, kürzere Umsteigevorgänge, Kapazitätserhöhung, optimale Verknüpfung der S-Bahn-Haltestelle Dreispitz mit dem Tramnetz

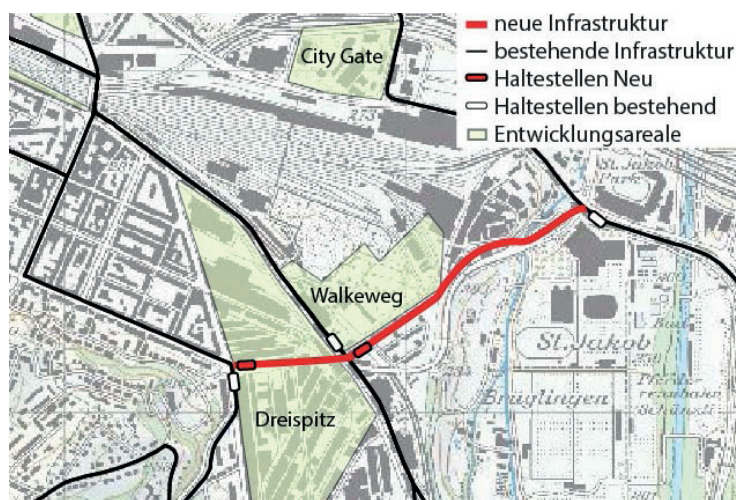
WK2: Stärkung der südöstlichen Stadtgebiete mit direkter Anbindung an den Bahnhof Basel SBB

WK4: Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie Verminderung der Umweltbelastung durch Modal-Split-Effekte sowie geeignete Gestaltungsmaßnahmen, kein zusätzlicher Flächenbedarf

Traminfrastrukturprojekt
Dreispitz – St. Jakob

AGGLO BASEL

266



Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

Beteiligte Stellen Schweiz:

Richtplaneintrag



erfolgt als Vororientierung (BS)

Regionale Abstimmung



erfolgt

Im Kanton Basel-Stadt hat der Grosse Rat basierend auf dem Studienauftrag Tramnetz 2020 den Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes genehmigt. Im Kanton Basel-Landschaft hat der Landrat die Resultate aus dem Studienauftrag Tramnetz 2020 zustimmend zur Kenntnis genommen.

Ö30

Baureife

Die Zweckmässigkeit des Traminfrastrukturprojekts wurde im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung Tramnetz 2020 nachgewiesen. Weiterführende Vorstudien sind zu einem späteren Zeitpunkt geplant.

Weitere Informationen

Zweckmässigkeitsbetrachtung zur Priorisierung der Traminfrastrukturprojekte aus dem Studienauftrag Tramnetz 2020 (INFRAS, 2015)

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2030

Inbetriebnahme

offen

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Es liegen noch keine Finanzierungsbeschlüsse vor.

Investitionskosten (CHF)

76 000 000 (± 50 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

8 800 000

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark

2016

Tram / Busse

Bestehende Taktfrequenz Dreispitz – St. Jakob

3,75-Minuten-Takt

Ö31

Tram Huningue – Saint-Louis



Neue Tangentialverbindung zwischen Huningue und Saint-Louis

Bezug zum Zukunftsbild

Le développement des corridors intérieurs et des secteurs de développement clefs sont des objectifs essentiels de la vision d'avenir. Le tram constitue un axe de transport public important permettant d'assurer la bonne desserte du 3Land. Il pourra également constituer un support à un développement urbain ambitieux sur un axe qui traverse de part en part le corridor intérieur français.

Le projet constituera un maillon du futur réseau de tram transfrontalier et permettra de desservir la gare de Saint Louis à une nouvelle ligne de tram ce qui renforcera l'intermodalité

Bezug zu Teilstrategien

- V1-2: Tram- und Bus-Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen
- V1-3: Kombinierte Mobilität – Widerstände vermindern und Angebot ausbauen (P+R, B+R u. a.)

Bezug zu anderen Massnahmen

- Ö33: Verlängerung Tramlinie 11 nach Huningue
- Ö29: Tram Hafen – Huningue Sud
- Ö40: Tram 3 (Technoport – EAP)
- S2: Schwerpunktgebiet Basel Nord

Beschrieb

Le développement d'un tram entre Huningue et Saint-Louis permet de relier le 3LAND, le centre ville de Huningue et la plate-forme multimodale de la gare de Saint Louis. Il assure ainsi la desserte multimodale d'un des plus gros secteurs de développement de l'agglomération et permet de bâtir un corridor de transport public à forte capacité entre Saint Louis, Huningue et le 3Land qui pourra constituer un support au développement urbain le long de l'infrastructure.

Nutzen

- WK1: Le projet permet de développement et le maillage du réseau de tramway transfrontalier, amélioration de la desserte multimodale
- WK2: Le tram permet d'assurer une meilleure desserte du secteur de développement du 3Land et le centre-ville de Huningue et favorise ainsi leur attractivité et leur développement
- WK3: Le report modal permet de réduire des nuisances sociales : réduction de l'accidentologie et de l'insécurité routière, moindre usure de la voirie
- WK4: Le report modal de la voiture individuelle au tram rendue possible par le projet a pour effet : la réduction du bruit, de la pollution locale et de l'effet de serre

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F)

Beteiligte Stellen Schweiz:

BVB | BLT | Kanton Basel-Stadt

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



erfolgt

Beteiligte Stellen Ausland:

Etat français

Frankreich

Eintrag SCOT

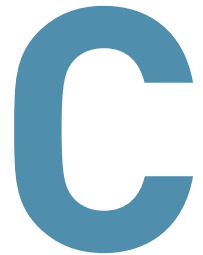


geplant

Gemeindebeschlüsse



nicht notwendig



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

Reifegrad

1

Baubeginn

2025

Investitionskosten

82 500 000



Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Baureife

Erste Überlegungen zur Zweckmässigkeit und Wirkung des Projekts wurden angestellt. Das Vorprojekt wird bis 2025 erstellt.

Reifegrad

1

Baubeginn

2025

Inbetriebnahme

après 2025

Ö31

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse
Le montage financier du projet n'est pas encore déterminé.

Investitionskosten (CHF)

82 500 000 (± 50 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

1 850 000

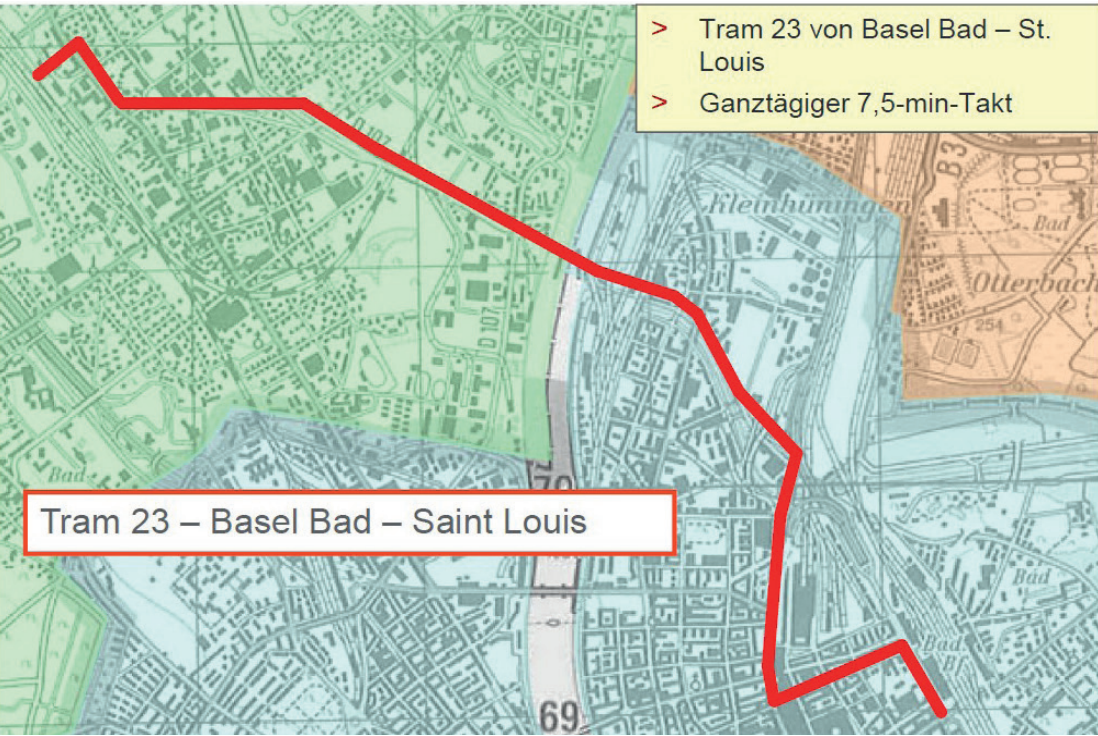
Grundlagen für Quervergleich / Benchmark

2016

Tram / Busse

Bestehende Taktfrequenz Buslinien Huningue – Saint-Louis (Morgenspitze)

10-Minuten-Takt

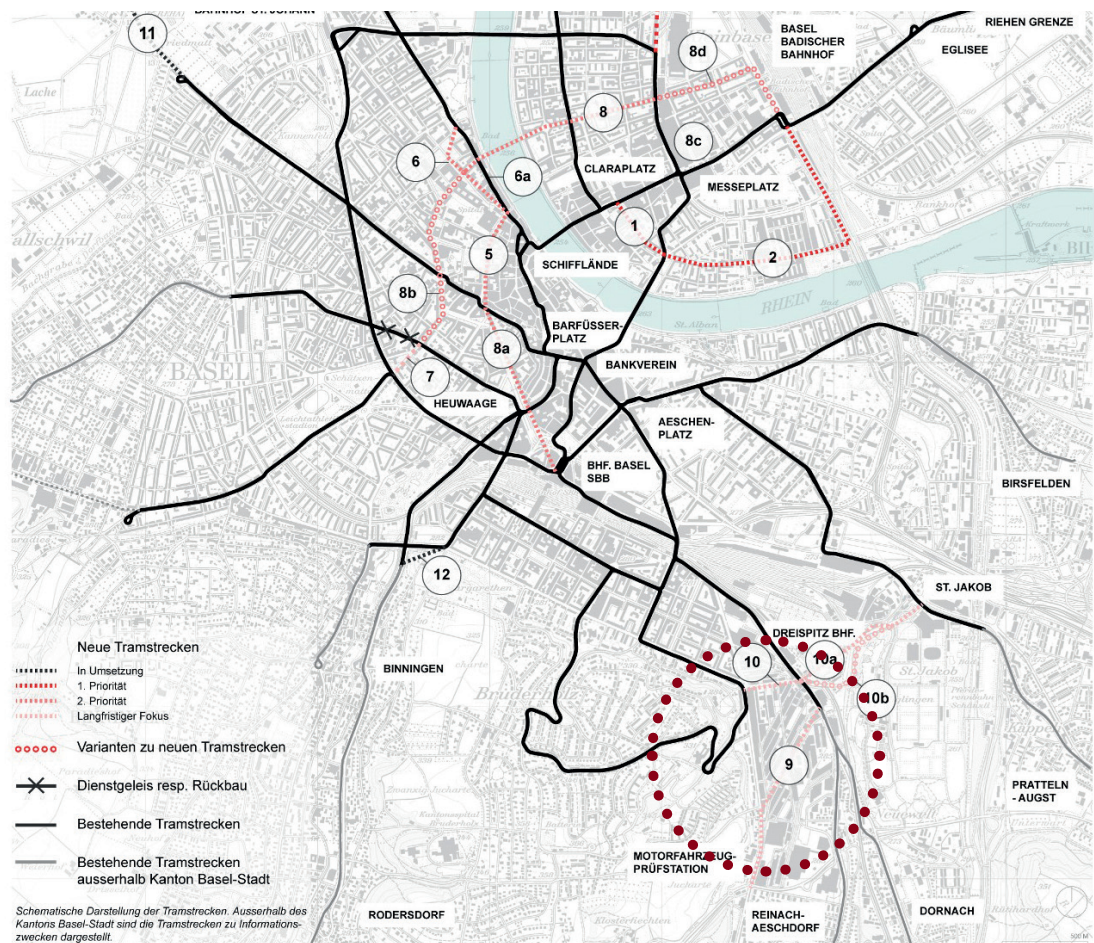


source:
étude ETB C14

Ö32

Tram Dreispitz

Ö32



Vom Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt genehmigter Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes vom Dezember 2015

C

1.G	Historie	ARE Code	Prio
2.G	Ö17	2701.2.039	B

Reifegrad

2

Baubeginn

2027

Investitionskosten

60 000 000



Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Bezug zum Zukunftsbild

Die Entwicklungsschwerpunkte in der Kernstadt und in den inneren Korridoren sollen deutlich aktiver entwickelt werden als heute. Dazu gehört insbesondere eine gute Abstimmung mit dem öffentlichen Verkehr. Mit einem Ausbau des Tramnetzes kann das Verkehrswachstum umwelt- und stadtgerecht abgewickelt werden und Pendlern eine attraktive Alternative zum motorisierten

Individualverkehr geboten werden. Damit unterstützt der Tramnetzausbau sowohl die wirtschaftliche Entwicklung wie auch die hohe Wohn- und Lebensqualität in und um Basel und trägt zur Entlastung der Strasse bei. Das Traminfrastrukturprojekt Dreispitz – Motorfahrzeugprüfstation ist Bestandteil des Konzepts Tramnetz 2020.

Ö32

Bezug zu Teilstrategien

V1-2: Tram- und Bus-Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen

Bezug zu anderen Massnahmen

S4: Basel Süd

Beschrieb

Das Tramprojekt Dreispitz dient der optimalen Erschliessung des in Transformation befindlichen Dreispitz-Areals. Das neue Tram soll die Verkehrsbelastung über den Knoten Dreispitz reduzieren. Die Neubaustrecke beginnt bei der Münchensteinerstrasse und führt über die Wien-Strasse und weiter entlang der Reinacherstrasse in Richtung Motorfahrzeugprüfstation (Wendeschlaufe auf ARFA-Areal). Die Länge der Neubaustrecke beträgt 1,2 km.

Aus der Simulation des GVM ergeben sich folgende Nachfragereaktionen:

- › Zunahme der Gesamtreisezeit um 100 Personenstunden pro Tag
- › Abnahme der Umsteigevorgänge um 2400 pro Tag

Nutzen

WK1: Reduktion der Umsteigevorgänge, neue Direktverbindung aus Richtung St. Johann nach Dreispitz, Kapazitätserweiterung gegenüber Bus, Gestaltung einer neuen, langsamverkehrsfreundlichen Tramachse

WK2: Tram Dreispitz als «Motor» für die Entwicklungsplanung des Dreispitz-Areals, Tram als zentrales Element zur städtebaulichen Öffnung und zur Schaffung von neuen öffentlichen Räumen

WK3: Reduktion des Schwerverkehrs durch Transformation des Dreispitz-Areals, Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr durch Umgestaltung des Strassenraums

WK4: Beitrag zu stadt- und umweltgerechtem Verkehr, Flächenverbrauch beschränkt sich weitgehend auf bereits bestehende Verkehrsflächen

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

Beteiligte Stellen Schweiz:

CMS | BUD BL

Richtplaneintrag



erfolgt als Zwischenergebnis (BS, BL)

Regionale Abstimmung



erfolgt

Ö32

Im Kanton Basel-Stadt hat der Grosse Rat basierend auf dem Studienauftrag Tramnetz 2020 den Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes genehmigt. Im Kanton Basel-Landschaft hat der Landrat die Resultate aus dem Studienauftrag Tramnetz 2020 zustimmend zur Kenntnis genommen.

Baureife

Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsstudien für verschiedene Varianten im Raum Dreispitz sind abgeschlossen. Künftig soll in der Dreispitzplanung die Entwicklung von Teilgebieten im Vordergrund stehen. Die nächsten Entwicklungen sind in der Südspitze auf Kantonsgebiet Basel-Landschaft geplant. Entsprechend ist die Vorstudie auf dem Boden von Basel-Stadt noch zurückgestellt.

Weitere Informationen

Zweckmässigkeitsbetrachtung zur Priorisierung der Traminfrastrukturprojekte aus dem Studienauftrag Tramnetz 2020 (INFRAS, 2015)

Reifegrad

1

Baubeginn

frühestens ab 2027

Inbetriebnahme

offen

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Die Aufnahme in die 10-Jahresinvestitionsplanung des Kantons Basel-Stadt ist erfolgt. Das Projekt ist im Kanton Basel-Stadt als «Schiebevorhaben» eingestellt.

Investitionskosten (CHF)

60 000 000 (± 50 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

5 100 000

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark

2016

Tram / Busse

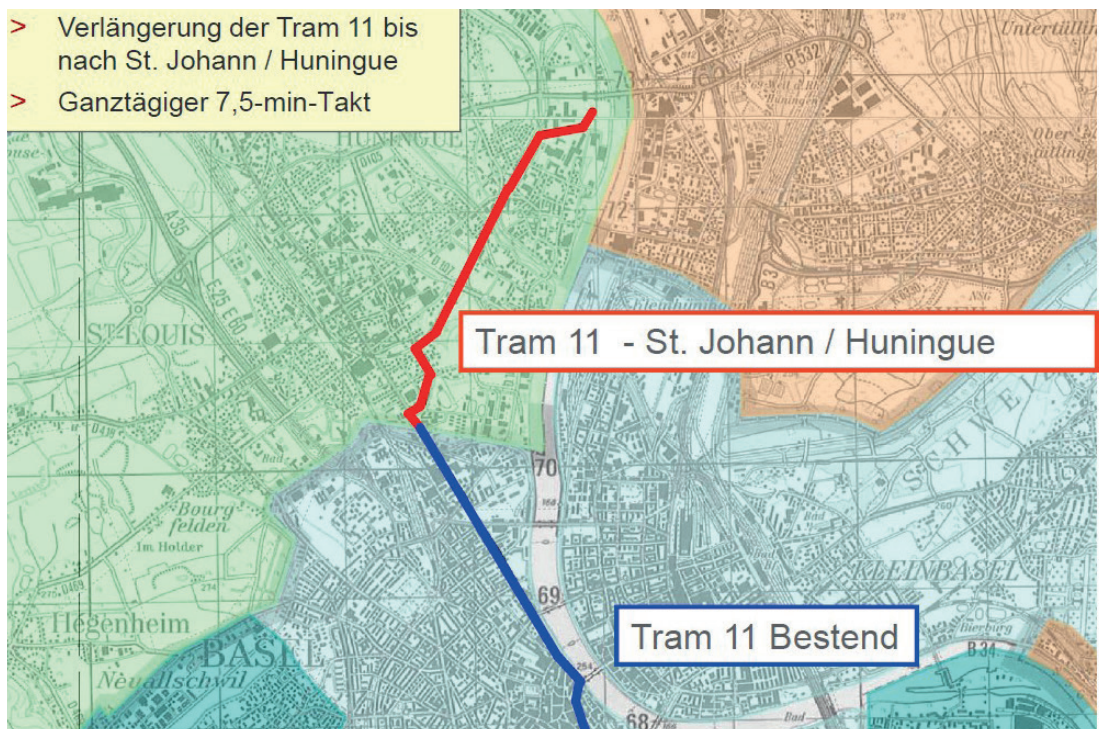
Bestehende Taktfrequenz Tramlinie 11, E11 (Morgenspitze)

6-Minuten-Takt

Öffentlicher Verkehr

Ö33

Verlängerung Tramlinie 11 nach Huningue



Tracé indicatif. Non valide

Bezug zum Zukunftsbild

Huningue gehört zum inneren Korridor, wo die Siedlungsentwicklung laut Zukunftsbild schwerpunktmässig stattfinden soll. Ausserdem befindet sich mit dem 3Land ein sehr grosses Entwicklungsgebiet im Perimeter der geplanten Tramverlängerung. Die Entwicklung der westlich des Rheins liegenden

Entwicklungsgebiete kann nur dann siedlungsverträglich erfolgen, wenn im Gleichschritt die Verkehrsträger des Umweltverbundes ausgebaut werden. Die Schaffung einer neuen, grenzüberschreitenden Tramverbindung soll ausserdem einen Beitrag zur Erhöhung des ÖV-Anteils leisten.

Bezug zu Teilstrategien

V1-2: Tram- und Bus-Netz ergänzen und
Feinverteiler beschleunigen

Bezug zu anderen Massnahmen

Ö29: Tram Hafen – Huningue Sud

S2: Schwerpunktgebiet Basel Nord

Beschrieb

Die Tramlinie 11 endet heute an der Schweizer Landesgrenze. Zudem ist der ÖV-Anteil im grenzüberschreitenden Verkehr wesentlich geringer als im Schweizer Agglomerationsverkehr. Die bestehende Tramlinie 11 soll deshalb bis nach Huningue verlängert werden. Die definitive Linienführung ist noch nicht bestimmt.

Ö33

Nutzen

WK1: Le projet permet de développement et le maillage du réseau de tramway transfrontalier

WK2: Le tram permet d'assurer une meilleure desserte du secteur de développement du 3Land et le centre-ville de Huningue et favorise ainsi leur attractivité et leur développement

WK3: Le report modal permet de réduire des nuisances sociales : réduction de l'accidentologie et de l'insécurité routière, moindre usure de la voirie

WK4: Le report modal de la voiture individuelle au tram rendue possible par le projet a pour effet : la réduction du bruit, de la pollution locale et de l'effet de serre



Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F)

Beteiligte Stellen Schweiz:

BVB | Kanton Basel-Stadt

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



erfolgt

Beteiligte Stellen Ausland:

Etat français et Région Alsace Lorraine Champagne Ardennes

Frankreich

Eintrag SCOT



geplant

Gemeindebeschlüsse



nicht notwendig

	Historie	ARE Code	Prio
1.G	-	-	-
2.G	Ö22	-	C

Reifegrad

1

Baubeginn

2027

Investitionskosten

55 000 000



Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Baureife

Erste grobe Überlegungen zur Zweckmässigkeit der Tramverlängerung sowie deren Wirkungen sind erfolgt. In den folgenden Jahren sollen weitergehende Vorstudien erstellt werden.

Reifegrad

1

Baubeginn

2027

Inbetriebnahme

2030

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse
Es liegen noch keine Finanzierungsbeschlüsse vor.

Investitionskosten (CHF)

55 000 000 (± 50 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

1 250 000

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark

2016

Tram / Busse

Bisherige Taktfrequenz Tramlinie 11

7,5-Minuten-Takt

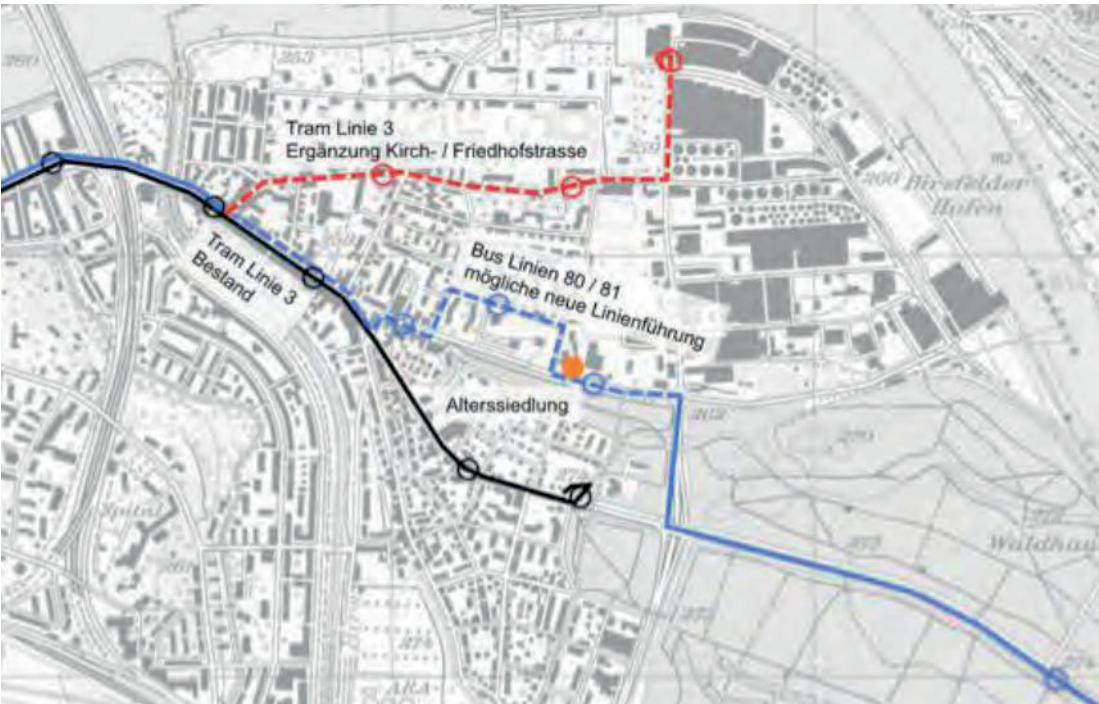
Bisherige Taktfrequenz Distribus 603 (Basel Huninguestrasse – Huningue)

30-Minuten-Takt

Ö34

Ö34

Tram Birsfelden Sternenfeld



Mögliche Linienführungsvariante Tramlinie 3 Sternenfeldareal (Quelle: STEK Gemeinde Birsfelden)

Bezug zum Zukunftsbild

Ein nachhaltiger Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist ein zentrales Element des Zukunftsbildes. Das Tramnetz soll gezielt ergänzt und der Feinverteiler beschleunigt werden. Die Tramerschliessung wird aus einer bestehenden Tramlinie heraus entwickelt. Das Tram Sternenfeld erschliesst den am dichtesten besiedelten Ortsteil der Gemeinde Birsfelden und das Entwicklungsgebiet Birsfelden-Hafen mit einem leistungsfähigen und attraktiven Verkehrsmittel.

C

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

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2027

Investitionskosten

45 000 000



Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Bezug zu Teilstrategien

V1-2: Tram- und Bus-Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen

Bezug zu anderen Massnahmen

M18: Birsfelden, Umgestaltung Orstdurchfahrt

S16: Schwerpunktgebiet Birsfelden

Beschrieb

Ö34

Das Hafengebiet von Birsfelden ist ein Entwicklungsgebiet im inneren Korridor. Die Erschliessung des Entwicklungsgebiets erfolgt heute über die Buslinien 80 und 81 und es ist damit ungenügend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Die bestehende Tramlinie 3 verläuft entlang des Korridors Basel – Augst bis zur Haltestelle Hard. Die heutige Enthaltestelle der Tramlinie 3

weist ein relativ geringes Nutzerpotenzial auf. Durch den Austausch von Buslinien und Tramlinie soll der am dichtesten besiedelte Ortsteil der Gemeinde Birsfelden sowie das Entwicklungsgebiet Birsfelden-Hafen optimal erschlossen werden. Es ist eine Koordination mit der geplanten Umgestaltung der Orstdurchfahrt (M18) erforderlich.

Nutzen

WK1: Austausch der Linien ermöglicht die Optimierung des Verkehrssystems in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung sowie die Erschliessung eines wesentlich höheren Nutzerpotenzials, neue Strukturen ermöglichen Optimierung der Fuss- und Velowege

WK2: Trammerschliessung fördert die Umstrukturierung von unternutzten Logistikflächen in Wohnen und wertschöpfungsintensivere Arbeitsplätze und damit die Siedlungsentwicklung nach innen, Aufwertung des öffentlichen Raums durch zeitgemässe Strassen- und Platzgestaltungen im neuen Tramkorridor, Ermöglichung von städtebaulicher Aufwertung durch Rückbau des Tram-Astes Hard entlang der Hauptstrasse 3 / 7

WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Modal-Split-Effekte

WK4: Keine negativen Auswirkungen auf Landschafts- und Naherholungsräume sowie Siedlungs- und Wohnqualität, Förderung einer umweltverträglichen Verkehrsentwicklung

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft

Beteiligte Stellen Schweiz:

Gemeinde Birsfelden

Richtplaneintrag



geplant

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Städtebauliches Entwicklungskonzept (STEK) vom Gemeinderat 2016 verabschiedet

Ö34

Baureife

Erste Überlegungen zur Zweckmässigkeit der Massnahme sowie deren Wirkungen sind vorhanden. Ein Vorprojekt wird voraussichtlich bis 2022 erstellt.

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2027

Inbetriebnahme

2030

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Es liegen noch keine Finanzierungsbeschlüsse vor.

Investitionskosten (CHF)

45 000 000 (± 50 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark

2016

Tram / Busse

Bestehende Taktfrequenz Buslinien 80 und 81

15-Minuten-Takt

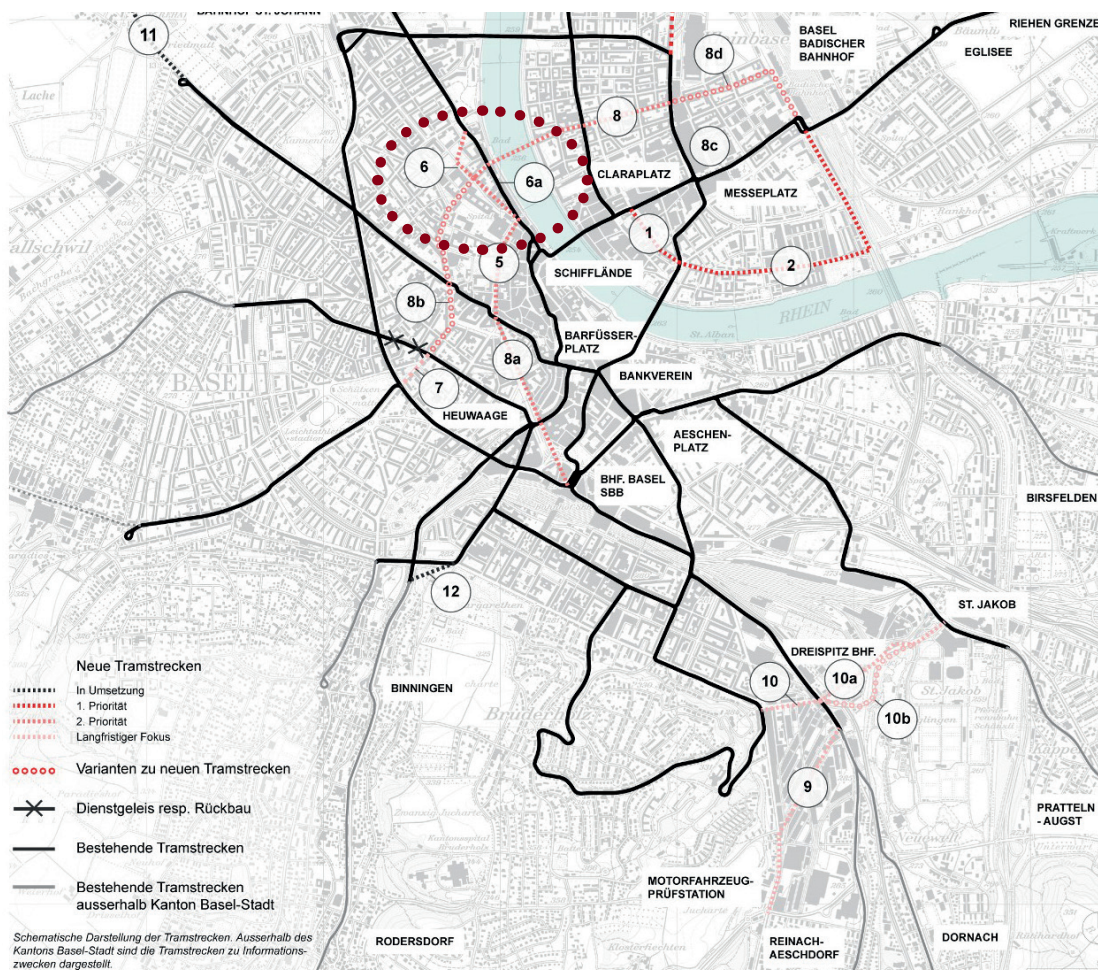
Bestehende Taktfrequenz Tramlinie 3

7,5-Minuten-Takt

Ö35_Be

Tram Spitalstrasse (Einzelprojekt)

Ö35_Be



Vom Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt genehmigter Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes vom Dezember 2015

Bezug zum Zukunftsbild

Gemäss dem Zukunftsbild soll die Anzahl der Arbeitsplätze in der Kernstadt weiter erhöht werden und auch die Wohnbevölkerung weiter wachsen. Dies geht mit einer Zunahme des Verkehrs einher, insbesondere des Pendlerverkehrs. Um diesen künftig zu bewältigen, ohne die Wohn- und Lebensqualität in Basel zu beeinträchtigen, ist eine gute Erschliessung der Arbeitsplatz- und Wohngebiete mit dem öffentlichen Verkehr entscheidend. Der konsequente Ausbau des Tramstrecken-

netzes trägt massgeblich dazu bei, künftige Arbeitsplatzzentren und neue Wohngebiete stadt- und umweltgerecht zu erschliessen und Pendlern eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu bieten. Der Tramnetzausbau trägt zur Entlastung der Strasse bei, unterstützt die wirtschaftliche Entwicklung wie auch die hohe Wohn- und Lebensqualität in und um die Kernstadt und leistet so einen wesentlichen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen.

Bezug zu Teilstrategien

V1-2: Tram- und Bus-Netz ergänzen und
Feinverteiler beschleunigen

Bezug zu anderen Massnahmen

Ö27: Tram Petersgraben (Einzelprojekt)

Ö23: Tram 30

S3: Basel-Nordwest

Beschrieb

Dieses Infrastrukturprojekt sieht eine Verlagerung des Tramtrassees aus der räumlich engen St. Johannis-Vorstadt in die Spitalstrasse vor und verbessert die Anbindung der Universität und der Spitäler an das Tramnetz. Die Infrastruktur verläuft ab Blumenrain via Spitalstrasse – St. Johannis-Ring zurück an das bestehende Trasse in der Elsässerstrasse. In Zukunft soll die umgelegte Traminie 11 die Strecke befahren. Die Länge der Neubaustrecke beträgt 0,9 km.

Nutzen

WK1: Verbesserung der Fussgängersituation durch geeignete Gestaltung des Trassees und der Haltstelle, keine Auswirkungen auf Gesamtreisezeit, weniger direkte Linienführung

WK2: Neue städtebauliche Aufwertungsmöglichkeiten in der St. Johannis-Vorstadt, Verbesserung der Erreichbarkeit der Universität und der Spitäler

WK3: Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Modal-Split-Effekte und geeignete Gestaltungsmassnahmen

WK4: Beitrag zu einem stadt- und umweltgerechten Verkehr in der Kernstadt

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

Beteiligte Stellen Schweiz:

Richtplaneintrag



erfolgt als Vororientierung (BS)

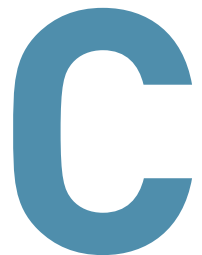
Regionale Abstimmung



erfolgt

Im Kanton Basel-Stadt hat der Grosse Rat basierend auf dem Studienauftrag Tramnetz 2020 den Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes genehmigt. Im Kanton Basel-Landschaft hat der Landrat die Resultate aus dem Studienauftrag Tramnetz 2020 zustimmend zur Kenntnis genommen.

Ö35_Be



	Historie	ARE Code	Prio
1.G	-	-	-
2.G	Ö27	-	C

Reifegrad

1

Baubeginn

2027

Investitionskosten

43 500 000



Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Baureife

Ein erste, grobe Untersuchung ist im Zusammenhang mit dem Projekt der Zweckmässigkeit im Jahr 2014 erfolgt. Die damalige Studie betrachtete den Abschnitt Spitalstrasse als Einzelelement. Die laufenden Studien zum Tram 30 bilden die Voraussetzung für eine Konkretisierung des Trams Spitalstrasse. Wird der Petersgraben gegenüber der Schanzenstrasse favorisiert, so kann die Spitalstrasse in der weiteren Planung miteinbezogen und als Teilabschnitt weiterbearbeitet werden. Wird hingegen die Schanzenstrasse favorisiert, so entfällt das Tram Spitalstrasse.

Ö35_Be

Weitere Informationen

- › Zweckmässigkeitsbetrachtung zur Priorisierung der Traminfrastrukturprojekte aus dem Studienauftrag Tramnetz 2020 (INFRAS, 2015)
- › Studie Haltestellen Tram 30 (Rapp Infra AG, 2015)
- › Zweckmässigkeitsbericht für den Perimeter Bahnhof SBB bis Johanniterbrücke mit Fokus Tram 30 (INFRAS, 2016)

Reifegrad

1

Baubeginn

2027

Inbetriebnahme

offen

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Bestandteil von Tram 30, kann im Gegensatz zum Tram Petersgraben nicht als Einzelprojekt umgesetzt werden

Investitionskosten (CHF)

43 500 000 (± 50 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

2 200 000

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark

2016

Tram / Busse

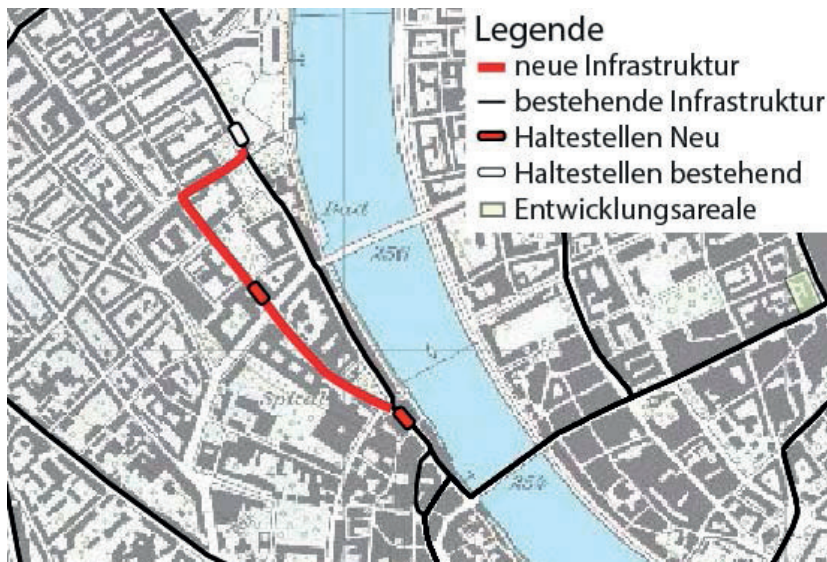
Bestehende Taktfrequenz Spitalstrasse (ohne Regionallinien 603/604)

7,5-Minuten-Takt

Traminfrastrukturprojekt
Spitalstrasse

AGGLO BASEL

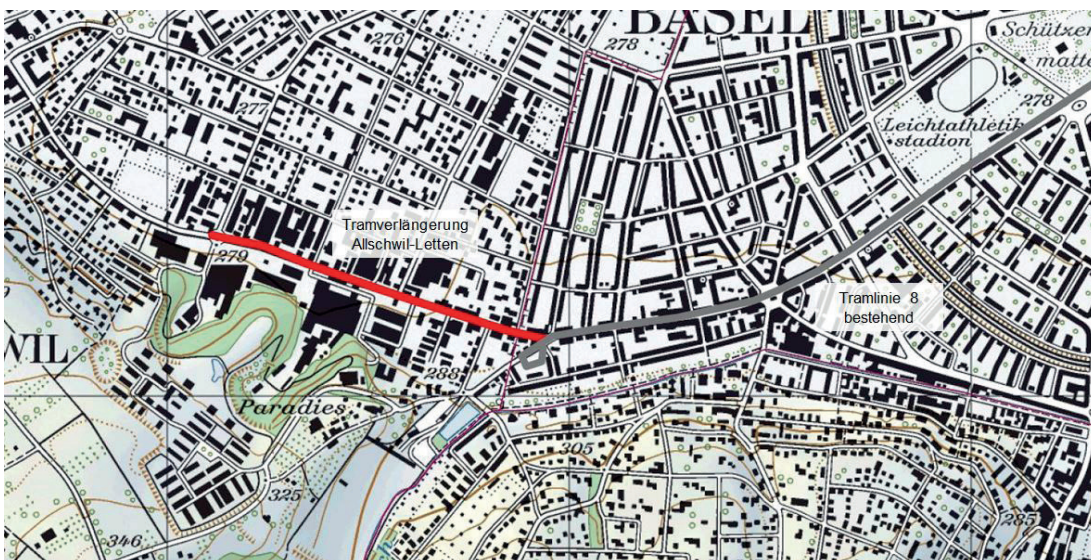
282



Ö36

Ö36

Tram Allschwil-Letten (Neuweilerstrasse – Paradies – Letten)



Übersicht Verbindung Tram Allschwil-Letten (Quelle Hintergrund: swisstopo)

Bezug zum Zukunftsbild

Ein nachhaltiger Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist ein zentrales Element des Zukunftsbilds. Das Tramnetz soll gezielt ergänzt und der Feinverteiler beschleunigt werden. Die Massnahme erfüllt diese Voraussetzungen, indem sie ein Gebiet mit zahlreichen Gewerbebetrieben, Arbeitsplätzen und Wohngebieten an das Tramnetz anschliesst und Direktverbindungen zum Zentrum der Kernstadt und zum Bahnhof Basel SBB herstellt.

C

	Historie	ARE Code	Prio
1.6	-	-	-
2.6	Ö20	2701.2.041	B

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2027

Investitionskosten

40 000 000



Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Bezug zu Teilstrategien

V1-2: Tram- und Bus-Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen

Bezug zu anderen Massnahmen

M13: Zubringer Bachgraben – Nordtangente

M20: Tunnel Allschwil

S9: Schwerpunktgebiet Bachgraben – Allschwil

Ö36

Beschrieb

Das Gebiet Letten ist dicht besiedelt und nahtlos mit der Stadt Basel verbunden. Ausserdem umfasst es viele besucherintensive Einrichtungen. Die Haltestelle Letten wird von mehreren Buslinien mit unterschiedlichen Laufwegen und Taktfrequenzen erschlossen und dient als wichtiger Umsteigepunkt. Die Tramlinie 8 fährt heute nur bis an die Kantonsgrenze. Die Weiterführung bis Letten bringt eine zweckmässige Erschliessung für das Quartier und stärkt die Haltestelle Letten als Knoten des öffentlichen Verkehrs. Die Massnahme ist mit der Siedlungsentwicklung im Raum Letten sowie mit einer Umfahrung von Allschwil (M13/M14/M20) zu koordinieren.

Berechnete Wirkung der Tramerschliessung:

- › Erhöhung der ÖV-Nachfrage um 18 000 Personen pro Tag
- › Reduktion der MIV-Nachfrage um 13 000 Motorfahrzeuge pro Tag
- › Reisezeitgewinn von rund 14 000 Personenstunden pro Tag.

Nutzen

WK1: Neue Direktverbindungen von Allschwil-Letten zum Bahnhof Basel SBB sowie zur Innenstadt, stabilerer Betrieb, bessere Abstimmung der Taktfrequenzen, neue Möglichkeiten zur Optimierung von Fuss- und Velowegen

WK2: Verbesserung der Erreichbarkeit im Quartier Letten fördert Siedlungsentwicklung nach innen, Tram als Impulsgeber und prägendes Element der Raumgestaltung

WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Modal-Split-Effekte

WK4: Keine negativen Auswirkungen auf Landschafts- und Naherholungsräume sowie die Siedlungs- und Wohnqualität, Förderung einer umweltverträglichen Verkehrsentwicklung

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Basel-Stadt | Gemeinde Allschwil

Richtplaneintrag



geplant

Regionale Abstimmung



erfolgt

Ö36

Baureife

Eine erste Abschätzung der Wirkungen ist im Rahmen der ELBA-Studie erfolgt. Die Vorstudie wird im Rahmen der Nachfolgeplanungen erarbeitet. Bei positiver Zweckmässigkeitsbeurteilung wird das Vorprojekt bis 2022 abgeschlossen.

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2027

Inbetriebnahme

2030

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Es liegen noch keine Finanzierungsbeschlüsse vor.

Investitionskosten (CHF)

40 000 000 (± 50 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark

2016

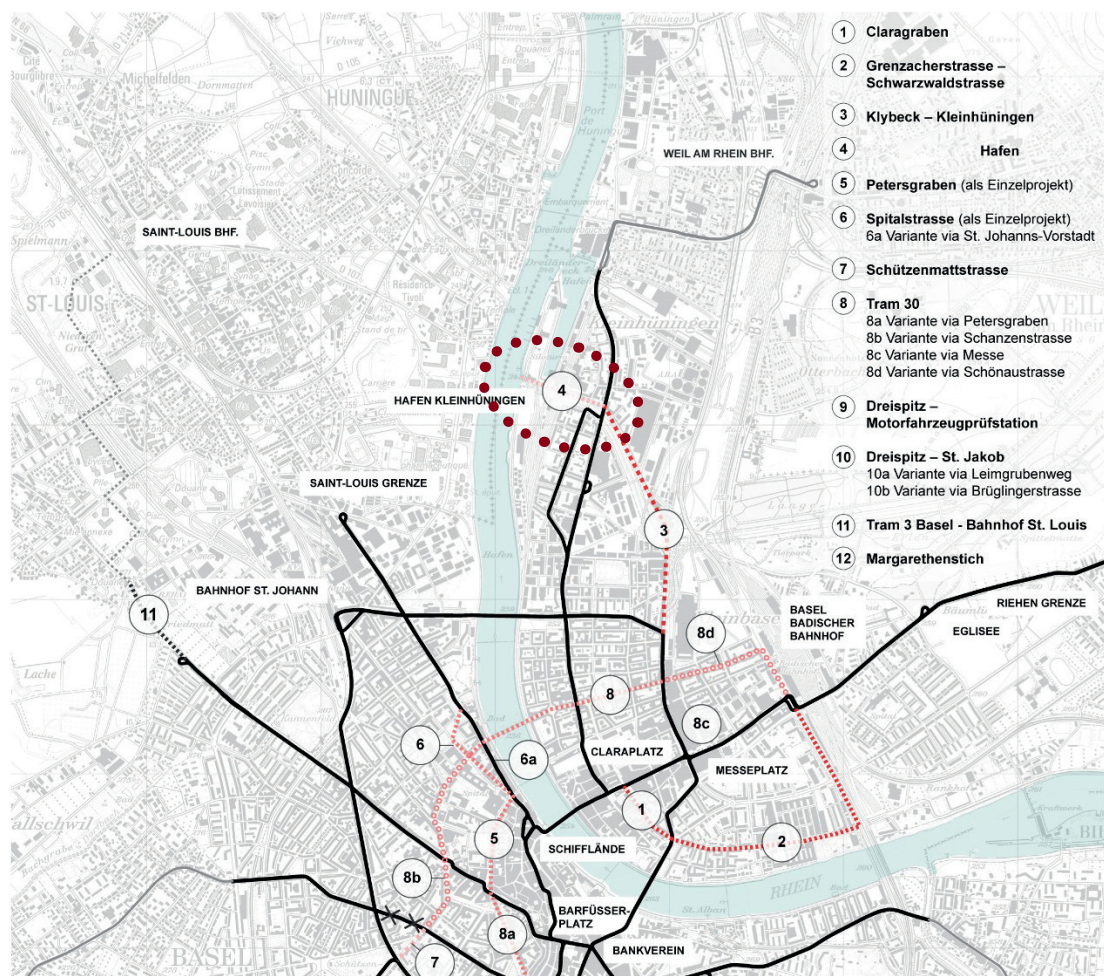
Tram / Busse

Bestehende Taktfrequenz Tramlinie 8

7,5-Minuten-Takt

Ö37

Tram Hafen



Vom Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt genehmigter Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes vom Dezember 2015

Bezug zum Zukunftsbild

Durch den wirtschaftlichen Strukturwandel verändert sich das Gebiet im 3Land in den kommenden Jahren. Grosse Areale können neu- oder umgenutzt und zu städtischen Quartieren entwickelt werden. Das Schwerpunktgebiet 3Land ist in Bezug auf die Fläche und das Einwohner- und Arbeitsplatzpotenzial das grösste Schwerpunktgebiet der Kernstadt. Die Weiterentwicklung des Gebiets erfordert eine neue Erschliessungsstruktur, die gesamtheitlich geplant werden muss. Mit neuen Traminfrastrukturen kann das Quartier stadtverträglich und umweltgerecht erschlossen werden.

Bezug zu Teilstrategien

V1-2: Tram- und Bus-Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen

Bezug zu anderen Massnahmen

Ö1: Tram Klybeck – Kleinhüningen

Ö33: Verlängerung Tramlinie 11 nach Huningue

Ö29: Tram Hafen – Huningue Sud

M22: Verkehrserschliessung Hafen - Stadtentwicklung Kleinhüningen

S2: Schwerpunktgebiet Basel Nord

Ö37

Beschrieb

Das Tram Hafen soll das Entwicklungsgebiet Hafen optimal an das Zentrum von Basel anbinden und die Verlängerung der Traminfrastruktur bis an den Rhein sicherstellen. Damit wird eine wichtige Voraussetzung für eine mögliche Rheinquerung und spätere länderübergreifende Verkehrsanbindung sichergestellt. Mit der Verlängerung ab dem Hochbergerplatz entlang der Westquaistrasse bis zum Hafen wird das letzte Teilstück im Basler Tramnetz ergänzt. Die Neubaustrecke ist 0,5 km lang.

Nutzen

WK1: Schliessung einer Netzlücke (Fortsetzung des Tramprojekts Klybeck – Kleinhüningen), Verbesserung der Verbindungen in nord-südlicher Ausdehnung im Basler Tramnetz

WK2: Tram als Entwicklungsmotor bzw. Impulsgeber für urbane Hafenarealentwicklung, Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit eines wichtigen Schwerpunktgebiets, städtebauliche Aufwertung Hochbergerplatz, Hochbergerstrasse und Westquaistrasse

WK3: Mehr Kapazität pro Verkehrssystem reduziert die Einzelfahrten massiv und erhöht somit die Verkehrssicherheit, geordneter und koordinierter Neubau von sicherheitsrelevanten Verkehrssystemen ist in neu zu entwickelnden Gebieten sinnvoll

WK4: Beitrag zu einem stadt- und umweltgerechten Verkehr, Realisierung auf weitgehend überbauter Fläche



Traminfrastrukturprojekt Kleinhüningen-Hafen

C

	Historie	ARE Code	Prio
1.G	-	-	-
2.G	Ö22	-	C

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2027

Investitionskosten

27 000 000



Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

Beteiligte Stellen Schweiz:

Richtplaneintrag



erfolgt Vororientierung

Regionale Abstimmung



erfolgt

Im Kanton Basel-Stadt hat der Grosse Rat basierend auf dem Studienauftrag Tramnetz 2020 den Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes genehmigt. Im Kanton Basel-Landschaft hat der Landrat die Resultate aus dem Studienauftrag Tramnetz 2020 zustimmend zur Kenntnis genommen.

Baureife

Die Zweckmässigkeit des Traminfrastrukturprojekts wurde im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung Tramnetz 2020 nachgewiesen und die Wirkungen beurteilt. Die weitere Planung erfolgt in Abstimmung mit der weiteren Entwicklung des Gebiets 3Land, derzeit liegen noch keine weiterführenden tramspezifischen Planungen vor.

Weitere Informationen

Zweckmässigkeitsbetrachtung zur Priorisierung der Traminfrastrukturprojekte aus dem Studienauftrag Tramnetz 2020 (INFRAS, 2015)

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2027

Inbetriebnahme

offen

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Derzeit liegen noch keine Beschlüsse zur Finanzierung vor.

Investitionskosten (CHF)

27 000 000 (± 50 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

4 800 000

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark

2016

Tram / Busse

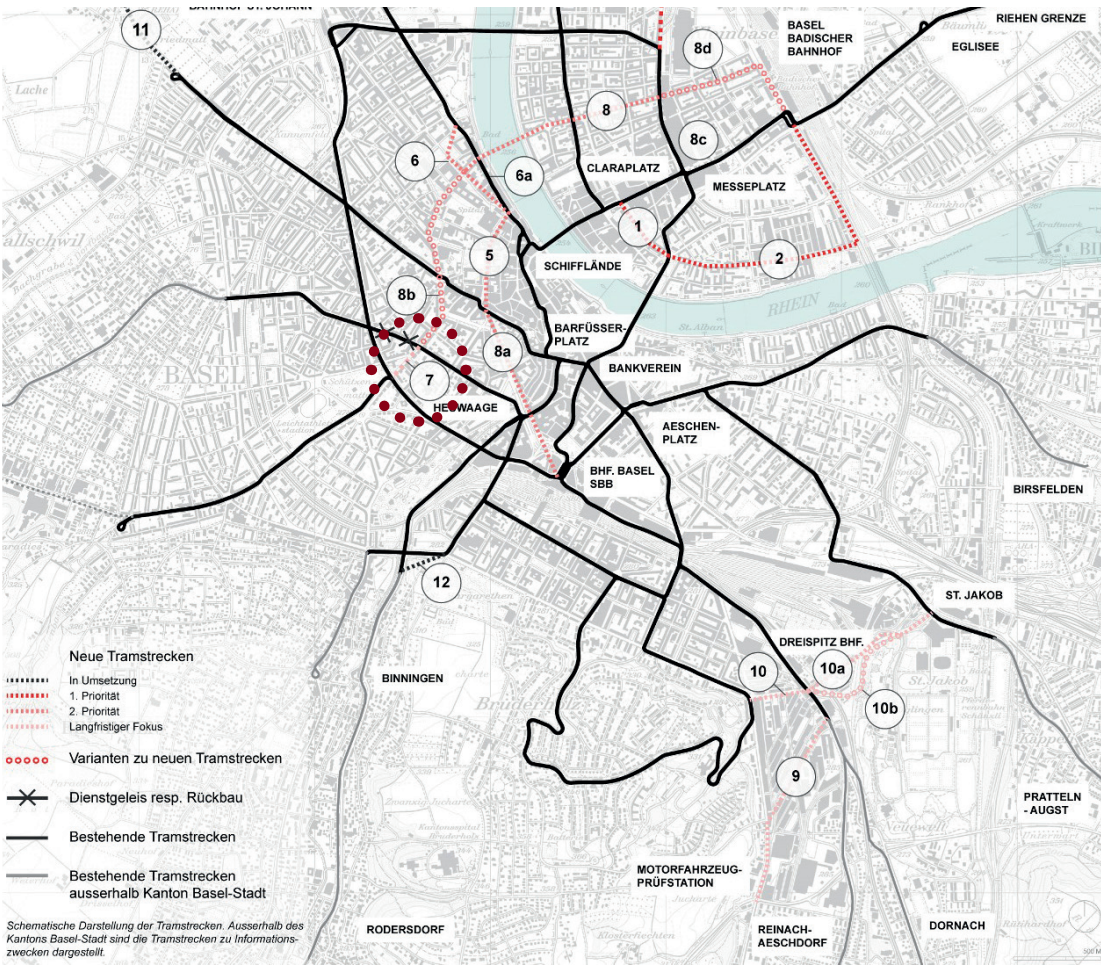
Bestehende Taktfrequenz Tramlinie 8 bis Basel, Kleinhüningen

7,5-Minuten-Takt

Ö38

Ö38

Tram Schützenmattstrasse



Vom Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt genehmigter Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes vom Dezember 2015

C

1.G	Historie	ARE Code	Prio
2.G	Ö25	2701.2.045	Be

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2027

Investitionskosten

21 500 000



Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Bezug zum Zukunftsbild

Gemäss dem Zukunftsbild soll die Anzahl der Arbeitsplätze in der Kernstadt weiter erhöht werden und auch die Wohnbevölkerung weiter wachsen. Dies geht mit einer Zunahme des Verkehrs einher, insbesondere des Pendlerverkehrs. Um diesen künftig zu bewältigen, ohne die Wohn- und Lebensqualität in Basel zu beeinträchtigen, ist eine gute Erschliessung der Arbeitsplatz- und Wohngebiete mit dem öffentlichen Verkehr entscheidend. Der konsequente Ausbau des Tramstrecken-

netzes trägt massgeblich dazu bei, künftige Arbeitsplatzzentren und neue Wohngebiete stadt- und umweltgerecht zu erschliessen und Pendlern eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu bieten. Der Tramnetzausbau trägt zur Entlastung der Strasse bei, unterstützt die wirtschaftliche Entwicklung wie auch die hohe Wohn- und Lebensqualität in und um die Kernstadt und leistet so einen wesentlichen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen.

Bezug zu Teilstrategien

V1-2: Tram- und Bus-Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen

Bezug zu anderen Massnahmen

Ö23: Tram 30

Beschrieb

Das Tramprojekt Schützenmattstrasse schafft zwischen den Haltestellen Schützenhaus und Schützenmattstrasse eine neue Querverbindung. Damit kann die Tramlinie 6 über den Knoten Schützenhaus fahren, wodurch dieser Umsteigeknoten gestärkt und die Vernetzung im Tramnetz verbessert wird (Umsteigen auch zwischen den Linien 6 und 8). Die Neubaustreckenlänge beträgt 0,4 km.

Nutzen

WK1: Verbesserung der Umsteigeverbindung ab Allschwil / Basel-West Richtung Bahnhof SBB, Stärkung des Umsteigeknotens Schützenhaus

WK2: Stadträumliche Klärung durch Verschiebung und Zusammenlegung von bestehenden Haltestellen

WK3: Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie Verminderung der Umweltbelastung durch Modal-Split-Effekte, kein zusätzlicher Flächenbedarf

WK4: S. WK3

Traminfrastrukturprojekt
Schützenmattstrasse



Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

Beteiligte Stellen Schweiz:

Richtplaneintrag



erfolgt als Vororientierung (BS)

Regionale Abstimmung



erfolgt

Ö38

Im Kanton Basel-Stadt hat der Grosse Rat basierend auf dem Studienauftrag Tramnetz 2020 den Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes genehmigt. Im Kanton Basel-Landschaft hat der Landrat die Resultate aus dem Studienauftrag Tramnetz 2020 zustimmend zur Kenntnis genommen.

Baureife

Die Wirkungen wurden im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung TN 2020 ermittelt. Wird in der Massnahme Tram 30 die Variante Schanzenstrasse weiterverfolgt, so wird die Planung zum Tram Schützenmattstrasse als Teilelement des Tramprojekts Tram 30 weiterverfolgt.

Weitere Informationen

Zweckmässigkeitsbetrachtung zur Priorisierung der Traminfrastrukturprojekte aus dem Studienauftrag Tramnetz 2020 (INFRAS, 2015)

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2027

Inbetriebnahme

offen

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Es liegen noch keine Finanzierungsbeschlüsse vor.

Investitionskosten (CHF)

21 500 000 (± 50 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

1 400 000

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark

2016

Tram / Busse

Bestehende Taktfrequenz Tramlinie 6

7,5-Minuten-Takt

Bestehende Taktfrequenz Schützenhaus – Schützenmattstrasse

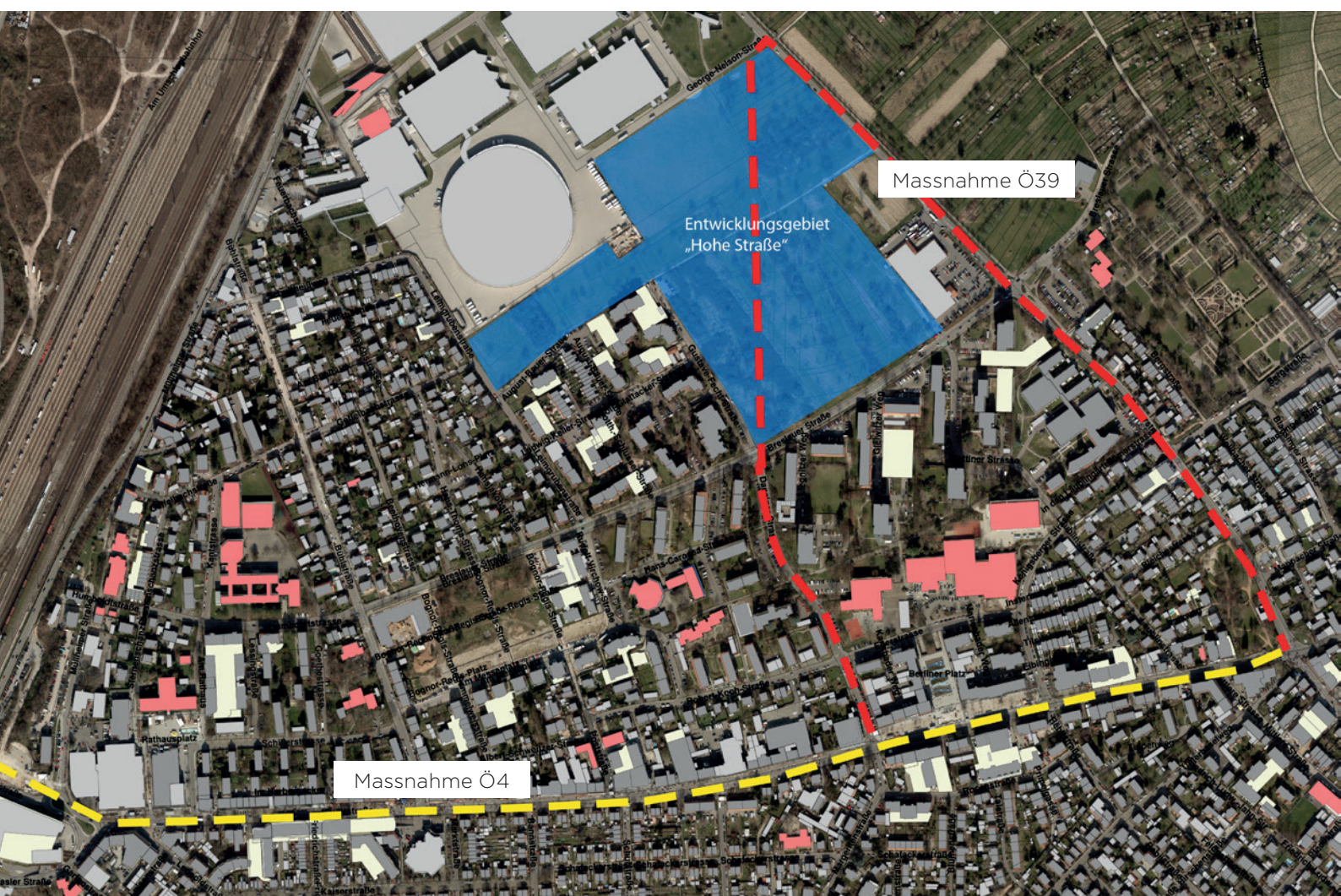
3,75-Minuten-Takt

Öffentlicher Verkehr

Ö39

Ö39

Tram 8 (Weil Läublinpark – Vitra)



Übersicht geplante Linienführung

Bezug zum Zukunftsbild

Die verlängerte Tramlinie 8 erschliesst Weil am Rhein, das unmittelbar an den Kern grenzt und im inneren Korridor liegt, optimal mit dem ÖV. Der alte Teil von Weil am Rhein und das Zentrum verfügen damit über eine direkte Anbindung an den Bahnhof und die Kernstadt Basel. Die Attraktivität der Innenstadt von Weil am Rhein nimmt dadurch weiter zu. Mit der geplanten weiteren Verlängerung würden danach auch die Entwicklungsgebiete im Norden der Stadt optimal angebunden. Des Weiteren wird dadurch der Vitra-Campus mit Vitra-Haus, Museum usw. direkt mit der Kernstadt verbunden.

Ö39

Bezug zu Teilstrategien

V1-2: Tram- und Bus-Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen

V3-4: Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

Ö4: Verlängerung Tramlinie 8 Weil am Rhein bis Läublinpark

S24: Schwerpunktgebiet Weil am Rhein

Beschrieb

Es ist geplant, die Verlängerung der Tramlinie 8 bis Läublinpark (Ö4) via Römerstrasse weiter bis an die Vitra und zurück durch das Gebiet Hohe Strasse zu führen. Dieses Projekt verbessert die Erschliessung des Baugebiets Hohe Strasse und stellt eine direkte Verbindung zur Firma Vitra her. Die genaue Linienführung ist noch nicht definitiv bestimmt.

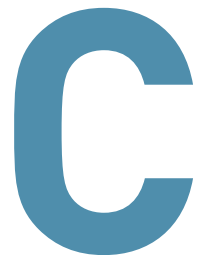
Nutzen

WK1: Schnellere, direktere und komfortablere (umsteigefreie) Verbindungen

WK2: Verbesserung der Erreichbarkeit des Entwicklungsgebiets Hohe Strasse und des Vitra-Campus, Förderung der Siedlungsentwicklung (mit Verdichtungspotenzial) entlang der Tramstrecke, Entwicklung einer Fussgängerzone, verbunden mit der Ausweitung von Freiräumen

WK3: Leichte Verlagerung vom MIV zum ÖV verbessert Verkehrssicherheit

WK4: Leicht rückläufige Schadstoffemissionen durch Verringerung der MIV-Fahrleistung und Erhöhung des Anteils an elektrisch betriebenen ÖV



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

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2027

Investitionskosten

23 100 000



Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Weil am Rhein / Stadtwerke Wasser, Verkehr, Nahwärme

Beteiligte Stellen Ausland:

Deutschland

Eintrag Regionalplan



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



geplant

Baureife

Erste Überlegungen zur Zweckmässigkeit der Massnahme sowie deren Wirkungen liegen vor.

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2027

Inbetriebnahme

offen

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Es liegen noch keine Finanzierungsbeschlüsse vor.

Investitionskosten (CHF)

23 100 000 (± 30 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark

2016

Tram / Busse

Bestehende Taktfrequenz Tramlinie 8 (Basel-Kleinhüningen – Weil am Rhein)

15-Minuten-Takt

Ö40

Ö40

Tram 3 (Technoport – EAP)



Übersichtsplan Tramverlängerung Technoport – EuroAirport

Bezug zum Zukunftsbild

Gemäss dem Zukunftsbild soll sich die Siedlungsentwicklung hauptsächlich auf den inneren Korridor konzentrieren. Die Massnahme behebt die ÖV-Erschliessungsdefizite des bedeutenden Siedlungsschwerpunkts Technoport und erschliesst das zukünftige Wohn- und Arbeitszentrum umweltgerecht. So wird insbesondere für Pendler eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr geschaffen und der ÖV-Anteil erhöht.

C

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2027

Investitionskosten

22 000 000



Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Bezug zu Teilstrategien

- V1-2: Tram- und Bus-Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen
- V1-3: Kombinierte Mobilität – Widerstände vermindern und Angebot ausbauen (P+R, B+R u. a.)

Bezug zu anderen Massnahmen

- Ö14: Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis (2. Generation)
- Ö16: Tram 3 (Saint-Louis – Technoport)
- M6: Neugestaltung RD105 Saint-Louis/Hésingue
- S1: Schwerpunktgebiet Saint-Louis

Ö40

Beschrieb

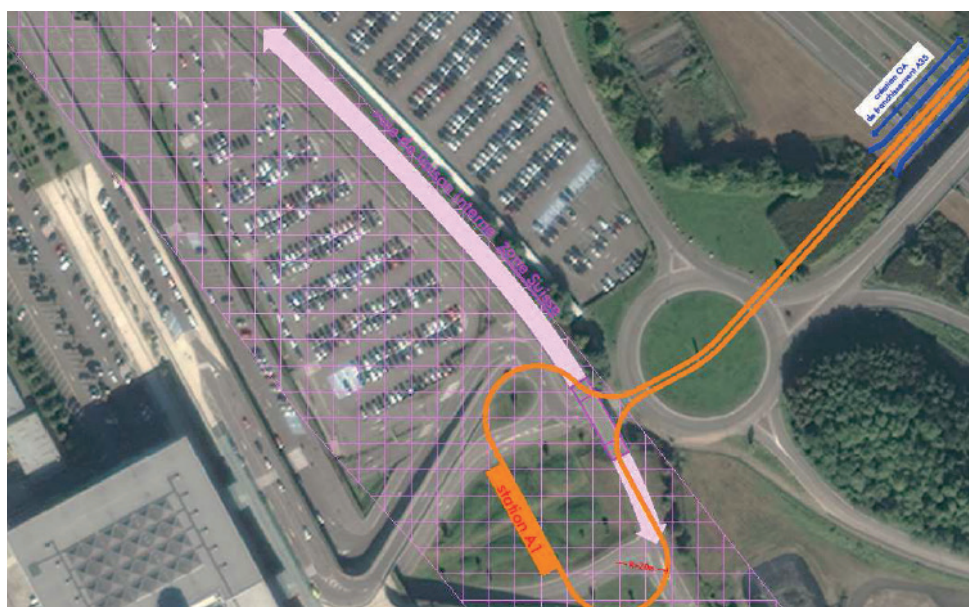
Le projet consiste à prolonger sur 1500 à 2000m du tram 3 depuis le Technoport vers la plateforme aéroportuaire de l'EAP. L'objectif est de compléter l'offre de transport en commun de l'EAP qui ne bénéficie aujourd'hui que d'une liaison par bus et qui devrait à terme bénéficier d'une liaison ferroviaire. La multiplication des modes de transports publics présents sur la plateforme doit correspondre à la multiplicité des usages observés ou attendus : liaison locale pour le bus, liaison d'agglomération pour le tram et liaison d'agglomération et liaison inter-

urbaine pour le train. Le renforcement des transports publics vise également à réduire la part des déplacements individuels motorisés pour accéder à l'équipement aéroportuaire, alors que ceux-ci ne bénéficient pas aujourd'hui d'une réelle offre alternative notamment depuis les parties excentrées de l'agglomération. L'arrivée du tram 3 à l'EAP devrait également accroître l'attractivité de Saint Louis et de ses secteurs de développement (quartier du Lys et Technoport) en proposant une liaison de qualité à un équipement métropolitain gage d'attractivité.

Nutzen

- WK1: Amélioration de la qualité du réseau de tramway, Amélioration du noeud intermodal de l'EAP
- WK2: Le tram favorise l'urbanisation de la partie centrale du Technoport en améliorant sa desserte
- WK3: En proposant une alternative modale à la voiture individuelle, le tram permet de réduire les risques liés aux déplacements (le tram étant plus sûr)
- WK4: Le report modal pour accéder à l'EAP permettra également de limiter les émissions de gaz à effet de serre et les émissions de pollution locale

Prolongement du Tram 3



AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F)

Beteiligte Stellen Ausland:

Etat Français | Région Alsace Lorraine Champagne-Ardenne | Département du Haut-Rhin

Frankreich

Eintrag SCOT



geplant

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Ö40

Baureife

Une étude de faisabilité a déjà été effectuée.. Elle a permis de dégager un certain nombre de variantes et de coûts.

Reifegrad

1

Baubeginn

2027

Inbetriebnahme

offen

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Le montage financier du projet n'est pas encore déterminé.

Investitionskosten (CHF)

22 000 000 (± 30 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

500 000

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark

2016

Tram / Busse

Bestehende Taktfrequenz Tramlinie 3

7,5-Minuten-Takt

Ö41

Reaktivierung Kandertalbahn



Übersichtsplan Kantertalbahn

Bezug zum Zukunftsbild

Gemäss dem Zukunftsbild gehört das Kandertal zum äusseren Korridor der Agglomeration Basel, und Kanderne stellt ein Regionalzentrum dar. Der Regionalverband Hochrhein-Bodensee unterstützt die Reaktivierung der Kandertalbahn und wird das Kandertal als eine «Regionale Entwicklungsachse» im Rahmen der Fortschreibung des Regionalplans ausweisen. Die Entwicklungsreserven vor allem im Wiesental, aber auch am Hochrhein, sind begrenzt. Der Landkreis Lörrach rechnet mit einem überdurchschnittlichen Bevölkerungswachstum. Das Kandertal könnte den Mangel an Entwick-

lungsmöglichkeiten im Landkreis Lörrach ein Stück weit entschärfen. Obwohl die Entwicklung des Kandertals aus den genannten Gründen forciert werden sollte, soll der ländliche Charakter des Kandertals gewahrt werden. Die intakten ländlichen Dorfstrukturen sowie die einzigartige, sehr attraktive Umgebung sollen geschützt und erhalten werden. Ausserdem soll der durch die Entwicklung induzierte Mehrverkehr durch den ÖV und Langsamverkehr soweit wie möglich absorbiert werden. Die Reaktivierung der Kandertalbahn hat vor diesem Hintergrund eine grosse Bedeutung.

Bezug zu Teilstrategien

V1-1: S-Bahn Basel – Angebot ausbauen und neue Durchbindungen schaffen

Bezug zu anderen Massnahmen

-

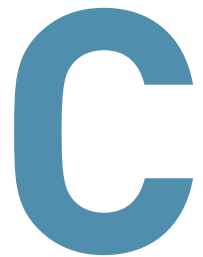
Beschrieb

Das Kandertal ist derzeit eines der wenigen Täler in der Agglomeration Basel, das radial zum Agglomerationszentrum hin verläuft, aber über keinen regelmässigen Schienenpersonennahverkehr verfügt. Mittel- bis längerfristig besteht daher die Möglichkeit, die heute ausschliesslich für den Freizeitverkehr genutzte Kandertalbahn in das Netz der trinationalen S-Bahn Basel zu integrieren. Die Trasse ist noch durchgehend vorhanden und befahrbar, müsste aber für den S-Bahn-Betrieb angepasst werden (Fahrgeschwindigkeiten, Sicherungsanlagen, Publikumsanlagen, ggf. Elektrifizierung).

Um ein systemgerechtes Fahrgastpotenzial zu erreichen, wäre die Reaktivierung zu begleiten durch raumplanerische Massnahmen, insbesondere durch eine Verdichtung rund um die Bahnhaltstellen. Somit erge-

ben sich auch Aufgaben im Bereich Siedlung, nämlich das Prüfen von Möglichkeiten zur Siedlungsverdichtung im Bahnhofsumfeld und an strategischen Lagen in den Dörfern. Dem durch eine verbesserte Erschließung induzierten Siedlungsdruck muss zudem im Interesse der Wahrung der Landschaft und bestehenden Dorfstrukturen rechtzeitig mit konzeptionellen, im Kandertal abgestimmten Strategien entgegengewirkt werden. Zur Klärung der aufgeworfenen Fragen hat die ÖPNV-Initiative Kandertal im Jahr 2015 eine Kandertalkonferenz organisiert. Resultat war ein Positionspapier, in dem der Wille festgehalten ist, das Projekt Kandertalbahn weiterzuverfolgen. Als nächster Schritt wird ein Leitbildprozess lanciert, um eine abgestimmte Zukunftsvision für das Kandertal zu erarbeiten.

Ö41



Nutzen

WK1: Attraktivere ÖV-Anbindung für Auspendler des Kandertals in Richtung der grossen Arbeitszentren Basel, Lörrach und Weil am Rhein sowie für Nacherholungssuchende der Agglomeration (insbesondere der Stadt Basel), Ermöglichung von durchgehenden Schienenverbindungen in Richtung Basel und Lörrach, Optimierung der LV-Erschliessung der Bahnhöfe geplant (inkl. einer ausreichenden Anzahl von Abstellplätzen für Velos)

WK2: Förderung einer kompakten, sich hauptsächlich auf das Bahnhofsumfeld konzentrierenden Siedlungsentwicklung nach innen. Angesichts der hohen Bevölkerungsdynamik im Landkreis Lörrach ist es wichtig, an zusätzlichen gut erschlossenen ÖV-Standorten Entwicklungsmöglichkeiten anzubieten.

WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine Verlagerung des Modal Splits zugunsten des ÖV

WK4: Stärkere Auslastung der bestehenden Bahninfrastruktur, Förderung des Bahnsystems als raumsparendes, emissionsarmes Verkehrsmittel

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2027

Investitionskosten

20 000 000



Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Kandern

Beteiligte Stellen Ausland:

Land Baden-Württemberg | Landkreis Lörrach

Deutschland

Eintrag Regionalplan



geplant

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



geplant

Baureife

Eine grobe Abschätzung der Wirkung liegt vor.

Reifegrad

1

Baubeginn

2027

Inbetriebnahme

offen

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Es liegen noch keine Beschlüsse zur Finanzierung vor.

Investitionskosten (CHF)

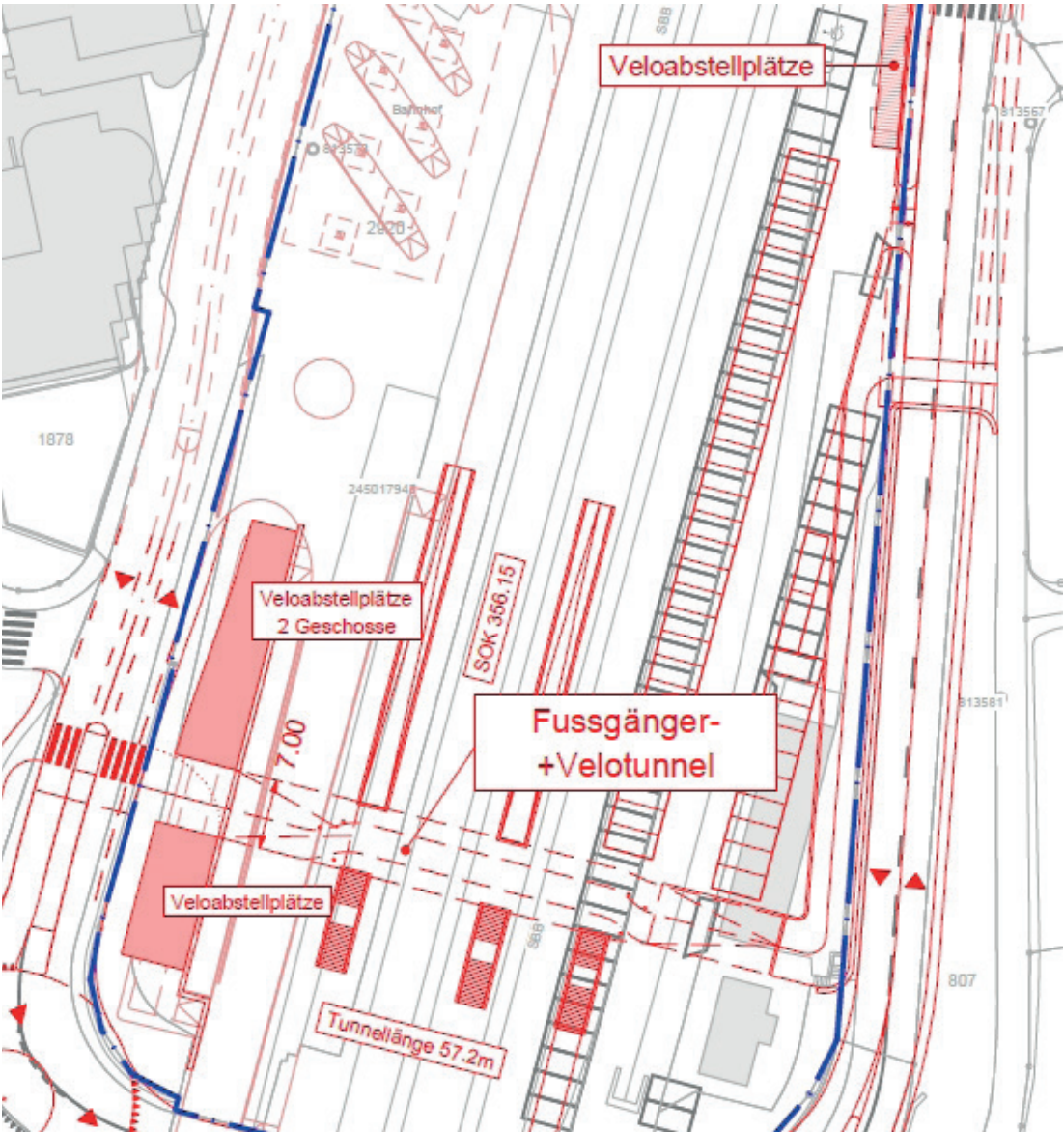
20 000 000 (± 50 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Ö43

ÖV-Drehscheibe Laufen



Ausschnitt Situationsplan Machbarkeitsuntersuchung

Ö43

C

1.G	Historie	ARE Code	Prio
2.G	Ö30	2701.2.144	C*

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2027

Investitionskosten

39 000 000



Öffentlicher Verkehr

AGGLO BASEL

Bezug zum Zukunftsbild

Laufen hat gemäss dem Zukunftsbild die Rolle eines Regionalzentrums inne. Mit dem Projekt werden die Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie die Umsteigevorgänge auf den ÖV verbessert. Laufen

kann so seine Rolle mit regionaler Ausstrahlung besser wahrnehmen, und das sinnvolle Kombinieren verschiedener Verkehrsmittel (situationsabhängig und wesensgerecht) wird erleichtert.

Bezug zu Teilstrategien

V1-2: Tram- und Bus-Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen

V1-3: Kombinierte Mobilität – Widerstände vermindern und Angebot ausbauen (P+R, B+R u. a.)

Bezug zu anderen Massnahmen

M15: Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau

M16: Laufen, neue Birsbrücke inkl. kommunaler FlaMa

LV5: LV-Korridorpaket Laufental/Thierstein

Ö102: Busbahnhof Laufen (1. Generation)

Ö30: ÖV-Drehscheibe Laufen – Aufwertung Vorplatz (2. Generation)

S22: Schwerpunktgebiet Laufen

Beschrieb

Die Bahnhofsinfrastruktur in Laufen genügt den Bedürfnissen nicht mehr. In einer ersten Etappe wurde daher ein neuer Busbahnhof gebaut, wobei auch die P+R-Anlagen neu angeordnet wurden (Massnahme AP 1. Generation). Damit wurden die Umsteigemöglichkeiten Bahn/Bus und Bus/Bus und die Verkehrsflächen optimiert. Zugleich wurde auch der Bahnhofsvorplatz neu gestaltet (Massnahme AP 2. Generation) und die Bahnhofstrasse umgebaut.

Damit die Rolle der Anlage als multimodale Drehscheibe weiter gestärkt werden kann, sind in den nächsten Schritten weitere Entwicklungen in der Umgebung des Bahnhofs erforderlich. Kern der Massnahme ist der Bau

einer neuen Fussgänger- und Velounterführung mit entsprechenden Perron-Zugängen im südlichen Teil der Bahnhofsanlage. Damit werden wesentlich direktere Umsteigewege zwischen Zug und Bus möglich als mit der heutigen, sehr weit nördlich gelegenen Unterführung. Auch wird die Zugänglichkeit des Bushofs von den östlich der Bahn gelegenen Quartieren her verbessert.

Ein weiterer Bestandteil der vorliegenden Massnahme ist die Verbesserung und Ergänzung der Veloabstellanlagen. Auch diese Teilmassnahme trägt zu einer Attraktivitätssteigerung des Bahnhofs und Bushofs Laufen als multimodalem Umsteigepunkt bei.

Nutzen

- WK1: Massgebliche Steigerung der Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr, Verbesserung der multimodalen Umsteigevorgänge am Bahnhof Laufen
- WK2: Steigerung der Attraktivität des Bahnhofs Laufen, was positive Wirkung auf die bauliche Entwicklung in seinem Umfeld hat
- WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fussgänger und Velofahrer durch separate Unterführung abseits der eher engen, bestehenden Unterführung Bahnhofstrasse, die sie mit dem MIV teilen
- WK4: Erhöhung des Fuss- und Veloverkehr-Anteils führt zu, Reduktion von Emissionen, Flächenverbrauch, Treibstoffverbrauch etc.

Ö43

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft

Beteiligte Stellen Schweiz:

Stadt Laufen | SBB

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



erfolgt

Baureife

Vorliegende Untersuchungen ermöglichen eine qualifizierte Kostenschätzung, und die Wirkungen des Vorhabens sind dargelegt. Die Machbarkeit wurde im Rahmen der Untersuchungen zur Massnahme «Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau» nachgewiesen.

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2027

Inbetriebnahme

nach 2027

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Es liegen noch keine Finanzierungsbeschlüsse vor.

Investitionskosten (CHF)

39 000 000 (± 50 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

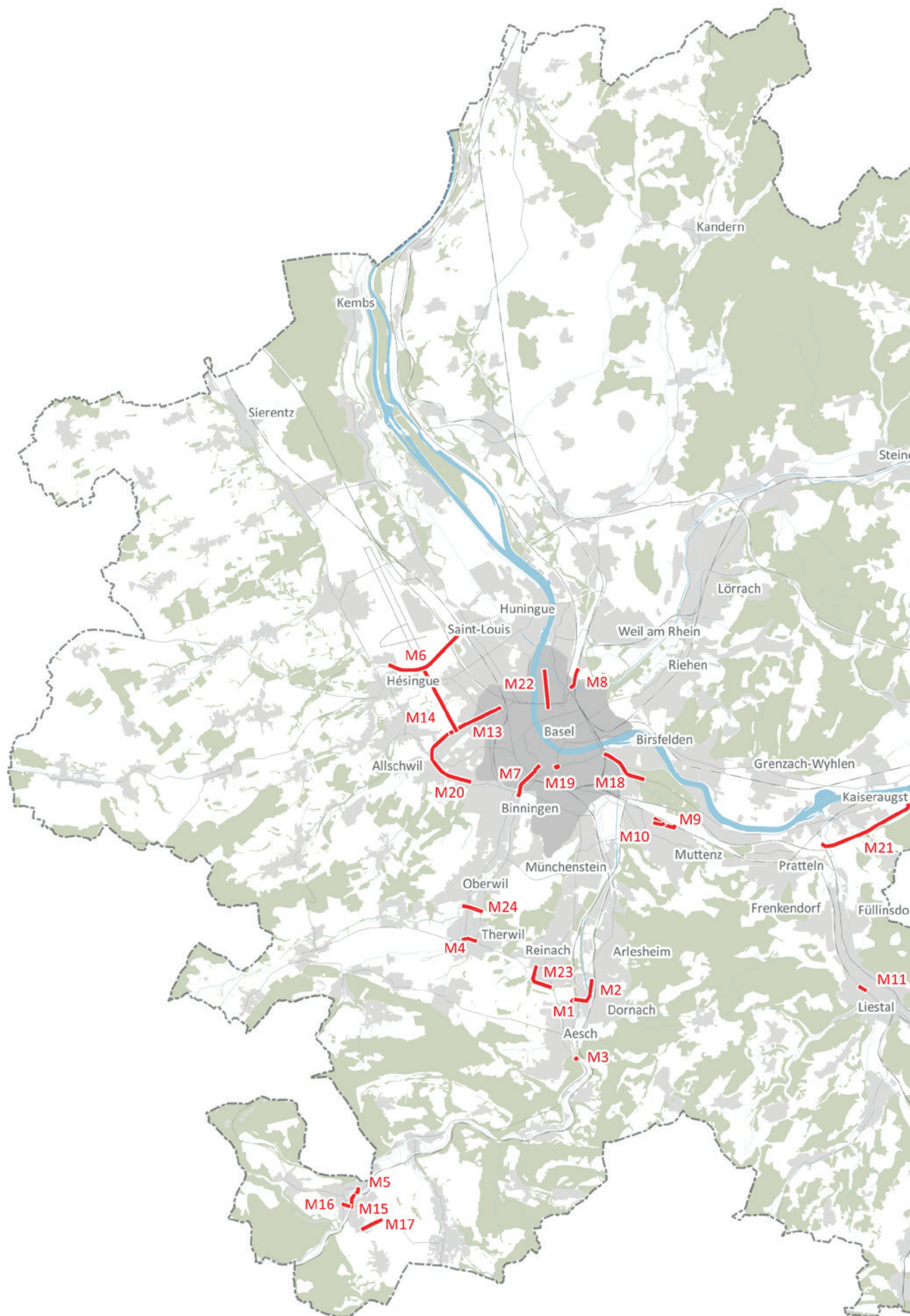
noch nicht beziffert

Öffentlicher Verkehr

6 Massnahmenblätter Agglo (AP) – MIV

6.1 Übersichtskarte Agglo – MIV

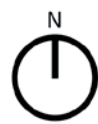
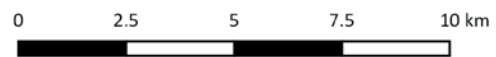






Karte der MIV-Massnahmen

— MIV-Massnahmen

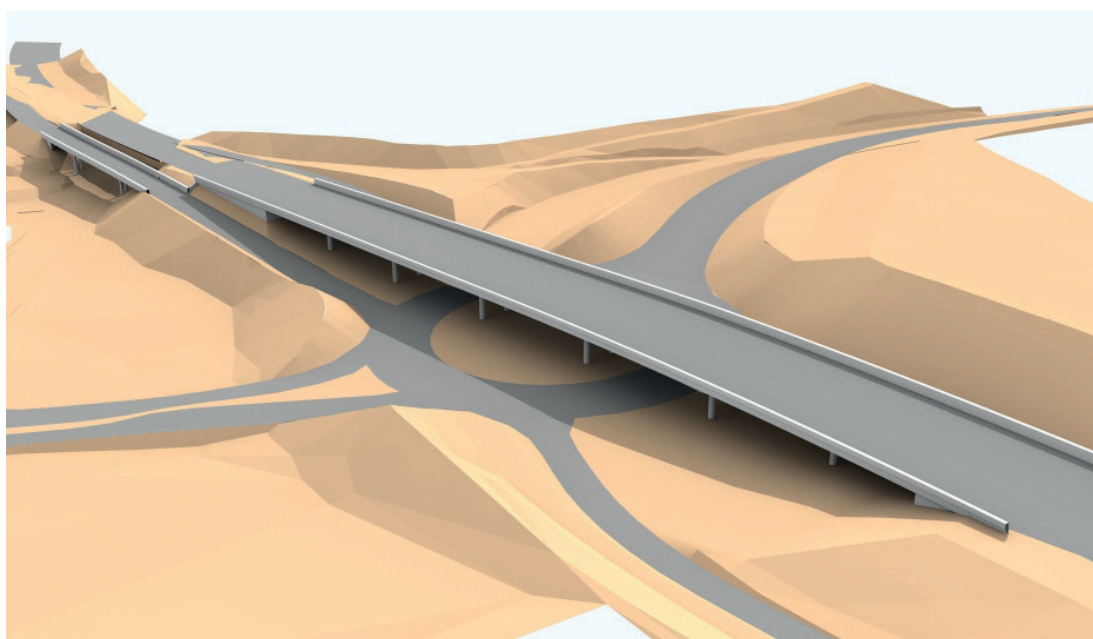




6.2 Massnahmenblätter Agglo – MIV (A, B und C)

M1

Vollanschluss Aesch



Visualisierung Gesamtübersicht Brücken Wyden und Dornacherstrasse (Ingenieurgemeinschaft Gähler Bänziger)

Bezug zum Zukunftsbild

Mit dem Vollanschluss Aesch wird die Anbindung der Schwerpunktgebiete Aesch-Nord und Wyden/Birsmatte an die bestehende Hochleistungsstrasse erheblich verbessert. Dies ermöglicht die direktere Lenkung des MIV auf die Hochleistungsstrasse und damit einhergehend die Entlastung von Siedlungen in Aesch und Dornach. Durch eine hochwertige und direkte Erschliessung wird die dichte Entwicklung im Siedlungsschwerpunkt ermöglicht. Mit dem Vollanschluss Aesch kann die Tangentiale zum Leimental gestärkt werden und es wird eine Umfahrung der Ortszentren von Reinach und Aesch möglich.



1.G	Historie M54	ARE Code M54	Prio C
2.G	Ü13	2701.2.005	A

Reifegrad

2

Baubeginn

2020

Investitionskosten

55 400 000

Motorisierter Individualverkehr



AGGLO BASEL

Bezug zu Teilstrategien

V2-1: Grossräumigen Strassenverkehr lenken und kanalisieren und das Zielnetz entsprechend ausbauen

V5-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen

Bezug zu anderen Massnahmen

M3: Anschluss Angenstein / Aesch

M23: Teilumfahrung Reinach Süd

M2: Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach

S17: Schwerpunktgebiet Aesch Nord

M1

Beschrieb

Das Projekt Vollanschluss Aesch sieht vor, den bestehenden Halbanschluss Aesch zu einem Vollanschluss über einen neuen Grosskreisel auszubauen. Mit diesem Ausbau können zusätzlich die Beziehungen Laufen – Aesch und Aesch – Laufen sowie die Anbindung der Dornacherstrasse gewährleistet werden. Damit wird die Erschliessung der umliegenden Gewerbegebiete verbessert und die Ortsdurchfahrt Aesch inklusive des historischen Ortskerns entlastet – insbeson-

dere auch vom gewerblichen Schwerverkehr. Mit der Massnahme «Zubringer Dornach/Aesch an die A18» wird die Wirkung der vorliegenden Massnahme zusätzlich erhöht, und letzere ist gleichzeitig eine Voraussetzung für die Realisierung des Zubringers. Das vorliegende Projekt schafft die Kapazitäten zur Aufnahme der prognostizierten rund 11 500 zusätzlichen Fahrten täglich von und zum Anschluss Aesch im Jahr 2030.

Nutzen

WK1: Entlastung der Ortsdurchfahrt Aesch, Verkehre werden direkt auf den höherrangigen Verkehrsträger geführt

WK2: Verbesserte Anbindung des Entwicklungsgebiets von kantonaler Bedeutung Aesch-Nord an das Strassennetz

WK3: Verbesserte subjektive Sicherheit durch Vermeidung von Umwegfahrten durch dicht besiedeltes Gebiet

WK4: Reduktion der örtlichen Lärm- und Luftschadstoffimmissionen in Aesch und in Dornach

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft

Beteiligte Stellen Schweiz:

Gemeinde Aesch | Gemeinde Dornach | Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn

Richtplaneintrag



erfolgt als Festsetzung

Regionale Abstimmung



erfolgt

Baureife

Ein rechtskräftiges Bauprojekt liegt vor. Die Projektunterlagen (Technischer Bericht der Ingenieurgemeinschaft Gähler Bänziger, Umweltverträglichkeitsbericht, Projektzusammenfassung) sind online auf der Website des Kantons Basel-Landschaft verfügbar.

Reifegrad

2

Baubeginn

2020

Inbetriebnahme

offen

M1

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Ein Realisierungskredit ist noch erforderlich, abhängig vom Entscheid zum neuen Netzabschluss.

Investitionskosten (CHF)

55 400 000 (± 20 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert



Übersichtsplan Projekt Vollanschluss Aesch (Arbeitsdokument entsprechend rechtskräftigem Projekt)

Zubringer Dornach/Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach

[illegible]

Situationsplan Anschluss Dornach/Aesch an die H18

Mit dem Zubringer wird die Anbindung des Wohn- und Gewerbeareals Aesch/Dornach «Öpfelsee» an die Hochleistungsstrasse A18 wesentlich verbessert. Dies ermöglicht die direkte Lenkung des MIV auf die Hochleistungsstrasse und damit verbunden die Entlastung der Siedlungsgebiete Dornach-Brugg, Bruggstrasse und Dornacherstrasse. Durch

eine hochwertige und direkte Erschliessung wird die dichte Entwicklung im Siedlungsschwerpunkt ermöglicht. Die vom Verkehr entlasteten Strassenräume werden gestalterisch aufgewertet. Der Langsamverkehr und der öffentliche Verkehr werden auf der Ortsdurchfahrt bevorzugt und erhalten mehr Strassenfläche.

Bezug zu Teilstrategien

- V2-1: Grossräumigen Strassenverkehr lenken und kanalisieren und das Zielnetz entsprechend ausbauen
- V2-3: Öffentliche Strassenräume aufwerten und Verkehr über Parkraummanagement reduzieren
- V5-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen

Bezug zu anderen Massnahmen

- M1: Vollanschluss Aesch
- S10: Schwerpunktgebiet Wyden/Birsmatte
- S15: Schwerpunktgebiet Reinach / Dornachbrugg / Stöcklin
- S17: Schwerpunktgebiet Aesch-Nord

M2

Beschrieb

Der neue Zubringer Dornach/Aesch an die A18 ermöglicht einen direkten Anschluss des heutigen Industrie- und Gewerbegebietes Dornach/Aesch (S10) an die Hochleistungsstrasse A18. Zusätzlich wird der Verkehr von der Bruggstrasse auf den neuen Zubringer verlagert. Dadurch kann das Ortszentrum Dornach-Brugg vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Ebenso wird die Querverbindung Dornach/Arlesheim – Reinach über die Bruggstrasse zum Autobahnanschluss Reinach-Süd entlastet. Somit wird der Verkehrsfluss für den motorisierten Individualverkehr auf der Querverbindung Dornach – Reinach und für den Busverkehr rund um den Bahnhof Dornach/Arlesheim verbessert.

Der Zubringer Dornach/Aesch an die A18 ist abhängig vom Vollanschluss Aesch (M1) und kann nur im Anschluss an diesen realisiert werden. Bestandteil des Projekts sind auch die flankierenden Massnahmen auf dem Bruggweg und die Beruhigung des Ortszentrums Dornachbrugg.

Der Zubringer Dornach / Aesch durchquert den Birsbogen und teilt diesen in zwei ähnlich grosse Teile. Aufgrund der Beeinträchtigung der bestehenden Lebensräume im Birsbogen sind ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen vorgesehen. Das Projekt umfasst eine Ausdolung und Renaturierung des Ramstelbaches auf der gesamten Länge zwischen Durchlass unter der SBB bis zum Mündungsbereich in die Birs. Zudem soll im Birsbogen die Fläche des Auenwaldes gegen Süden vergrössert werden. Dazu werden die beiden bestehenden Gebäude abgebrochen und das Gelände abgesenkt, damit die Birs soweit wie möglich wieder Dynamik entfalten und das Gebiet bei Hochwasser überfluten kann.

Ebenso Projektbestandteil ist die Anbindung des Entwicklungsschwerpunktes Wyden/Birsmatte über die noch auszubauende Industriestrasse.

Nutzen

- WK1: Direkte Lenkung des Schwerverkehrs auf die A18 ohne Durchquerung von Wohngebieten, adäquate Erschliessung und verbesserte Erreichbarkeit der Entwicklungsgebiete Wyden und Öpfelsee, Reduktion der Verlustzeiten im öffentlichen Verkehr, Attraktivierung der Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur
- WK2: Verkehrliche Entlastung und gestalterische Aufwertung des Dornacher Ortszentrums sowie der Bruggstrasse und der Dornacherstrasse (BL), Sicherstellung des Naherholungsraums entlang der Birs
- WK3: Verbesserte Verkehrssicherheit im Langsamverkehr
- WK4: Örtliche Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen in den Wohngebieten, ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen im Birsbogen: Ausdolung und Renaturierung Ramstelbach, Erweiterung und Gestaltung Auenwald



1.G	Historie M70	ARE Code M70	Prio C
2.G	M5	2701.2.069	C

Reifegrad

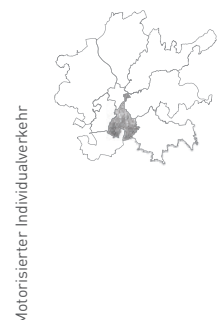
2

Baubeginn

2021

Investitionskosten

28 250 000

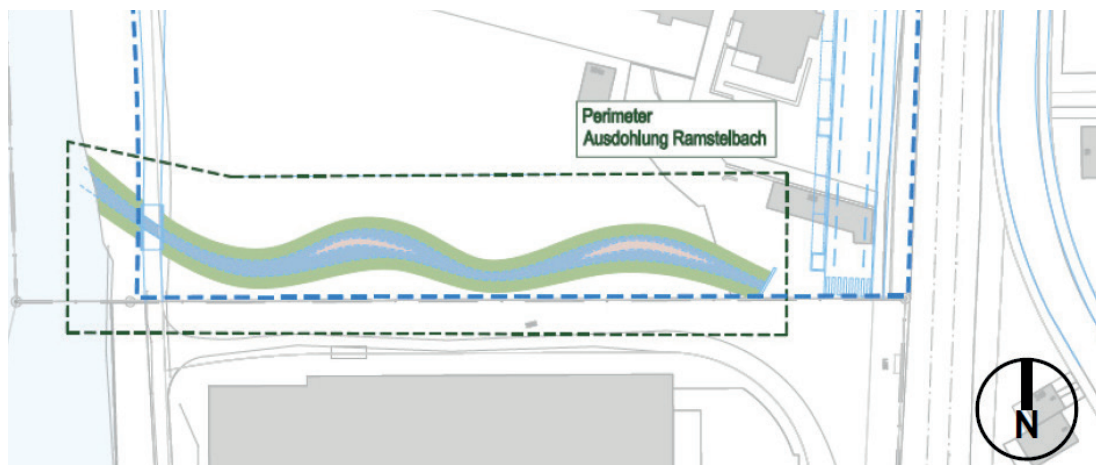


Motorisierter Individualverkehr

AGGLO BASEL

M2

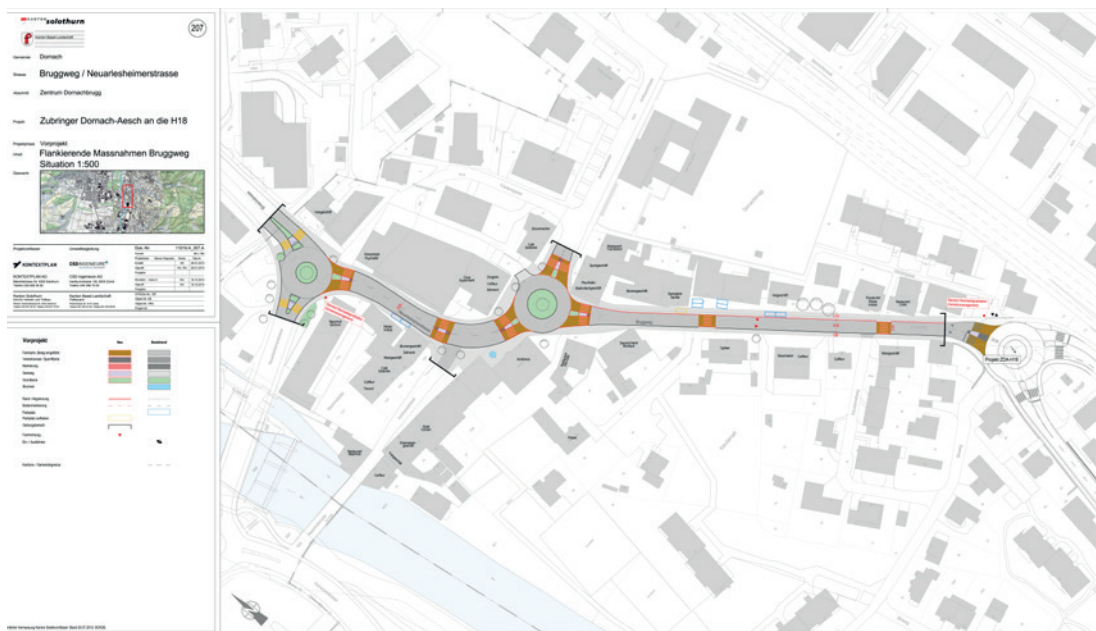
Perimeter Ausdolung
Ramstelbach



Ausschnitt Erweiterung
Auenwald im Birsbogen



Flankierende Massnahmen
Zentrum Dornachbrugg



Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn

Beteiligte Stellen Schweiz:

Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft | Gemeinde Dornach

Richtplaneintrag



erfolgt

Regionale Abstimmung



erfolgt

M2

Baureife

Die Machbarkeit des Projekts ist nachgewiesen und ein Vorprojekt ist seit 2013 erstellt. Im Rahmen des Vorprojekts wurden insbesondere die Wirkung der Massnahme sowie die Notwendigkeit von ausgleichenden Ersatzmassnahmen detailliert untersucht.

Reifegrad

2

Baubeginn

2021

Inbetriebnahme

2023/24

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Beim Kanton Basel-Landschaft liegt ein Projektierungskredit vor. Zwingende Voraussetzung für entsprechende Beschlüsse in den Kantonen Basel-Landschaft und Solothurn ist der definitive Entscheid zur Realisierung des Vollanschlusses Aesch.

Investitionskosten (CHF)

28 250 000 (± 20%)

Betriebskosten (CHF p.a.)

699 125

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark

2030 2040

Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen

Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf hauptsächlich zu entlastender Strasse ohne Projekt

17 500 20 000

Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf hauptsächlich zu entlastender Strasse mit Projekt

9500 10 000

Aufwertung des Strassenraums und Erhöhung der Sicherheit

Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf aufzuwertender Strasse

9500 10 000

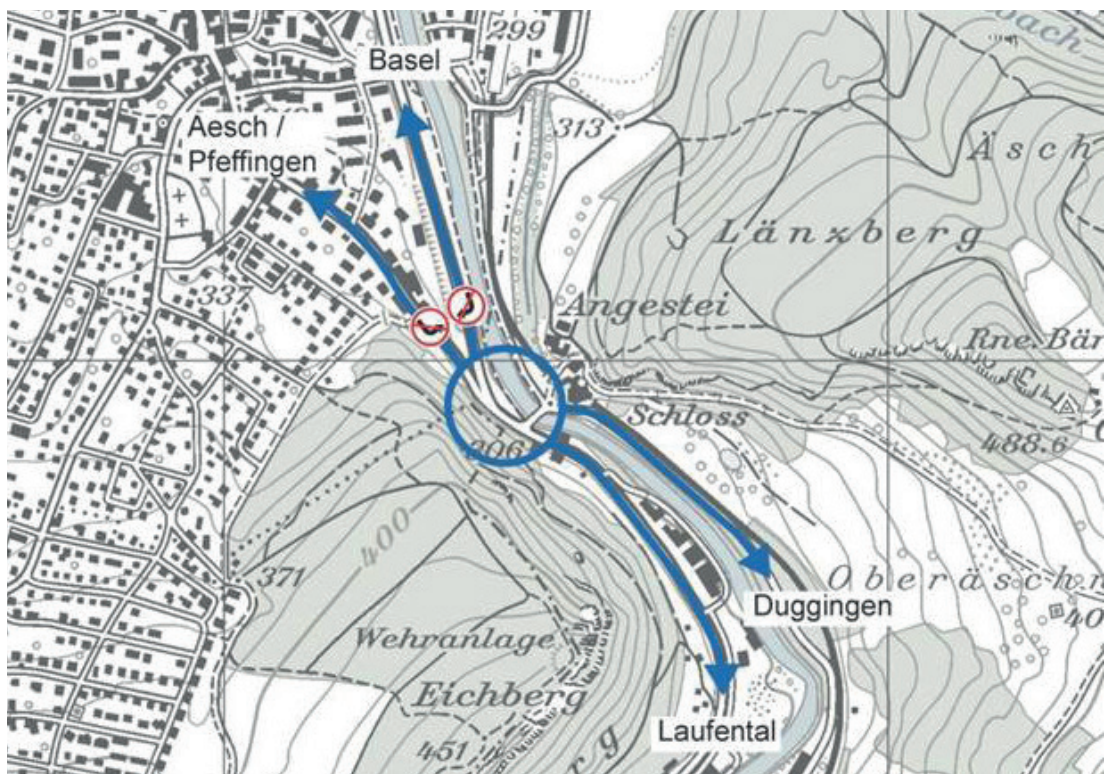
Anzahl m² aufzuwertender Fläche im Strassenraum

7900 7900

Motorisierter Individualverkehr

M3

Anschluss Angenstein/Aesch



Lageplan des Anschlusses und heutige Verkehrsbeziehungen

Bezug zum Zukunftsbild

Das Projekt ermöglicht eine verstärkte Lenkung des MIV auf die Hochleistungsstrasse und damit einhergehend die Entlastung von Siedlungen, wie dies in den verkehrlichen Aspekten des Zukunftsbildes beschrieben wird. Es handelt sich um eine der im Zukunftsbild vorgesehenen punktuellen

Optimierungen der MIV-Hauptachsen und ihrer Zugänglichkeit. Um möglichst viel Verkehr vom untergeordneten Strassennetz auf das Hochleistungsstrassennetz lenken zu können, ist dessen Kapazitätssicherung an derartigen Stellen eine zentrale Aufgabe.

Bezug zu Teilstrategien

V2-1: Grossräumigen Strassenverkehr lenken und kanalisieren und das Zielnetz entsprechend ausbauen

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü42: A18, Muggenbergtunnel

M1: Vollanschluss Aesch

M2: Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach

Beschrieb

Im Knoten Angenstein geht die A18 von einer Autostrasse in eine Gemischtverkehrsstrasse über. Der Knoten ist regelmässig überlastet (kritische bis ungenügende Verkehrsqualität mit mittleren Wartezeiten von mehr als 45 Sekunden in einer repräsentativen Spitzenstunde) und stellt das massgebliche Nadelöhr auf der Strasse zwischen Birseck und dem Laufental dar. Des Weiteren ist der Knoten ein Unfallschwerpunkt. Im Rahmen der umfassenden Planungsstudie Netzstrategie Muggenberg wurden kurz-, mittel- und langfristige Lösungen für den Raum Angenstein ausgearbeitet. Langfristig ist die Massnahme «A18, Muggenbergtunnel» die netzstrategisch konsequente Weiterentwicklung des Strassennetzes in diesem Raum. Kurzfristige Lösungen sind nur sehr beschränkt wirksam und soweit möglich bereits umgesetzt. Der Anschluss

Angenstein hat sich als die zweckmässigste mittelfristige Lösung herausgestellt.

Durch den vorgesehenen Ausbau des Knotens soll der heutige Unfallschwerpunkt eliminiert und der Verkehrsfluss in Abstimmung mit den benachbarten Knoten verbessert werden. Zugleich soll ermöglicht werden, dass der Verkehr von Aesch-Süd und Pfeffingen direkt auf die A18 geführt wird und die Ortsdurchfahrt Aesch spürbar entlastet wird (potentiell rund 4000 Fahrzeuge pro Tag). Diese Wirkung wird durch die Massnahme «Vollanschluss Aesch» zusätzlich verstärkt. Um die Entlastung zu sichern und das Potenzial der Verkehrsverlagerung zu nutzen, soll parallel zum Ausbau des Knotens Angenstein die Ortsdurchfahrt von Aesch siedlungsverträglich umgestaltet werden.

Nutzen

WK1: Verbesserte Erreichbarkeit der Räume Aesch-Süd und Laufental, Verstetigung des Verkehrsflusses im Knotenbereich und in den Vorbereichen, aktuell sind hastige Beschleunigungsmanöver die Regel

WK2: Aufwertung der Ortsdurchfahrt Aesch durch Entlastung von Durchgangsverkehr (Pfeffingen, Aesch-Süd) und flankierende Umgestaltungsmassnahmen

WK3: Behebung der gefährlichen Rückstausituationen und damit des ausgewiesenen Unfallschwerpunktes

WK4: Örtliche Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen in der Ortsdurchfahrt Aesch, geringer Mehrflächenbedarf

M3



	Historie	ARE Code	Prio
1.G	-	-	-
2.G	M8	2701.2.058	A

Reifegrad

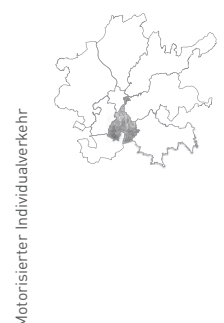
2

Baubeginn

ab 2020

Investitionskosten

19 500 000



Motorisierter Individualverkehr

AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft

Beteiligte Stellen Schweiz:

Gemeinde Aesch | Gemeinde Pfeffingen

Richtplaneintrag



erfolgt als Festsetzung

Regionale Abstimmung



erfolgt

Baureife

Die Zweckmässigkeit wurde bereits in der Netzstrategie Muggenberg (2011) sowie im Gesamtverkehrskonzept Birseck (2011) nachgewiesen. 2016 wurde ein Vorstudie ausgearbeitet. Im Jahr 2017 folgt die Ausarbeitung eines Vorprojekts.

Reifegrad

2

Baubeginn

2020

Inbetriebnahme

2024

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

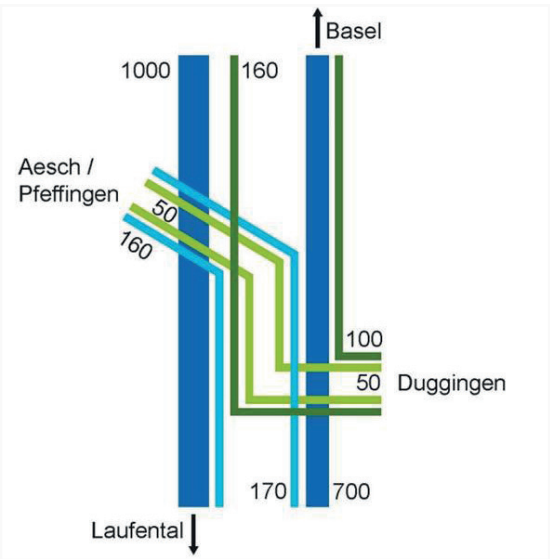
Seitens Kanton wurde ein Projektierungskredit für die Phasen 21-33 gesprochen. Ein Realisierungskredit ist noch erforderlich, abhängig vom Entscheid zum neuen Netzbeschluss.

Investitionskosten (CHF)

19 500 000 (± 50%)

Betriebskosten (CHF p.a.)

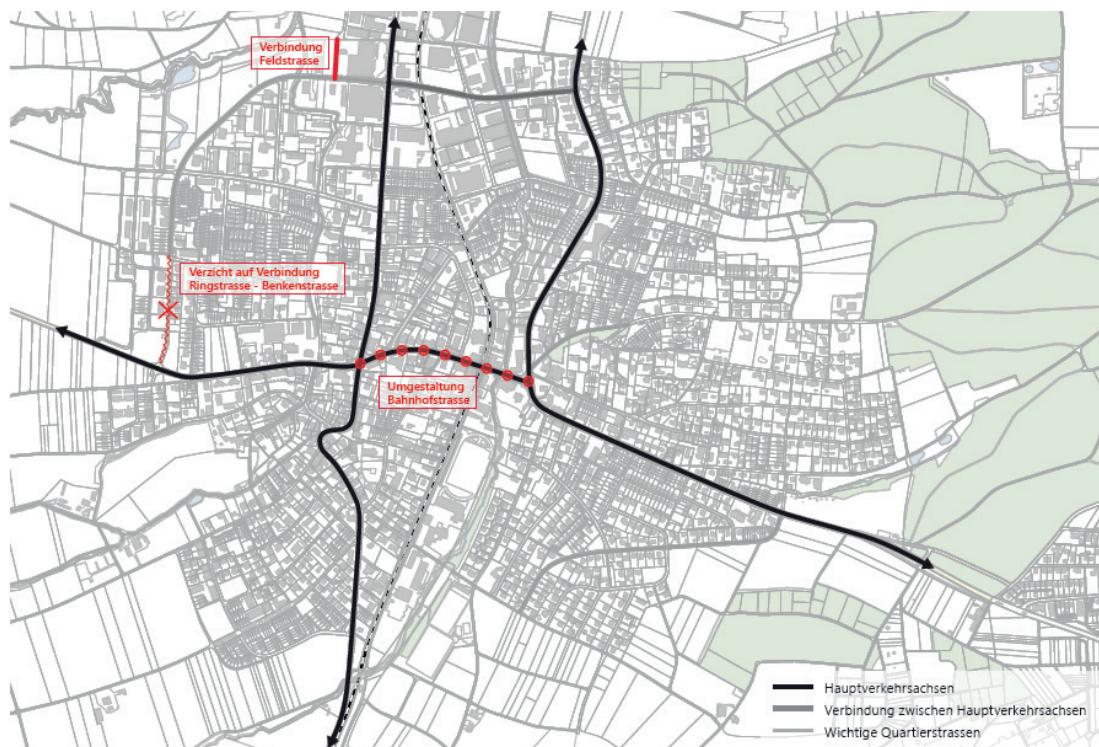
noch nicht beziffert



M4

M4

Therwil, Umgestaltung Ortsdurchfahrt



Umgestaltung Bahnhofstrasse im kommunalen Richtplan (östlicher Teil bereits umgesetzt)

Bezug zum Zukunftsbild

Therwil liegt im inneren Korridor und soll gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel wie alle Gemeinden der inneren Korridore einen massgeblichen Beitrag zur Aufnahme des prognostizierten Bevölkerungswachstums leisten. Das Siedlungswachstum in Therwil soll insbesondere durch Nachverdichtung stattfinden. Die

Siedlungsentwicklung nach innen funktioniert allerdings nur, wenn der Verkehr siedlungsverträglich abgewickelt wird. Dabei ist die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt von Therwil eine wesentliche Massnahme, um die erwünschte Entwicklung der Gemeinde zu stärken.



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

Reifegrad

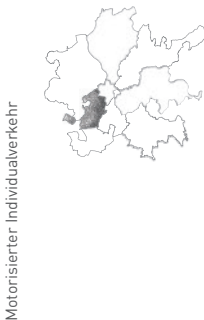
2

Baubeginn

2020

Investitionskosten

6 000 000



AGGLO BASEL

	Bezug zu Teilstrategien	Bezug zu anderen Massnahmen
M4	V2-2: Kleinräumigen Strassenverkehr steuern, priorisieren und mit dem Umfeld abstimmen	M24: Oberwil, Langmattstrasse
	V2-3: Öffentliche Strassenräume aufwerten und Verkehr über Parkraummanagement reduzieren	
	V3-4: Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten	

Beschrieb

Die Bahnhofstrasse (Kantonsstrasse) bildet das Rückgrat des Zentrums der Gemeinde Therwil. Der Strassenraum ist heute stark verkehrsorientiert gestaltet. In den nächsten 15 Jahren wird die Verkehrsbelastung auf rund 13 000 – 15 000 Fahrzeugen pro Tag (DWV) zunehmen. Im ganzen Strassenabschnitt sind publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen vorhanden. Neben Einrichtungen für den täglichen Bedarf sind auch Boutiquen, Cafés und Restaurants vorhanden. Der Bahnhof als stark frequentierter ÖV-Umsteigepunkt liegt ebenfalls im Perimeter. Die zentrale Lage der Strasse sowohl im Ortszentrum als auch im kantonalen Strassennetz führt zu einer Überlagerung zahlreicher Ansprüche. Diesen wird die Bahnhofstrasse in ihrer heutigen Ausgestaltung nur teilweise gerecht.

Mit der Umgestaltung der Bahnhofstrasse in Therwil soll das Ortszentrum adäquat aufgewertet, die Verkehrssicherheit erhöht und gleichzeitig der Verkehrsablauf auf der Strasse sichergestellt werden. Ein besonderer Fokus wird auf die Querungsstellen des Fuss- und Radverkehrs gelegt. Die Strassenraumgestaltung wird durch Abschnittsbildung, die Ausgestaltung von Vorzonen etc. auf die Siedlung abgestimmt, und die ÖV-Haltestellen sind in das Konzept integriert. Ihre Zugänglichkeit und Erkennbarkeit wird verbessert. Parallel zum Strassenprojekt entsteht unter Federführung der Gemeinde ein «Masterplan Zentrumsentwicklung».

Nutzen

- WK1: Der reibungslose Ablauf des schienen- und des strassengebundenen ÖV wird sichergestellt, Rad- und Fusswegnetze werden gezielt aufgewertet, gezielte Lenkung des Verkehrs (Steuerung dieser publikums- und verkehrsintensiven Strasse)
- WK2: Weiterentwicklung und Attraktivitätssteigerung des Dorfzentrums, Stärkung der Rolle der Bahnhofstrasse als «Promenade», Förderung von Arbeitsplätzen für Dienstleistungen und Kleingewerbe an zentraler Lage
- WK3: Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsarten durch Gestaltung und klarere Strukturierung des Strassenraums, Entschärfung des Unfallschwerpunkts Kreisel Löwenplatz
- WK4: Reduktion der Umfeldbelastung des Strassenverkehrs im Dorfzentrum

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft

Beteiligte Stellen Schweiz:

Gemeinde Therwil

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



erfolgt

Koordination mit kommunalem Masterplan Zentrum erfolgt.

Baureife

Bereits seit 2012 besteht eine Ideenskizze zur Umgestaltung der Bahnhofstrasse (ewp, 4. Dezember 2012). Im Jahr 2016 ist ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet worden.

Reifegrad

2

Baubeginn

2020

Inbetriebnahme

2022

Finanzreife

Investitionskosten (CHF)

6 000 000 (± 50%)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark

2030

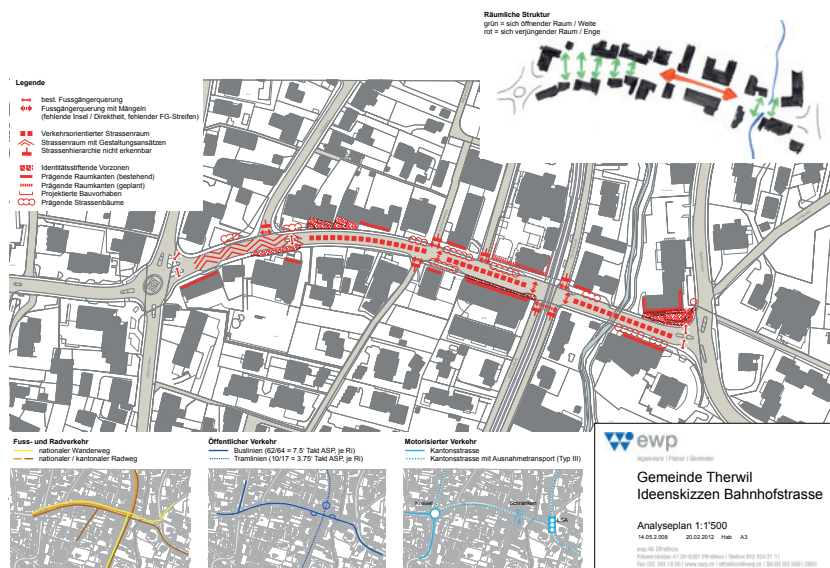
Aufwertung des Strassenraums und Erhöhung der Sicherheit

Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf aufzuwertender Strasse

15 500

Anzahl m² aufzuwertender Fläche im Strassenraum

4500



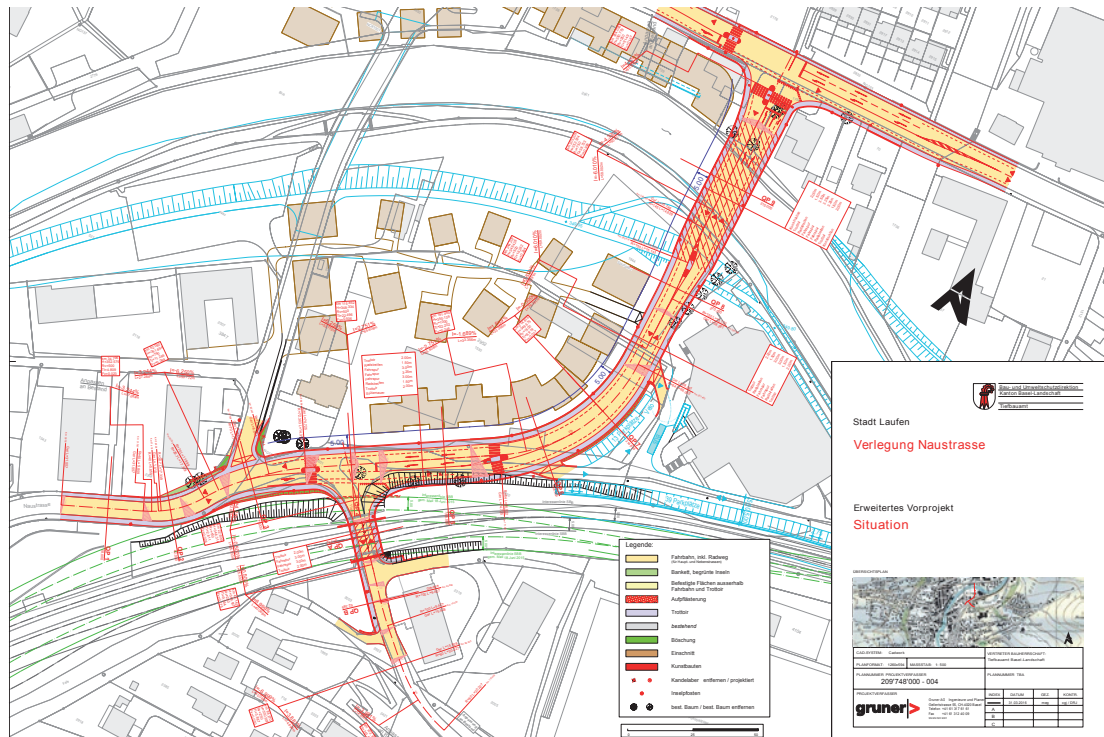
Analyseplan, ewp 2012

Motorisierter Individualverkehr

M5

Laufen; Verlegung Naustrasse inkl. kommunaler FlaMA

Situationsplan Vorprojekt
Verlegung Naustrasse



Bezug zum Zukunftsbild

Sowohl im Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms als auch im regionalen Zukunftsbild Laufental/Thierstein ist Laufen ein Regionalzentrum.

An diesen Orten ist eine kontrollierte Siedlungsentwicklung nach innen sowie die Weiterentwicklung und Sicherung der Zentrumsfunktionen vorgesehen. Für die Siedlungsentwicklung nach innen und die Förderung des Langsamverkehrs sind in Laufen Anpassungen am heutigen, bereits stellenweise überlasteten Verkehrssystem vorzunehmen.

Im Fall der Verlegung Naustrasse inkl. kommunaler FlaMA handelt es sich um fünf Teilmassnahmen, die im Zusammenhang mit einem Siedlungsverdichtungsprojekt (Areal Nau) ergriffen werden müssen. Die Bauliche Verdichtung muss dabei einen Mehrwert erbringen und eine hohe Qualität aufweisen. Mit der Massnahme Verlegung der Naustrasse inkl. FlaMa kann ein grosser Mehrwert geschaffen werden. Mit der vorliegenden Konzeptstudie von Herzog & de Meuron für die Arealentwicklung ist eine hohe Qualität gewährleistet.

Bezug zu Teilstrategien

- S2: Korridore – Siedlungsentwicklung nach innen fördern und nach aussen begrenzen
- V2-2: Kleinräumigen Strassenverkehr steuern, priorisieren und mit dem Umfeld abstimmen
- V3-4: Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

- M16: Laufen, neue Birsbrücke inkl. kommunaler FlaMa
- M17: Verbindungsstrasse Stangimatt
- M15: Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau
- LVA5: LV-Korridorpaket Laufental/Thierstein
- LVB5: LV-Korridorpaket Laufental/Thierstein
- S22: Schwerpunktgebiet Laufen

M5

Beschrieb

Auf dem Gebiet Nau östlich der Altstadt von Laufen ist eine Siedlungsentwicklung geplant. Das zentral gelegene Quartier soll gemäss dem Entwicklungskonzept Nau eine hohe Dichte mit städtebaulicher Qualität kombinieren.

Damit ein einheitliches Areal geschaffen werden kann, das von der Strassenachse nicht zerschnitten wird und eine optimale Zugänglichkeit zum nahen Birsraum erlaubt, müssen fünf verkehrliche Teilmassnahmen umgesetzt werden:

- › Teilmassnahme 1 «Verlegung Naustrasse»: Für die Entwicklung des Areals ist die Verlegung der bestehenden Naustrasse (Kantonsstrasse) eine zwingende Voraussetzung. Dadurch wird das Quartier Nau ein Teil des Zentrums (Begegnungszone). Die Kantonsstrassen umfassen die Stadt Laufen ringförmig. Zusammen mit der Massnahme M16 wird dieser Ring des übergeordneten Verkehrsnetzes ausgeweitet. Innerhalb des grösseren Rings entsteht ein wichtiges städtebauliches Entwicklungspotenzial für insgesamt 850 neue Einwohner in den nächsten 15 Jahren. Im Inneren des Rings können die Strassen siedlungsorientiert und langsamverkehrsfreundlich ausgestaltet werden.
- › Teilmassnahme 2 «Bahnunterführung Schliffweg»: Am Schliffweg liegen Sport- und Freizeiteinrichtungen sowie Schulen. Die Einwohner westlich der Bahnlinie werden mit dem Ausbau der Bahnunterführung, die heute viel zu klein dimensioniert ist (Gefährdungsstelle für Fuss- und Veloverkehr), besser und sicherer an diese Einrichtungen angebunden. Die Quartiere östlich der Bahnlinie erhalten eine attraktive Verbindung in die Stadt. Vom Ausbau der Bahnunterführung, dank derer beidseitige Trottoirs realisiert werden können, profitieren neben dem Quartier Nau insbesondere die Quartiere Neumatt und Schlyffi. Im Zusammenhang mit der Verlegung der Naustrasse ist diese Teilmassnahme eine zwingende Voraussetzung, weil aufgrund der Höhenverhältnisse zwischen Naustrasse und Unterführung nur mit der geplanten Anpassung die Strassengeometrien in vertikaler Richtung zusammengeführt werden können.
- › Teilmassnahme 3 «Ergänzung kommunales Netz»: Durch die Verlegung der Naustrasse muss das kommunale Netz ergänzt werden, damit ein funktionierendes Verkehrsnetz in Laufen geschaffen und das Quartier Nau optimal angebunden werden kann. Das neue Quartier Nau ist weitgehend verkehrsfrei konzipiert, sodass nur ein kleiner neuer Strassenabschnitt ergänzt werden muss.



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

Reifegrad

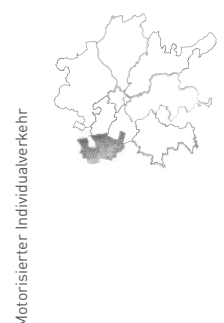
2

Baubeginn

2020

Investitionskosten

18 500 000



Motorisierter Individualverkehr

- › Teilmassnahme 4 «Öffentliche Parkierungsanlagen Nau-Süd» (Eigenleistung der Stadt Laufen): Damit das Quartier Nau verkehrsfrei geplant werden kann, werden mit einer zentralen Einstellhalle Parkierungsmöglichkeiten geschaffen. Die sich derzeit auf dem Areal befindenden Parkierungsflächen werden durch Einstellhallenplätze ersetzt. Die Anlage ist so ausgelegt, dass sie auch Parkplätze für die unmittelbar im Umfeld des Quartiers Nau liegende Eishalle zur Verfügung stellen kann.
- › Teilmassnahme 5 «Langsamverkehrsbrücke Nau»: Um das Quartier Nau optimal an die Altstadt und das Primarschulzentrum auf der Westseite der Birs anzubinden, wird eine neue Brücke für den Fuss- und Veloverkehr über die Birs erstellt.

M5

Nutzen

- WK1: Aktive Abstimmung von Siedlung und Verkehr in Koordination mit der angestrebten Quartierentwicklung, Optimierung des Verkehrssystems im Hinblick auf Funktionsfähigkeit und Verkehrsberuhigung, verbesserte Fuss- und Veloverkehrsanbindung des neuen Quartiers
- WK2: Massnahme unterstützt die Entwicklung eines zentral gelegenen Wohn- und Arbeitsplatzgebiets, entlang der Birs entstehen neue attraktive Freiräume, Aufwertung des öffentlichen Raums durch die Bahnunterführung Schliffweg und die neue Langsamverkehrsbrücke
- WK3: Verkehrsberuhigte und teils verkehrsfreie Erschliessung des Quartiers, Verbindung Quartier Nau – Altstadt via Langsamverkehrsbrücke abseits der MIV-Achsen. Sichere Fusswegverbindung von den Quartieren westlich der Bahnlinie zu den Schulen, Sport- und Freizeitanlagen östlich der Bahnlinie
- WK4: Die durch das Projekt inkl. der geplanten Verkehrsmassnahmen ermöglichte Siedlungsentwicklung fördert kurze Wege und somit eine Senkung der Umweltbelastung. Ausserdem wird die der Verminderung der Zersiedlung zu Grunde liegende Siedlungsentwicklung nach innen mit dem ambitionierten Projekt «Areal Nau» umgesetzt. Die Gesamtheit der Massnahmen führt zu einer Verschiebung des Modal Splits zu Gunsten des Langsamverkehrs. Der für die Siedlungsentwicklung nach innen und die Transformation vom Dorf hin zum städtischen Regionalzentrum wichtige Frei- und Grünraum (Naherholungsfunktion) kann nur mit der Verlegung der Naustrasse geschaffen werden. Die Stadtbevölkerung von Laufen erhält nur so einen zusammenhängenden Birspark.

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Laufen

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Basel-Landschaft

Richtplaneintrag



geplant

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Die Grundsatzbeschlüsse der Gemeinde sind erfolgt, Kreditbeschlüsse der Gemeinde sowie Landratsbeschlüsse folgen.

Baureife

Bei allen Teilmassnahmen ist ein Vorprojekt ausgearbeitet. Für die Teilmassnahme 1 «Verlegung Naustrasse» wurde eine Machbarkeitsstudie (Bericht Gruner AG vom 13. März 2015) sowie ein Vorprojekt erstellt (Grunder AG von September 2016). Die Teilmassnahmen 2 bis 5 sind im Strassennetzplan, in der Konzeptstudie zur Quartierentwicklung Nau sowie im Finanzplan der Stadt Laufen enthalten.

Reifegrad

2

Baubeginn

2020

Inbetriebnahme

2021 – 2024 je nach Teilmassnahme

M5

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Bei Teilmassnahme 2 «Bahnunterführung Schliffweg» (2 900 000 CHF exkl. MwSt.), Teilmassnahme 3 «Ergänzung kommunales Netz» (600 000 CHF exkl. MwSt.), Teilmassnahme 4 «Öffentliche Parkierungsanlagen Nau-Süd» (1 500 000 CHF exkl. MwSt.) und Teilmassnahme 5 «Langsamverkehrsbrücke Nau» (1 500 000 CHF exkl. MwSt.) sind die Kosten im Finanzplan enthalten. Projekt- und Baukredite wurden noch keine beschlossen.

Investitionskosten (CHF)

18 500 000 (± 50%)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert



Modellbild
(Herzog & de Meuron,
Oktober 2015)



Situation
(Herzog & de Meuron,
Oktober 2015)

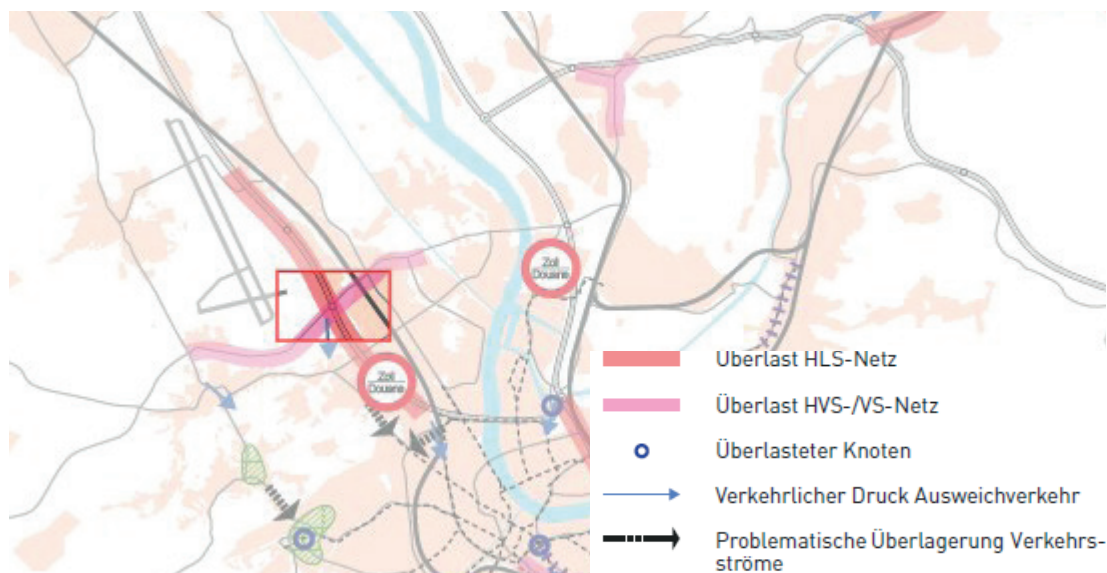
Motorisierter Individualverkehr

M6

Neugestaltung RD105 Saint-Louis/Hésingue

M6

Carte du Projet
d'Agglomération de Bâle
Points faibles TIM identifiant
les problèmes de saturation
sur la RD105 et l'autoroute
A35



Bezug zum Zukunftsbild

Le projet est situé au sein du corridor intérieur du Pays de Saint Louis. Cette route assure la fonction de contournement Nord de l'agglomération trinationale de Bâle. En outre, elle constitue un axe majeur de desserte des deux principaux projets d'aménagement de la partie française de l'agglomération (quartier de Lys et Technoport).

Le projet de réaménagement de la RD105 est directement lié avec le projet Ü18 qui consiste en l'aménagement du carrefour RD105 et autoroute A35. Ces deux projets sont pensés ensemble et leur réalisation devrait être concomitante. Ces projets doivent répondre aux besoins générés par le développement des deux zones d'urbanisation prioritaires que sont le quartier du Lys (S1.1) et le Technoport (S1.2) et le développement du trafic lié à la plateforme aéroportuaire de l'EuroAirport. Le traitement de la RD105 est un préalable indispensable à la réalisation de ces projets d'aménagement. Le réaménagement de la RD105 permettra d'augmenter significativement la capacité de cet axe pour répondre aux besoins attendus tout en permettant d'améliorer la qualité urbaine du site

et l'attractivité des futurs quartiers. Ce projet vient compléter l'extension du tram 3 de la gare de Saint-Louis vers le Technoport. La desserte en transport en commun seule ne pourra pas suffire aux besoins de desserte qui vont être générés par les projets de développement urbain attendu.

Le remodelage de la RD105 (un axe routier garantissant une circulation des TIM, piétons et vélos) permettra de créer un nouveau front bâti dense et de qualité face à la RD105. Ce front bâti constituera une des principale porte d'entrée vers le futur quartier du Lys et lui apportera une visibilité gage d'attractivité. Il créera également un vis à vis urbain entre le Technoport et le quartier du Lys.

La stratégie route définie par le projet d'agglomération de Bâle a identifié ce secteur routier (RD105 et A35) comme étant un des principaux points faibles du réseau routier trinational. La saturation qui y est constatée génère une perte de temps importante et des risques accidentogènes avérés. L'aménagement de la RD105 s'inscrit parfaitement dans la stratégie qui consiste à réduire les risques d'accidents.

Bezug zu Teilstrategien

- V2-1: Grossräumigen Strassenverkehr lenken und kanalisieren und das Zielnetz entsprechend ausbauen
- V5-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen

Bezug zu anderen Massnahmen

- Ü18: Neugestaltung A35/RD105 Saint-Louis
- Ö16: Tram 3 (Saint-Louis - Technoport)
- Ö40: Tram 3 (Technoport - EAP)
- M14: Contournement Est Hésingue-Hégenheim
- S1: Schwerpunktgebiet Saint-Louis

M6

Beschrieb

La RD105 entre la RD66 (principal axe routier Nord Sud de la partie française de l'agglomération en dehors de l'autoroute) et l'autoroute A35 est l'axe routier le plus fréquenté de la partie française de l'agglomération. Cette infrastructure est actuellement sous-dimensionnée et est régulièrement saturée. Son utilisation en tant que contournement Nord de l'agglomération aggrave cette situation.

Partant de cette situation, le développement urbain des sites du Technoport et du Quartier du Lys ne peut pas être envisagé sans une reconfiguration profonde de cet axe qui doit les desservir tous les deux.

Pour le traitement de la RD105 plusieurs scénarios sont actuellement à l'étude. Ils vont faire l'objet prochainement d'une concertation publique et à l'issue de celle-ci un scénario sera d'ésigné.

Les trois scénarios actuellement à l'étude poursuivent tous l'objectif principal qui est d'augmenter la capacité routière de l'axe tout en lui donnant une plus grande perméabilité dans sa traversée afin de lui garantir une fonction urbaine et non simplement routière. En

effet, ce axe, tout en assurant leur desserte, sera situé entre les deux principaux pôles de développement urbain de l'agglomération. Des synergies fortes sont attendues entre ceux-ci.

C'est pourquoi les scénarios à l'étude permettent une traversée Nord/Sud aisée, aussi bien pour les piétons et les cycles, que pour les transports publics (prolongement du tram 3 vers le Technoport). Les objectifs de réaménagement poursuivis visent à augmenter la qualité urbaine du site de manière à ce que les constructions qui s'y implanteront de part et d'autre puissent bénéficier d'un effet façade.

Conformément aux objectifs nationaux en matière de déplacement et d'urbanisation, les scénarios permettent d'assurer la multimodalité de l'axe en permettant un usage sécurisé par les circulations douces. L'augmentation de la capacité et la fluidification de cette section de la RD105 permettront en outre d'assurer la qualité de la desserte de la navette du réseau de bus urbain Distribus qui assure la liaison entre la gare de Saint-Louis et l'EuroAirport.



	Historie	ARE Code	Prio
1.0	-	-	-
2.0	-	-	-

Reifegrad

1

Baubeginn

2019 – 2022

Investitionskosten

35 200 000

Nutzen

- WK1: La combinaison des projets M6 et Ü18 permettra de répondre parfaitement à l'enjeu de l'amélioration du système de circulation routière. Les problèmes de saturation qui y sont observés et qui devraient s'accroître dans les années à venir compte tenu du développement attendu, constituent le principal enjeu routier du territoire français. La fluidification de la RD105 améliorera le fonctionnement global du réseau routier primaire de l'agglomération.

Motorisierter Individualverkehr



WK2: Les scénarios à l'étude prévoient tous un apaisement du trafic sur cet axe (alors que celle-ci est aujourd'hui un axe de liaison rapide entre la RD66 et l'autoroute A35). Cela permettra de développer l'urbanisation densément en façade le long des voies. Dans le concept urbain, la RD105 constituera le support de l'urbanisation du quartier du Lys tout en garantissant une desserte optimale pour le centre commercial prévu en vis à vis sur le site du Technoport.

WK3: L'organisation actuelle de la RD105 engendre de nombreux risques pour la sécurité routière : accès à l'autoroute A35, croisements non sécurisés de voies à forte circulation, etc. L'aménagement de la RD105 se traduira par un apaisement des flux de circulation (vitesse réduite, capacité supplémentaire) ce qui permettra d'apporter des solutions aux problèmes identifiés et ainsi d'atténuer les risques.

WK4: Le traitement de l'infrastructure routière permettra d'agir indirectement en faveur d'une réduction de la pollution et de la valorisation de l'environnement du paysage. Les scénarios à l'étude permettent également de développer une valorisation paysagère par la plantation d'arbres en alignement et la constitution de massifs végétaux linéaires notamment vis-à-vis des projets de développement urbain. Enfin la fluidification du trafic réduira les émissions de gaz à effet de serre actuelles liées embouteillages automobiles récurrents.

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Conseil Départemental du Haut Rhin

Beteiligte Stellen Ausland:

Communauté d'Agglomération des Trois Frontières | Etat Français | Syndicat Mixte pour l'aménagement du Technoport

Frankreich

Eintrag SCOT



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Baureife

Une concertation publique au cours de laquelle la population sera amenée à se positionner par rapport aux scénarios d'aménagement va être lancée dans les prochains mois. Une étude de faisabilité technique sera lancée en parallèle courant 2017.

Reifegrad

1

Baubeginn

2019 – 2022

Inbetriebnahme

2020 – 2022

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Investitionskosten (CHF)

35 200 000 (± 30%)

Betriebskosten (CHF p.a.)

783 750

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark

2040

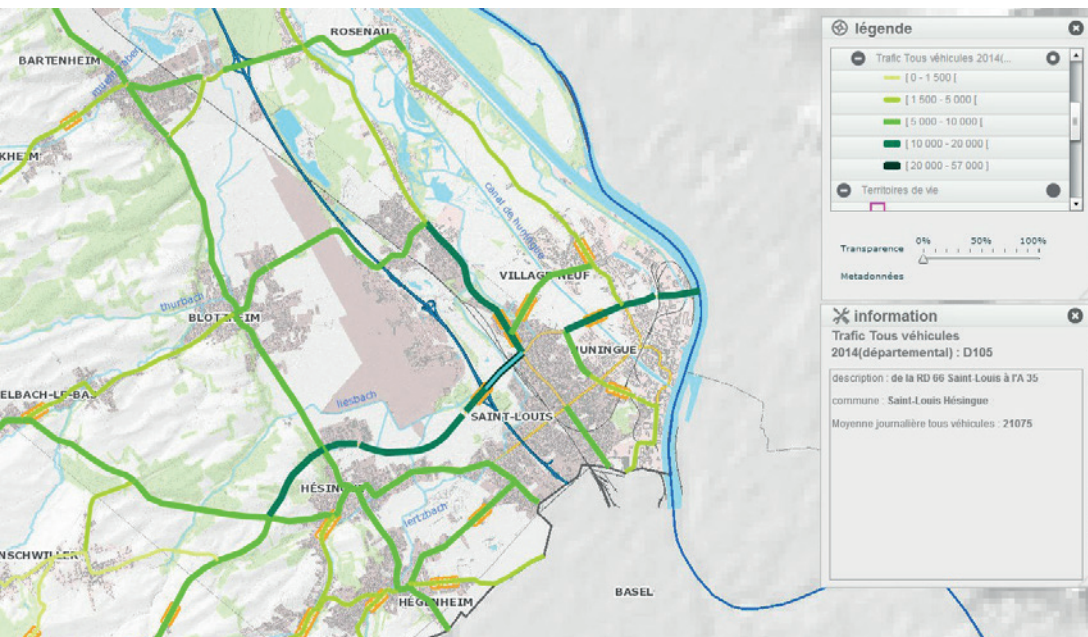
Aufwertung des Strassenraums und Erhöhung der Sicherheit

Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf aufzuwertender Strasse

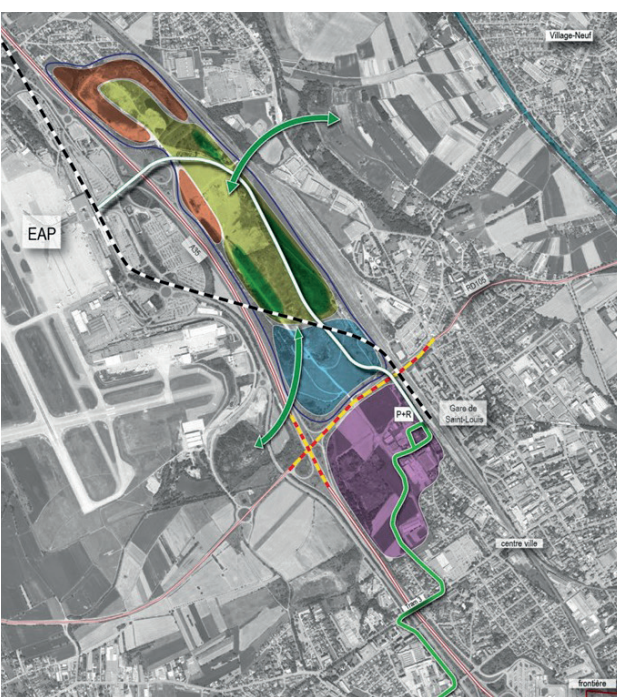
22 000 – 25 000

Anzahl m² aufzuwertender Fläche im Strassenraum

pas encore définit



Carte CD 68 :
trafic routier sur la RD105
(entre l'A35 et la RD66) axe
routier le plus fréquenté
de la partie française de
l'agglomération



- Le quartier du Lys**
Vocation tertiaire et R & D
- Le Technoport**
Centre commercial et de loisir
Parc paysager intégrant un golf de 9 trous
Activités de loisir
Bureaux – Résidences hôtelières
Liaisons avec les espaces naturels et restauration de la continuité écologique
- Mobilité**
Réaménagement routier
Tram et P+R
Extension du tram vers l'EAP
Raccordement ferroviaire

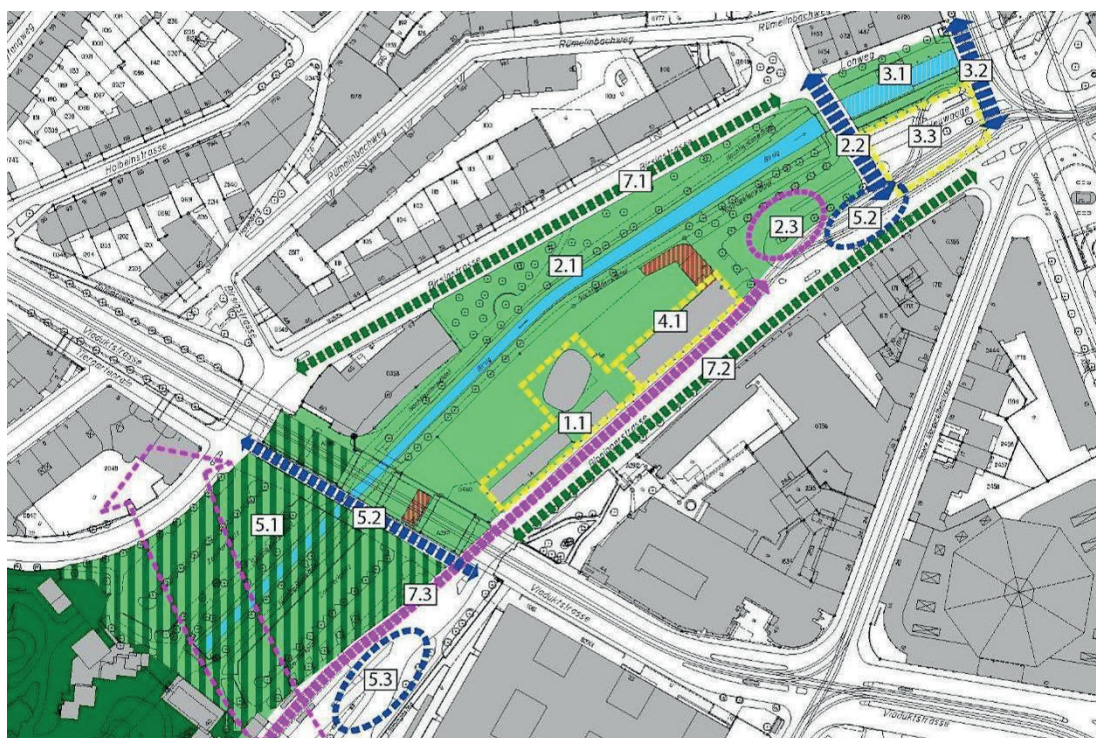
Le site du quartier du
Lys et du Technoport

Motorisierter Individualverkehr

AGGLO BASEL

M7

Basel: Heuwaage-Binningerstrasse



Ausschnitt Stadtteilrichtplan
Heuwaage

Bezug zum Zukunftsbild

Das vorliegende Projekt leistet einen Beitrag zur örtlichen Verbesserung des Verkehrssystems in der Kernstadt. Durch die engen räumlichen Verhältnisse und Veränderungen in der Bebauung ist eine integrale Abstimmung mit den verkehrlichen Infrastrukturen angezeigt. Insbesondere optimiert die Massnahme das räumliche Nebeneinander von öffentlichem und privatem Strassenverkehr und dem Langsamverkehr.

Bezug zu Teilstrategien

V2-2: Kleinräumigen Strassenverkehr steuern, priorisieren und mit dem Umfeld abstimmen

V3-1: Regionales Velohaupttroutennetz optimieren/fertigstellen

V3-2: Velokorridornetz etablieren/ausbauen

V3-4: Lokales Fussverkehrsnetz aufwerten und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

Ö26: Basel: Linien-Fernbus-Terminal

S4: Schwerpunktgebiet Basel-Süd

M7

Beschrieb

Der Zoo (2 Mio. Besucher/Jahr) plant auf der Heuwaage ein Grossaquarium, das sogenannte «Ozeanium», mit dem rund eine halbe Million zusätzlicher Besucher erwartet werden. Im Jahr 2012 hat der Zoo gestützt auf den Bebauungsplan Heuwaage und unter engem Einbezug der Verwaltung einen internationalen Projektwettbewerb durchgeführt. Das Projekt Ozeanium bedingt zwingend eine Verlegung der Streckengleise im Raum Heuwaage inkl. der Tramwendeschleife.

Das nun parallel zum Ozeanium erarbeitete Verkehrsprojekt (Vorstudie) berücksichtigt auch verschiedene für den Kanton wichtige Punkte:

- › Gewährleistung des künftigen Doppelspurausbaus Tram zwischen Heuwaage und Zoo (politischer Vorstoss, ÖV-Priorisierung gemäss Verfassung)
- › Velomassnahmen auf der Binningerstrasse (Pendlerroute gemäss Teilrichtplan Velo)
- › Verbreiterung der Trottoirs auf der Binningerstrasse zugunsten des Fussverkehrs
- › Anschluss geplantes Parking Erdbeergraben inklusive notwendiger Knotenanpassungen
- › Hindernisfreier Zustieg zum ÖV an der Tram-Haltestelle Zoo (gemäss BehiG)
- › Projekt Nachtigallenwäldeli sowie direkte Ausfahrt zur Anlieferung auf der Binningerstrasse
- › Verbindung Binningerstrasse – Birsigstrasse nur noch für Quartierverkehr zur Verkehrsberuhigung (Grossratsbeschluss zu Tempo 30)
- › Neue Fahrverbindung Binningerstrasse – Auberg für den Veloverkehr und den MIV und damit Entlastung der Quartiere vom Durchgangsverkehr



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

Reifegrad

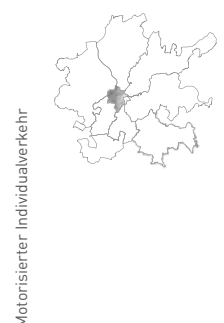
2

Baubeginn

2021

Investitionskosten

17 000 000



Motorisierter Individualverkehr

AGGLO BASEL

WK4: Reduzierte Immissionen durch verbesserten Verkehrsablauf

Diverse Dienststellen im Kanton Basel-Stadt | BVB | BLT | Zoo Basel

erfolgt

Planänderungen

Nr.	Datum	Änderungen	Von	Bis
1				
2				
3				
4				
5				
6				

REVISIONEN

Nr.	Datum	Gezeichnet	Geprüft	Freigegeben
1				
2				
3				
4				
5				
6				

SEKTION I

KANTON BASEL-STADT
BAU- UND VERKEHRSDEPARTEMENT TIEFBAUAMT

BINNINGERSTRASSE - HEUWAAGE

Situation

REVISIONEN

RAPP Rapp Drith AG
Hochstrasse 100
CH-4102 Basel
T +41 58 595 77 77
www.rapp.ch

M. 1: 500
Nr. 1031.378-025

332

Baureife

Vorstudie (Variantenstudium mit Machbarkeiten) mit Kostenschätzung für Bestvariante sowie Kosten-/Nutzenbetrachtung liegen vor.

Reifegrad

2

Baubeginn

2021

Inbetriebnahme

ca. 2023

M7

Finanzreife

Weitere Finanzierer

Zoo Basel

Finanzierungsbeschlüsse

Aufnahme als Umsetzungsprojekt im 10-Jahres-Investitionsplan (als Mussprojekt) im Jahr 2014 erfolgt, Aufnahme im 5-Jahres-Investitionsprogramm 2016 erfolgt

Aufnahme Projektierungsmittel im 5-Jahres-Investitionsprogramm 2012 erfolgt

Investitionskosten (CHF)

17 000 000 (± 30%)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert



Unklare Verkehrsführung
Heuwaage



Überdimensionierte
Verkehrsflächen Heuwaage

M8

Basel: Freiburgerstrasse

Projektperimeter



Bezug zum Zukunftsbild

Gemäss der Zielsetzungen des Kantons und des Agglomerationsprogramms Basel wird eine Siedlungsentwicklung nach innen verfolgt. Die Verdichtung der städtischen Quartiere, attraktiv gestaltete Strassenräume und eine Verlagerung vom MIV auf die Mobilitätsarten des Umweltverbundes sollen zusätzlich an Bedeutung gewinnen. Deswegen ist dem öffentlichen Verkehr und dem Velo- und Fussverkehr ausreichend Raum zuzubilligen. Ein attraktives Verkehrssystem

sichert die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes und fördert eine stadtgerechte Mobilität zur Entlastung der Umwelt und der Wohnbevölkerung. Der öffentliche Raum ist vielfältig nutzbar und ein wichtiger Faktor der Lebensqualität in Basel. Die Verkehrssicherheit im Kanton Basel-Stadt ist hoch. Die Zahl der bei Verkehrsunfällen verletzten Personen wird bis zum Jahr 2020 auf Basis der Unfallstatistik BS2011 um 30% gesenkt.

M8

Bezug zu Teilstrategien

- V2-3: Öffentliche Strassenräume aufwerten und Verkehr über Parkraummanagement reduzieren
- V3-2: Velo-Korridornetze ausbauen
- V3-4: Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

- S2: Schwerpunktgebiet Basel-Nord
- L2: Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese
- L8: Landschaftsraum Wiese - Vom Gewässer zur Lebenswelt

Beschrieb

In der Freiburgerstrasse stehen von der Hochbergerstrasse bis zum Zoll Otterbach umfangreiche Erhaltungsarbeiten des Strassenkoffers und der Werkleitungen an. Die Stadt Basel möchte die Freiburgerstrasse bei dieser Gelegenheit auch funktional und gestalterisch aufwerten.

Im Bereich «System Wiesekreisel», entlang der gesamten Freiburgerstrasse sowie im Einmündungsbereich Freiburgerstrasse/Neuhausstrasse sind dringend verkehrstechnische Anpassungen vorgesehen, um die prognostizierte und bereits eingetretene Verkehrsentwicklung zu berücksichtigen und um einen störungsfreien Busbetrieb (Linie 55) zu gewährleisten. Folgende Massnahmen sind MIV-seitig vorgesehen:

- › Abschnitt A, Knoten Hochbergerstrasse/Freiburgerstrasse: Spurumwidmung im Zufahrtsbereich auf der Hochbergerstrasse, Verlängerung der Aufstellspuren in der Knotenzufahrt in der Freiburgerstrasse
- › Abschnitt B, Höhe DB-Brücken und entlang des Naherholungsgebiets: Aufhebung Schrägparkierung und Umwandlung in Längsparkierung
- › Abschnitt C, Zoll Otterbach: Einrichtung eines Kreisverkehrs, dadurch Reduktion der Konflikte im Einmündungsbereich Freiburgerstrasse/Neuhausstrasse und verbesserte Verkehrssicherheit, angepasste Verkehrsführung durch den Zollbereich mit einer klaren Spur-zuteilung. Mit einer geringfügigen Lageverschiebung der Bushaltestellen wird auch eine sichere Anbindung der Neuhausstrasse an die Freiburgerstrasse möglich, mit Nutzen für den MIV und den Langsamverkehr.



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

Reifegrad

2

Baubeginn

2019

Investitionskosten

7 136 000



AGGLO BASEL

M8

Für die Velofahrer/-innen ist entlang der Freiburgerstrasse ein sicherer Zweirichtungsveloweg vorgesehen (Teil des kantonalen Veloroutennetzes, Spitzenverkehr von 165 Velos/h, im Tagesverkehr 45 Velos/h). Durch direkte Einbindung in den Kreisverkehr Neuhausstrasse entfällt die aktuell notwendige Querung der Strasse.

Nutzen

WK4: Beitrag zur Förderung des umweltschonenden Veloverkehrs, Verdoppelung der Grünfläche von 1800 auf 3100 m²

[illegible]

The figure is an aerial map of a study area. It shows a proposed road layout with various lanes and markings. A legend in the top right corner identifies different elements: 'Legend' (with categories like Road, Building, Green Space, etc.) and 'Scale' (with a scale bar). The map includes a small inset image of a building at night. The main map shows a road with a central roundabout and several side roads. The surrounding area includes buildings, green spaces, and other infrastructure.

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

Beteiligte Stellen Schweiz:

BS - BVD - Tiefbauamt | BS - BVD - Stadtgärtnerei | BS - JSD - Kantonspolizei | BS - Basler Verkehrs-Betriebe

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



erfolgt

Planerische Abstützung erfolgt in folgender Reihenfolge über: Projektgenehmigung durch Amtsleitung, Prüfung durch Finanzdepartement, Entscheid durch Regierungsrat und Grossen Rat (Kantonsparlament), optional: kantonale Volksabstimmung

M8

Baureife

Es handelt sich um eine Aufwertung des Strassenraumes unter Erfüllung der Vorgaben des nationalen Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG), sowie des kantonalen Umweltschutzgesetzes. Die Machbarkeit wurde in Form einer Vorstudie nachgewiesen und ist mit dem verwaltungsinternen Entscheid vom Dezember 2012 verabschiedet worden.

Reifegrad

2

Baubeginn

2019

Inbetriebnahme

2021

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Regierungsratsbeschluss Nr. 15/25/24.14 und 15/25/25.15 vom 01. September 2015

Investitionskosten (CHF)

7 136 000 (± 20%)

Betriebskosten (CHF p.a.)

keine zusätzlichen

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark

2030

Aufwertung des Strassenraums und Erhöhung der Sicherheit

Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf aufzuwertender Strasse

18 000 bis 19 000

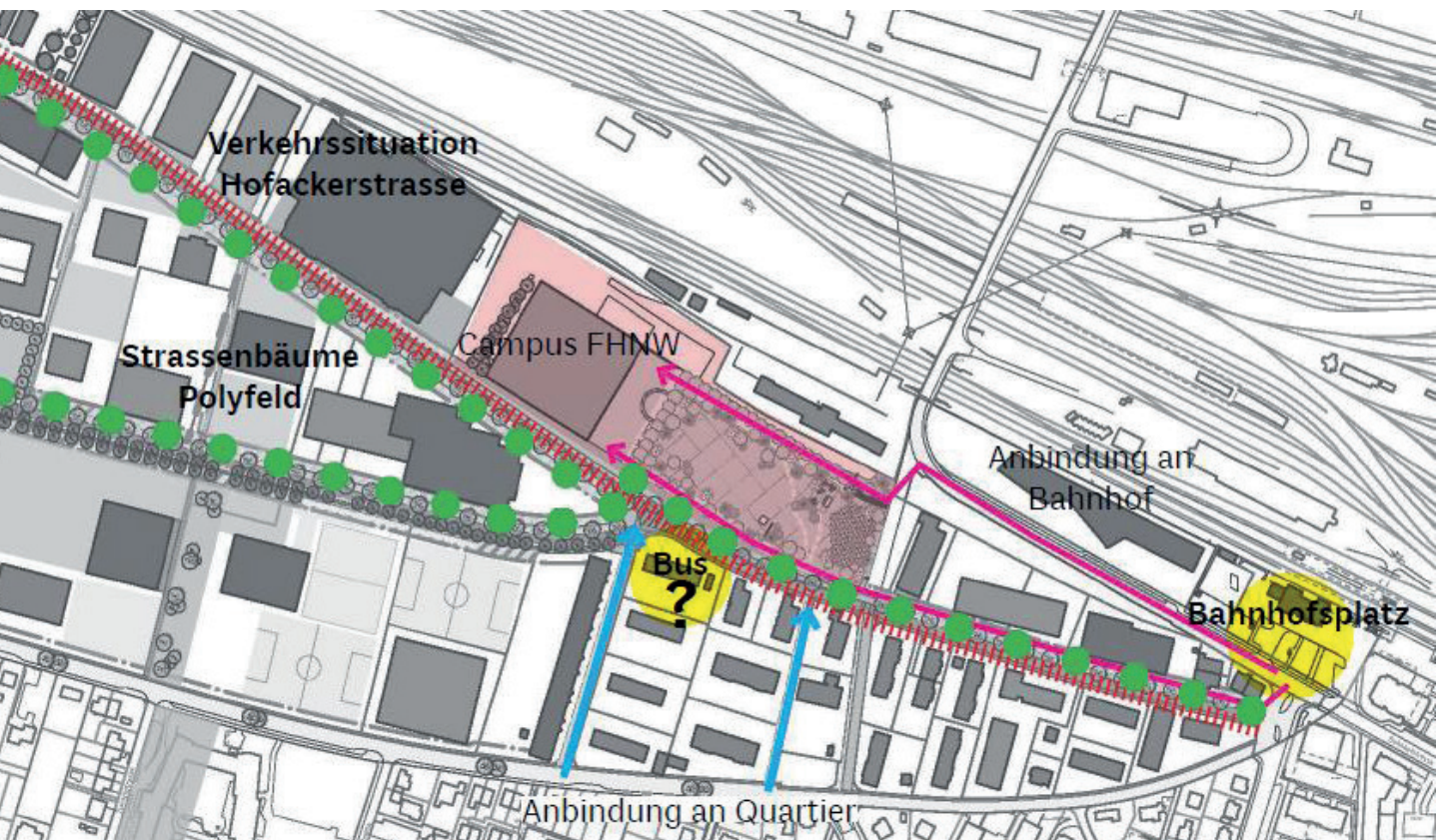
Anzahl m² aufzuwertender Fläche im Strassenraum

rund 21 500

Motorisierter Individualverkehr

M9

Muttenz: Betriebs- und Gestaltungskonzept Hofackerstrasse Ost



Projektperimeter, Lage Campus FHNW in Muttenz

Bezug zum Zukunftsbild

Das Zukunftsbild der Agglomeration Basel propagiert, den Hauptanteil des Wachstums an Arbeitsplätzen und Einwohnern in den inneren Korridore zu konzentrieren. Mit dem Bau der Fachhochschule FHNW übernimmt Muttenez eine wichtige Zentrumsfunktion und leistet einen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen. Damit die zusätzlichen Erwerbstätigen und Schüler die nachhaltigen Verkehrsarten nutzen und zusätzlicher

MIV vermieden werden kann, ist das Funktionalisieren der Mobilitätskette aus öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr entscheidend. Die gestalterischen und betrieblichen Massnahmen an der Hofackerstrasse bewirken eine Verbesserung der LV-Verbindungsachse zwischen FHNW und Bahnhof Muttenez und fördern eine koordinierte Entwicklung von Siedlung und Verkehr.

M9

Bezug zu Teilstrategien

V2-3: Öffentliche Strassenräume aufwerten und Verkehr über Parkraummanagement reduzieren

V3-4: Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

M10: Muttenez: Betriebs- und Gestaltungskonzept Kriegackerstrasse Ost

S11: Schwerpunktgebiet Muttenez

Beschrieb

Die Kapazität der Hofackerstrasse muss an die neuen Nutzungen an dieser Strasse angepasst werden. Im Jahr 2018/2019 wird die neue Fachhochschule FHNW mit 3700 Studierenden eröffnet. Die Studierenden werden mehrheitlich mit dem ÖV, zu Fuss oder mit dem Velo zur Fachhochschule pendeln. Die Verbindung vom Bahnhof Muttenez bis zur Fachhochschule von ca. 500 Metern muss die grossen zu erwartenden Fussgängerströme zu den Spitzenzeiten aufnehmen können. Eine attraktive und sichere Betriebs- und Strassenraumgestaltung ist deshalb essentielle Voraussetzung.

Die Gemeinde Muttenez plant folgende betriebliche und gestalterische Massnahmen an der Hofackerstrasse:

- › Neues Temporegime: Begegnungszone und/oder Tempo-30-Zone
- › Durchgangerschwerung

Nutzen

WK1: Verbesserte LV-Verbindung Bahnhof Muttenez - Campus, Anpassung der Platzverhältnisse an die zu erwartenden Fussgängerströme, Attraktivierung der ÖV-Nutzung

WK2: Massnahme ist ein integraler Teil der bedeutenden Siedlungsentwicklung an zentraler Lage in Muttenez, deutliche Aufwertung des öffentlichen Raumes im direkten Umfeld der FHNW (Verkehrsberuhigung, verbesserte Grün- und Freiraumgestaltung)

WK3: Deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr

WK4: Geringer Effekt, minimale Reduktion der örtlichen Lärm- und Luftschadstoffbelastungen



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

Reifegrad

1

Baubeginn

2020

Investitionskosten

3 000 000



Motorisierter Individualverkehr

AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Muttenz

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Basel-Landschaft

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



geplant

M9

Baureife

2008 wurde eine Testplanung für das Polyfeld erstellt, 2011 eine Masterplanung (Richtplanung) für dieses Gebiet durchgeführt. Die Nutzungsplanung inklusive Teilzonenvorschriften wurde 2015 abgeschlossen und in der Gemeindeversammlung im Juni 2015 erlassen. Die Planungsmassnahmen befinden sich im Genehmigungsverfahren des Regierungsrates.

Reifegrad

1

Baubeginn

2020

Inbetriebnahme

2022

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Die Gemeindeversammlung beschliesst den Investitionskredit im Jahr 2019. Das Projekt ist im Investitionsprogramm 2016 bis 2020 enthalten.

Investitionskosten (CHF)

3 000 000 (± 20%)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark

2030

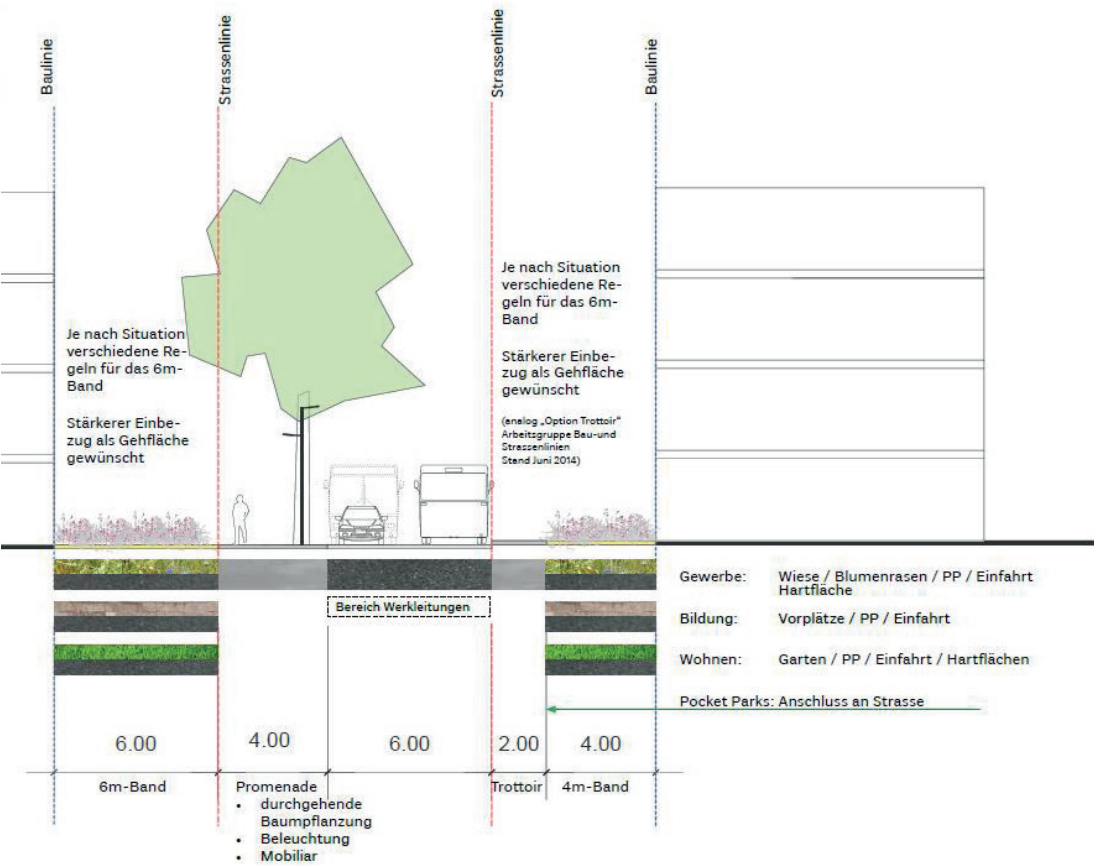
Aufwertung des Strassenraums und Erhöhung der Sicherheit

Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf aufzuwertender Strasse

ca. 5000 - 8000

Anzahl m² aufzuwertender Fläche im Strassenraum

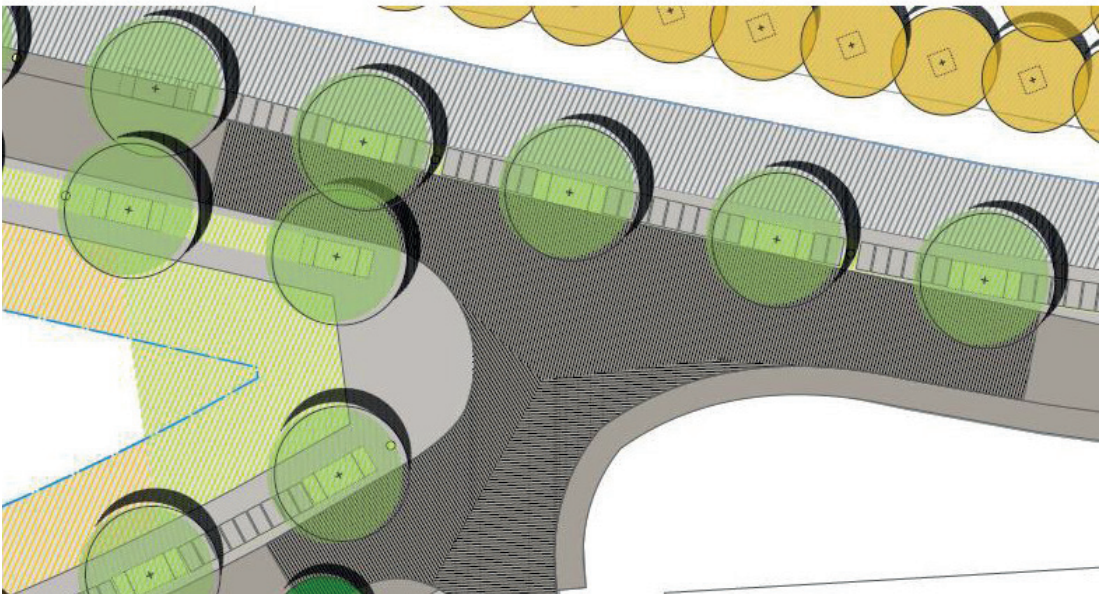
ca. 3200



Auszug aus der Freiraumgestaltung, Schnitt Hofackerstrasse

M9

Übergänge und Knotenpunkte



Auszug aus der Freiraumgestaltung, Begegnungszone

Motorisierter Individualverkehr

M10

Muttenz: Betriebs- und Gestaltungskonzept Kriegackerstrasse Ost

M10

Orthofoto
Kriegackerstrasse
Muttenz, Areal der
Sekundarschulbauten und
Campus FHNW (in Bau)



Bezug zum Zukunftsbild

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen die inneren Korridore den Hauptanteil des Wachstums an Arbeitsplätzen und Einwohnern aufnehmen. Mit der Sanierung und dem Umbau der Sekundarschulbauten leistet Muttenz einen Beitrag zur Siedlungserneuerung und -entwicklung

nach innen. Um attraktive und sichere Bedingungen für den Langsamverkehr im Umfeld der Schule zu schaffen, sind gestalterische und betriebliche Massnahmen an der Kriegackerstrasse notwendig. Diese Massnahmen verbessern die örtliche Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

Bezug zu Teilstrategien

- V2-3: Öffentliche Strassenräume aufwerten und Verkehr über Parkraummanagement reduzieren
- V3-4: Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

- M9: Muttenz: Betriebs- und Gestaltungskonzept Hofackerstrasse Ost
- S11: Schwerpunktgebiet Muttenz

Beschrieb

Die Kapazität des Langsamverkehrs an der Kriegackerstrasse muss nach der Sanierung und Erweiterung der Sekundar- und Berufsschulbauten zwingend angepasst werden. Wenn der Neubau der FHNW Campus Muttentz im Jahr 2018/2019 bezogen worden ist, werden die frei werdenden Schulbauten der Fachhochschule für Sekundarschulbauten saniert und umgebaut. Die Planung geht von rund 3000 Schülern aus. Die Schüler werden mehrheitlich mit dem Velo, zur Fuss und mit dem öffentlichen Verkehr zur Sekundar- und Berufsschule pendeln. Die Verbindungen vom Bahnhof Muttentz (ca. 750m) sowie von den Haltestellen der Buslinie Nr. 47 (20-150m) zur Schule müssen die grossen zu erwartenden Fussgängerströme zu den Spitzenzeiten aufnehmen können. Eine attraktive und sichere Betriebs- und Strassenraumgestaltung ist deshalb zwingend erforderlich.

Die Gemeinde Muttentz plant folgende betriebliche und gestalterische Massnahmen an der Kriegackerstrasse:

- › Neugestaltung des Strassenraums angepasst an die zu erwartenden Fussgängerströme
- › Verkehrsberuhigung durch Tempo 30 (im Fall einer Begegnungszone Tempo 20)
- › Zubringerbeschränkung für den Lastwagenverkehr

Nutzen

WK1: Verbesserte Fussverkehr- und Veloverbindung zwischen Bahnhof Muttentz und Schulanlage, Anpassung der Platzverhältnisse an die zu erwartenden Fussgängerströme, Attraktivierung der kombinierten Nutzung von Bahn und Langsamverkehr

WK2: Öffentliche Nutzung mit über 3000 Schülern und Schülerinnen an zentraler Lage, verkehrliche Massnahmen sind Bestandteil für die integrale Funktionalität und städtebauliche Qualität

WK3: Verbesserte Verkehrssicherheit durch Verkehrsberuhigung und mehr Raum für Fussgänger und Velofahrer

WK4: Geringe Reduktion der örtlichen Lärm- und Luftschadstoffbelastungen

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Muttentz

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Basel-Landschaft

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

M10



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

Reifegrad

1

Baubeginn

2021

Investitionskosten

3 000 000



Motorisierter Individualverkehr

AGGLO BASEL

Baureife

2008 wurde eine Testplanung für das Polyfeld erstellt und 2011 eine Masterplanung (Richtplanung) für das Gebiet durchgeführt. Die Nutzungsplanung inklusive Teilzonenvorschriften wurden 2015 abgeschlossen und in der Gemeindeversammlung im Juni 2015 erlassen. Die Planungsmassnahmen befinden sich im Genehmigungsverfahren des Regierungsrates.

Reifegrad

1

Baubeginn

2021

Inbetriebnahme

2023

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse
Die Gemeindeversammlung beschliesst den Investitionskredit im Jahr 2019.
Das Projekt ist im Investitionsprogramm 2016 bis 2020 enthalten.

Investitionskosten (CHF)

3 000 000 (± 20%)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark

2040

Aufwertung des Strassenraums und Erhöhung der Sicherheit

Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf aufzuwertender Strasse 1000 - 2000

Anzahl m² aufzuwertender Fläche im Strassenraum ca. 2500

Zukunftsbild,
Kriegackerstrasse
in Muttenz



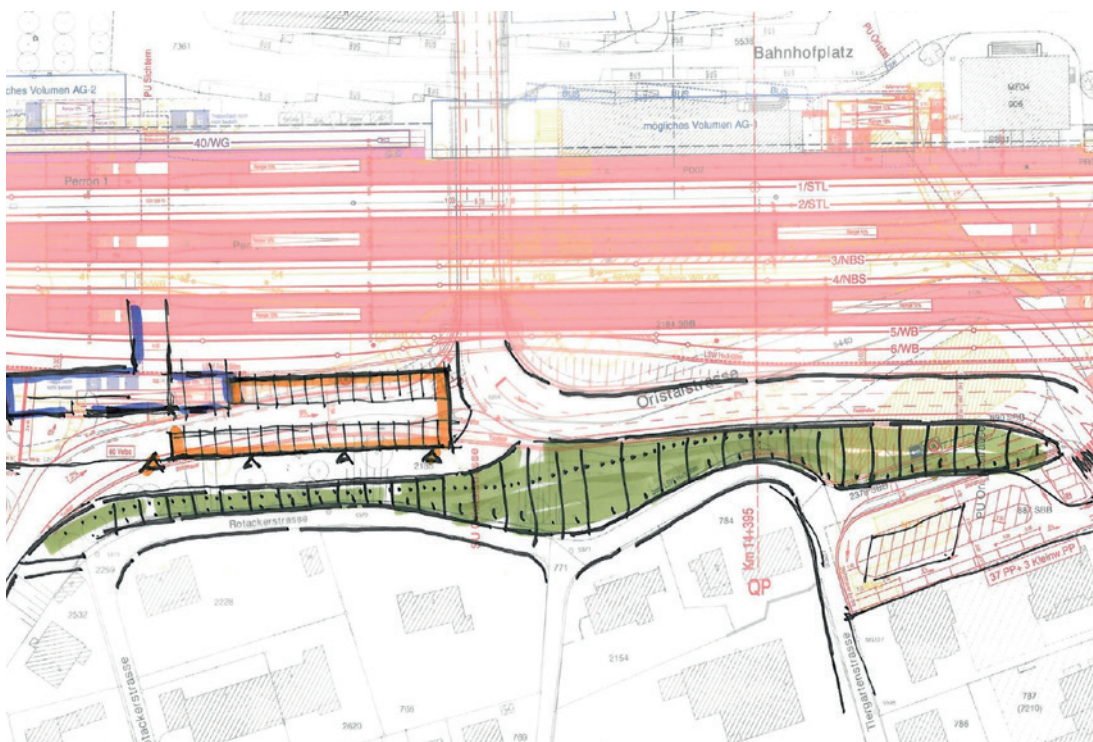
Kriegackerstrasse
in Muttenz, Entwurf
Bepflanzung



M11

M11

Liestal: Park+Ride-Anlage Bahnhof



P+R Liestal



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

Reifegrad

2

Baubeginn

2020

Investitionskosten

5 500 000

Bezug zum Zukunftsbild

Das Zukunftsbild strebt eine sinnvolle Kombination der verschiedenen Verkehrsmittel an. P+R soll vor allem da zum Einsatz kommen, wo der MIV die Aufgabe des Feinverteilers übernimmt. Dies ist vor allem in den äusseren Korridoren und den daran angrenzenden ländlichen Räumen der Fall. Mittels attraktiven P+R-Standorten am Übergang zu den inneren Korridoren sollen die Pendler dazu animiert werden, bei Fahrten in das Agglomerationszentrum auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen.

Motorisierter Individualverkehr



AGGLO BASEL

Bezug zu Teilstrategien

- V1-1: S-Bahn Basel - Angebot ausbauen und neue Durchbindungen schaffen
- V1-3: Kombinierte Mobilität - Widerstände vermindern und Angebot ausbauen (P+R, B+R)

Bezug zu anderen Massnahmen

- Ü4: Vierspurausbau Liestal
- Ü5: Wendegleis Liestal
- V5: Regionales P+R-Konzept
- S20: Schwerpunktgebiet Liestal

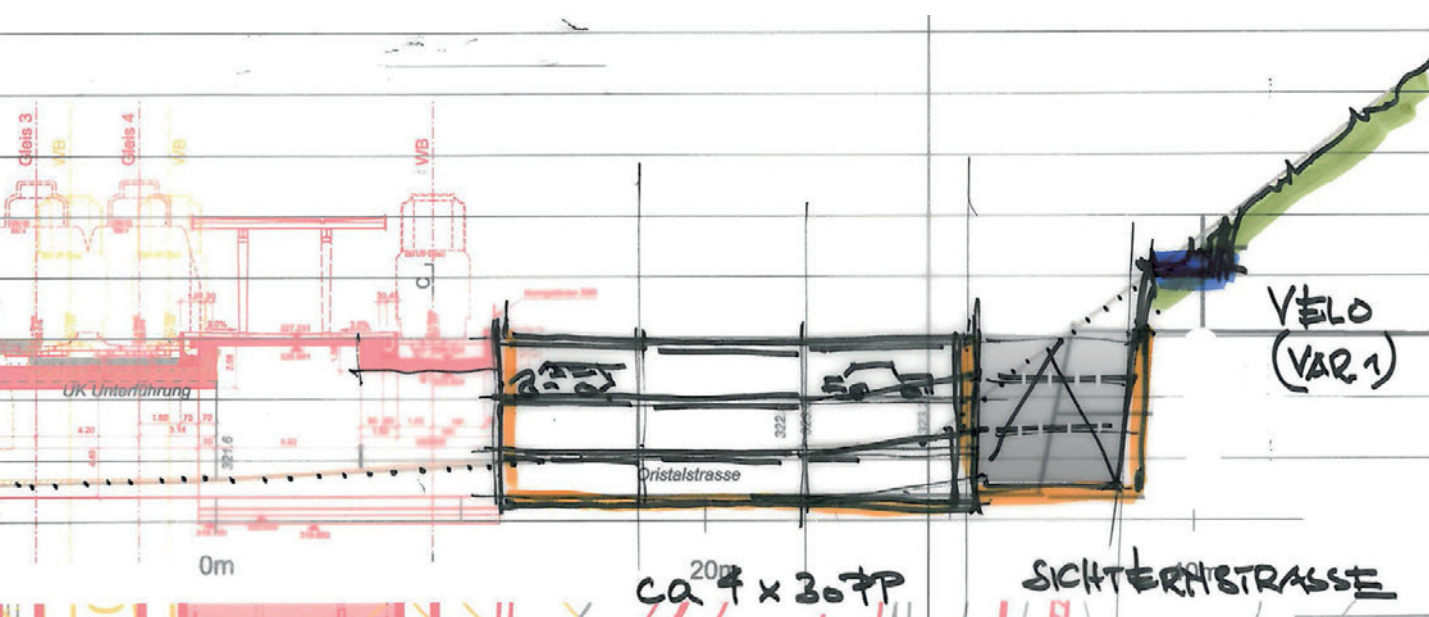
M11

Beschrieb

Die bestehenden P+R-Parkplätze am Bahnhof Liestal sind gegenwärtig beinahe zu 100 % belegt. Auf der südwestlichen Seite der Bahngleise sollen im Bereich Oristal-/Sichterstrasse ca. 120 P+R-Parkplätze erstellt werden. Damit kann die nordöstliche Seite des Bahnhofs, auf der die Bushaltestellen aller Regionalbusse angeordnet und die publikumsintensiven Einrichtungen untergebracht sind, entlastet werden.

Nutzen

- WK1: Attraktivierung der kombinierten Mobilität, Anreiz zur Benutzung der Bahn im inneren Korridor insbesondere für Pendler aus den umliegenden Tälern
- WK2: Regionalzentrum und Kantonshauptstadt Liestal wird durch den Viertelstundentakt der S-Bahn nochmals an Bedeutung gewinnen, raumstrategisch sinnvolle Lage für Park+Ride
- WK3: Reduktion von Parksuchverkehr in bahnhofsnahe Gebieten
- WK4: Beitrag zur Reduktion der MIV-Belastungen in der Kernagglomeration und in den inneren Korridoren, Reduktion der Pro-Kopf-Weglängen im MIV



P+R Liestal

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle		
Stadt Liestal		
Beteiligte Stellen Schweiz:		
Kanton Basel-Landschaft SBB		
Richtplaneintrag	Regionale Abstimmung	Gemeindebeschlüsse
↓	↓	↓
nicht notwendig	erfolgt	-

M11

Baureife

Ein Vorprojekt ist erarbeitet. Alle Projekte rund um den Bahnhof Liestal müssen mit der SBB im Zusammenhang mit dem Vierspurausbau koordiniert werden.

Reifegrad	
2	
Baubeginn	Inbetriebnahme
2020	offen

Finanzreife

Investitionskosten (CHF)	Betriebskosten (CHF p.a.)
5 500 000 (± 30%)	noch nicht beziffert

M12_Ae

Park&Ride-Anlage Bahnhof Stein-Säckingen

M12_Ae

Übersichtsplan Bushof
Stein-Säckingen
(Quelle Hintergrund:
swisstopo)



Bezug zum Zukunftsbild

Das Zukunftsbild strebt für die Verkehre in den inneren Korridoren und in der Kernstadt möglichst hohe ÖV- und LV-Anteile an. In den äusseren Korridoren und im ländlichen Raum ist der MIV als Feinverteiler jedoch unentbehrlich. Die Förderung der kombinierten Mobilität muss deshalb mit Umsteigepunkten an dafür geeigneten Orten geschehen. Bahnhöfe in den äusseren Korridoren sind dafür prädestiniert. Oft besteht ein ausreichendes Flächenangebot für P+R-Anlagen, und die Pendler profitieren ausgehend von diesen Standorten von attraktiven Reisezeiten in die innere Agglomeration.

Bezug zu Teilstrategien

- V1-3: Kombinierte Mobilität – Widerstände vermindern und Angebot ausbauen (P+R, B+R)
- V2-3: Öffentliche Strassenräume aufwerten und Verkehr über Parkraummanagement reduzieren

Bezug zu anderen Massnahmen

- Ö19: Bushof Stein-Säckingen

Beschrieb

Die P+R-Anlage am Bahnhof Stein-Säckingen ist mit dem heutigen Bestand von 132 Parkplätzen viel zu klein. Die Parkplätze sind regelmässig zu 100 % ausgelastet. Zur Verhinderung von unerlaubten Fremdparkierungen in den angrenzenden Quartieren sah sich die Gemeinde sogar gezwungen, ein neues Parkreglement einzuführen. Den dringenden Ausbaubedarf hat auch die SBB erkannt. Das Bauprojekt, das die SBB aktuell erarbeitet, sieht ein dreistöckiges Parkhaus mit 250 Abstellplätzen am aktuellen Standort der P+R-Abstellplätze vor (Zufahrtsstrasse vor dem Bahnhofsgebäude).

Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation

Das Parkhausprojekt ist eingebettet in eine umfassendere Erneuerung der Bahnhofsinfrastruktur, bestehend aus einem neuen Bushof mit gelenkbustauglichen und BehiG-konformen Haltekanten (Ö19) sowie einer Modernisierung und Vergrößerung der B+R-Anlage (von 50 auf 80 Velo-Abstellplätze, Teil des P+R-Projekts).

Nutzen

WK1 Verbesserung der Intermodalität an räumlich geeigneter Stelle, Förderung des Umstiegs auf die Bahn für Pendler in die innere Agglomeration, Attraktivierung der Velo-Infrastruktur (zeitgemässe und grössere Abstellanlage)

WK2: Entlastung umliegender Quartiere von Parksuchverkehr

WK3: Entlastung umliegender Quartiere von Parksuchverkehr

WK4: Periphere P+R-Standorte reduzieren MIV-Fahrten in die innere Agglomeration und damit Luftschadstoff- und Lärmimmissionen in diesen Räumen, Förderung des umwelt-schonenden Veloverkehrs

M12_Ae

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

SBB

Beteiligte Stellen Schweiz:

Gemeinde Stein

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



erfolgt



Baureife

Die SBB hat 2016 ein Bauprojekt ausgearbeitet, das aktuell realisiert wird.

Reifegrad

2

Baubeginn

Herbst 2016

Inbetriebnahme

Ende 2017

Reifegrad

2

Baubeginn

2016

Investitionskosten

3 820 000

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Das Projekt wurde bisher vollumfänglich durch die SBB finanziert

Investitionskosten (CHF)

3 820 000

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

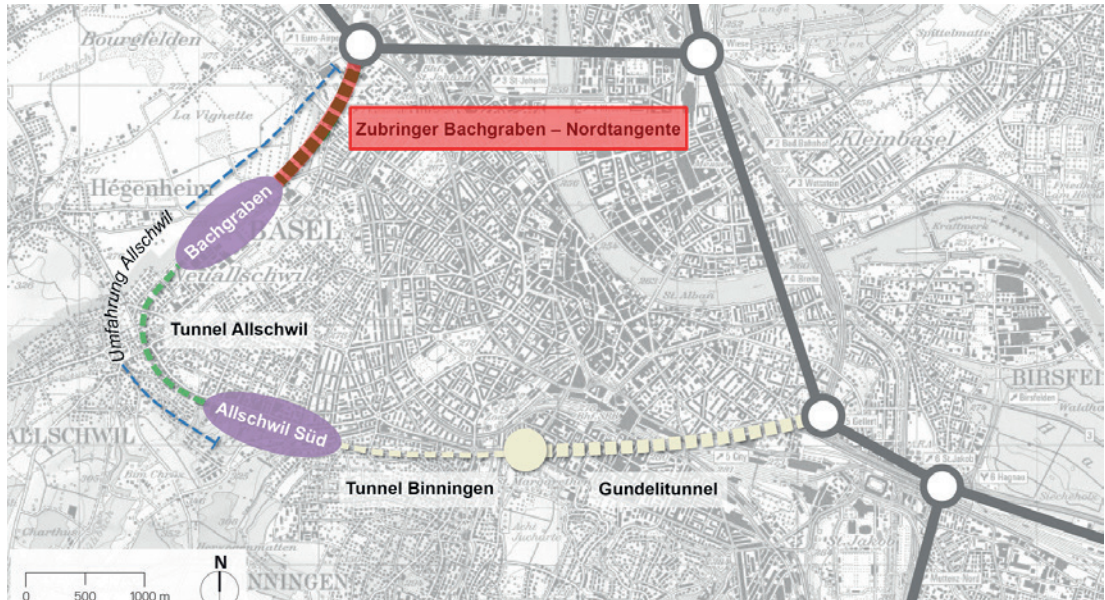


AGGLO BASEL

M13

Zubringer Bachgraben - Nordtangente

M13



Übersichtsplan Lage
des Zubringers
Bachgraben - Nordtangente

Bezug zum Zukunftsbild

Der Raum Allschwil-Nord mit dem linksufrigen Bachgraben-Gebiet bildet im Zukunftsbild und der Teilstrategie Siedlung ein Schwerpunktgebiet der Entwicklung in unmittelbarer Nachbarschaft zur Kernstadt. Mit dem Zubringer Bachgraben - Nordtangente wird die Anbindung dieses Schwerpunktgebiets Siedlung im inneren Korridor

an die bestehende Hochleistungsstrasse erheblich verbessert. Dies ermöglicht die Lenkung des MIV auf die Hochleistungsstrasse und damit einhergehend die Entlastung von Siedlungen. Durch eine hochwertige und direkte Erschliessung wird die dichte Entwicklung im Siedlungsschwerpunkt ermöglicht.

Bezug zu Teilstrategien

- V2-1: Grossräumigen Strassenverkehr lenken und kanalisieren und das Zielnetz entsprechend ausbauen
- V2-1: Kleinräumigen Strassenverkehr steuern, priorisieren und mit dem Umfeld abstimmen
- V5-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen

Bezug zu anderen Massnahmen

- M20: Tunnel Allschwil
- M14: Contournement Est Hésingue - Hégenheim
- Ö25: ÖV-Korridor Bachgraben
- S9: Schwerpunktgebiet Bachgraben - Allschwil

Beschrieb

Der Raum Allschwil-Nord hat in den letzten Jahren eine intensive Entwicklung als Wirtschaftsstandort erfahren. Er ist gemäss geltender Nutzungsplanung für arbeitsplatz- und wertschöpfungsintensive Gewerbenutzungen vorgesehen. Neben den bereits entstandenen Gebäuden bestehen noch grosse Flächen für ein weiteres Wachstum. Das Gebiet ist nicht weit von der bestehenden Nationalstrasse entfernt, die Anbindung führt jedoch über mehrere heute schon stark ausgelastete Knoten und durch Wohnquartiere. Mit dem zusätzlichen Wachstum wird die MIV-Nachfrage auf diesen Strecken nicht mehr verträglich abzuwickeln sein. Neben den wachsenden Emissionen und der sinkenden Erreichbarkeit würde auch die Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV in Mitleidenschaft gezogen. Der Zubringer ist eine neue Strassenverbindung zwischen Allschwil-Nord (Bachgrabengebiet) und der Nordtangente. Damit wird das Arbeitsplatzgebiet Bachgraben direkter und leistungsfähiger an das Hochleistungsstrassennetz angebunden.

Die Erreichbarkeit des Entwicklungsgebiets für den MIV wird so gesichert. Parallel soll die ÖV-Anbindung des Gebiets gestärkt werden (Ö25, Ö20). Die bisherige MIV-Achse wird entlastet, was Spielräume für den Fuss- und Veloverkehr sowie in städtebaulicher Hinsicht eröffnet. Es wird von einer mehrheitlichen Tunnelführung ausgegangen, wobei die genaue Linienführung erst mit dem Vorprojekt entschieden werden soll. Das Vorhaben ist mit der Massnahme M14 «Contournement Est Hésingue-Hégenheim» abgestimmt und wird in enger Koordination weiter bearbeitet. Dem identifizierten Handlungsbedarf «regionale Abstimmung der Funktionalität des übergeordneten Strassennetzes» wird so Rechnung getragen. Die beiden neuen Strassen ergänzen gemeinsam das Netz in der Region in abgestimmter Art und Weise. So wird sichergestellt, dass der Verkehr möglichst direkt auf das übergeordnete Netz geleitet wird und untergeordnete Elemente nicht die Funktion einer Ausweichroute erhalten.

M13



Nutzen

- WK1: Direkte Anbindung des Entwicklungsgebiets an das Hochleistungsstrassennetz, Entlastung des lokalen untergeordneten Strassennetzes, Abbau der Behinderungen im ÖV
- WK2: Sicherung der Standortqualität des Arbeitsplatzgebietes durch gute Erreichbarkeit, Massnahme ermöglicht weitere umfeldverträgliche Entwicklung des Bachgrabengebiets, Entlastung von Wohngebieten entlang heutiger Erschliessungsachse
- WK3: Positiver Effekt durch bessere Kanalisierung des Wirtschaftsverkehrs
- WK4: Geringfügige Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen in den umliegenden Wohngebieten, geringe Auswirkungen auf Natur- und Landschaftsflächen erwartet

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft

	Historie	ARE Code	Prio
1.G	M4	M4	C
2.G	-	-	-

Reifegrad

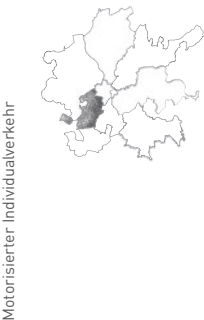
1

Baubeginn

2023

Investitionskosten

177 000 000



AGGLO BASEL

Beteiligte Stellen Schweiz:

Gemeinde Allschwil | Bundesamt für Strasse ASTRA

Richtplaneintrag



geplant

Regionale Abstimmung



erfolgt

KRIP-Anpassung BL geplant, allfällige planerische Abstützung BS ist noch zu klären

M13

Beteiligte Stellen Ausland:

Département du Haut-Rhin | Communauté d'Agglomération des Trois Frontières

Frankreich

Eintrag SCOT



zu klären

Gemeindebeschlüsse



-

Allfällige planerische Abstützung Frankreich noch zu klären

Baureife

Die Grundkonzeption ist im Rahmen der Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil (ELBA) vertieft untersucht worden. Das Projekt ist «aufwärtskompatibel» und kann zu einer Umfahrung Allschwil sowie zu einer stadtnahen Tangente ergänzt werden.

Seitens des Kantons ist folgender Zeitplan vorgesehen:

Ab Mitte 2016: Erarbeitung Vorstudie

Mitte 2017: Abschluss Vorstudie, Start Vorprojekt

2018 – 2019: Abschluss Vorprojekt, Landratsvorlage Kredit Bauprojekt

2019 – 2022: Erarbeitung Bauprojekt, Planaufgabe, Landratsvorlage Baukredit

Reifegrad

1

Baubeginn

2023

Inbetriebnahme

2027

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Kredit Vorprojekt rechtskräftig

Investitionskosten (CHF)

177 000 000 (± 50%)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark

2030

Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen

Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf hauptsächlich zu entlastender Strasse ohne Projekt

14 500

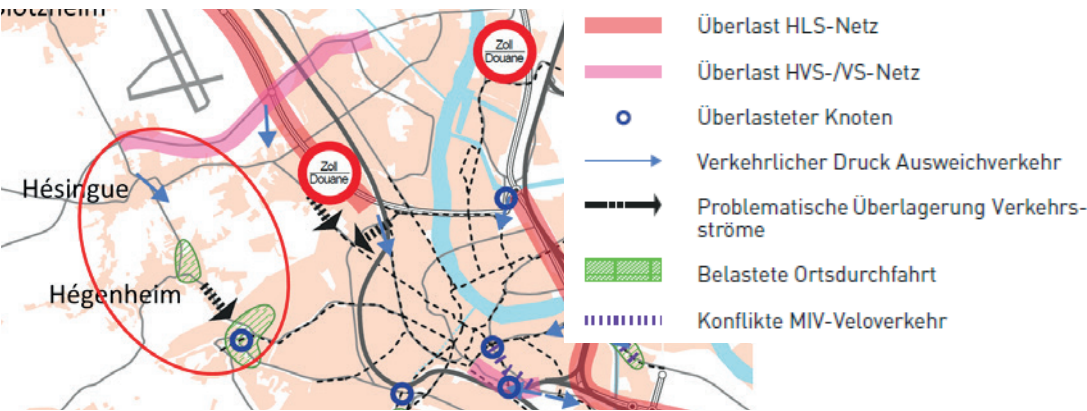
Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf hauptsächlich zu entlastender Strasse mit Projekt

noch nicht abzuschätzen

M14

M14

Contournement Est Hésingue-Hégenheim



Carte Aggloprogramm Basel : point faibles TIM montrant les problèmes de traversée de village à Hésingue et Hégenheim et les pressions causées par le trafic d'évitement

B

Bezug zum Zukunftsbild

Le projet répond aux objectifs définis dans le cadre de la vision d'avenir:

- › Ce projet routier permet de créer une liaison structurante entre l'axe RD105 et le pôle d'emploi d'Allschwil ainsi qu'avec le futur contournement ouest de l'agglomération bâloise.
- › Le contournement permettra de délester significativement le trafic de transit au sein des bourgs de Hégenheim et de Hésingue. Les rues autrefois sur-utilisées seront apaisées et propices à un usage partagé (cycles, piétons, voiture) voir à des réaménagements pour créer de nouveaux espaces publics.
- › Ce projet routier s'inscrit en liaison avec le Zubringer Bachgraben - Nordtangente. Ils constituent les maillons du contournement ouest de l'agglomération bâloise et seront réalisés de manière concertée.
- › La création de cet axe routier structurant permettra d'assurer une desserte importante au pôle d'emploi en fort développement Bachgraben - Allschwil. Les axes actuellement existants ne parviennent déjà pas à répondre de manière satisfaisante.

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2023

Investitionskosten

22 000 000



Motorisierter Individualverkehr

AGGLO BASEL

	Bezug zu Teilstrategien	Bezug zu anderen Massnahmen
M14	V2-1: Grossräumigen Strassenverkehr lenken und kanalisieren und das Zielnetz entsprechend ausbauen	M13: Zubringer Bachgraben - Nordtangente
	V2-2: Kleinräumigen Strassenverkehr steuern, priorisieren und mit dem Umfeld abstimmen	M20: Tunnel Allschwil
		M6: Neugestaltung RD 105 Saint-Louis/Hésingue
		S9: Schwerpunktgebiet Bachgraben - Allschwil
		Ö25: ÖV-Korridor Bachgraben

Beschrieb

1. Un trafic routier de transit important dans les centres bourgs pour desservir le pôle d'emploi du Bachgraben

L'absence de liaison routière entre le réseau viaire structurant côté français et les zones d'emplois du secteur Allschwil Bachgraben / Bâle Nord Ouest est à l'origine d'un trafic de transit pendulaire important dans le centre des communes de Hégenheim, Hésingue et Saint-Louis. Les axes qui supportent actuellement ce trafic ne sont pas adaptés à un tel trafic et sont systématiquement saturés aux heures de pointes et génèrent d'importantes nuisances dans les communes.

2. Les liaisons en transport en commun sont et resteront insuffisantes pour desservir cette zone

Le secteur du Bachgraben concentre des emplois hautement qualifiés et le rayon d'attractivité pour les travailleurs est de ce fait très étendu. De nombreux employés proviennent ainsi des villages sundgauvien et de secteurs plus éloignés encore qui ne sont pas desservis par les transports en commun. L'utilisation de la voiture individuelle pour accéder à cette zone peut être réduite mais elle ne pourra pas être remplacée intégralement et restera nécessaire pour une part importante des pendulaires.

3. Une situation qui engendre de nombreuses difficultés

La saturation de la circulation rencontrée aux heures de pointe engendre une perte de temps pour les utilisateurs de voiture individuelle mais également pour les usagers de transport public. La sur-fréquentation des voies situées dans les centres bourgs dissuade également les utilisateurs potentiels du vélo et de la marche pieds. Le trafic occasionne également des problèmes de sécurité routière dans les centres bourgs. Cela a pour conséquence d'amoindrir la qualité de vie au sein des bourgs et donc leur attractivité.

4. Des besoins en déplacement qui vont encore s'accroître

Le développement attendu du Bachgraben va considérablement accroître le nombre d'emploi présent dans la zone. Le secteur d'activité situé côté français à proximité du Parc des Carrières devrait également se développer prochainement. Les besoins en mobilité de part et d'autre de la frontière vont progresser de manière significative dans les années à venir.

5. Un contournement routier pour répondre à ces difficultés et ces enjeux

Le projet de contournement Est de Hésingue et Hégenheim consiste à réaliser une nouvelle route qui reliera la RD105 au Bachgraben et qui sera située entre les villages de Hésingue/Hégenheim et le village de Bourgfelden (appartenant à commune de Saint Louis). Ce nouvel axe permettra de desservir ce pôle d'innovation en fort développement de manière satisfaisante. La réduction du trafic au sein des bourgs aura pour effet direct d'augmenter la vitesse

et l'attractivité de la ligne de bus française existante qui dessert le Bachgraben (ligne 8 du réseau Distribus). Son utilisation devrait donc s'accroître. Le projet routier sera accompagné de mesures concrètes et d'aménagements de l'espace public au sein des bourgs à la fois pour y dissuader le trafic individuel motorisé et pour y favoriser les déplacements doux. Le contournement de Héringue et Hégnheim engendrera une réduction significative du trafic routier de transit au sein des bourgs. Cela permettra d'améliorer la qualité dans les bourgs et les rendra plus attractif pour le développement de l'urbanisation.

La réalisation du contournement Est de Héringue et Hégnheim et du Zubringer Bachgraben - Nordtangente (M13) sera concomitante.

M14

Nutzen

WK1: Désengorgement des communes françaises du trafic de transit, amélioration de la qualité du système routier de la partie française, meilleure desserte à un pôle économique en fort développement (Allschwil Bachgraben). réduction du temps perdu dans les embouteillages (TIM et TC), valorisation des modes doux.

WK2: Valorisation des centres bourgs par suite du délestage du trafic routier, meilleures conditions pour des développements de l'urbanisation au sein des espaces déjà urbanisés.

WK3: Atténuation des conflits liés à la cohabitation entre véhicule individuel et piétons et cycles.

WK4: Exposition réduite des parties densément urbanisées aux polluants locaux et aux nuisances sonores.

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F)

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Basel-Landschaft | Kanton Basel-Stadt

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



laufende Abstimmung

Compte tenu de l'imbrication de ce projet avec les projets côté suisse (M13 et M20), une organisation de projet commune est en place avec les Cantons de Bâle Ville et Bâle Campagne.

Beteiligte Stellen Ausland:

Conseil Départemental du Haut-Rhin | Etat Français

Frankreich

Eintrag SCOT



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

Le projet est identifié dans le Document d'Orientations Générales (DOG) du SCOT qui est une pièce avec laquelle les Plans Locaux d'Urbanisme doivent être compatibles.

Motorisierter Individualverkehr

Baureife

Le projet est l'objet d'une étude faisabilité et d'opportunité qui était lancée en 2016.

Reifegrad	
1	
Baubeginn	Inbetriebnahme
2023	2024-2025

M14

Finanzreife

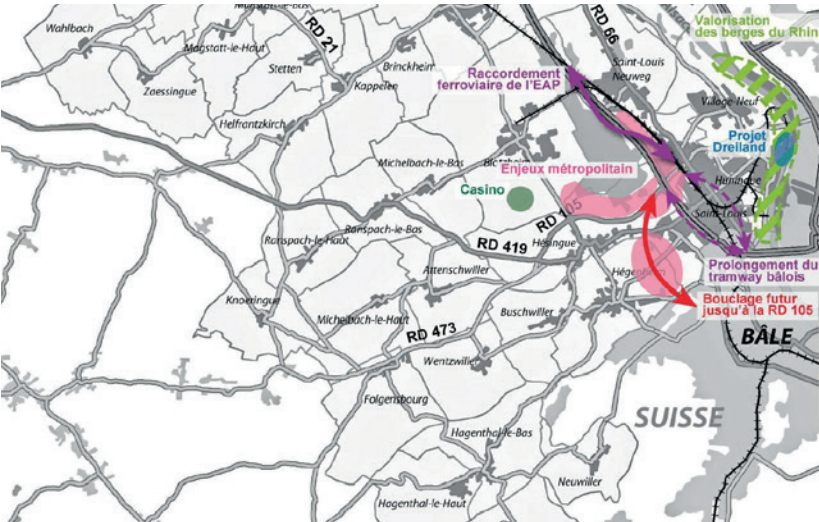
Finanzierungsbeschlüsse
Les crédits pour l'étude de faisabilité de 300 000 € sont approuvés (cofinancement à part égale entre la CC3F et le Conseil Départemental du Haut-Rhin.

Investitionskosten (CHF)	Betriebskosten (CHF p.a.)
22 000 000 (± 30%)	noch nicht beziffert

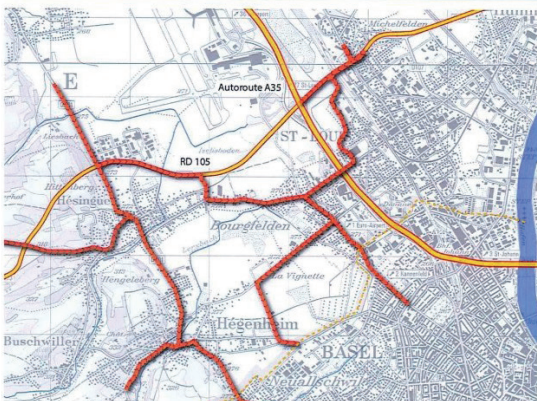
Grundlagen für Quervergleich / Benchmark2030

Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen	
Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf hauptsächlich zu entlastender Strasse ohne Projekt	10 000 bis 13 000
Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf hauptsächlich zu entlastender Strasse mit Projekt	noch unbestimmt

SCOT du Pays de Saint-Louis : carte des principaux projets de la partie française de l'agglomération (identifiant le projet de bouclage entre Allschwil/ Bâle et la RD105)



Objectifs du projet de contournement de Hésingue-Hégenheim



► L'absence de liaison routière directe entre le réseau structurant aux zones d'emploi d'Allschwil et de Bâle Nord-Ouest entraîne un flux automobile et une saturation du réseau secondaire dans les parties urbanisées

problématique de déviation dans le réseau routier villageois des flux pendulaires

AGGLO BASEL

Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau



	Historie	ARE Code	Prio
1.6	-	-	-
2.6	-	-	-

1

2026

60 000 000



Motorisierter Individualverkehr

AGGLO BASEL

Bezug zum Zukunftsbild

Laufen ist als Regionalzentrum mit hohem verkehrlichen Druck auf ein funktionierendes Verkehrssystem angewiesen, das die regionale Erreichbarkeit sicherstellt, gleichzeitig aber die Qualität der öffentlichen Räume im Zentrum möglichst wenig beeinträchtigt. Das vorliegende Projekt verbessert die Führung des MIV im Ortsinnern

und eröffnet zugleich Handlungsoptionen für die übrigen Verkehrsarten. Laufen kann so seine Rolle mit regionaler Ausstrahlung verbessert wahrnehmen, und das sinnvolle Kombinieren verschiedener Verkehrsmittel (situationsabhängig und wesensgerecht) wird erleichtert.

M15

Bezug zu Teilstrategien

- V2-1: Grossräumigen Strassenverkehr lenken und kanalisieren und das Zielnetz entsprechend ausbauen
- V2-3: Öffentliche Strassenräume aufwerten und Verkehr über Parkraummanagement reduzieren

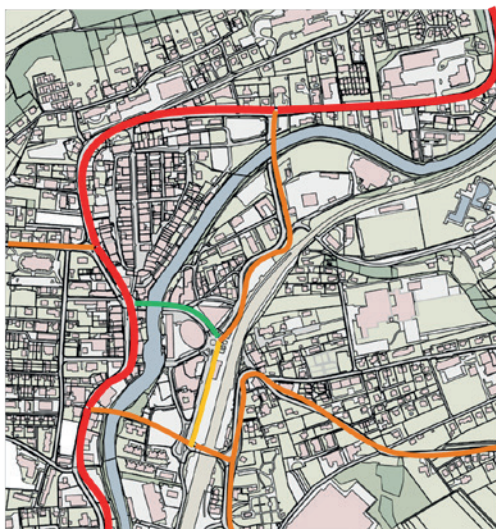
Bezug zu anderen Massnahmen

- M16: Laufen, neue Birsbrücke inkl. kommunaler FlaMa
- M17: Laufen, Verbindungsstrasse Stangimatt
- M5: Laufen, Verlegung Naustrasse
- Ö43: ÖV-Drehscheibe Laufen
- S22: Schwerpunktgebiet Laufen

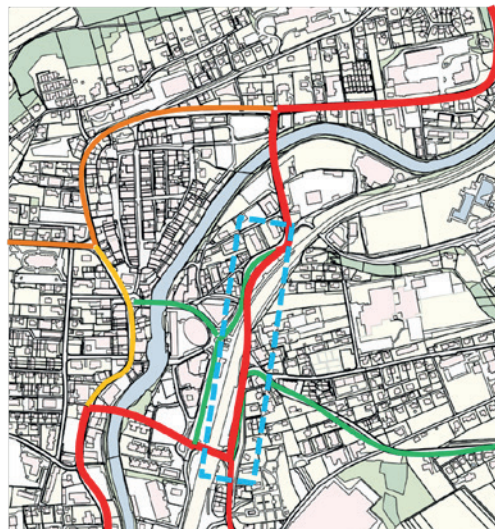
Beschrieb

Die H18 als MIV-Rückgrat des Laufentals zieht sich heute unmittelbar durch den dichtbesiedelten Teil von Laufen. Aufbauend auf der Massnahme M16 «Laufen: neue Birsbrücke inkl. kommunaler FlaMa» kann eine veränderte Führung des Kantonsstrassennetzes realisiert und somit ein zusätzlicher Nutzen aus dieser Massnahme generiert werden. Mit der Kernumfahrung von Laufen werden die Altstadt, die Vorstadt sowie das Bahnhofsgebiet vom Durchgangs- und insbesondere vom Schwerverkehr entlastet. Das nachgelagerte Strassennetz (insbesondere die Vorstadt, der Vorstadtplatz und die Bahnhofstrasse) kann abklassiert und verkehrberuhigt werden. Kernelement ist die Spange Nau (Unterführung unter der Eisenbahn), die die Naustrasse mit der Güterstrasse verbindet. Voraussetzung für die Kernumfahrung sind die Realisierung der neuen Birsbrücke und der Verbindungsstrasse Stangimatt in Laufen.

Strassennetz mit neuer Birsbrücke



Strassennetz mit Kernumfahrung Laufen



Nutzen

- WK1: Beibehaltung der klaren Netzhierarchie, optimierte Verkehrsführung im Hinblick auf das Umfeld, Attraktivierung für den Fuss- und Veloverkehr durch die Verkehrsreduktion
- WK2: Deutliche Verkehrsberuhigung der heutigen H18 im Bereich der Vorstadt, des Vorstadtplatzes und bis zur Röschenzstrasse, sowie auf der Baslerstrasse und vor dem Bahnhof, integrale Abstimmung mit den geplanten Siedlungsentwicklungen in diesem Raum
- WK3: Verbesserung der Verkehrssicherheit in den entlasteten Bereichen
- WK4: Örtliche Reduktion von Lärm- und Luftschadstoffimmissionen in dicht besiedelten Bereichen

M15

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft

Beteiligte Stellen Schweiz:

Stadt Laufen

Richtplaneintrag



geplant

Regionale Abstimmung



erfolgt

Baureife

Die verkehrstechnische Machbarkeit wurde in einer Studie nachgewiesen. Die Vorstudie wird bis 1. Quartal 2017 abgeschlossen. Erarbeitung Vorprojekt 2018–2019 geplant

Reifegrad

1

Baubeginn

2026

Inbetriebnahme

offen

Finanzreife

Investitionskosten (CHF)

60 000 000 (± 50%)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark

2030

Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen

Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf hauptsächlich zu entlastender Strasse ohne Projekt

ca. 11 000

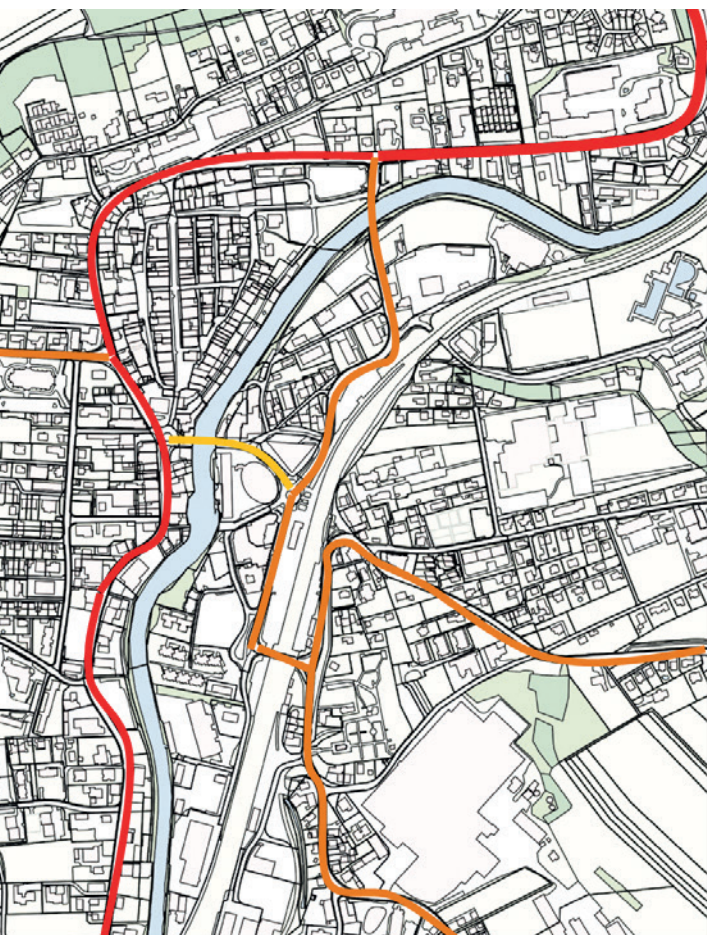
Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf hauptsächlich zu entlastender Strasse mit Projekt

noch nicht abzuschätzen

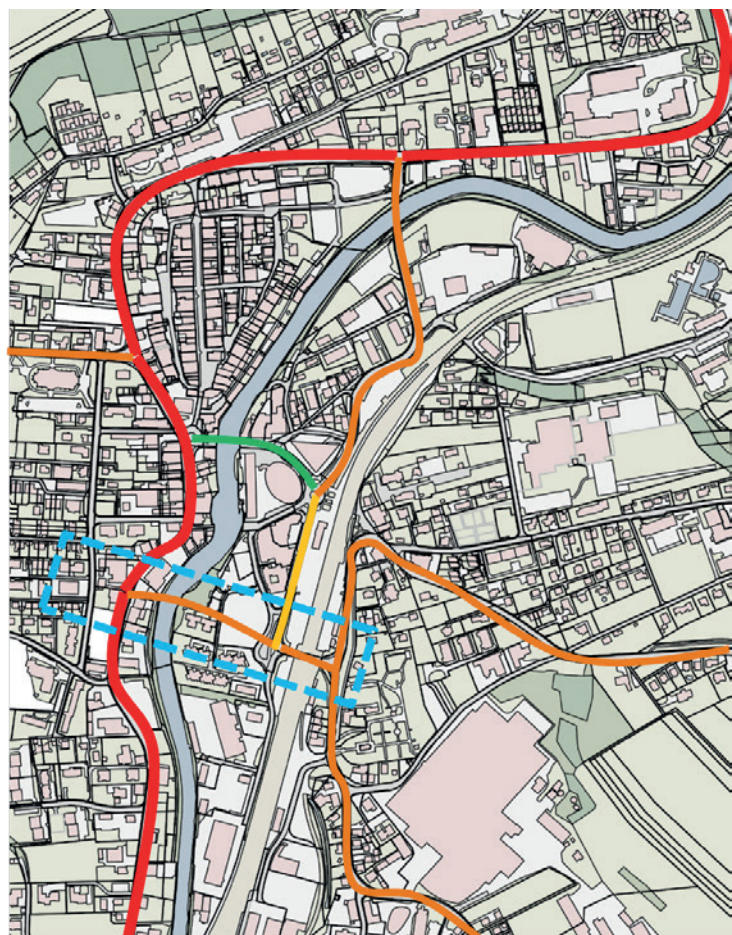
Motorisierter Individualverkehr

M16

Laufen: neue Birsbrücke inkl. kommunaler FlaMa



Strassennetz heute



Strassennetz mit neuer Birsbrücke

Bezug zum Zukunftsbild

Laufen ist im Zukunftsbild als Regionalzentrum verankert, nimmt wichtige zentralörtliche Funktionen wahr und hat eine regionale Ausstrahlung. Das Projekt ermöglicht die Weiterentwicklung des Bahnhofsumfelds. Damit zielt das Projekt auf eine örtliche Schlüsselstelle und stärkt die regionale Stellung Laufens. Zugleich stärkt das Projekt, wie im Zukunftsbild vorgesehen, die kombinierte Mobilität mit ihren Schnittstellen. Der Neubau der Brücke ist zudem eine Voraussetzung für die Massnahme M15 «Kernumfahrung mit Spange Nau».

Bezug zu Teilstrategien

- V2-1: Grossräumigen Strassenverkehr lenken und kanalisieren und das Zielnetz entsprechend ausbauen
- V2-3: Öffentliche Strassenräume aufwerten und Verkehr über Parkraummanagement reduzieren

Bezug zu anderen Massnahmen

- M17: Verbindungsstrasse Stangimatt
- M15: Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau
- M5: Laufen, Verlegung Naustrasse
- LV5: LV-Korridorpaket Laufental/Thierstein
- Ö43: ÖV-Drehscheibe Laufen
- S22 Schwerpunktgebiet Laufen

M16

Beschrieb

Die Bahnhofstrasse ist zwischen dem Bahnhof und der Altstadt Laufen stark ausgelastet, der Verkehrsfluss stockt in den Spitzenstunden, und die Busse sind in ihrer Fahrt behindert. Die wichtige Verbindung ist auch für Fussgänger wenig attraktiv. Es sind verschiedene Lösungsvarianten untersucht und schliesslich der Bau einer neuen Birsbrücke in der nun vorgesehenen Lage als Bestvariante identifiziert worden. Mit ihr soll die Bahnhofstrasse sowie die Verbindung Bahnhof – Altstadt substanziell vom MIV entlastet (rund 5000 Fahr-

zeuge weniger pro Tag) und für den Fuss- und Veloverkehr freigespielt werden. Mit den flankierenden Massnahmen wird dieses Optimierungspotenzial genutzt. Mit der neuen Birsbrücke kann darüber hinaus die Funktionalität des Bahnhofsvorplatzes verbessert werden. Zusammen mit den Massnahmen im Umfeld erlaubt das Projekt eine qualitativ hochwertige und bedarfsgerechte Betriebsabwicklung – auch bei einer weiter zunehmenden Nachfrage – sowie eine Stärkung von Laufen als regionales Zentrum des Laufentals.

Nutzen

- WK1: Sicherstellung der Erreichbarkeit städtebaulicher Schlüsselstellen für den Ziel- und Quellverkehr, optimierte Verkehrsführung im Ortsinnern, Entlastung des Bahnhofsumfelds von Durchgangsverkehr, neue Qualität der entlasteten Strecken für den Fuss- und Veloverkehr
- WK2: Qualität des öffentlichen Raums im städtebaulich wichtigen Umfeld des Bahnhofs wird verbessert
- WK3: Erhöhung der subjektiven Sicherheit im Langsamverkehr von/zum Bahnhof
- WK4: Geringer Effekt



	Historie	ARE Code	Prio
1.G	-	-	-
2.G	Ö30	2701.2.144	C

Reifegrad

2

Baubeginn

2023

Investitionskosten

16 800 000

Motorisierter Individualverkehr



AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft

Beteiligte Stellen Schweiz:

Stadt Laufen

Richtplaneintrag



erfolgt als Zwischenergebnis (BL)

Regionale Abstimmung



erfolgt

M16

Baureife

Eine Vorstudie liegt vor. Die Erarbeitung eines Vorprojekts läuft bis Ende 2018.

Reifegrad

2

Baubeginn

2023

Inbetriebnahme

offen

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Ein Projektierungskredit bis und mit Bauprojekt wurde gesprochen. Ein Realisierungskredit ist noch erforderlich.

Investitionskosten (CHF)

16 800 000 (± 30%)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark

2030

Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen

Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf hauptsächlich zu entlastender Strasse ohne Projekt

ca. 10 000

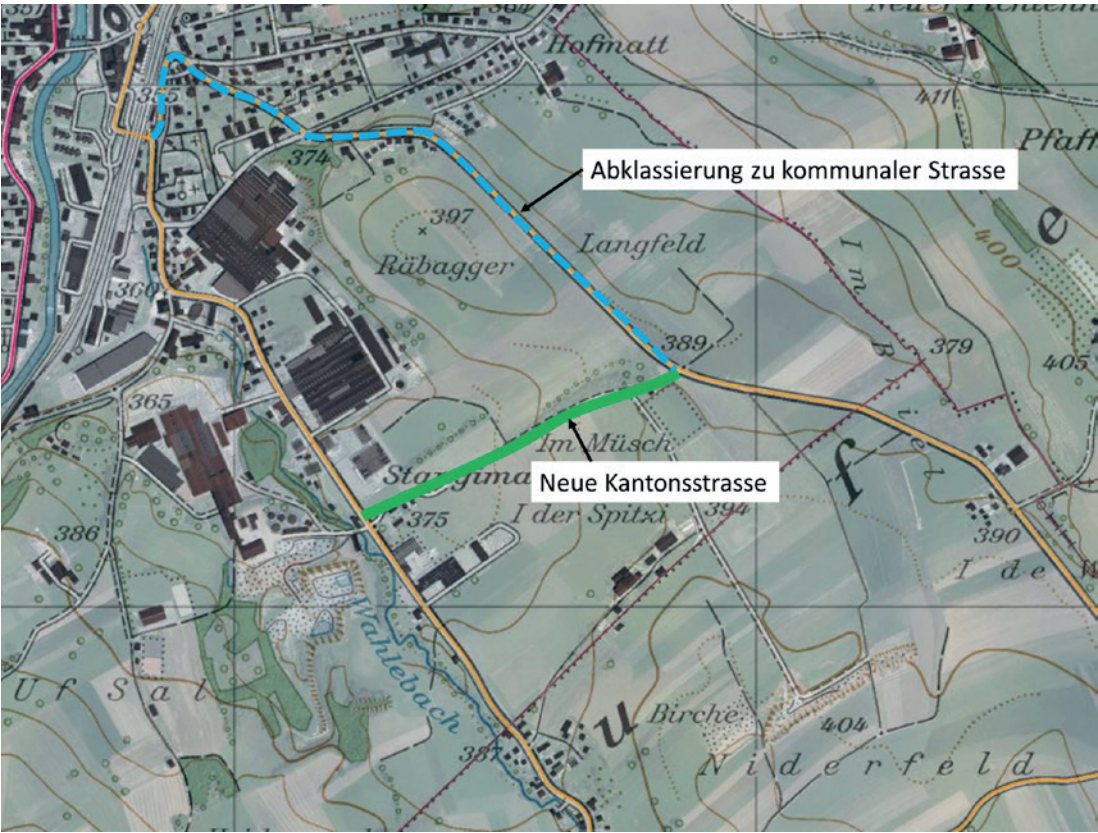
Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf hauptsächlich zu entlastender Strasse mit Projekt

ca. 1000

M17

M17

Laufen, Verbindungsstrasse Stangimatt



Übersicht Verbindungsstrasse Stangimatt

B

	Historie	ARE Code	Prio
1.6	-	-	-
2.6	-	-	-

Reifegrad

1

Baubeginn

2025

Investitionskosten

5 500 000

Bezug zum Zukunftsbild

Das Projekt ermöglicht eine Organisation des MIV, die dessen Bedürfnissen gerecht wird und zugleich Wohnquartiere entlastet. Das Regionalzentrum Laufen wird auf diese Weise gestärkt. Auch werden die Voraussetzungen für eine weitere Siedlungsentwicklung nach innen geschaffen. Darüber hinaus

ist das Projekt gemäss heutigem Stand der Planung Voraussetzung für die Realisierung der Kernumfahrung Laufen, die ihrerseits ebenfalls massgeblich zur Realisierung der Ziele des Zukunftsbilds beiträgt.



Motorisierter Individualverkehr

AGGLO BASEL

Bezug zu Teilstrategien

- V2-1: Grossräumigen Strassenverkehr lenken und kanalisieren und das Zielnetz entsprechend ausbauen
- V2-3: Öffentliche Strassenräume aufwerten und Verkehr über Parkraummanagement reduzieren

Bezug zu anderen Massnahmen

- M15: Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau
- M5: Laufen, Verlegung Naustrasse
- Ö43: ÖV-Drehscheibe Laufen
- S22: Schwerpunktgebiet Laufen

M17

Beschrieb

Mit der Verbindungsstrasse Stangimatt wird die Breitenbachstrasse südlich von Laufen an die Wahlenstrasse angeschlossen. Damit wird das Kantonsstrassennetz reduziert und auf eine Achse konzentriert. Mit dieser Kantonsstrasse wird die Voraussetzung geschaffen, um den Verkehr von Laufen in Richtung Wahlen und Breitenbach auf der Güterstrasse und Wahlenstrasse zu konzentrieren und die Breitenbachstrasse zu entlasten. Letztere führt in Laufen vornehmlich durch Wohn-

gebiete. Das Projekt ist Voraussetzung für die Realisierung der Kernumfahrung Laufen, da diese kaum mit einer direkten Anbindung der Breitenbachstrasse vereinbar ist. Darüber hinaus ist zu erwarten, dass der Knoten von Breitenbachstrasse, Güterstrasse und Bahnhofstrasse mittelfristig an seine Kapazitätsgrenze gelangen würde. Durch das Herausverlegen des Zusammentreffens der Kantonsstrassen aus der Siedlung wird dieses Problem behoben.

Nutzen

- WK1: Verbesserte Kohärenz des Kantonsstrassennetzes, Entlastungswirkung schafft attraktivere Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr in den Wohngebieten
- WK2: Deutliche Aufwertung der Wohngebiete und des öffentlichen Raums entlang der Breitenbachstrasse
- WK3: Reduktion der Konflikte zwischen Durchgangsverkehr und (querendem) Fuss- und Veloverkehr im Wohngebiet und im Zugang zum Gymnasium
- WK4: Örtliche Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen in den Wohngebieten entlang der Breitenbachstrasse

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle
Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft

Beteiligte Stellen Schweiz:

Stadt Laufen

Richtplaneintrag	Regionale Abstimmung
↓	↓
erfolgt als Vororientierung	erfolgt

M17

Baureife

Machbarkeitsbetrachtungen liegen vor und die Anforderungen des Reifegrad 1 sind erfüllt

Reifegrad	
1	
Baubeginn	Inbetriebnahme
2025	nach 2025

Finanzreife

Investitionskosten (CHF)	Betriebskosten (CHF p.a.)
5 500 000 (± 50%)	noch nicht beziffert

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark 2030

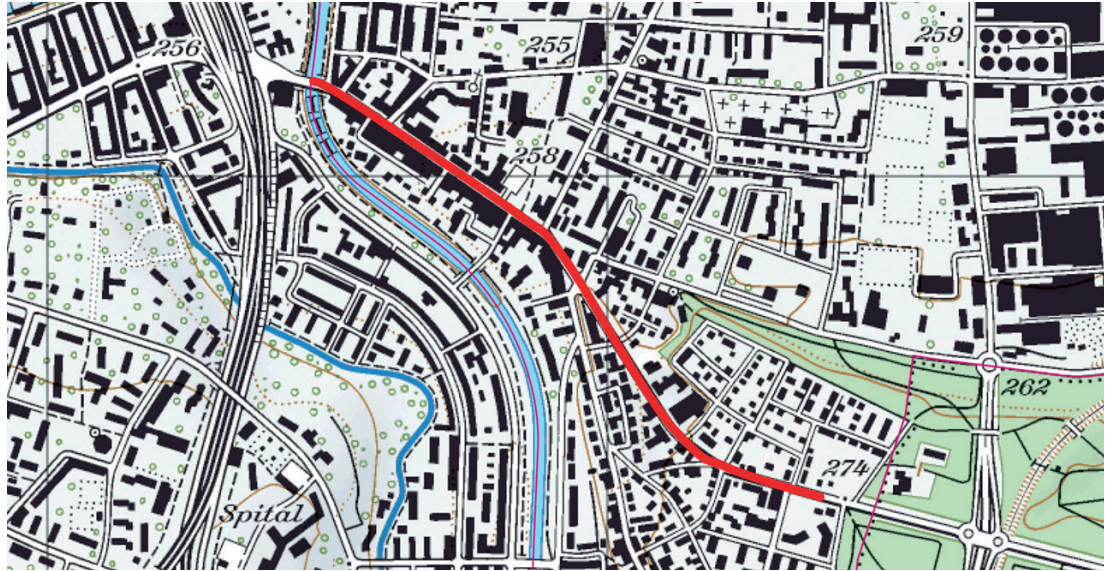
Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen		
Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf hauptsächlich zu entlastender Strasse <u>ohne</u> Projekt		6000 – 7000
Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf hauptsächlich zu entlastender Strasse <u>mit</u> Projekt		1000 – 2000

Motorisierter Individualverkehr

M18

Birsfelden, Umgestaltung Orstdurchfahrt

M18



Übersichtsplan

Bezug zum Zukunftsbild

Birsfelden soll gemäss dem Zukunftsbild wie alle Gemeinden in den inneren Korridoren einen Beitrag zur Aufnahme des prognostizierten Bevölkerungswachstums leisten. Freie, unbebaute Flächen sind in Birsfelden jedoch fast inexistent. Ein Siedlungswachstum ist deshalb nur durch Nachverdichtung und Konversion möglich. Die Siedlungsentwicklung nach innen funktioniert allerdings nur, wenn der Verkehr siedlungsverträglich abgewickelt werden kann. Die Ortsdurch-

fahrt Birsfelden weist schon heute erhebliche Durchgangsverkehrsanteile (insbesondere Ausweichverkehre) mit den entsprechenden unerwünschten Auswirkungen auf. Ein Anstieg der Bevölkerung muss zwingend mit flankierenden verkehrlichen Massnahmen einhergehen. Dabei ist die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt von Birsfelden eine zentrale Massnahme und eine wichtige Voraussetzung für die Siedlungsentwicklung nach innen.

Bezug zu Teilstrategien

- S1: Kernstadt und innere Korridore – Schwerpunktgebiete entwickeln und Siedlungsqualitäten erhöhen
- V1-2: Tram und Bus - Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen
- V2-2: Kleinräumigen Strassenverkehr steuern, priorisieren und mit dem Umfeld abstimmen
- V2-3: Öffentliche Strassenräume aufwerten und Verkehr über Parkraummanagement reduzieren
- V3-4: Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

- Ö34: Birsfelden Sternenfeld
- S16: Schwerpunktgebiet Birsfelden

M18

Beschrieb

Die Ortsdurchfahrt der kantonalen Hauptverkehrsstrasse prägt das Bild des Birsfelder Zentrums. Die Strasse ist mit rund 12 000 Fahrzeugen pro Tag (DWV) stark belastet, und darüber hinaus verkehrt auf der Strasse die Traminie 3. Der trotz parallel verlaufender Nationalstrasse relative hohe Anteil an Durchgangsverkehr stellt eine besondere Herausforderung dar. Zusätzlich führen regelmässige Überlastungssituationen auf der Nationalstrasse insbesondere in Richtung Basel und Deutschland zu Ausweichverkehr durch Birsfelden. Dadurch erleiden ÖV und MIV Fahrzeitverluste. Entlang der Strasse sind zahlreiche publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen vorhanden. Die Zugänge zu diesen sind jedoch teilweise wenig attraktiv für Fussgänger und Velofahrende. Ausserdem sind der Strassenkörper wie auch das Gleistrasse sanierungsbedürftig. Durch ein gesamtheitliches Gestaltungskonzept soll die Attraktivität des Ortzentrums erhöht werden. Die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr sollen ebenso optimiert werden wie die für den strassen- und den schienengebundenen ÖV. Zugleich soll der Funktion der Strasse als kantonaler Hauptverkehrsstrasse Rechnung getragen werden. Es gilt gestalterische und betriebliche Bedürfnisse in Einklang zu bringen und gleichermassen zu befriedigen. Bereits heute sind – in enger Abstimmung zwischen Gemeinde, Kanton, Bund (ASTRA) sowie den Transportunternehmen – eine Reihe von Massnahmen zur Optimierung der Verkehrssituation im Zentrum von Birsfelden ergriffen worden und weitere in Vorbereitung. Die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt wird mit diesen Massnahmen koordiniert bzw. baut auf diesen auf.

Nutzen

- WK1: Verbesserte Zugänglichkeit und BehiG-Tauglichkeit der ÖV-Haltestellen, Attraktivierung für Velo- und Fussgängerverkehr, Reduktion von Behinderungen für den ÖV
- WK2: Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Attraktivierung des Dorfzentrums, Verbesserung der Standortqualität für das örtliche Kleingewerbe
- WK3: Sicherstellen der Verkehrssicherheit durch entsprechende Gestaltung des Strassenraums
- WK4: Eventuell Reduktion der Lärmimmissionen



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

Reifegrad

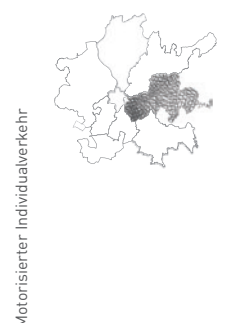
1

Baubeginn

ab ca. 2023

Investitionskosten

35 000 000



AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft

Beteiligte Stellen Schweiz:

Gemeinde Birsfelden

Richtplaneintrag



nicht notwendig

Regionale Abstimmung



erfolgt

M18

Baureife

Die finanziellen Auswirkungen der Massnahme sind im Rahmen der ersten Arbeiten am Betriebs- und Gestaltungskonzept ebenso betrachtet worden wie die angestrebten und zu erwartenden Wirkungen der Massnahme. Das Betriebs- und Gestaltungskonzept ist aktuell in Erarbeitung, mit seiner Fertigstellung ist 2017 zu rechnen.

Die Entwicklungsvorstellungen der Gemeinde liegen in Form eines Stadtentwicklungskonzepts (STEK) und eines nachgelagerten Stadtentwicklungsprogramms (STEP) vor (beschlossen 2016), die beide auch die Bedeutung der Ortsdurchfahrt aufzeigen.

Reifegrad

1

Baubeginn

ab ca. 2023

Inbetriebnahme

ab ca. 2026

Finanzreife

Investitionskosten (CHF)

35 000 000 (± 50%)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark

2030

Aufwertung des Strassenraums und Erhöhung der Sicherheit

Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf aufzuwertender Strasse

ca. 10 500 – 16 000

Anzahl m² aufzuwertender Fläche im Strassenraum

noch unbestimmt

M19

Basel: Aeschenplatz



Ausschnitt aus Entwicklungsrichtplan Innenstadt

M19

B

Bezug zum Zukunftsbild

Eine starke Agglomeration ist auf ein starkes Zentrum mit hoher Identität und regionaler Ausstrahlung angewiesen. Damit die Kernstadt ihre zentralörtlichen Funktionen erfüllen kann, ist sie auf ein funktionierendes Nahverkehrssystem und einen öffentlichen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität angewiesen. Grossen Verkehrsknoten fällt dabei eine besondere Bedeutung zu, weil sie verkehrlich von hoher Relevanz sind, aber oft auch als Stadtplätze eine bedeutende Stellung einnehmen. Aufgrund sich verändernder Ansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und der übrigen Benutzer sowie veränderter Nachfragegrössen müssen solche Verkehrsknoten und Plätze periodisch an die veränderten Rahmenbedingungen angepasst werden – sowohl aus gestalterischer als auch aus funktionaler Sicht.

Bezug zu Teilstrategien

- V1-2: Tram und Bus - Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen
- V2-3: Öffentliche Strassenräume aufwerten und Verkehr über Parkraummanagement reduzieren
- V3-1: Regionales Velohaupttroutennetz optimieren/fertigstellen
- V3-2: Velokorridornetz etablieren/ausbauen
- V3-4: Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

LVB1: LV-Korridorpaket Kern

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2025

Investitionskosten

30 000 000

Motorisierter Individualverkehr



AGGLO BASEL

Beschrieb

M19

Der Aeschenplatz ist ein zentraler und komplexer Verkehrs- und Umsteigeknoten und gleichzeitig ein anspruchsvoller Stadtplatz. Stadträumlich ist er ein wichtiges Eingangstor zur Innenstadt. Die Dominanz des motorisierten und öffentlichen Verkehrs auf dem Aeschenplatz führt zu einer unbefriedigenden Situation für den Fuss- und Veloverkehr.

Ziel ist es, dass der Aeschenplatz ein zentraler Verkehrs- und Umsteigeknoten bleibt.

Aus diesem Grund sollen die Funktionalität für die verschiedenen Verkehrsmittel und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Es sollten attraktive Haltestellen entstehen, und der motorisierte Verkehr soll möglichst wenig beeinträchtigt werden, damit er die nötige Leistung auch nach der Teilsperrung der Elisabethenstrasse erbringen kann. Nach der Umgestaltung der Elisabethenstrasse wird der St. Alban-Graben zwischen Bankverein und Kunstmuseum in Richtung Wettsteinbrücke für den Durchgangsverkehr gesperrt und via Aeschenplatz – Dufourstrasse zur Wettsteinbrücke gelenkt.

Die Veloverbindungen sollen aufgewertet werden. Zudem soll das sogenannte Fussgänger-Y zwischen dem Aeschenplatz und dem Bankverein vervollständigt werden. Die Defizite im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, die Aufenthaltsqualität, die Leistungsfähigkeit und das Wohlbefinden der Verkehrsteilnehmer werden behoben. Auf die einzelnen Verkehrsmittel bezogen heisst dies:

- › MIV: Verstetigung der Verkehrsabläufe, Reduktion ungenutzter und vermeidbarer Verkehrsflächen, Optimierung der Verkehrssicherheit
- › ÖV: Einhaltung des BehiG, ausreichend breite Haltestellenbereiche, kurze und attraktive Umsteigebeziehungen, Gewährleistung der betrieblich nötigen Sonderbetriebszustände
- › Velo- und Fussverkehr: Erhöhung der Durchlässigkeit und Flexibilität, direkte und sichere Führung, Entflechtung des Veloverkehrs mindestens mittels Radstreifen, ggf. mit baulicher Trennung, Erhöhung der Sicherheit für den Fussverkehr durch kurze Querungsdistanzen, Anlage von Schutzinseln, Verkehrsberuhigung

Nutzen

WK1: Verbesserung der Qualität des gesamten Verkehrssystems durch optimierte Aufteilung der Verkehrsflächen, Abbau der Behinderungen für MIV und ÖV, mehr Raum für Fussgänger und Veloverkehr

WK2: Ermöglicht das Abfangen wachsender Mobilitätsansprüche durch innere Entwicklungen mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln, verbessert Qualität des öffentlichen Raumes am Aeschenplatz

WK3: Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden durch Entschärfung des Unfallschwerpunkts

WK4: Reduzierte Immissionen im direkten Umfeld durch verbesserten Verkehrsablauf

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

Beteiligte Stellen Schweiz:

Diverse Dienststellen der Verwaltung Basel-Stadt | Begleitgruppe mit Vertretungen aus Verkehrsverbänden | Politik | Gewerbe und Quartier

Richtplaneintrag



erfolgt

Regionale Abstimmung



erfolgt

Gemeindebeschlüsse



erfolgt

M19

Wichtige Regelungen zum Aeschenplatz sind im kommunalen Entwicklungsrichtplan Innenstadt aus dem Jahr 2015 sowie im Teilrichtplan Velo vom Jahr 2014 enthalten.

Baureife

Ein im Varianzverfahren durchgeführter Studienauftrag wurde abgeschlossen (Synthesebericht liegt vor). Darin wurde die Machbarkeit von drei verschiedenen Lösungsansätzen nachgewiesen, und die Kosten grob geschätzt. Für den Zeitraum 2016 – 2017 ist die Ausarbeitung einer Vorstudie vorgesehen, ein Vorprojekt soll ab Mitte 2017 erarbeitet werden.

Reifegrad

1

Baubeginn

2025

Inbetriebnahme

ca. 2028

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

noch ausstehend

Investitionskosten (CHF)

30 000 000 (± 50%)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark

2030

Aufwertung des Strassenraums und Erhöhung der Sicherheit

Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf aufzuwertender Strasse

16 000 – 20 000

Anzahl m² aufzuwertender Fläche im Strassenraum

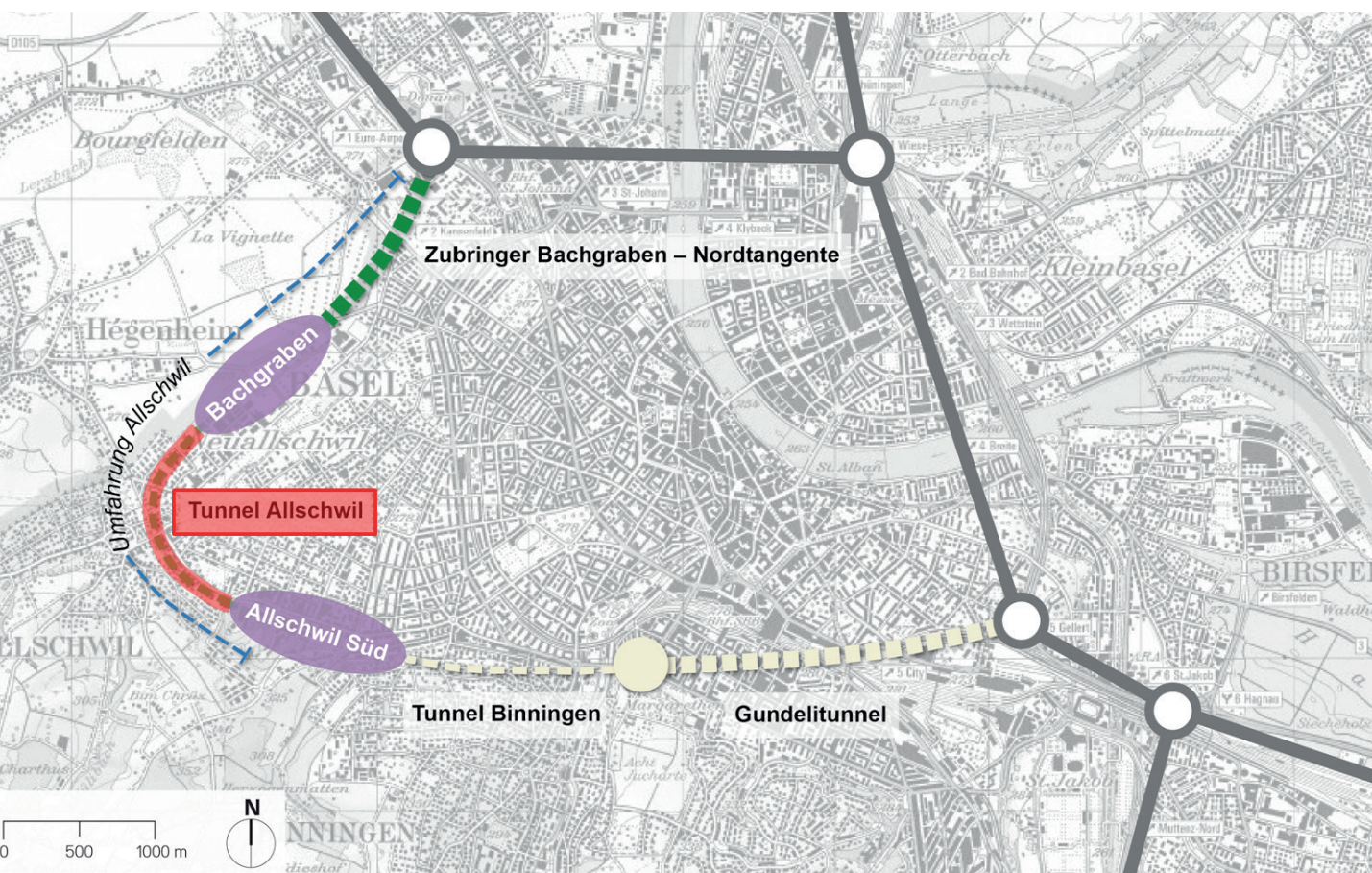
14 000

Motorisierter Individualverkehr

M20

M20

Tunnel Allschwil



Übersichtsplan Lage des Tunnels Allschwil

Bezug zum Zukunftsbild

Das Zukunftsbild postuliert im Strassenverkehr vornehmlich punktuelle Optimierungen auf den Hauptachsen. In Allschwil besteht aber seit Langem eine unzureichende Netzhierarchie, die ihren Ausdruck in einer anhaltenden Planungsdebatte findet. Die jüngsten Siedlungsentwicklungen in

der Gemeinde haben die verkehrlichen Probleme und den damit verbundenen Anpassungsdruck verstärkt. Im März 2015 haben sich die Baselbieter Stimmberechtigten für eine Weiterführung des Zubringers Allschwil nach Süden bis ins Gewerbegebiet an der Binnerstrasse ausgesprochen.

Bezug zu Teilstrategien

- V2-1: Grossräumigen Strassenverkehr lenken und kanalisieren und das Zielnetz entsprechend ausbauen
- V2-2: Kleinräumigen Strassenverkehr steuern, priorisieren und mit dem Umfeld abstimmen
- V5-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen

Bezug zu anderen Massnahmen

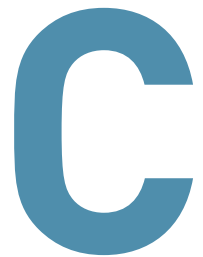
- M13: Zubringer
Bachgraben - Nordtangente
- M14: Contournement
Est Hésingue-Hégenheim
- Ö36: Tram Allschwil-Letten (Neuweilerstrasse - Paradies - Letten)
- Ü39: ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB - Birsig (Gundeldinger-Tunnel)
- S9: Schwerpunktgebiet Bachgraben - Allschwil

M20

Beschrieb

Mit über 20 000 Einwohnern und 10 000 Beschäftigten ist Allschwil die bevölkerungsreichste Gemeinde im Kanton Basel-Landschaft und ein bedeutender Wirtschaftsstandort. Sie wies in den letzten Jahren ein kontinuierliches Wachstum auf. Das Strassennetz von Allschwil ist gekennzeichnet durch verschiedene Hauptachsen, die von aussen her auf das historische Ortszentrum zulaufen. Auf den verschiedenen Netzästen verkehren täglich bis zu 13 000 - 14 000 Fahrzeuge (Messstelle Binneringerstrasse). Die vorliegende Massnahme ergänzt die Massnahme «Zubringer Bachgraben - Nordtangente» zu einer Umfahrung Allschwil. Es ist davon auszugehen, dass sie mehrheitlich unterirdisch zu liegen kommt. Die Umfah-

rung ermöglicht langfristig eine Entlastung eines grossen Teils von Allschwil (Grabenring, Baslerstrasse, historischer Dorfkern und Binneringerstrasse), womit das gesamte Gebiet aufgewertet, verdichtet und die Tramlinie 8 gut verlängert werden kann (Massnahme «Tram Allschwil-Letten»). Für den Raum Allschwil-Süd/Letten entsteht eine relativ direkte Anbindung an das Hochleistungsstrassennetz. Mit der Entlastung der bestehenden Strassen im Siedlungsgebiet ergeben sich Potenziale insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Die Massnahme ist aufwärtskompatibel zu einer Ergänzung zu einer stadtnahen Strassentangente.



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

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2027

Investitionskosten

245 000 000

Nutzen

- WK1: Verbesserte Erreichbarkeit des Raumes Allschwil-Süd durch direkte Anbindung an das heutige Nationalstrassennetz, Attraktivierung der oberirdischen Strassen für den Langsamverkehr und verbesserte Betriebsstabilität im ÖV
- WK2: Die grossflächige Entlastung der oberirdischen Strassen vom MIV verbessert Ausgangslage für die künftige Siedlungsentwicklung, die Attraktivität des Allschwiler Kernbereichs wird deutlich erhöht und öffentliche Räume können aktiv aufgewertet werden
- WK3: Verbesserte Verkehrssicherheit durch Reduktion des Durchgangsverkehrs im Allschwiler Dorfkern
- WK4: Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen in den Allschwiler Wohngebieten entlang der Hauptstrassenachsen

Motorisierter Individualverkehr



AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft

Beteiligte Stellen Schweiz:

Gemeinde Allschwil

Richtplaneintrag



geplant

Regionale Abstimmung



laufende Abstimmung

M20

Baureife

Ein Projekt zur Erarbeitung der Vorstudien, die die Machbarkeit prüfen, ist gestartet. Die Vorstudien der 1. Phase werden voraussichtlich bis Ende 2016 abgeschlossen. Die 2. Phase zur Erlangung des Reifegrads 2 ist bis Ende 2017 vorgesehen.

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2027

Inbetriebnahme

ab 2030

Finanzreife

Investitionskosten (CHF)

245 000 000 (± 50%)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark

2030

Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen

Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf hauptsächlich zu entlastender Strasse ohne Projekt

bis ca. 15 000

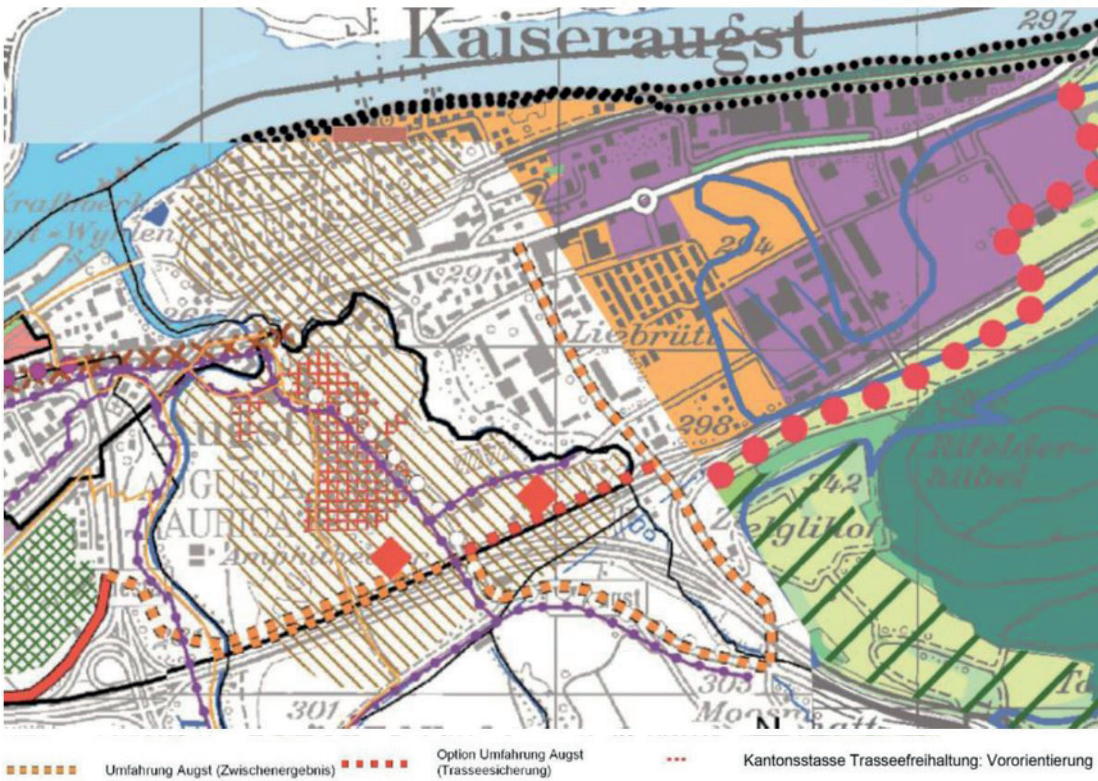
Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf hauptsächlich zu entlastender Strasse mit Projekt

noch unbestimmt

M21

M21

Verlegung Kantonsstrasse Augst - Kaiseraugst



Einträge in den kantonalen Richtplänen Basel-Landschaft und Aargau zur neuen Führung der Kantonsstrasse

Bezug zum Zukunftsbild

Das Zukunftsbild strebt die Abstimmung von Siedlung und Verkehr an, wobei eher punktuelle Ausbauten des Strassennetzes im Vordergrund stehen. Diese fokussieren zudem auf die Kernagglomeration und die inneren Korridore, wo die Verkehrsbelastungen aufgrund der vorwiegend radialen Verkehrsströme am höchsten sind. Im vorlie-

genden Fall kann mit einer abschnittsweisen Verlegung der Strassenführung eine deutlich verbesserte und kohärentere Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr erreicht werden. Das Zusammenlegen von National- und Kantonsstrasse kanalisiert auch die davon ausgehenden Belastungen.

C

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

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2030

Investitionskosten

100 000 000



Motorisierter Individualverkehr

AGGLO BASEL

	Bezug zu Teilstrategien	Bezug zu anderen Massnahmen
M21	V2-1: Grossräumigen Strassenverkehr lenken und kanalisieren und das Zielnetz entsprechend ausbauen	LVA2: LV-Korridorpaket Hochrhein
	V2-2: Kleinräumigen Strassenverkehr steuern, priorisieren und mit dem Umfeld abstimmen	S13: Schwerpunktgebiet Kaiseraugst
	V2-3: Öffentliche Strassenräume aufwerten und Verkehr über Parkraummanagement reduzieren	

Beschrieb

Die Verlegung der heutigen Kantonsstrasse zwischen Augst und Kaiseraugst bezweckt die Entlastung der Siedlungsgebiete von Augst und Kaiseraugst von Erschliessungs- und Durchgangsverkehr. Der Strassenverkehr soll in Zukunft möglichst entlang der Autobahn A3 geführt werden und auch Ausnahmetransporte aufnehmen können. Die genaue Lage, Kosten und die optimale

Anbindung an das übergeordnete und nachgelagerte Strassennetz sind noch genauer zu überprüfen. 2016 wird ein Kredit für die Zweckmässigkeitsbeurteilung sowie für das Vorprojekt im Parlament Basel-Landschaft (Landrat) beantragt werden. Die Planungsarbeiten erfolgen in enger Abstimmung mit dem Kanton Aargau (gemeinsame Projektorganisation geplant).

Nutzen

WK1: Entlastung der Ortsdurchfahrten in Augst und Kaiseraugst, Netzhierarchie und -topologie wird aufrechterhalten, jedoch räumlich besser an die Siedlungsgeographie angepasst

WK2: Verbesserte Ausgangslage für die Zentrumsentwicklung in Augst

WK3: Verbesserte Verkehrssicherheit in den Ortsdurchfahrten aufgrund der Verkehrsreduktion

WK4: Reduktion der örtlichen Lärm- und Luftschadstoffbelastungen

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft

Beteiligte Stellen Schweiz:

Kanton Aargau | Gemeinden Augst und Kaiseraugst, im Betrachtungsperimeter sind auch weitere Gemeinden in BL und AG

Richtplaneintrag

↓

erfolgt als Zwischenergebnis (BL)/
Vororientierung (AG)

Regionale Abstimmung

↓

laufende Abstimmung

Gegenwärtig sind Trasseesicherungen im Kanton Basel-Landschaft und im Kanton Aargau vorhanden. Die beiden Trasseesicherungen passen nicht genau zusammen und zeigen, dass eine Koordination und eine gemeinsame Planung notwendig sind.

M21

Baureife

Für diverse Korridore auf Seiten des Kantons Basel-Landschaft liegt eine verkehrstechnische Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2008 vor.

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2030

Inbetriebnahme

nach 2030

Finanzreife

Investitionskosten (CHF)

100 000 000

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

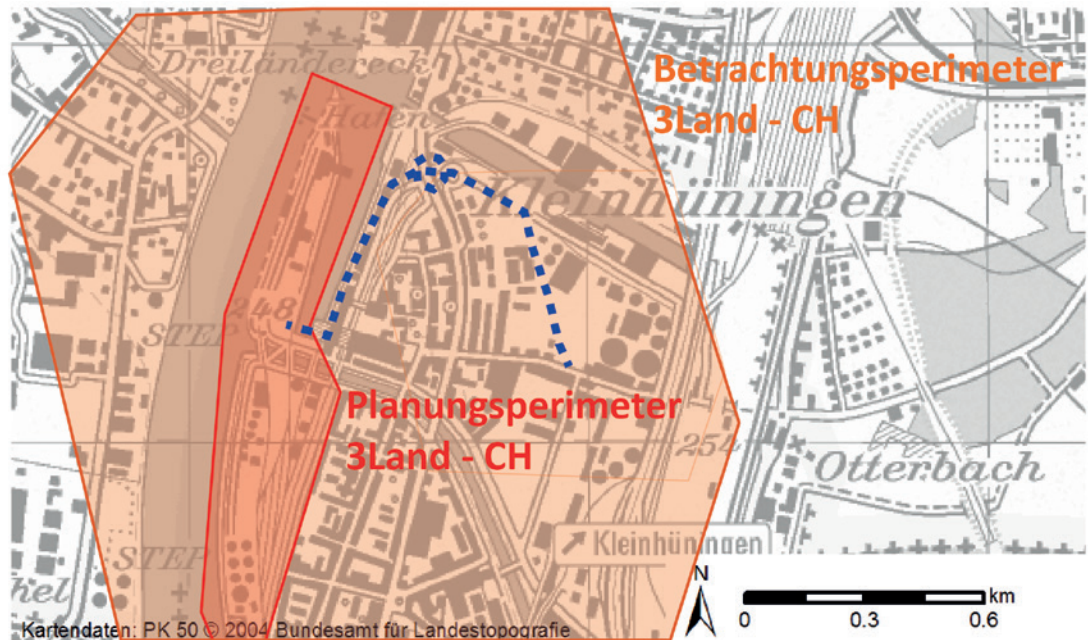
Grundlagen für Quervergleich / Benchmark 2030

Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen		
Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf hauptsächlich zu entlastender Strasse <u>ohne</u> Projekt		ca. 15 200
Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf hauptsächlich zu entlastender Strasse <u>mit</u> Projekt		noch nicht abzuschätzen

Motorisierter Individualverkehr

M22

Verkehrerschliessung Hafen - Stadtentwicklung Kleinhüningen



Planungsperimeter

Bezug zum Zukunftsbild

Sowohl zur Förderung und Bewahrung der Standortattraktivität und der Entwicklungsfähigkeit der gesamten Agglomeration als auch zur konsequenten Siedlungsentwicklung nach innen sieht das Zukunftsbild vor, das Angebot an attraktiven Wohn- und Arbeitsräumen in der Kernstadt auszubauen. Dazu müssen die vorhandenen Entwicklungsschwerpunkte aktiviert und entwickelt werden. Im Raum Basel-Kleinhüningen/Rheinhafen sieht der Kanton Basel-Stadt vor, eine koordinierte Hafen- und Stadtentwicklung umzusetzen, wobei Hafennutzungen teilweise verlegt und ein neues Stadtquartier geschaffen werden sollen. Die Entwicklung erfolgt trinational abgestimmt mit Hunningue und Weil am Rhein (3Land). Mit einer veränderten Nutzung und Bebauung der Areale in Kleinhüningen wird auch eine Anpassung der Verkehrsinfrastruktur einhergehen müssen, um Siedlung und Verkehr integral aufeinander abzustimmen.

Bezug zu Teilstrategien

- V2-2: Kleinräumigen Strassenverkehr steuern, priorisieren und mit dem Umfeld abstimmen
- V2-3: Öffentliche Strassenräume aufwerten und Verkehr über Parkraummanagement reduzieren
- V3-2: Velo-Korridornetze ausbauen

Bezug zu anderen Massnahmen

- Ü20: Trimodaler Terminal (Basel-Nord)
- L8: Landschaftsraum Wiese - Vom Gewässer zur Lebenswelt

M22

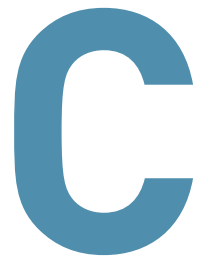
Beschrieb

Die Hafen- und Stadtentwicklung im Gebiet Klybeck/Kleinhüningen sowie in den grenznahen Gebieten von Huningue (F) und Weil am Rhein (D) wird den Norden Basels in den nächsten Jahren massgebend verändern. Die Planung strebt parallele Netzentwicklungen aller Verkehrsträger an. Die wichtigsten Massnahmen sind:

- › Rückwärtige Erschliessungsstrasse und Umfahrung Kleinhüningen
- › Weitere, noch nicht im Detail bekannte Verbesserungen für alle Verkehrsträger (MIV, ÖV, LV). Mit der übergeordneten Planung in Basel-Nord und über die Landesgrenze hinaus ist eine optimale Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur möglich. Mit den neuen Infrastrukturen sollen die Entwicklungsgebiete erschlossen und auch Defizite im heutigen Verkehrsnetz behoben werden

Nutzen

- WK1: Integrale Verbesserung des lokalen Verkehrssystems abgestimmt auf veränderte Nutzung und Bebauung, Attraktivierung für den Langsamverkehr, optimierte ÖV-Erschliessung
- WK2: Wichtiger Beitrag zur Entwicklung nach innen, deutliche Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raumes
- WK3: Klarere Unterscheidung von siedlungs- und verkehrsorientierten Strassen und dadurch örtlich bessere subjektive Verkehrssicherheit
- WK4: Wirkung steht nicht im Vordergrund, Siedlungsentwicklung fördert jedoch kurze Wege und damit eine Reduktion von Lärm-, Luftschadstoff- und Klimagasemissionen



	Historie	ARE Code	Prio
1.G	-	-	-
2.G	M3	2701.2.068	B

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2027

Investitionskosten

40 000 000



Motorisierter Individualverkehr

AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

Beteiligte Stellen Schweiz:

SBB | Schweizerische Rheinhäfen

Richtplaneintrag



erfolgt

Regionale Abstimmung



laufende Abstimmung

Beteiligte Stellen Ausland:

Gemeinde Weil am Rhein

Deutschland

Eintrag Regionalplan



nicht notwendig

Gemeindebeschlüsse



nicht notwendig

Baureife

Schrittweise Konkretisierung der Massnahme in den kommenden Jahren entsprechend dem Stand Entwicklungsplanung 3Land

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2027

Inbetriebnahme

offen

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Konkretisierung der Kosten und der Finanzierung erst in späterer Planungsphase

Investitionskosten (CHF)

40 000 000 (± 50%)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

M22

M23

M23

Teilumfahrung Reinach-Süd



Geplante Eintragung im Kantonalen Richtplan: Trasseesicherung
Teilumfahrung Reinach-Süd (orange)

C

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

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2027

Investitionskosten

20 000 000



Motorisierter Individualverkehr

Bezug zum Zukunftsbild

Die Kantonsstrasse zwischen Therwil und Reinach bildet gemäss Zukunftsbild eine wichtige Querverbindung zwischen den beiden inneren Korridoren Leimental und Birstal. Der Verkehr wird heute mitten durch das Reinacher Siedlungsgebiet geführt. Mit der Schaffung einer Teilumfahrung werden sowohl die Erreichbarkeitsziele als auch durch die verkehrliche Entlastung die Siedlungsentwicklungsziele unterstützt.

M23

Bezug zu Teilstrategien

- V2-1: Grossräumigen Strassenverkehr lenken und kanalisieren und das Zielnetz entsprechend ausbauen
- V2-2: Kleinräumigen Strassenverkehr steuern, priorisieren und mit dem Umfeld abstimmen
- V2-3: Öffentliche Strassenräume aufwerten und Verkehr über Parkraummanagement reduzieren

Bezug zu anderen Massnahmen

- M1: Vollanschluss Aesch
- S15: Schwerpunktgebiet Reinach/Dornachbrugg/Stöcklin

Beschrieb

Die Verkehre aus dem Leimental in Richtung der A18 sollen von der Birsigtalstrasse auf eine neue Strasse im Bereich Reinach-Süd verlegt und in Richtung HLS-Anschluss Aesch (siehe auch Massnahme «Vollanschluss Aesch») geführt werden. Letzterer wird somit besser ins Verkehrsnetz integriert. Dank dieser Massnahme kann zudem die Bruggstrasse stark entlastet werden; es ergeben sich neue Spielräume für den

Ziel- und Quellverkehr (aller Verkehrsarten) des dynamischen Arbeitsplatzgebiets Kägen. Letzteres beherbergt bereits heute verschiedene arbeitsplatzintensive High-Tech-Firmen, deren Anteil zukünftig weiter ausgebaut werden soll. Mit der kürzlich erfolgten Ortsplanungsrevision wurde das Gebiet aufgezonnt und neues Verdichtungs- und Arbeitsplatzpotenzial geschaffen.

Nutzen

- WK1: Verbesserte Erreichbarkeit des Arbeitsplatzgebietes Kägen und Aufnahme des Verkehrs aus dem Leimental in Richtung H18, Reduktion des Durchgangsverkehrs im Ortszentrum
- WK2: Attraktivierung des öffentlichen Raums im Ortszentrums
- WK4: Verbesserte Verkehrssicherheit im Reinacher Ortszentrum durch weniger Durchgangsverkehr
- WK4: Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen im Reinacher Ortszentrum

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft

Beteiligte Stellen Schweiz:

Gemeinden Reinach und Aesch

Richtplaneintrag

↓

geplant

Regionale Abstimmung

↓

erfolgt

M23

Baureife

Die Abklärungen zur Erfüllung von Reifegrad 1 wurden im Rahmen der Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil (ELBA) getätigt.

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2027

Inbetriebnahme

nach 2027

Finanzreife

Investitionskosten (CHF)

20 000 000 (± 50%)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark 2030

Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen		
Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf hauptsächlich zu entlastender Strasse <u>ohne</u> Projekt		ca. 7500/17 000
Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf hauptsächlich zu entlastender Strasse <u>mit</u> Projekt		noch unbestimmt

M24

Oberwil, Langmattstrasse



Geplanter Eintrag im kantonalen Richtplan Trasseesicherung Oberwil Langmattstrasse

Bezug zum Zukunftsbild

Das Leimental bildet einen der inneren Korridore des Zukunftsbildes. Durch die zusätzliche Verbindung wird das Verkehrsnetz in diesem Teilraum optimiert. Die niveaufreie Querung der Tramlinien entspricht deren Rolle als ÖV-Rückgrat in diesem Korridor.

Bezug zu Teilstrategien

V2-1: Grossräumigen Strassenverkehr lenken und kanalisieren und das Zielnetz entsprechend ausbauen

V5-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen

Bezug zu anderen Massnahmen

M4: Therwil, Umgestaltung Ortsdurchfahrt

M24

Beschrieb

Die Langmattstrasse verbindet zwei parallele Kantonsstrassen zwischen Oberwil und Therwil mit folgenden Zielen: Entlastung der Ortszentren, verbesserte Erschliessung des Gewerbegebiets Mühlematt, durchgehende Strasse mit Verbindungsbedeutung 2 vom Birseck via Mittleres Leimental in Richtung ländliches Leimental und Reduktion der Konflikte zwischen Tram und Strasse im Lei-

mental. Bisher führen alle tangentialen Kantonsstrassen im mittleren Leimental à niveau über die Tramlinien 10 und 17. Die Strasse ist bereits teilweise gebaut. Ob die Verbindung zwischen Mühlematt- und Bielstrasse (wie im Zielnetz Strasse postuliert) auch tatsächlich notwendig ist bzw. die Eingriffe hierfür gerechtfertigt sind, ist noch zu klären.



Nutzen

WK1: Verbesserte Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Mühlematt, Reduktion der Konflikte zwischen Tram und MIV

WK2: Entlastung der Ortskerne von Therwil und Oberwil

WK3: Erhöhte Verkehrssicherheit durch niveaufreie Querung des Tramtrassees

WK4: Verbindung kann teilweise auf schon bestehenden Gemeindestrassen (und damit ohnehin schon versiegelten Flächen) erstellt werden

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

Reifegrad

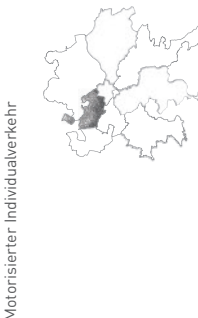
1

Baubeginn

ab 2027

Investitionskosten

15 000 000



Motorisierter Individualverkehr

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft

Beteiligte Stellen Schweiz:

Gemeinde Oberwil | Gemeinde Therwil

Richtplaneintrag



geplant

Regionale Abstimmung



erfolgt

M24

Baureife

Erforderliche Abklärungen für Reifegrad 1 sind im Rahmen der Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil (ELBA) erfolgt. Weitere Planungsarbeiten (Planungsstudie, Vorprojekt) sollen ab 2018 in Angriff genommen werden.

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2027

Inbetriebnahme

ab 2027

Finanzierungsbeschlüsse

-

Investitionskosten (CHF)

15 000 000 (± 50 %)

Betriebskosten (CHF p.a.)

noch nicht beziffert

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark

2030

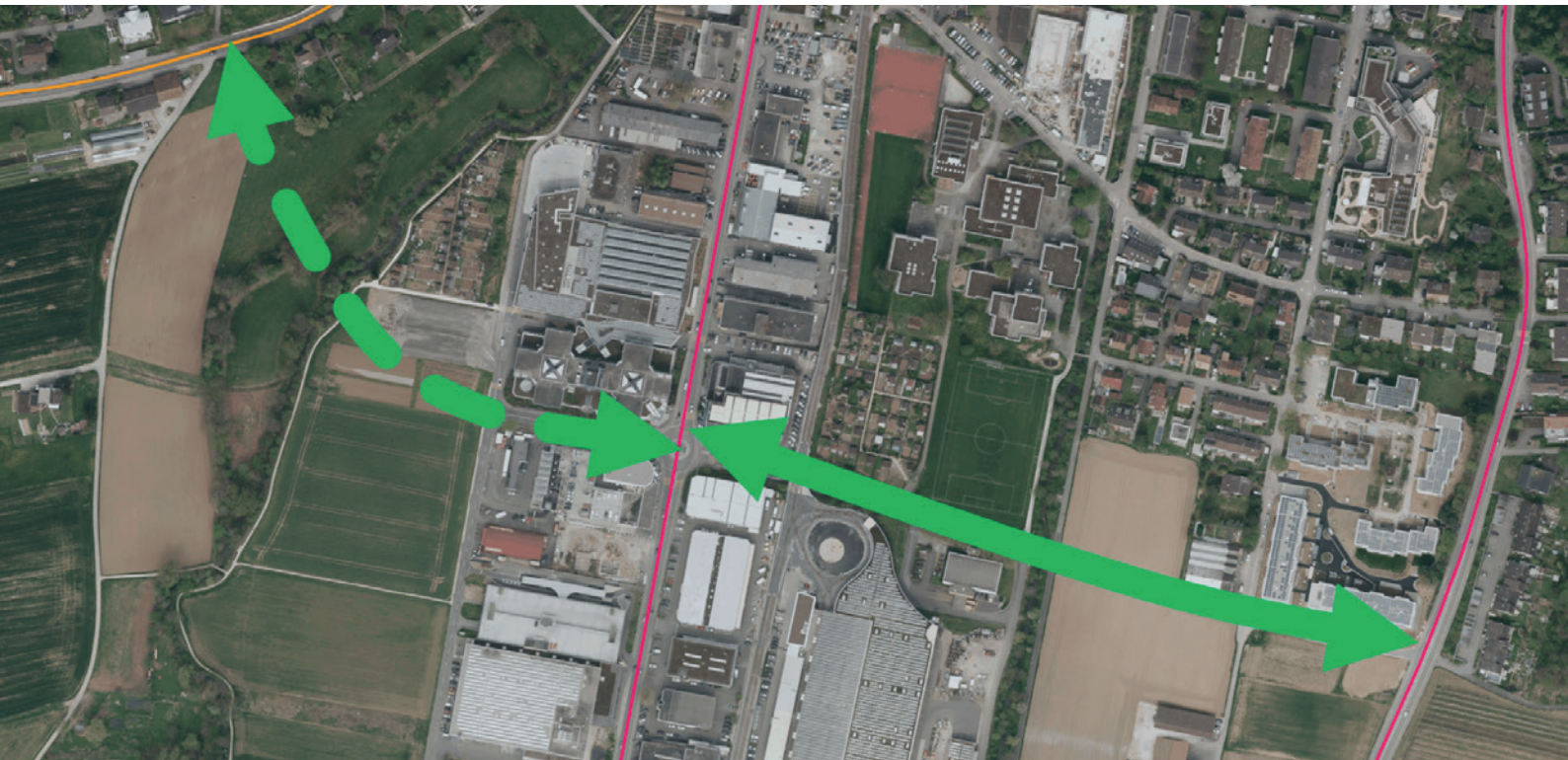
Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen

Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf hauptsächlich zu entlastender Strasse ohne Projekt

ca. 10 000/11 000

Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf hauptsächlich zu entlastender Strasse mit Projekt

noch unbestimmt



Langmattstrasse; grün durchgezogen: Abschnitt zwischen den Kantonsstrassen Therwilerstrasse (violett) und Mühlemattstrasse (violett), grün gestrichelt: zu prüfender Abschnitt zwischen den Kantonsstrassen Mühlemattstrasse und Bielstrasse



7 Strategische Verkehrsmassnahmen (V)

7.1 Massnahmenblätter strategische Verkehrsmassnahmen



Umsetzung Mobilitätsinformationsplattform



Bezug zum Zukunftsbild

Ein Kernziel des Zukunftsbildes ist der wesensgerechte Einsatz von Verkehrsmitteln in der trinationalen Agglomeration Basel. Voraussetzung dafür ist die Kenntnis aller relevanten Mobilitätsangebote. Der TEB ist bestrebt, die grenzüberschreitenden Informationen zu den existierenden Mobilitätsangeboten zu bündeln. Derzeit wird überprüft, wie eine intermodale Informations- und Auskunftsplattform für alle Mobilitätsangebote in der gesamten trinationalen Agglomeration ausgestaltet bzw. getragen werden könnte.

Bezug zu Teilstrategien

- V1-3: Kombinierte Mobilität - Widerstände vermindern und Angebot ausbauen (P+R, B+R u.a.)
- V2-3: Öffentliche Strassenräume aufwerten und Verkehr über Parkraummanagement reduzieren
- V3
(1-4): Fussgänger- und Veloverkehr
- V4-1: Massnahmen zur Nachfragebeeinflussung fördern und grenzüberschreitend koordinieren

Bezug zu anderen Massnahmen

- S02: Siedlungsverdichtung fördern
- V3: Harmonisierung
Parkraumbewirtschaftung
- Diverse ÖV-Drehscheiben (Bushöfe)
- Diverse ÖV- und LV-Ausbauprojekte

V1

Beschrieb

Mobilitätsmanagement bietet die Möglichkeit, die Bevölkerung und grosse Verkehrserzeuger wie z. B. Unternehmen zu einem nachhaltigeren Mobilitätsverhalten zu motivieren. Dies erfolgt einerseits durch Information und Kampagnen, durch individuelle Beratung und Auskunft, andererseits aber vor allem durch zielgruppenspezifische Massnahmen und Angebote.

Im Kanton Aargau, im Kanton Solothurn und im Kanton Basel-Stadt ist der Bereich Mobilitätsmanagement bereits etabliert. Auf zentralen Mobilitätsplattformen können sich die Nutzer umfassend informieren:

www.aargaumobil.ch
www.so-mobil.ch
www.baselunterwegs.ch
www.mobilitaet.bs.ch/Gesamtverkehr/mobilitaetsmanagement.html

In Frankreich stehen diverse Plattformen zur Verfügung:

www.vialsace.eu (Multimodales Portal Elsass),
www.covoiturage67-68.fr (Mitfahrplattform Elsass),
www.ademe-alsace.org/mobilite.html (Hinweise und Anregung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement im Elsass)

In Deutschland existiert der Radroutenplaner Baden-Württemberg:

www.radroutenplaner-bw.de
sowie ein Mobilitätsrechner:
rechner.neue-mobilitaet-bw.de

Hinweise und Anregung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement in Baden-Württemberg sind abrufbar unter:

vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/nachhaltige-mobilitaet/mobilitaetsmanagement

Mit dem trinationalen Angebot www.triregio.info steht eine trinationale ÖV-Auskunft zur Verfügung.

Koordiniert durch den trinationalen Eurodistrict Basel (TEB) wurden mögliche aufeinander aufbauende Szenarien eines grenzüberschreitenden intermodalen Mobilitätsportals untersucht. Auf den Ergebnissen werden die Möglichkeit einer öffentlichen oder privaten Trägerschaft, Finanzierung und Weitervertiefung untersucht. Bei der Umsetzung des Projekts wird die Trägerschaft Agglo Basel bei Bedarf den trinationalen Eurodistrict Basel (TEB) mit inhaltlicher Mitarbeit unterstützen.



Nutzen

Ein derartiges Informationsportal würde allen Bewohnern und Besuchern der trinationalen Agglomeration Basel erstmals umfassende, grenzüberschreitende Informationen bieten und damit ein nachhaltigeres Verkehrsverhalten durch eine zentrale Auskunftsstelle unterstützen.

Planerische Abstützung der Massnahme

V1

Federführende Stelle

Trinationaler Eurodistrict Basel (TEB)

Beteiligte Stellen Schweiz:

Mitglieder TEB

Richtplaneintrag



nicht nötig

Regionale Abstimmung



-

Beteiligte Stellen Ausland:

Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) | EU-Fördermittel Feder | INTER-REG V-Oberrhein | Mitglieder TEB

Frankreich

Eintrag SCOT



nicht nötig

Gemeindebeschlüsse



-

Deutschland

Eintrag Regionalplan



nicht nötig

Gemeindebeschlüsse



-

Baureife

Reifegrad

1

Baubeginn

2017

Inbetriebnahme

-

Finanzreife

Umsetzung und Betriebskosten (CHF p.a.)

650 000

Betriebskosten (CHF p.a.) ab dem vierten Jahr

80 000

V2

V2

Aufbau Verkehrsmanagement



A

Bezug zum Zukunftsbild

Das Zukunftsbild der Agglomeration Basel strebt eine möglichst effiziente Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen und deren Kapazitäten sowie eine siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung an. Ausbauten der Strasseninfrastruktur sind primär zur Sicherstellung der Entlastungswirkung der Hochleistungsstrassen auf das untergeordnete Netz vorgesehen. Ein zeitgemässes, regional koordiniertes Verkehrsmanagement ist zur Erreichung dieser Ziele unentbehrlich.

Bezug zu Teilstrategien	Bezug zu anderen Massnahmen
V2-1: Grossräumigen Strassenverkehr lenken und kanalisieren und das Zielnetz entsprechend ausbauen	Ü40: Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau – Augst
V2-2: Kleinräumigen Strassenverkehr steuern, priorisieren und mit dem Umfeld abstimmen	Ü42: Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung und Ausbau Anschluss Muttenz-Süd
V2	Ü45: Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung und Ausbau Anschlüsse Reinach-Süd und Reinach-Nord
	Ü46: Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel
	Ü48: Neugestaltung A35 / RD105 Saint-Louis
	V3: Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung

Beschrieb

Die Kompetenzen im Verkehrsmanagement (verstanden als Lenkung, Leitung und Steuerung des Strassenverkehrs) werden aktuell in allen drei Landesteilen der Agglomeration Basel sowohl von übergeordneten Stellen als auch von regionalen Akteuren wahrgenommen. Die beteiligten Akteure, ihre Kompetenzen und aktuellen Tätigkeiten wurden in einer Auslegeordnung im Rahmen des Prozesses «Strategie Strasse» aufgezeigt. Managementsysteme im engeren Sinne mit situationsabhängigen Beeinflussungssystemen bestehen örtlich auf der Ebene von Einzelknoten sowie abschnittsweise auf den Autobahnen. Zudem wird in der Stadt Basel aktuell ein Verkehrsmanagementkonzept ausgearbeitet. Eine grenzüberschreitende Abstimmung sowohl der staatlichen als auch der regionalen Akteure fehlt bisher weitgehend. Insbesondere auf dem hochbelasteten HLS-Netz ist ein abgestimmtes Verkehrsmanagement aber angezeigt.

Die Massnahme «Aufbau Verkehrsmanagement» sieht deshalb folgende Schritte vor:

- › Aufbau einer Projektorganisation: Die in der Fachgruppe Strasse hergestellten Kontakte zwischen den beteiligten Stellen sollen vertieft und eine trinationale Projektorganisation personell zusammengestellt werden.
- › Ausarbeitung Verkehrsinformations- und Verkehrslenkungskonzept: Basierend auf der Auslegeordnung soll die Projektorganisation ein Konzept ausarbeiten, dass (1) Umfang und Funktionsweise der grenzüberschreitenden Abstimmung konkretisiert insbesondere der Grad der Integration, den Informationsaustausch und die Entscheidungswege), (2) sich mit der Verkehrsinfrastruktur vor Ort in Verbindung setzt und (3) Regeln bzw. Prioritäten vorgibt, nach denen bei verschiedenen Verkehrssituationen vorgegangen wird. Erste korridor-basierte Verkehrsmanagement-Ansätze wurden bereits im Rahmen des Prozesses «Strategie Strasse» erarbeitet.
- › Bestimmung von Verkehrsmanagement-Massnahmen für das Agglomerationsprogramm der 4. Generation: Abgeleitet aus dem Verkehrsinformations- und Verkehrslenkungskonzept soll der Infrastrukturbedarf für ein trinationales Verkehrsmanagement(-system) abgeleitet werden.

Nutzen

- WK1: Effizientere Ausnutzung der verfügbaren Kapazitäten, Verflüssigung des Strassenverkehrs auf den HLS-Achsen, Reduktion von Stop-and-go-Verkehr sowie Minimierung von Stauzeiten
- WK2: Klarere Trennung von siedlungs- und verkehrsorientierten Strassen, verbesserte Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen aufgrund von Dosierung und Verkehrsverflüssigung, Sicherstellung der Erreichbarkeit zentraler Standorte
- WK3: Der Effekt auf die Verkehrssicherheit ist schwierig gesamthaft einzuschätzen. Vielmehr schafft ein Verkehrsmanagement die Voraussetzungen, um bei Einzelereignissen (z. B. Umleitung wegen Sperrung einer wichtigen Strassenachse) adäquat reagieren zu können und möglichst schnell wieder einen geordneten Betrieb zu erreichen.
- WK4: Reduktion der Emissionen durch Verflüssigung des Verkehrs, Möglichkeit des Einbezuges von umweltbezogenen Zielen als Steuergrössen für das Verkehrsmanagement

V2

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Agglo Basel

Beteiligte Stellen Schweiz:

Bundesamt für Strassen (ASTRA) | Tiefbauamt Basel-Stadt | Amt für Mobilität Basel-Stadt | Tiefbauamt Basel-Landschaft | Departement Bau, Verkehr und Umwelt Aargau, Abteilung Verkehr | Amt für Verkehr und Tiefbau Solothurn

Richtplaneintrag



nicht nötig

Regionale Abstimmung



-

Gemeindebeschlüsse



-

Teilweise vorhanden (BS: M2.1 und M2.2., Planungsanweisungen; BL: V1.1, Planungsanweisungen)

Beteiligte Stellen Ausland:

Direction Interdépartementale des Routes de l'Est (DIR-EST) | Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) | Département du Haut-Rhin, Direction des Routes et des Transports (DRT) | Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F)

Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 4, Referat 45 | Landkreis Lörrach | Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)

Frankreich

Eintrag SCOT



nicht nötig

Gemeindebeschlüsse



-

Deutschland

Eintrag Regionalplan



nicht nötig

Gemeindebeschlüsse



-

Baureife

Rapp Trans (2015): Strategie Strasse, Teil Verkehrsmanagement. Basel, 12. Oktober 2015

Reifegrad

1

Baubeginn

2017 – 2019

Inbetriebnahme

ab 2020

V2

Finanzreife

Projektmittel Agglo Basel

Investitionskosten (CHF)

k. A.

Betriebskosten (CHF p.a.)

–

V3

V3

Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung



A

Bezug zum Zukunftsbild

Das Zukunftsbild der Agglomeration Basel strebt einen wesensgerechten Einsatz des MIV und verbesserte Bedingungen für die kombinierte Mobilität an. Dabei auch beim ruhenden Verkehr anzusetzen, ist naheliegend: Jede MIV-Fahrt beginnt und endet mit einem abgestellten Fahrzeug. Ein nicht unerheblicher Teil des Verkehrs in urbanen Gebieten entfällt auf Parksuchverkehr. Diesen gilt es zu lenken und örtlich gezielt zu reduzieren.

Bezug zu Teilstrategien

- V1-3: Kombinierte Mobilität – Widerstände vermindern und Angebot ausbauen
- V2-2: Kleinräumigen Strassenverkehr steuern, priorisieren und mit dem Umfeld abstimmen
- V2-3: Öffentliche Strassenräume aufwerten und Verkehr über Parkraummanagement reduzieren

Bezug zu anderen Massnahmen

- M02: Park-and-Ride-Anlage Liestal
- M37: Park-and-Ride-Anlage Bahnhof Stein-Säckingen
- V5: Regionales Park-and-Ride-Konzept
- V1: Umsetzung Mobilitätsinformationsplattform

Strategische Verkehrsmassnahmen

AGGLO BASEL

Beschrieb

V3

Seit der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in der Stadt Basel im Jahr 2012 haben zahlreiche benachbarte Gemeinden ebenfalls eine flächendeckende oder gebietsbezogene Bewirtschaftung eingeführt. Verbreitet ist insbesondere die Umwandlung weisser (unbeschränkter) Parkfelder auf öffentlichem Grund in blaue Parkfelder mit zeitlicher Beschränkung, verbunden mit der Abgabe von Parkkarten zur Privilegierung einzelner Benutzergruppen (Anwohner, Handwerker, Angestellte, Besucher). Die Praxis richtet sich dabei vor allem gegen auswärtige Pendler, die ihr Fahrzeug tagsüber in Wohnquartieren abstellen. In wenigen Ortszentren bestehen kleinräumig gebührenpflichtige Parkplätze im Umfeld von Einkaufsmöglichkeiten.

Die aktuelle Situation in den an Basel angrenzenden Gemeinden wurde in einem Grundlagenbericht dokumentiert. Die Übersicht zeigt, dass räumliches Ausmass, Regeln und Tarife der Bewirtschaftung deutlich differieren. Einerseits ist es sinnvoll, dass jede Gemeinde eine Regelung schafft, die der lokalen Situation gerecht wird. Andererseits entsteht für Automobilisten ein Flickenteppich verschiedener Regelungen, und eine zentrale Informationsübersicht fehlt.

Diese Bewirtschaftungspraxis ist unübersichtlich und für die Automobilisten mit einem hohen Informationsaufwand verbunden, insbesondere beim Bezug von Parkkarten. Zudem fördern gebietsbezogene Unterschiede in der Bewirtschaftung Verlagerungen der Parkiernachfrage.

Das Ziel ist deshalb eine von den Gemeinden getragene Harmonisierung der Parkraumbewirtschaftung. Folgende Schritte sind vorgesehen:

- › Der erste Schritt ist die Festlegung gemeinsamer Grundsätze zur Parkraumbewirtschaftung in den inneren Korridoren.
- › Der zweite Schritt umfasst die abgestimmte (Mindest-)Umsetzung in den Gemeinden der inneren Korridore. Voraussetzung hierzu ist die freiwillige Selbstverpflichtung der Gemeinden.
- › Der dritte Umsetzungsschritt ist die Verbesserung und Zentralisierung der Informationsverfügbarkeit (Parkraumangebot, Regelungen/Tarife, Verkaufskanäle für Parkkarten). Den Automobilisten sollen die Informationen aus den verschiedenen Gemeinden gebündelt auf einer zentralen Plattform zur Verfügung gestellt werden. Die Bündelung kann bereits parallel zu den ersten beiden Schritten erfolgen.

Nutzen

WK1: Abbau von Parksuchverkehren und punktuell hohen Verkehrsaufkommen, konsistente Lenkung der Parkiernachfrage dahin, wo sie erwünscht ist, klareres und übersichtlicheres Parkraumangebot für Automobilisten

WK2: Verbesserung der Lebensqualität v. a. in Wohngebieten durch Reduktion von Parksuchverkehr

WK3: Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Quartierstrassen durch weniger Parksuchverkehr

WK4: Reduktion von Luftschadstoff- und Lärmimmissionen in Wohngebieten und zentralen öffentlichen Räumen

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Agglo Basel

Beteiligte Stellen Schweiz:

Einzelne Gemeinden der inneren Korridore | Amt für Mobilität Basel-Stadt | Tiefbauamt Basel-Landschaft | Amt für Verkehr und Tiefbau Solothurn | Departement Bau, Verkehr und Umwelt Aargau, Abteilung Verkehr

V3

Richtplaneintrag



nicht nötig

Regionale Abstimmung



–

Gemeindebeschlüsse



–

Beteiligte Stellen Ausland:

Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F) | Landkreis Lörrach | Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)

Frankreich

Eintrag SCOT



nicht nötig

Gemeindebeschlüsse



–

Deutschland

Eintrag Regionalplan



nicht nötig

Gemeindebeschlüsse



–

Baureife

Strategie Strasse – Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung, Grundlagenbericht. Bern, 26. Oktober 2015 (INFRAS 2015)

Reifegrad

1

Baubeginn

2017 – 2018

Inbetriebnahme

–

Finanzreife

Projektmittel Agglo Basel

Investitionskosten (CHF)

k.A.

Betriebskosten (CHF p.a.)

–

Regionales Güterverkehrskonzept



Bezug zum Zukunftsbild

Die Agglomeration Basel hat als Güterverkehrsknoten nationale Bedeutung. Zudem ist ein funktionierendes und effizientes Güterverkehrssystem ein wichtiger Standortfaktor für die Industrie in der Agglomeration. Das Zukunftsbild sieht vor, die Trimodalität der Güterverkehrsinfrastruktur zu bewahren und weiterzuentwickeln. Die Güterverkehrsströme sollen dabei wo immer möglich auf dem HLS-Netz geführt werden.

Bezug zu Teilstrategien

- V5-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen
- V5-2: Umschlagsknoten ausbauen und Intermodalität fördern
- V5-3: Städtischen Güterverkehr umfeldverträglich abwickeln

Bezug zu anderen Massnahmen

- V2: Aufbau Verkehrsmanagement
- Ü20: Trimodaler Terminal (Basel-Nord)
- Ü21: Stauraumbewirtschaftung A35 (F / CH)

V4

Beschrieb

Auf den Güterverkehr entfällt ein gewichtiger Teil des regionalen Verkehrsaufkommens. Gleichwohl stand der Güterverkehr im Agglomerationsprogramm und auch in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit bisher im Schatten des Personenverkehrs. Richtpläne, SCOT und Regionalplan beschränken sich auf die Festlegung von Gewerbe- und Industrieflächen, wobei auf eine leistungsfähige Strassenerschliessung geachtet wird. Ergänzend bestehen Richtplaneinträge zu einzelnen Grossprojekten. Allerdings fehlt eine trinationale güterverkehrliche Gesamtsicht.

Diese Lücke soll mit dem Schwerpunktthema Güterverkehr im Agglomerationsprogramm der 4. Generation behoben werden. Ziel ist die Ausarbeitung eines regionalen Güterverkehrskonzepts. Dieses soll aufbauend auf einer Übersicht des Ist-Zustandes und der Entwicklungsperspektiven (Logistikflächen und -standorte, Umschlagspunkte, Güterverkehrsaufkommen) massgebende Schwachpunkte und Konflikte (auch mit dem Personenverkehr) identifizieren darauf aufbauend Massnahmen zur Verbesserung der Situation formulieren. Das Konzept ist dabei mit dem Zielnetz der Strategie Strasse abzustimmen. Zudem muss es die etappierte Terminalentwicklung in Basel-Nord aufgreifen. In Abhängigkeit dieser Entwicklungen muss das Konzept aufzeigen, wie der Güterverkehr im städtischen Umfeld siedlungsverträglich abgewickelt werden kann und welcher Bedarf an Verkehrsmanagement sich aus dem Güterverkehr ergibt. Ebenfalls sind die laufenden Arbeiten an der Umsetzung des städtischen Güterverkehrskonzepts der Stadt-Basel zu berücksichtigen.



Nutzen

- WK1: Verbessertes Verständnis für die Wechselwirkungen zwischen Personen- und Güterverkehr und massgebende Konflikte, Grundlagen für die zielgerichtete Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur und deren Nutzung
- WK2: Verbesserte Siedlungsverträglichkeit bei der Abwicklung des Güterverkehrs
- WK3: Verringerte örtliche Belastungen durch den Güterverkehr aufgrund verbesserter Lenkung und Bündelung
- WK4: Verringerte örtliche Lärm- und Luftschadstoffbelastungen durch den Güterverkehr aufgrund verbesserter Lenkung und Bündelung

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Agglo Basel

Beteiligte Stellen Schweiz:

Amt für Mobilität und Tiefbauamt Basel-Stadt | Tiefbauamt Basel-Landschaft | Departement Bau, Verkehr und Umwelt Aargau, Abteilung Verkehr | Amt für Verkehr und Tiefbau Solothurn

Bei Bedarf: Übergeordnete Behörden CH, F, D, Transportdienstleister und Infrastrukturunternehmen

Richtplaneintrag



nicht nötig

Regionale Abstimmung



-

Gemeindebeschlüsse



-

Teilweise vorhanden (Basel-Stadt: M6)

Beteiligte Stellen Ausland:

Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F) | Landkreis Lörrach | Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)

Frankreich

Eintrag SCOT



nicht nötig

Gemeindebeschlüsse



-

Deutschland

Eintrag Regionalplan



nicht nötig

Gemeindebeschlüsse



-

Baureife

Hwh Beratungsgesellschaft, städtisches Güterverkehrskonzept Basel, Luzern 8. März 2016

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Inbetriebnahme

-

Finanzreife

Projektmittel Agglo Basel

Investitionskosten (CHF)

k.A.

Betriebskosten (CHF p.a.)

-

V5

V5

Regionales P&R-Konzept



A

Bezug zum Zukunftsbild

Das Zukunftsbild der Agglomeration Basel strebt einen wesensgerechten Einsatz des MIV und verbesserte Bedingungen für die kombinierte Mobilität an. Park-and-Ride-Angebote bieten Einwohnern von peripheren Gebieten die Möglichkeit, gut und komfortabel mit dem Auto an ÖV-Haltestellen zu kommen, um von dort mit dem öffentlichen Verkehr in die Kernagglomeration reisen zu können. Park-and-Ride-Anlagen in den Korridoren tragen dazu bei, dass die Verkehrsbelastung auf der Strasse in den Korridoren und im Kern reduziert werden kann.

	Bezug zu Teilstrategien	Bezug zu anderen Massnahmen
V5	V1-3: Kombinierte Mobilität – Widerstände vermindern und Angebot ausbauen	M02: Park+Ride-Anlage Liestal
	V2-3: Öffentliche Strassenräume aufwerten und Verkehr über Parkraummanagement reduzieren	M37: Park+Ride-Anlage Bahnhof Stein-Säckingen
	V4-1: Massnahmen zur Nachfragebeeinflussung fördern und grenzüberschreitend koordinieren	V3: Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung V1: Umsetzung Mobilitätsinformationsplattform

Beschrieb

Eine Erhebung der Park-and-Ride-Anlagen entlang der S-Bahn in der Agglomeration Basel zeigte, dass deren Auslastung sehr unterschiedlich ist: Gewisse Anlagen sind trotz Bewirtschaftung voll ausgelastet und andere haben noch ausreichend Kapazitäten. Bei der Entwicklung von Bahnhofsgeländen und bei der Veränderung von ÖV-Angeboten stellt sich jeweils die Frage, wie viele Park&Ride-Plätze heute aber auch in Zukunft zur Verfügung gestellt werden sollen. Aus diesem Grund wird ein Park&Ride-Konzept erarbeitet, welches insbesondere das Potential der jeweiligen Standorte aufzeigt und somit als Richtwert für konkrete Projekte dienen kann. Dabei sind auch Konflikte mit alternativen Nutzungen zu beachten. Da die Einzugsbereiche der jeweiligen Standorte grenzüberschreitend (kantonal wie national) und die Standorte innerhalb der Agglomeration vergleichbar sein sollen, wird das Konzept für die gesamte trinationale Agglomeration erstellt. Das Konzept zeigt auch auf, wo gezielt noch Potentiale für Park&Ride genutzt werden können und kann damit Auslöser (und Begründung) für konkrete Massnahmen sein.

Nutzen

- WK1: Die Intermodalität wird verbessert, indem ein auf die Nachfrage abgestimmtes Angebot geschaffen werden kann. Der Modal-Split/Verkehrsleistung wird zu Gunsten des ÖV verschoben. Temporäre Spitzenbelastungen auf dem Strassennetz können leicht gedämpft werden. Das gesamtverkehrliche Angebot wird optimiert.
- WK2: An zentralen Standorten können die Konflikte zwischen P&R beanspruchten Flächen und die Innenentwicklung entschärft werden.
- WK3: k.A.
- WK4: Die Umweltbelastung, des Energieverbrauch sowie der Verbrauch versiegelter Flächen wird reduziert.

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft

Beteiligte Stellen Schweiz:

Mitglieder von Agglo Basel | Amt für Mobilität, Kanton Basel-Stadt | Amt für Verkehr, Kanton Solothurn | Abteilung Verkehr, Kanton Aargau

Richtplaneintrag



nicht nötig

Regionale Abstimmung



-

Gemeindebeschlüsse



-

V5

Beteiligte Stellen Ausland:

Mitglieder von Agglo Basel

Frankreich

Eintrag SCOT



nicht nötig

Gemeindebeschlüsse



nicht nötig

Deutschland

Eintrag Regionalplan



nicht nötig

Gemeindebeschlüsse



nicht nötig

Baureife

Reifegrad

1

Baubeginn

2017

Inbetriebnahme

-

Erarbeitung Konzept bis 2017

Finanzreife

Finanzierung gesichert

Investitionskosten (CHF)

k.A.

Betriebskosten (CHF p.a.)

-

8 Langsamverkehrsmassnahmen (LV)

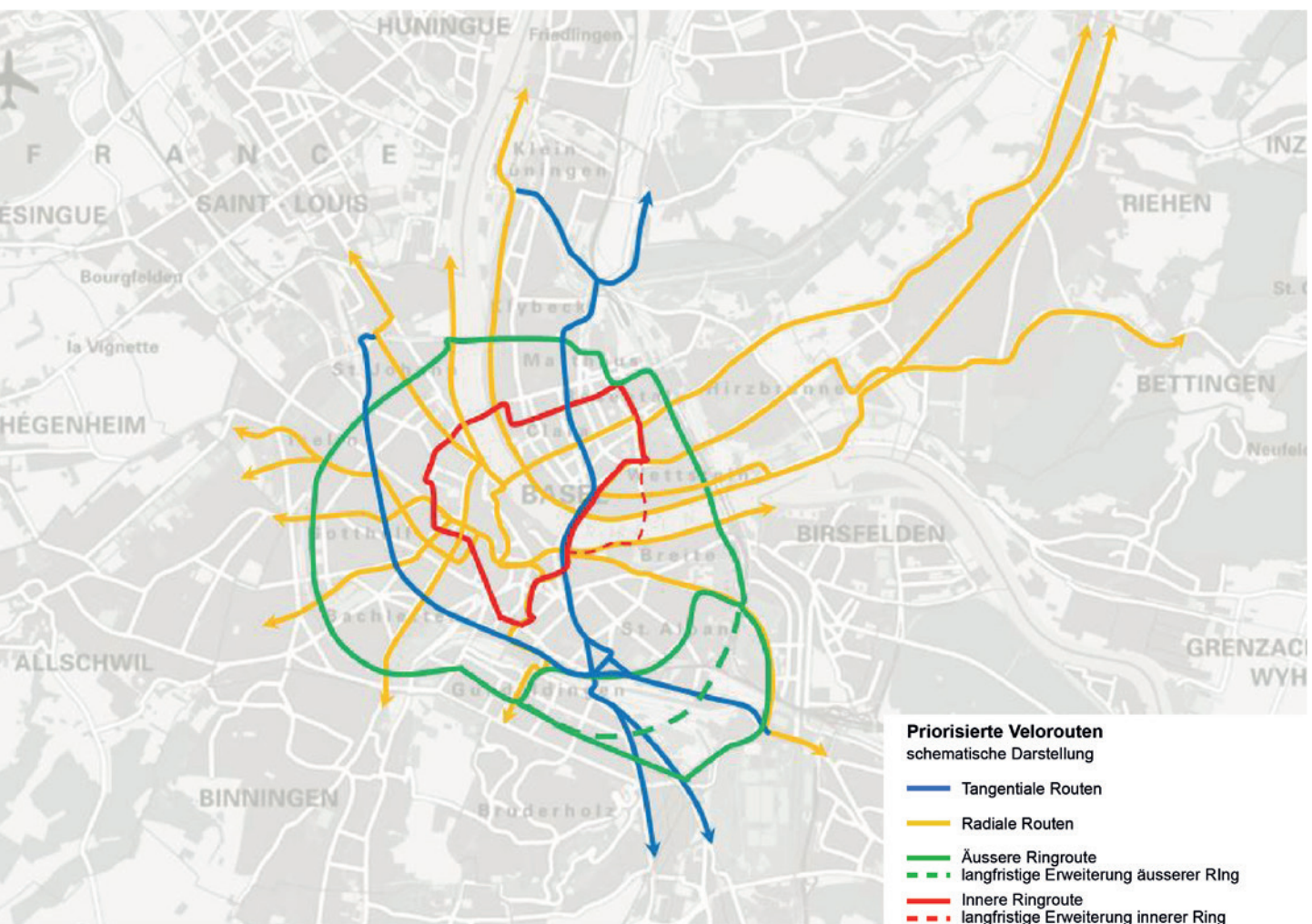
8.1 Massnahmenblätter Langsamverkehr



AGGLO BASEL

LVA1 Kern

Basel: Umsetzungsprogramm priorisierte
Velorouten



Umsetzung priorisierte Velorouten

Bezug zum Zukunftsbild

Die Stadt Basel ist der Kern im Zukunftsbild des Agglomerationsprogrammes Basel. Gemäss Zielsetzung des Kantons und des Agglomerationsprogramms Basel wird eine Siedlungsentwicklung «nach innen» verfolgt. Verdichtung der städtischen Quartiere, attraktiv gestaltete Strassenräume und eine Verlagerung vom MIV auf die Mobilitätsarten des Umweltverbundes werden zusätzlich an Bedeutung gewinnen. Aus dem daraus entwickelten Legislaturplan (Schwerpunkt «Basel ist Zentrum des Metropolitanraums», Massnahme «Verlagerung auf den Velo- und Fussgängerverkehr») ist dem öffentlichen Verkehr und dem Velo- und Fussverkehr ausreichend Raum zuzubilligen (vgl. auch Strategische Relevanz, Richtplan).

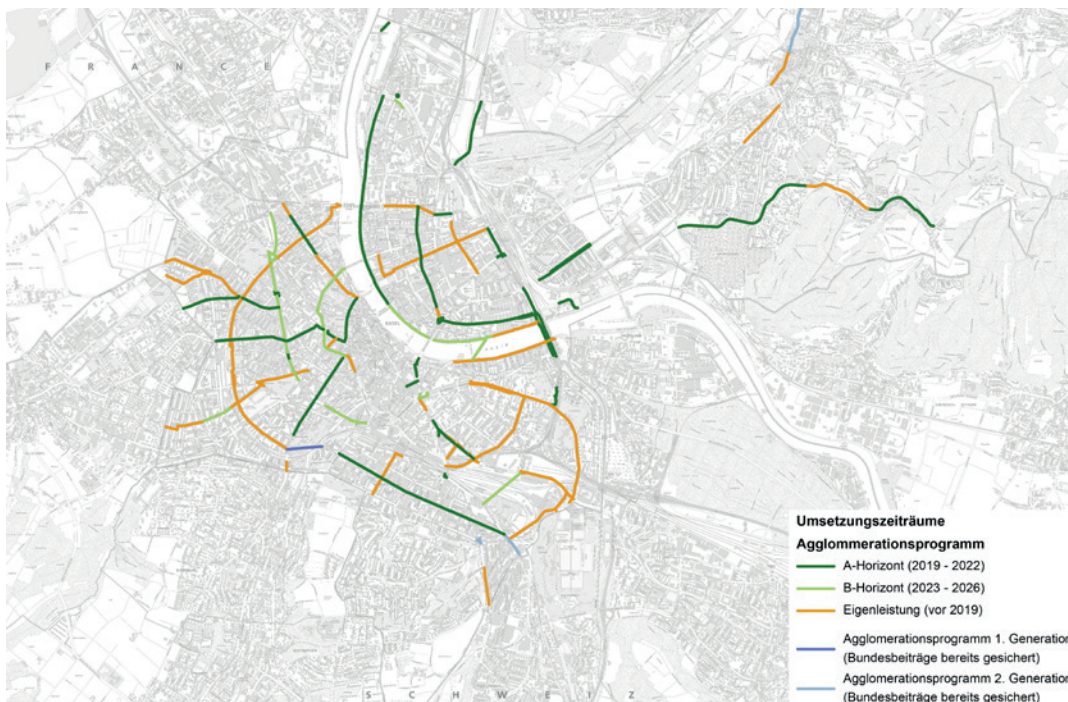
Ein attraktives Verkehrssystem sichert die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes und fördert eine stadtgerechte Mobilität - zur Entlastung der Umwelt und der Wohnbevölkerung (Legislaturplan, Schwerpunkt «Basel ist Zentrum des Metropolitanraums»). Menschen mit einer Behinderung können gleichberechtigt am öffentlichen Leben teilnehmen (Legislaturplan, Schwerpunkt «Chancengleichheit»). Der öffentliche Raum ist vielfältig nutzbar und ein wichtiger Faktor der Lebensqualität in Basel (Legislaturplan, Schwerpunkt «Urbane Standortqualität»). Die Verkehrssicherheit im Kanton Basel-Stadt ist hoch. Die Zahl der bei Verkehrsunfällen verletzten Personen wird bis zum Jahr 2020 auf Basis der Unfallstatistik BS2011 um 30% gesenkt (Legislaturplan, Schwerpunkt «Lebensqualität und Sicherheit»).

Bezug zu Teilstrategien

- V3-1: Regionales Velohaupttroutennetz optimieren / fertigstellen
- V3-2: Velo-Korridornetze etablieren / ausbauen
- V3-3: Veloabstellanlagen ausbauen
- V3-4: Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

- S2 Basel Nord
- S3 Basel-Nordwest
- S4 Basel Süd
- S8 Kleinbasel
- S26 Riehen



Überblick Velomassnahmen Agglomerationsprogramm



Langsamverkehr

AGGLO BASEL

Beschrieb

Ausgangslage:

Der revidierte Teilrichtplan Velo 2013 (TRP Velo) ist für die Behörden des Kantons Basel-Stadt verbindlich. Das Ziel ist, wichtige (Klein-)Massnahmen aus dem TRP Velo, die nachweislich ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen, rasch umzusetzen. Dazu wurde vom Kanton Basel-Stadt ein Umsetzungsprogramm erarbeitet, welches ein zusammenhängendes Netz mit priorisierten Routen beinhaltet.

Das priorisierte Netz soll in den nächsten 10 Jahren umgesetzt werden. Diese Zeitspanne wurde in folgende drei Umsetzungszeiträume unterteilt:

- › Vor 2019 (Sofortmassnahmen; LV4 – Basel – Priorisierte Velorouten: Eigenleistungen)
- › 2019-2022 (A-Projekte; LV1 – Basel: Priorisierte Velorouten – 1. Etappe)
- › 2023-2026 (B-Projekte; LV6 – Basel: Priorisierte Velorouten – 2. Etappe)

Vorgehen und Ziel:

Um sowohl möglichst vielen Velofahrer-/Innen eine Verbesserung anbieten zu können, als auch potentiell neuen Velonutzenden eine schnelle und sichere Transportalternative aufzuzeigen, müssen die Ressourcen und die Veloströme möglichst gebündelt werden. Eine Bündelung auf priorisierte Routen im Sinne von «Hauptschlagadern» für einen ersten Ausbauschritt ist daher zweckmässig. Die Priorisierung der Routen des TRP Velo erfolgte auf Basis der Prognosedaten zum Veloverkehr für das Jahr 2030 des neuen Gesamtverkehrsmodells (GVM) des Kantons Basel-Stadt. Dabei wurden drei Kategorien von Routen definiert, die das Netz bilden:

- › Tangentiale Routen
Es bestehen zwei wichtige Tangentialbeziehungen: Tangente «Volta – St.Jakob» und Tangente «Kleinhüningen – Münchenstein».
- › Radiale Routen
Die radialen Routen schaffen wichtige Verbindungen vom Zentrum in alle Richtungen. Es wird zwischen radialen Routen «Kleinbasel – Riehen / Bettingen», «Kleinbasel – Deutschland» und radialen Routen «Grossbasel – Basel-Land», «Grossbasel – Frankreich» unterschieden.
- › Ringrouten
Die Ringrouten ermöglichen Querverbindungen und halten damit das Netz zusammen. Es wird dazu in einen «äusseren Ring» und «inneren Ring» unterschieden.

Ausgehend von der Ist-Situation wurde zur Ermittlung des Bedarfs für Velomassnahmen auf den einzelnen Abschnitten der priorisierten Routen eine Schwachstellenanalyse durchgeführt. Die Festlegung des angestrebten Umsetzungszeitraums für die Behebung der einzelnen Schwachstellen ist soweit möglich an die Erhaltungsplanung des Kantons Basel-Stadt gekoppelt. Da es sich dabei um eine rollende Planung mit laufender Aktualisierung handelt, ist eine zeitliche Verschiebung einzelner Massnahmen zwischen den Paketen (A-Projekte, B-Projekte, Eigenleistungen) möglich.

Massnahmen: Je Routenkategorie werden in separaten Massnahmenblättern (LV1 A-Projekte, LV6 B-Projekte und LV4 Eigenleistungen) die Strassenabschnitte aufgeführt, auf welchen Massnahmen angezeigt sind. Die St.Jakob-Strasse (LV2) ist ebenfalls Teil des priorisierten Veloroutennetzes. Allerdings wird diese, wie im Agglomerationsprogramm der 2. Generation, separat geführt und deren Kosten sind nicht in den Kosten des Pakets zur Umsetzung der 1. Etappe der priorisierten Velorouten eingerechnet (LV1). Analog werden auch die Hafenbrücke und die Sevogelbrücke in separaten Massnahmenblättern aufgeführt (siehe LV3 und LV8).

AP - LV-Massnahmenpaket Kern

A-Massnahmen (2019-2022)

Nummer	Projektname	Prio	Investitionskosten
LV1	Basel: Priorisierte Velorouten - 1. Etappe	A	15 000 000
LV2	Basel: St. Jakobs-Strasse - Velomassnahmen	A	6 000 000
LV3	Basel: Fuss-/ Velobrücke Dreiländereck «Hafenbrücke»	A	7 000 000
LV4	Basel: Priorisierte Velorouten - Eigenleistungen	Ae	k.A.
LV5	Basel: Fuss- und Veloerschliessung an Parc des Carrières (Bachgraben - Rue de Bâle)	Ae	360 000
Summe		A	28 000 000

B-Massnahmen (2023-2026)

Nummer	Projektname	Prio	Investitionskosten
LV6	Basel: Priorisierte Velorouten - 2. Etappe	B	15 000 000
LV7	Basel: Velostationen Regionalschwerpunkt Innenstadt Basel	B	20 000 000
LV8	Basel: Sevogelbrücke	B	7 780 000
Summe		B	42 780 000

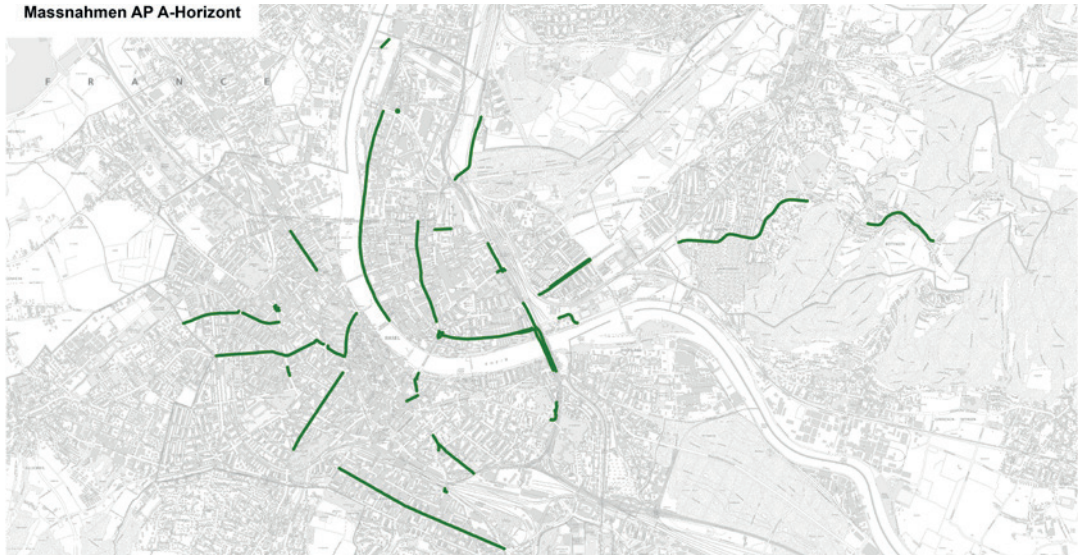
C-Massnahmen (ab 2027)

Nummer	Projektname	Prio	Investitionskosten
LV9	Basel: Fuss-/Velobrücke Güterbahnhof Wolf	C	16 540 000
LV10	Basel: Neue Gleisfeldquerung Ost am Bahnhof Basel SBB	C	15 560 000
LV11	Basel: Neue Velostation West und Ost am Bahnhof Basel SBB	C	9 730 000
LV12	Basel: Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof - Grenzach-Wyhlen	C	4 500 000
Summe		C	46 330 000

LV1

Basel: Priorisierte Velorouten - 1. Etappe

LV1



Bezug zu Teilstrategien

- V3-1: Regionales Velohaupttroutennetz fertigstellen
- V3-2: Velokorridornetz ausbauen

Bezug zu anderen Massnahmen

- › LV2 - Basel: St. Jakobs-Strasse-Velomassnahmen
- › LV3 - Basel: Fuss-/ Velobrücke Dreiländereck «Hafenbrücke»
- › LV4 - Basel: Priorisierte Velorouten - Eigenleistungen
- › LV5 - Basel: Fuss- und Veloerschliessung an Parc des Carrières (Bachgraben - Rue de Bâle)
- › LV6 - Basel: Priorisierte Velorouten - 2. Etappe
- › LV7 - Basel: Velostationen Regionalschwerpunkt Innenstadt Basel
- › LV8 - Basel: Sevogelbrücke
- › LV9 - Basel: Fuss-/ Velobrücke Güterbahnhof Wolf
- › LV10 - Basel: Neue Gleisfeldquerung Ost am Bahnhof Basel SBB
- › LV11 - Basel: Neue Velostation West und Ost am Bahnhof Basel SBB
- › LV12 - Basel: Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen
- › S2 - Basel Nord
- › S3 - Basel-Nordwest
- › S4 - Basel Süd
- › S8 - Kleinbasel

Beschrieb

Tangentiale Routen

«Volta – St.Jakob»: Knoten Burgfelderplatz, Knoten Spalenring
 «Kleinhüningen – Münchenstein»: Dufourstrasse, Brunngässlein, St. Jakob-Strasse Abschnitt Peter Merian-Strasse - Grosspeterstrasse, Knoten Münchensteinerbrücke / Thiersteinallee, (Freiburgerstrasse ist in separatem Massnahmenblatt M38 eingereicht)

Radiale Routen

«Kleinbasel – Riehen/Bettingen»: Grenzacherstrasse, Knoten Riehenstrasse / Schwarzwaldallee, Bäumlhofstrasse, Otto Wenk-Platz, Kohlisteg, Hauptstrasse (Bettingen)
 «Kleinbasel – Deutschland»: Unterer Rheinweg, Altrheinweg (Hafenbrücke siehe Mn-Blatt LV3)
 «Grossbasel – Basel-Land»: Oberwilerstrasse, St.Alban-Graben, Spalenvorstadt, Missionsstrasse, Birmannsgasse, Birmannsgasse - Ahornstrasse, Allschwilerplatz-/strasse, Hagenheimerstrasse, Blotzheimerstrasse, Petersgraben, Spalenvorstadt
 «Grossbasel – Frankreich»: Lothringerstrasse

Ringrouten

«Äusserer Ring»: Dornacherstrasse, Galgenhügelpromenade, Schwarzwaldbrücke, Schwarzwaldstrasse, Knoten Badischer Bahnhof, Schwarzwaldallee, Max Kämpf-Platz
 «Innerer Ring»: Brunngässlein, Dufourstrasse, Knoten Kunstmuseum, Wettsteinplatz

LV1

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt



Baureife

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Inbetriebnahme

ab 2019

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Investitionskosten

15 000 000

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

In Erfolgsrechnung des BVD sind über die Position Langsamverkehr jährlich 2.15 Mio. CHF gesichert.

RRB zu Veloring 30.8.2016

Investitionskosten

15 000 000 (± 30%)



Langsamverkehr

AGGLO BASEL

Basel: St. Jakobs-Strasse - Velomassnahmen

Als wichtiges Teilstück für den Veloverkehr zwischen City und den Sportstätten am St. Jakobs-Stadion soll der Velogegenverkehr und geeignete Velowege in der St. Jakobs-Strasse zwischen Knoten Denkmal bis Knotenbereich Grosspeterstrasse gebaut werden. Sämtliche Haltestellen sind gemäss BehiG barrierefrei auszugestalten, damit alle Fahrgäste eigenständig den ÖV nutzen können. Die Massnahmen dienen der Sicherstellung einer langfristig funktionierenden städtischen Infrastruktur.

Bezug zu anderen Massnahmen

LV1 - Basel:Priorisierte Velorouten - 1. Etappe

LV4 - Basel: Priorisierte Velorouten - Eigenleistungen

LV6 - Basel:Priorisierte Velorouten - 2. Etappe

S4.3 - Wolf-Nord

S4.4 - Umfeld Bahnhof SBB

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

Planerische Abstützung erfolgt in folgender Reihenfolge über: Projektgenehmigung durch Amtsleitung, Prüfung durch Finanzdepartement, Entscheid durch Regierungsrat und Grossen Rat (Kantonsparlament), optional: kantonale Volksabstimmung

Baureife

LV2

Vorprojekt erarbeitet bis 31.12.16

Reifegrad

1

Baubeginn

2020

Inbetriebnahme

2022

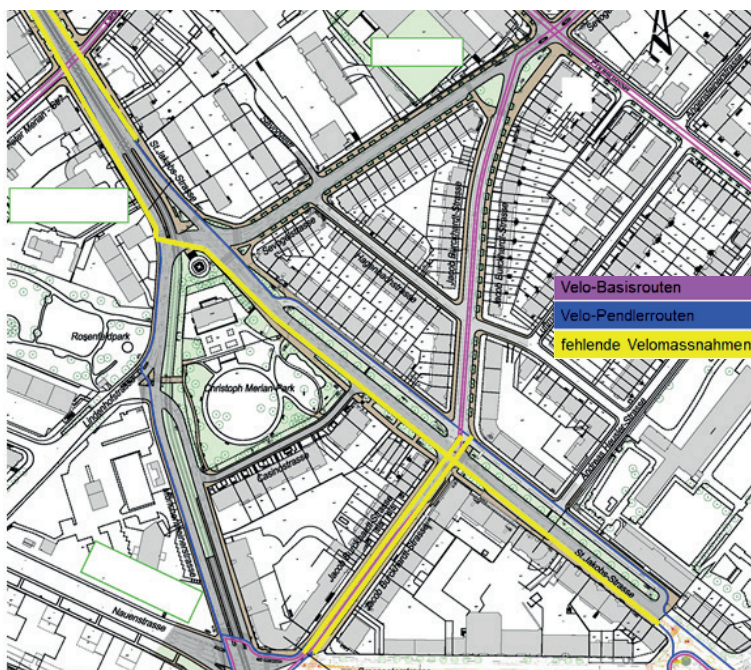
Es handelt sich um eine Aufwertung des Strassenraumes unter Erfüllung der Vorgaben des nationalen Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG), sowie des kantonalen Umweltschutzgesetzes § 13. Dazu gehören ÖV-Förderung, Förderung des Fuss- und Veloverkehrs mit neuen Verkehrsbeziehungen, u.a. => Teilrichtplan Velo.

Finanzreife

Investitionskosten

6 000 000 (± 30%)

Die Machbarkeit in Form einer Vorstudie wurde nachgewiesen und ist mit dem verwaltungs-internen Entscheid im Oktober 2013 verabschiedet worden.



Massnahmenperimeter



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

Reifegrad

1

Baubeginn

2020

Investitionskosten

6 000 000

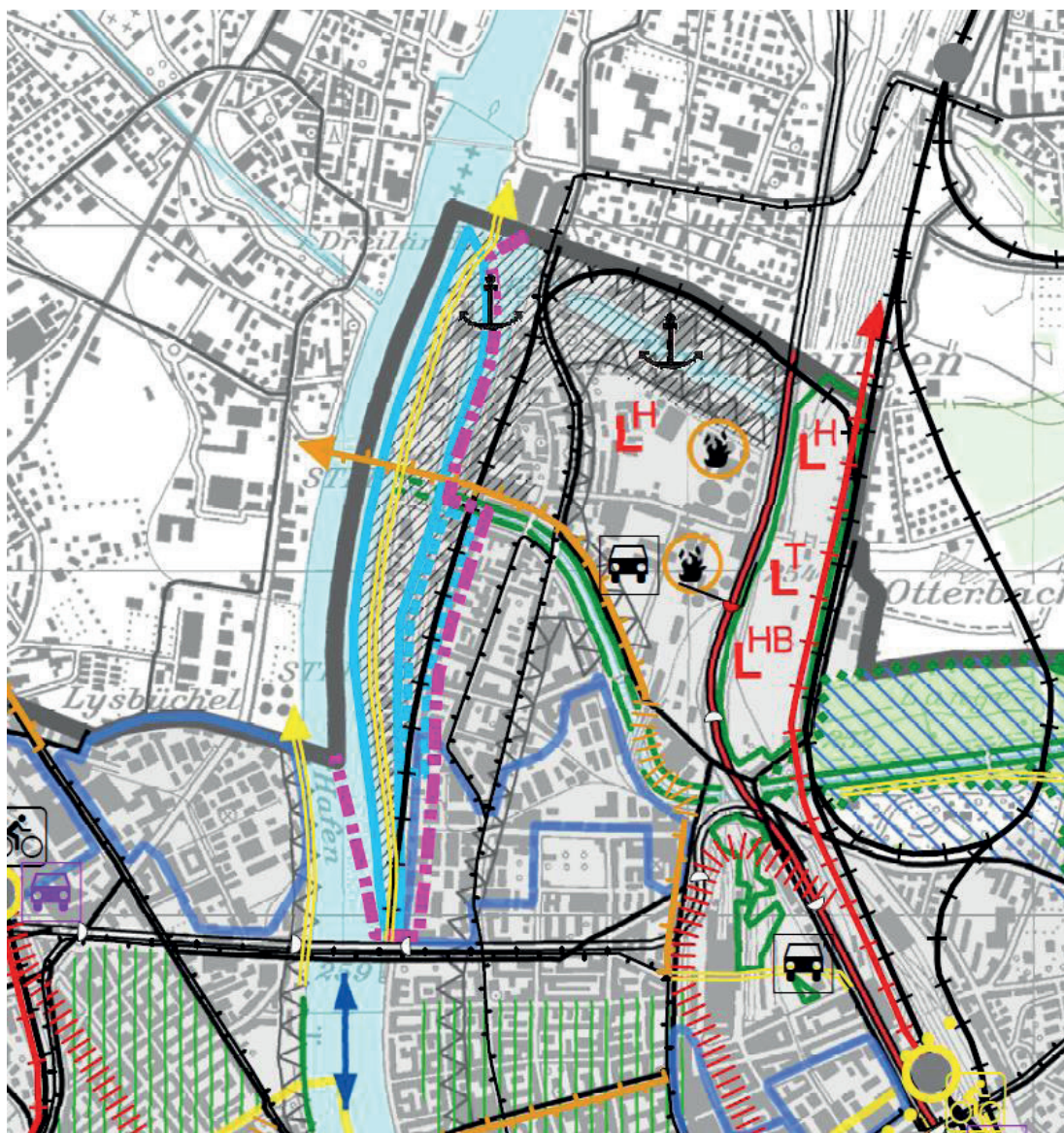


Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV3

Basel:Fuss-/ Velobrücke Dreiländereck «Hafenbrücke»



Auszug Richtplan BS, Karte (nicht massstäblich, genordet)

Beschrieb

Die trinational abgestimmte Siedlungsentwicklung gemäss dem Raumkonzept 3Land hat u. a. zum Ziel, die Rheinuferlagen durchgängig für den Fuss- und Veloverkehr zu öffnen und miteinander zu verbinden. Diese sind nicht nur Teil eines neuen Wegenetzes sondern auch öffentliche Freiräume von hoher Bedeutung und Aufenthaltsqualität. Die Fuss- und Velo- brücke beim Dreiländereck schliesst – nach Eröffnung der durchgehenden Rheinpromenade am gegenüberliegenden linken Rheinufer (CH & F) im April 2016 – eine bedeutende Lücke am rechten Rheinufer. Sie verbindet dabei die neuen Stadtentwicklungsgebiete am Basler Rheinufer mit Weil-Friedlingen.

Durch die Lage am Dreiländereck, einem Ort mit symbolischer und touristischer Strahlkraft, kommt der neuen Brücke zudem eine weitere Bedeutung zu: Sie hat nicht nur das Potenzial einer reinen Pendlerverbindung, sondern auch als Brücke für ein Freizeitpublikum.

LV3

Nutzen

Am Klybeckquai und auf der Westquai-Insel soll eine Durchmischung von Wohnen und Arbeiten, mit vielfältigen wirtschaftlichen Nutzungen, Kultur und Freizeit entstehen (WK2). Dies nicht nur in Abstimmung mit den Entwicklungsoptionen der Hafenwirtschaft und den Nachbarstädten Huningue und Weil am Rhein, sondern auch mit den umliegenden Quartieren Klybeck und Kleinhüningen. Die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen sollen mit der Entwicklungsplanung «Kleinhüningen-Klybeck» Identität erhalten, und die bestehenden Einrichtungen, Stadträume, Wohnungs- und Geschäftsstrukturen gestärkt werden. Gleichzeitig sollen die Quartiere die Chancen und Möglichkeiten, welche sich aus der Entwicklung am Rheinufer ergeben, wahrnehmen und für sich nutzen können.

Aufgrund der bestehenden Verkehrssituation ist ein Wachstum des motorisierten Individualverkehrs politisch gar nicht umsetzbar. Somit ist die Erschliessung auf den Langsam- und den öffentlichen Verkehr zu konzentrieren, was gegenüber einer Entwicklung in der äusseren Agglomeration den Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch stark vermindert (WK4).

Nebst einer neuen Rheinbrücke zwischen der Schweiz und Frankreich (vgl. Massnahme Ö29) soll die Hafenbrücke als Motor der Entwicklung dienen. Dies ermöglicht eine optimale Langsamverkehrsverbindung im 3Land (WK1).



	Historie	ARE Code	Prio
1.6	-	-	-
2.6	LV2-12	2701.2.120	B

Reifegrad

1

Baubeginn

2020

Investitionskosten

7 000 000



Langsamverkehr

Bezug zu Teilstrategien

V3 / V3-2b

V3 / V3-4

Teilstrategie S1

Teilstrategie L1

Bezug zu anderen Massnahmen

LV1 - Basel: Prio. Velorouten - 1. Etappe

LV4 - Basel: Prio. Velorouten - Eigenleist.

LV6 - Basel: Prio. Velorouten - 2. Etappe

LV70 - Weil am Rhein: Rheinuferweg

S2.1 - Hafen- und Stadtentwicklung CH

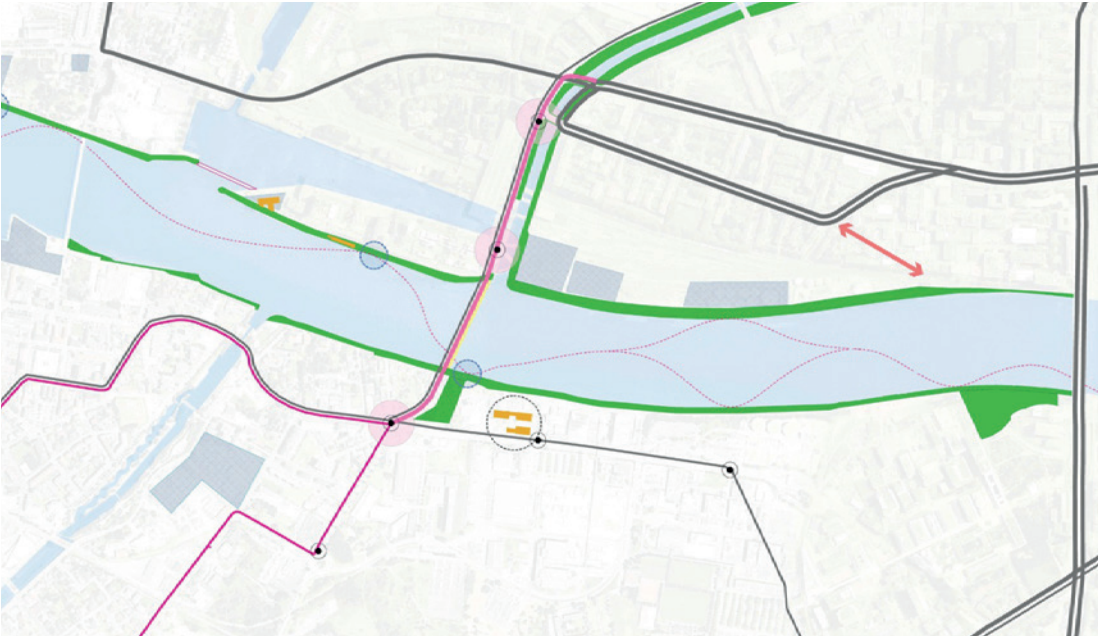
S2.3 - Weil am Rhein D

S2.7 - Weil Friedlingen D

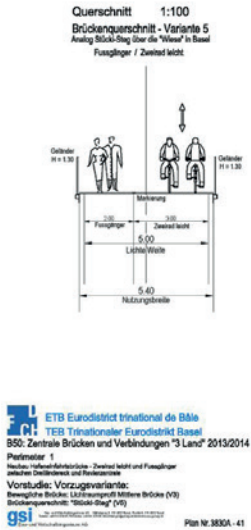
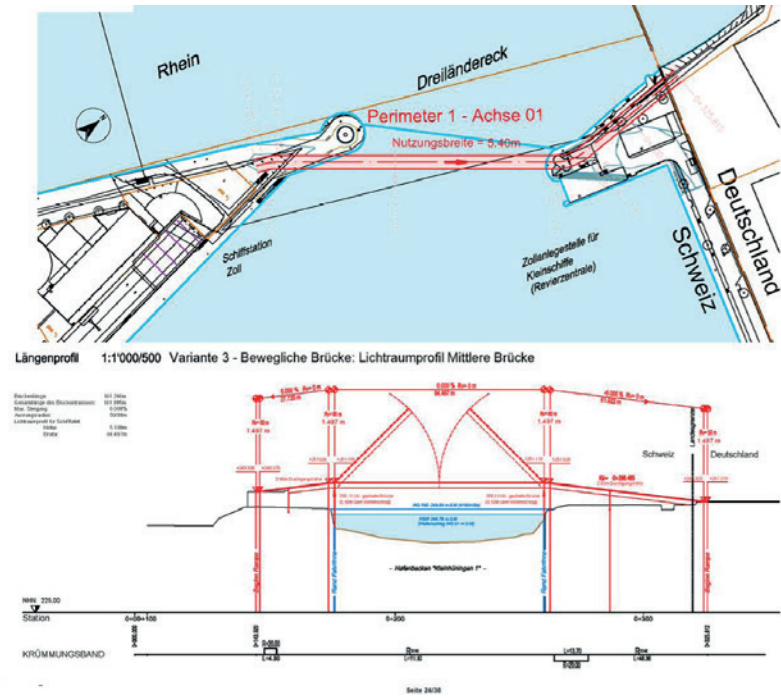
Transformation von Industrie- und Logistikflächen, welche aufgrund der Hafenentwicklung frei werden, zu einem neuen dichten, durchmischten Stadtquartier mit Wohn-, Arbeits-, Kultur- und Freizeitnutzungen im Sinne einer Siedlungsentwicklung nach Innen und unter Beachtung der bestehenden Nachbarquartiere.

Die Entwicklungsgebiete in Basel (Westquai-Insel) und Weil Friedlingen werden mit einer neuen Brücke für den Fuss- und Veloverkehr direkt miteinander verbunden.

LV3



Plan aus Raumkonzept
3Land: Hafenbrücke im
Kontext der Wege- und Frei-
raumverbindungen, LIN 2015
(nicht massstäblich, Norden
befindet sich links)



Plangrafische Darstellung der
Vorzugsvariante Hafenbrücke
Grundlagenstudie, gsi
2015 (nicht massstäblich, mit
Nordpfeil)

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

S&A Planungsamt | Mobilitär | Tiefbauamt

Stadt Weil am Rhein | Ville de Huningue | Communauté de Communes des Trois Frontières |
Conseil départemental du Haut-Rhin | TEB

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

LV3

Baureife

Vorprojekt erarbeitet bis 2019

Reifegrad

1

Baubeginn

2020

Inbetriebnahme

2022

Die Hafenbrücke ist ein wesentliches Element des Raumkonzeptes 3Land und entspricht dem Zukunftsbild und den Teilstrategien des Agglomerationsprogramms. Die finanziellen Auswirkungen sind grob abgeschätzt und die Wirkungen sind in einer Kosten-Nutzen-Abschätzung grob beurteilt.

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

keine

Investitionskosten

7 000 000 (± 50%)

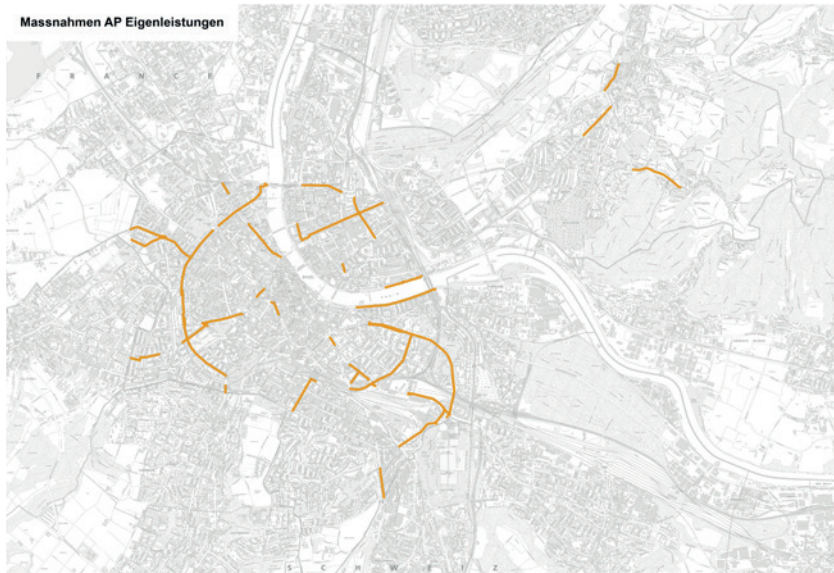
Eine Grundlagenstudie zur Hafenbrücke und der weitere geplanten neuen Rheinbrücke (Ö12) liegen vor: Baseierend auf den bekannten städtebaulichen, technischen, infrastrukturellen und rechtlichen Rahmenbedingungen wurden die Grundlagen und Anforderungen für die Brücken und die entsprechenden Wettbewerbe aufgearbeitet (inkl. plangraphischer Darstellung). Die Studie enthält auch Variantenstudien bezüglich verschiedenen Brückenquerschnitten und Längsprofilen. Für die Hafenbrücke wurden zudem feste und bewegliche Brückentypen verglichen. Die Anforderungen wurden in einem Entwurf eines Pflichtenhefts für mögliche Brückenwettbewerbe festgehalten.

Auf Basis der Grundlagenstudie wurde eine Kostenschätzung für die Realisierung erstellt.

LV4_Ae

Basel: Priorisierte Velorouten - Eigenleistungen

LV4_Ae



Erfassung Veloinfrastruktur-
Eigenleistungen

Bezug zu Teilstrategien

- › V3-1: Regionales Velohaupttroutennetz optimieren / fertigstellen
- › V3-2: Velo-Korridornetze ausbauen

Bezug zu anderen Massnahmen

- › LV1 - Basel: Priorisierte Velorouten - 1. Etappe
- › LV2 - Basel: St. Jakobs-Strasse-Velomassnahmen
- › LV3 - Basel: Fuss-/Velobrücke Dreiländereck «Hafenbrücke»
- › LV5 - Basel: Fuss- und Veloerschliessung an Parc des Carrières (Bachgraben - Rue de Bâle)
- › LV7 - Basel: Velostationen Regionalschwerpunkt Innenstadt Basel
- › LV8 - Basel: Sevogelbrücke
- › LV9 - Basel: Fuss-/Velobrücke Güterbahnhof Wolf
- › LV10 - Basel: Neue Gleisfeldquerung Ost am Bahnhof Basel SBB
- › LV11 - Basel: Neue Velostation West und Ost am Bahnhof Basel SBB
- › LV12 - Basel: Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof - Grenzach-WyhlenS2 - Basel Nord
- › S3 - Basel-Nordwest
- › S4 - Basel Süd
- › S8 - Kleinbasel

AGGLO BASEL

Beschrieb

Tangentiale Routen

«Volta – St.Jakob»: Knoten St. Alban-Anlage / Zürcherstrasse, Gellertstrasse, Knoten Grosspeter-/St. Jakob-Strasse, St.Jakob-Strasse Abschnitt Zeughausstrasse - St.Jakob

«Kleinhüningen – Münchenstein»: St.Jakob-Strasse Abschnitt Aeschenplatz - Gartenstrasse und Abschnitt zw. Andreas-Heuslerstr - Burckhardt-Str., Jakob-Burckhardt-Str., Reinacherstrasse, Hammerstrasse

Radiale Routen

«Kleinbasel – Riehen/Bettingen»: Solitude-Park / Solitude-Promenade (im Falle von Projektverzögerung B-Horizont), Meierweg, Baselstrasse, Bettingerstrasse

«Kleinbasel – Deutschland»: -

«Grossbasel – Basel-Land»: Dorenbachkreisel, St.Alban-Rheinweg, Spitalstrasse, Schützenmattstrasse, Weiherweg, Wielandplatz, General-Guisan-Strasse, Paradieshofstrasse, Steinbühlweg

«Grossbasel – Frankreich»: Hegenheimerstrasse, Badweglein, Lothringerstrasse

Ringrouten

«Äusserer Ring»: Voltastrasse, Mülhauserstrasse, Strassburgerallee, St. Gallerring / Bernerring, Solothurnerstrasse / Hochstrasse, Hexenweglein, St.Alban-Ring, Gellertstrasse, Walkeweg, Maulbeerstrasse, Mattenstrasse Nord, Brombacherstrasse / Horburgstrasse West

«Innerer Ring»: Steinengraben (im Falle von Projektverzögerung B-Horizont), Breisacherstrasse / Klingentalgraben / Sperrstrasse, Mattenstrasse

LV4_Ae



Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

Baureife

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2018

Inbetriebnahme

ab 2018

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

Reifegrad

1

Baubeginn

ab 2018

Investitionskosten

-

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Finanzierung über RAB Langsamverkehr sowie Erfolgsrechnung des BVD über die Position Langsamverkehr mit jährlich 2.15 Mio. CHF.

Investitionskosten

k. A.



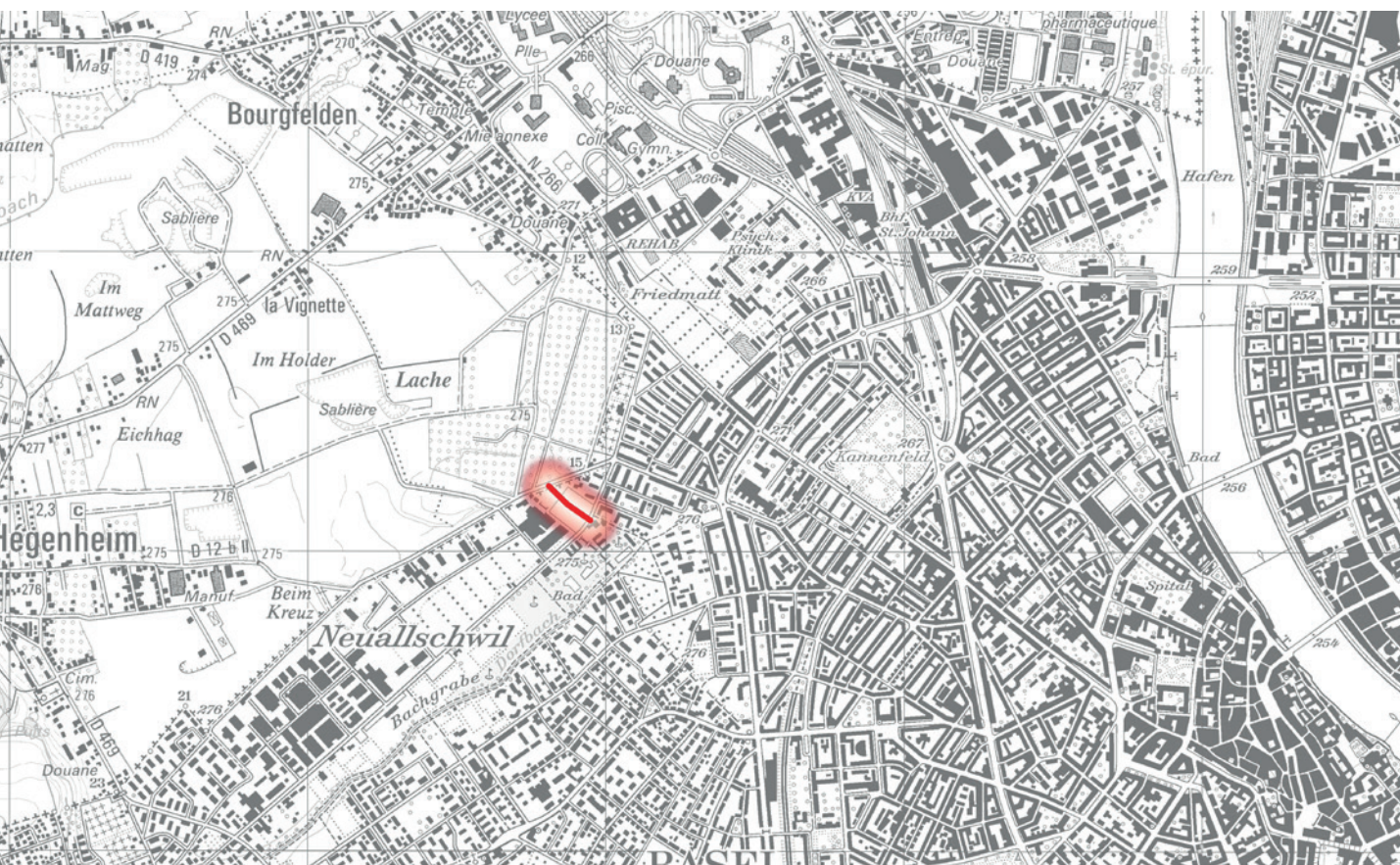
Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV5

LV5

Basel: Fuss- und Veloerschliessung an Parc des
Carrières (Bachgraben - Rue de Bâle)



Beschrieb

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen Belforterstrasse im Bereich Bachgraben und Rue de Bâle.

Das Gebiet im Raum zwischen Saint-Louis, Hégenheim, Allschwil und Basel soll im Zuge der Kiesgrubenauffüllungen als Naherholungsgebiet aufgewertet werden (Parc des Carrières). Damit für die Bevölkerung Zugänge zu diesem Naherholungsgebiet gewährleistet sind, werden verschiedene Wege aus den angrenzenden Siedlungsgebieten in den Park erstellt.

Seitens Kanton Basel-Stadt ist vorgesehen, im Zuge der Neugestaltung der Belforterstrasse einschliesslich des Parkplatzes Bachgraben und der Wohnüberbauung Wohnstadt (Genossenschaft) und Wohnheim (Pflegeheim) die fehlende Fuss- und Veloverbindung zwischen der Belforterstrasse und der Rue de Bâle in Saint-Louis zu schliessen und somit den direkten Zugang zu den Freizeitgärten Reibertweg und Lacheweg bzw. zum künftigen Parc des Carrières zu ermöglichen.

Diese neue Fuss- und Veloverbindung steht in engem Bezug zu den beiden Projekten «ÖV- und Velomassnahmen Belforterstrasse im Bereich Bachgraben» und «Öffnung des Freizeitgartenareals Basel-West».

Das Projekt «ÖV- und Velomassnahmen Belforterstrasse im Bereich Bachgraben» ist ein Baustein des im Agglomerationsprogramm 2. Generation vom Bund als prioritär (A-Horizont) ausgewiesenen Projekts M13, «Strassenraumgestaltung Bachgraben».

Es wird eine neue, attraktive und sichere Fuss- und Veloverbindung aus Richtung Basel über das Badweglein zum Gartenbad Bachgraben geschaffen, welches seine Fortsetzung in Richtung Allschwil respektive Parc des Carrières findet.

Der öffentliche Raum wird ausgebaut zu einem intermodalen Verknüpfungspunkt zwischen Velo- und öffentlichem Verkehr, welcher neben zahlreichen Veloabstellplätzen (rund 480) für das Gartenbad auch wettergeschützte Veloabstellplätze für die kombinierte Nutzung von ÖV und Velo (Bike & Ride) anbietet. Die vorgesehene Neugestaltung der Belforterstrasse ermöglicht übersichtliche und sichere Querungen für Fussgänger und Velofahrende. Die Bushaltestellen werden behindertengerecht ausgestaltet, rund 100 Parkplätze werden für den motorisierten Individualverkehr angeboten.

Die Stadtgärtnerei Basel erstellt derzeit eine Freizeitgartenstrategie, in der geprüft wird, in wie weit Freizeitgartenareale geöffnet bzw. mit weiteren Nutzungen kombiniert werden können. Im Zuge der dritten Strategiephase, die 2016/ 2017 geplant ist, wird auch die Öffnung durch das Areal Basel-West angegangen, durch das die neu zu erstellende Verbindung zwischen Bachgraben und Rue de Bâle führt.

Aus gestalterischer Sicht entsteht eine Grünachse zwischen Siedlung und Landschaft vom Badweglein über den neugestalteten Platz, den Freizeitgärten bis hin zum zukünftigen Landschaftspark Parc des Carrières / Kiesgruben, entsprechend den Zielsetzungen des Freiraumkonzepts Basel. Durch die Pflanzung neuer Bäume werden die einzelnen Räume miteinander vernetzt. Mit einbezogen wird dabei die Flächengestaltung der neuen Wohnüberbauung Wohnstadt und Wohnheim.

Die Realisierung ist in Abstimmung mit den Nachbarprojekten für 2018-2019 vorgesehen.

LV5



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

Reifegrad

1

Baubeginn

2018

Investitionskosten

360 000



Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV5	Bezug zu Teilstrategien	Bezug zu anderen Massnahmen
	V3-2: Velo-Korridornetze etablieren / ausbauen	LV55 - Allschwil: Neuer Fuss- und Veloweg Allschwil - Parc des Carrières
	V3-2b: Verknüpfung / Verbindung benachbarter Gemeinden	LV64 - CA3F: Liaison douce Hégenheim, Parc des Carrières, Saint-Louis Bourgfelden
	V3-2e: Lokaler Lückenschluss	S9.1 - Arbeitsplatzgebiet Bachgraben S3: Basel-Nordwest L6 - Kiesgruben 2.0

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

Baureife

Reifegrad

1

Baubeginn

2018

Inbetriebnahme

–

Finanzreife

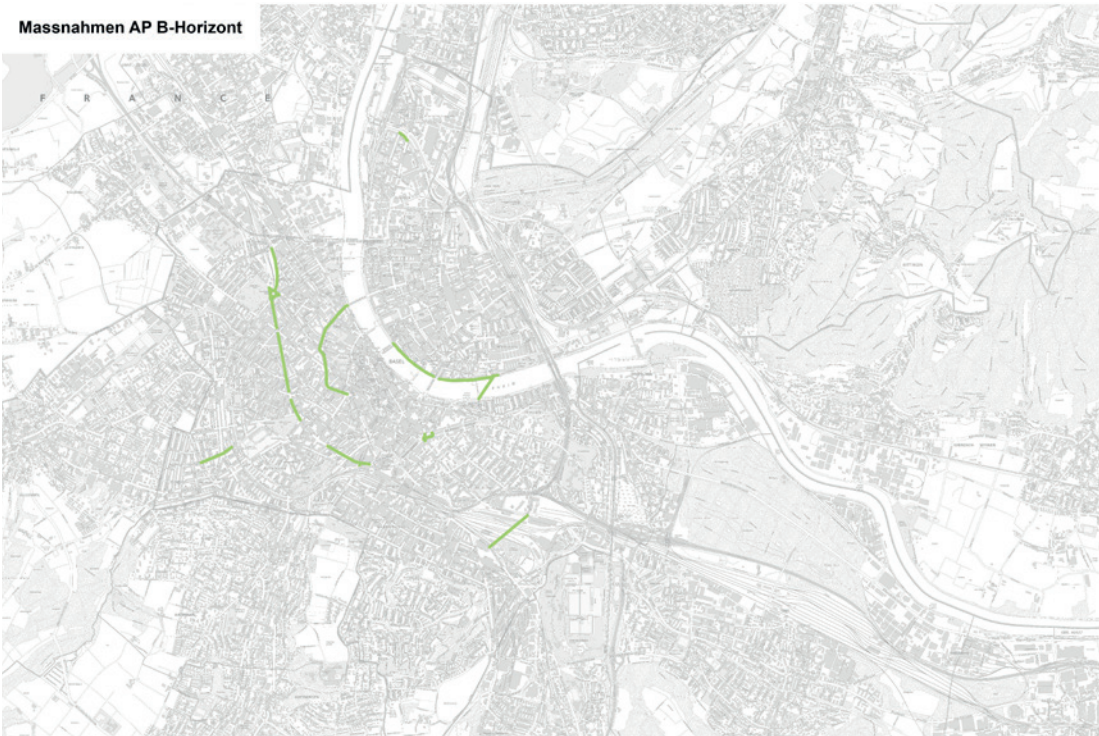
Investitionskosten

360 000 (± 0%)

LV6

LV6

Basel: Priorisierte Velorouten - 2. Etappe



Erfassung Veloinfrastruktur B-Horizont

B

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2020

Investitionskosten

15 000 000



Langsamverkehr

AGGLO BASEL

Bezug zu anderen Massnahmen

LV6

- › LV1 - Basel: Priorisierte Velorouten - 1. Etappe
- › LV2 - Basel: St. Jakobs-Strasse-Velomassnahmen
- › LV3 - Basel: Fuss-/Velobrücke Dreiländereck «Hafenbrücke»
- › LV4 - Basel: Priorisierte Velorouten - Eigenleistungen
- › LV5 - Basel: Fuss- und Veloerschliessung an Parc des Carrières (Bachgraben - Rue de Bâle)
- › LV7 - Basel: Velostationen Regionalschwerpunkt Innenstadt Basel
- › LV8 - Basel: Sevogelbrücke
- › LV9 - Basel: Fuss-/Velobrücke Güterbahnhof Wolf
- › LV10 - Basel: Neue Gleisfeldquerung Ost am Bahnhof Basel SBB
- › LV11 - Basel: Neue Velostation West und Ost am Bahnhof Basel SBB
- › LV12 - Basel: Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen
- › S2 - Basel Nord
- › S3 - Basel-Nordwest
- › S4 - Basel Süd
- › S8 - Kleinbasel

Beschrieb

Tangentiale Routen

«Volta – St.Jakob»: Entenweidstrasse, Kannenfeldplatz, Kannenfeldstrasse, Spalenring, Viaduktstrasse, Knoten Margarethenbrücke

«Kleinhüningen – Münchenstein»: Aeschenplatz, Wiesendamm

Radiale Routen

«Kleinbasel – Riehen/Bettingen»: Schaffhauser Rheinweg

«Kleinbasel – Deutschland»: Oberer Rheinweg, Hochbergerplatz

«Grossbasel – Basel-Land»: General-Guisan-Strasse

«Grossbasel – Frankreich»: -

Ringrouten

«Äusserer Ring»: Fuss- und Velobrücke Dreispitz - Güterbahnhof Wolf

«Innerer Ring»: Schanzenstrasse, Klingenbergstrasse / Mittlere Strasse / Schönbeinstrasse, Schützengraben, Aeschenplatz, Sevogelbrücke (siehe Mn-Blatt LV8)

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

Baureife

Reifegrad

1

Baubeginn

2020

Inbetriebnahme

ab 2020

LV6

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

In Erfolgsrechnung des BVD sind über die Position Langsamverkehr jährlich 2.15 Mio. CHF gesichert.

Investitionskosten

15 000 000 (± 30%)

LV7

Basel: Velostationen Regionalschwerpunkt Innenstadt Basel



Beschrieb

Mit Velostationen in den Bereichen Heuwaage, Aeschenplatz, Petersplatz, Barfüsserplatz/Theater, Marktplatz / Schiffflände und Claraplatz werden einerseits Komfort- und Sicherheitsansprüche der Velofahrenden befriedigt als auch stadtgestalterische Möglichkeiten durch die Aufhebung von Einzelanlagen geschaffen. Die gewählten Standorte decken sämtliche Innenstadt-Zufahrten ab und sollen wo sinnvoll auch mit künftigen Haltestellenzugängen zum geplanten «Herzstück» der S-Bahn koordiniert werden.

Bezug zu Teilstrategien

V3-3:
Veloabstellanlagen ausbauen

Bezug zu anderen Massnahmen

LV1 - Basel:Prio. Velorouten - 1. Etappe
LV4 - Basel: Prio. Velorouten - Eigenleistung
LV6 - Basel: Prio. Velorouten - 2. Etappe
S3.4 - Unicampus Schällenmätteli
S3.5 - Universitätsspital Basel
S4.4 - Umfeld Bahnhof SBB

LV7

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt



Baureife

Reifegrad

1

Baubeginn

2025

Inbetriebnahme

nach 2025

1.G	Historie	ARE Code	Prio
-	-	-	-
2.G	LV2-9	2701.2.117	C

Reifegrad

1

Baubeginn

2025

Finanzreife

Investitionskosten

20 000 000 (± 30%)

Investitionskosten

20 000 000



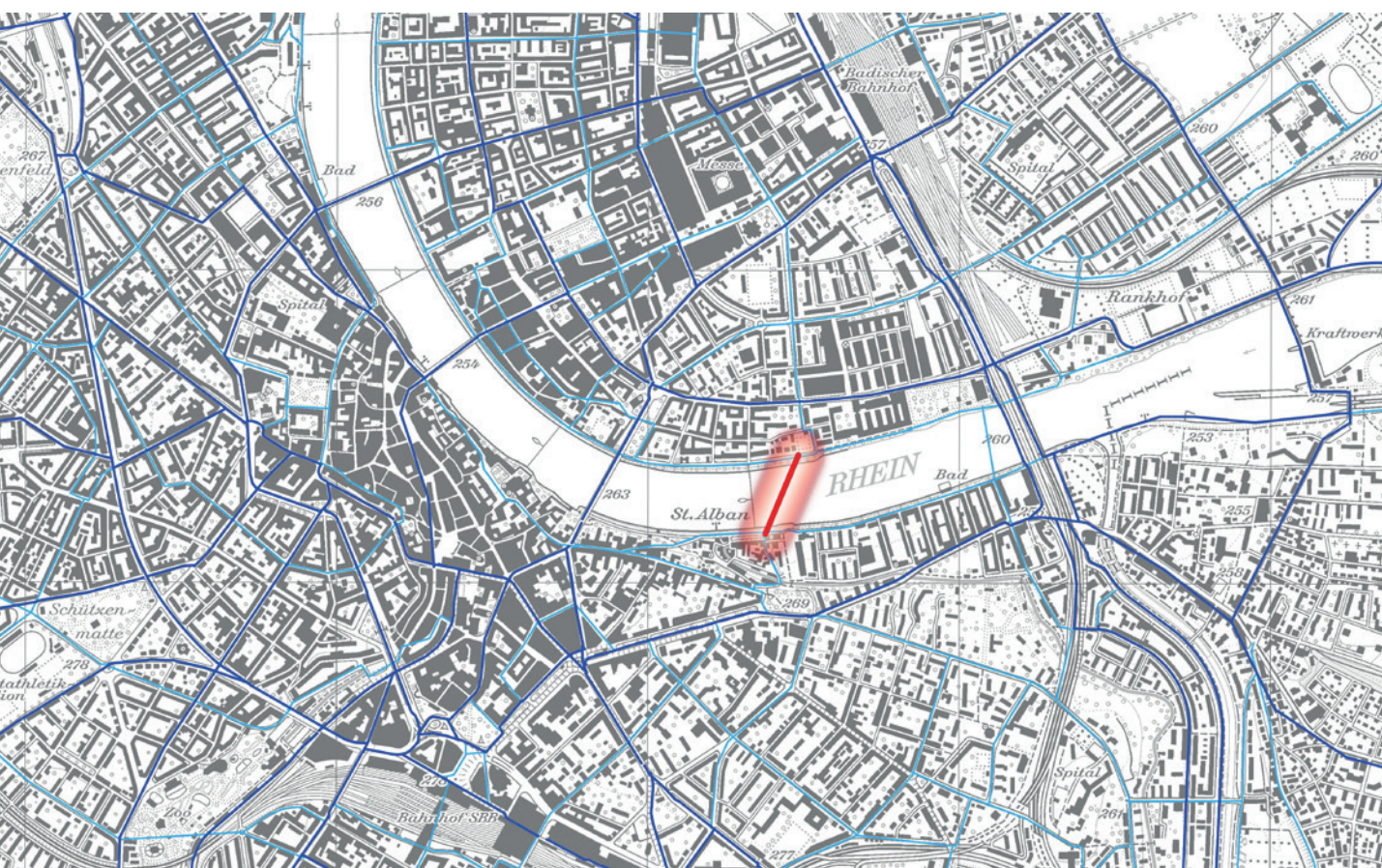
Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV8

LV8

Basel: Sevogelbrücke



Beschrieb

Die Sevogelbrücke zwischen dem St. Alban-Rheinweg und dem Schaffhauser Rheinweg schliesst eine Lücke im Basler Fussweg- und Veloroutennetz. Die Verbindung in der Mitte zwischen Wettstein- und Schwarzwaldbrücke komplettiert das Raster der Rheinbrücken Basels. Für die Verbindungen zwischen dem Wettstein- und dem St-Alban/Breite-Quartier ergeben sich neue, vom übrigen Strassenverkehr unabhängige Verbindungen.

Bezug zu Teilstrategien

V3-2: Velo-Korridornetze etablieren / ausbauen

V3-2e: Lokaler Lückenschluss

Bezug zu anderen Massnahmen

LV1 - Basel:
Priorisierte Velorouten - 1. Etappe

LV4 - Basel:
Priorisierte Velorouten - Eigenleistungen

LV6 - Basel:
Priorisierte Velorouten - 2. Etappe

S8.3 - Areal Roche

L4 - Birspark Landschaft

LV8

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

B

Baureife

Reifegrad

1

Baubeginn

2025

Inbetriebnahme

nach 2025

1.G	Historie	ARE Code	Prio
-	-	-	-
2.G	LV2-7	2701.2.115	B

Reifegrad

1

Baubeginn

2025

Finanzreife

Investitionskosten

7 780 000 (± 30%)

Investitionskosten

7 780 000



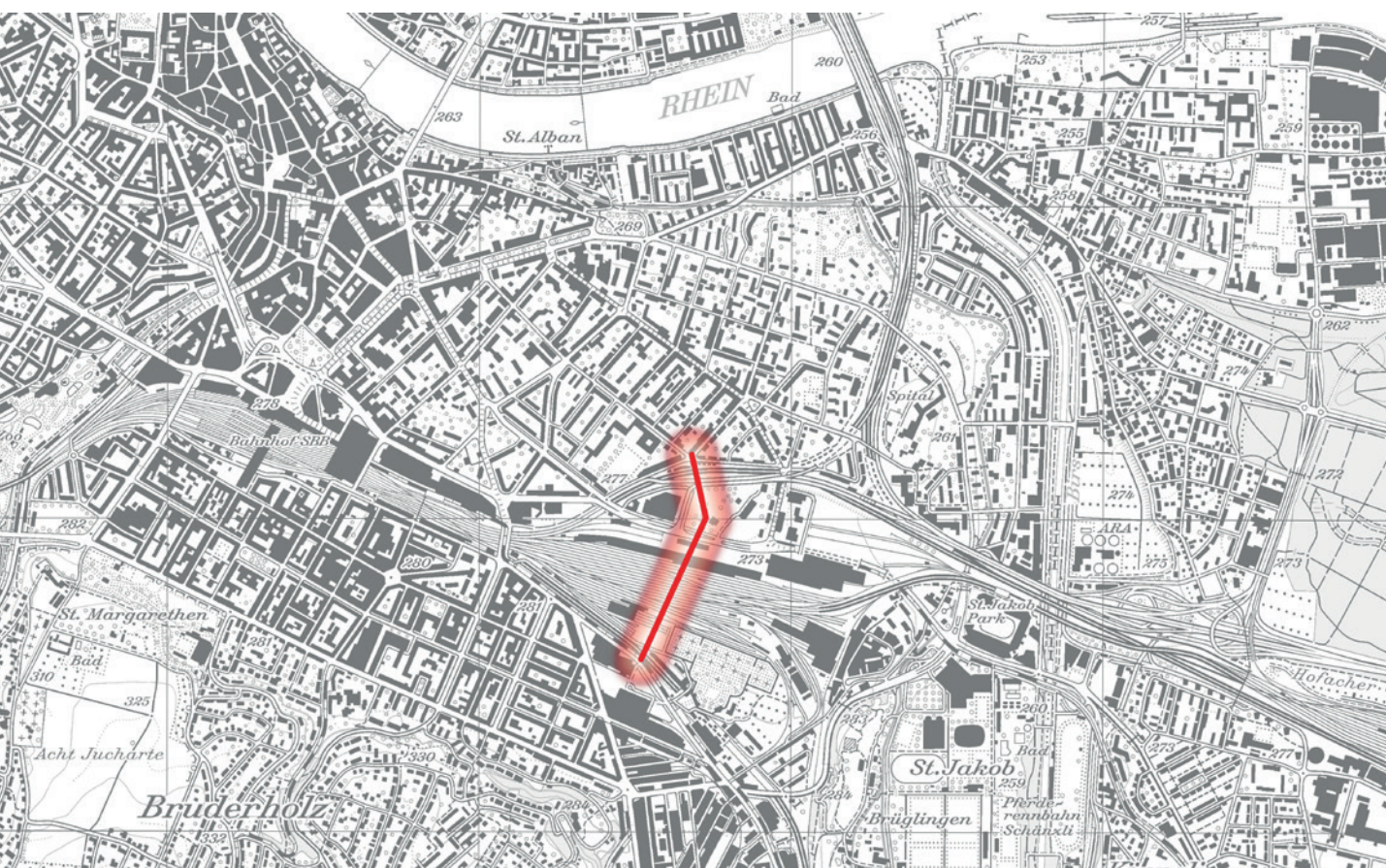
Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV9

LV9

Basel: Fuss-/Velobrücke Güterbahnhof Wolf



Beschrieb

Die Brücke über den Güterbahnhof Wolf verbindet das Quartier St. Alban mit dem Entwicklungsschwerpunkt Dreispitz und dem östlichen Gundeldingen. Die Zerschneidungswirkung der SBB-Bahnanlagen wird deutlich reduziert. Die Brücke schliesst im Bereich des St. Alban-Rings an die existierenden Routen an. Am Südende ist insbesondere die Verknüpfung mit dem Knoten Dreispitz als Verkehrsdrehscheibe zu suchen.

Bezug zu Teilstrategien

V3-2: Velo-Korridornetze etablieren / ausbauen

V3-2a: Anschlüsse an das Velohaupttrunkennetz

V3-2e: Lokaler Lückenschluss

Bezug zu anderen Massnahmen

LV1 - Basel:
Priorisierte Velorouten - 1. Etappe

LV4 - Basel:
Priorisierte Velorouten - Eigenleistungen

LV6 - Basel:
Priorisierte Velorouten - 2. Etappe

S4.1 - Dreispitz

S4.2 - Bernoulli / Walkeweg

S4.3 - Wolf-Nord

LV9



Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

Baureife

Reifegrad

1

Baubeginn

2027

Inbetriebnahme

nach 2027

1.G	Historie	ARE Code	Prio
2.G	LV2-8	2701.2.116	B

Reifegrad

1

Baubeginn

2027

Investitionskosten

16 540 000

Finanzreife

Investitionskosten

16 540 000 (± 30%)



Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV10

LV10

Basel: Neue Gleisfeldquerung Ost am Bahnhof Basel SBB



Beschrieb

Über das heutige Bahnareal am Bahnhof Basel SBB gibt es auf einer Länge von 600m (zwischen Margarethenbrücke und Peter Merian-Brücke) keine Möglichkeit der Gleisfeldquerung für den Veloverkehr. Für den Fussverkehr besteht zwar die Möglichkeit, die Passerelle zu benützen, diese ist jedoch oft an der Kapazitätsgrenze, weist Engstellen und keine direkte Führung auf und ist somit wenig attraktiv für Durchgangsverkehr vom Quartier Gundeldingen in die

Innenstadt. Die Bedeutung der intermodalen Schnittstelle Bahnhof Basel SBB wird weiter zunehmen. Deshalb soll zusammen mit dem Aus- oder Neubau der Perronzugänge auch die Querungssituation des breiten Gleisfeldes für den Velo- und Fussverkehr verbessert werden. Für die Veloquerung steht dabei aufgrund der Anschlüsse an das Veloroutennetz eine Verbindung östlich der Passerelle (zwischen Passerelle und Peter Merian-Brücke) im Fokus.

LV10

Bezug zu Teilstrategien

V3-2: Velo-Korridornetze etablieren / ausbauen

V3-2a: Anschlüsse an das Velohaupttroutennetz

V3-2e: Lokaler Lückenschluss

Bezug zu anderen Massnahmen

LV1 - Basel:
Priorisierte Velorouten - 1. Etappe

LV4 - Basel:
Priorisierte Velorouten - Eigenleistungen

LV6 - Basel:
Priorisierte Velorouten - 2. Etappe

S4.4 - Umfeld Bahnhof SBB



Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

	Historie	ARE Code	Prio
1.6	-	-	-
2.6	LV2-13	2701.2.121	B

Baureife

Reifegrad

1

Baubeginn

2027

Inbetriebnahme

2028

Reifegrad

1

Baubeginn

2027

Investitionskosten

15 560 000

Finanzreife

Investitionskosten

15 560 000 (± 30%)



Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV11

LV11

Basel: Neue Velostationen West und Ost am Bahnhof Basel SBB



Beschrieb

Heute gibt es ca. 3000 Veloabstellplätze rund um den Bahnhof SBB. Das Angebot rund um den Bahnhof SBB ist momentan insgesamt deutlich kleiner als die Nachfrage. Aufgrund der Förderung des Veloverkehrs und des Ausbaus des Bahnangebots wird künftig mit einem erweiterten Bedarf gerechnet. Deshalb sind kurz- bis langfristig über 2000 neue Abstellplätze zu schaffen, vorwiegend in Grossanlagen wie Veloparkings. Basis für die Erweiterung ist ein gemeinsames Konzept von SBB und Kanton BS. Dieses sieht bei der

Realisierung der geplanten Veloabstellanlagen eine Abstimmung mit den tangierten Grossprojekten um den Bahnhof Basel SBB (Bahnhofsausbau, neue bzw. verbesserte Perronzugänge mit Gleisfeldquerungen) vor. Es ist also geplant, zusammen mit den neuen bzw. verbesserten Perronerschiessungen/Gleisfeldquerungen im Westen und Osten des Bahnhofs SBB ausreichend grosse Veloabstellanlagen zu realisieren (Grössenordnung von gesamthaft 800 bis 1200 neuen Plätzen).

LV11

Bezug zu Teilstrategien

V3-3: Veloabstellanlagen ausbauen

Bezug zu anderen Massnahmen

LV1 - Basel:

Priorisierte Velorouten - 1. Etappe

LV4 - Basel:

Priorisierte Velorouten - Eigenleistungen

LV6 - Basel:

Priorisierte Velorouten - 2. Etappe

S4.4 - Umfeld Bahnhof SBB



Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

SBB Infrastruktur

1.G	Historie	ARE Code	Prio
2.G	LV2-11	2701.2.119	B

Reifegrad

1

Baubeginn

2027

Investitionskosten

9 730 000

Baureife

Reifegrad

1

Baubeginn

2027

Inbetriebnahme

2028

Das Projekt besteht als Idee und ist Teil der Planungen zum Ausbau des Bahnhofs Basel SBB.

Finanzreife

Investitionskosten

9 730 000 (± 30%)



Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV12

LV12

Basel: Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen



Beschrieb

Zwischen Grenzach-Whylen und Basel Badischer Bahnhof fehlt eine sichere und direkte Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr. Diese Lücke könnte mit einer Fuss- und Veloverbindung auf den ehemaligen Gütergleisen der Deutschen Bahn AG in Hochlage geschlossen werden. Mit entsprechenden Schnittstellen wird die Anbindung an das Pendlerrouthenetz in/ aus Richtung Riehen und Bettingen gewährleistet. Da die DB AG und die SBB sich die Option der Wiedernutzung des Gleises bis 2017 unverändert offenhalten wollen (Stichwort «bypass» d.h. GV vom Oberrhein über die dt. Hochrheinstrecke Richtung Schweiz zu führen), kann die definitive Machbarkeit frühestens dann geklärt werden.

LV12

Bezug zu Teilstrategien

V3-2: Velo-Korridornetze etablieren / ausbauen

V3-2a: Anschlüsse an das Velohauptrouthenetz

V3-2e: Lokaler Lückenschluss

Bezug zu anderen Massnahmen

LV1 - Basel:
Prio. Velorouten - 1. Etappe

LV4 - Basel:
Prio. Velorouten - Eigenleistung

LV6 - Basel:
Prio. Velorouten - 2. Etappe

S8.4 - Areal Rosental

S26.3 - Zentrumsbildung Niederholz



Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

1.G	Historie	ARE Code	Prio
2.G	LV2-15	2701 .2.123	B

Baureife

Reifegrad

1

Baubeginn

2027

Inbetriebnahme

nach 2027

Reifegrad

1

Baubeginn

2027

Investitionskosten

4 500 000

Finanzreife

Investitionskosten

4 500 000 (± 30%)



Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LVA2 Hochrhein

Bezug zum Zukunftsbild

Der Korridor Hochrhein ist über weite Teile urban geprägt, mit einem guten Verhältnis von Arbeitsplätzen und Wohnorten. Zahlreiche Entwicklungsschwerpunkte zeugen von einer dynamischen Entwicklung. Die beiden Rheinfeldern (D/CH) sind wichtige Regionalzentren. Aufgrund seiner Topografie eignet sich der Hochrhein bestens, um Pendlerstrecken (auch grenzüberschreitend) mit dem Velo zurückzulegen. Netzergänzungen und Lückenschlüsse sollen das Velofahren insgesamt attraktiver und sicherer machen. Die verschiedenen Siedlungsschwerpunkte sind besser zu erschliessen. Mit zwei Bahnkorridoren auf Schweizer und Deutscher Hochrhein-Seite gilt es auch die Vernetzung zwischen öffentlichem Verkehr und Velo-/Fussverkehr in diesem Korridor zu verbessern. Der Korridor ist zudem charakterisiert durch bedeutende Naherholungsgebiete entlang des Rheins. Auch diesbezüglich werden mit dem LV-Massnahmenpaket AP3 Netzlücken geschlossen, insbesondere im östlichen Teil des Korridors Raum.

Nutzen

Die Velomassnahmen der 3. Generation sind im Korridor Hochrhein recht umfassend. Schwerpunktässig liegen sie auf Schweizer Territorium. Die Velohaupttroutenachse Augst Rheinfeldern - Möhlin wird deutlich aufgewertet und damit auch die Feinerschliessung der hier geplanten Entwicklungsschwerpunkte. In Rheinfeldern und Möhlin sind diverse Verbesserungen rund um die Bahnstationen vorgesehen, die die intermodalen Schnittpunkte aufwerten. Und im östlichen Teil des Korridors werden vor allem die Wege entlang des Rheins verbessert. Damit sind folgende Nutzen verbunden:

- WK1: Mit dem Paket wird sowohl die Ost-West-Achse in diesem Korridor aufgewertet als auch neue Achsenverbindungen ermöglicht (z.B. in Augst). Die Verknüpfungen mit dem ÖV werden vor allem in Rheinfeldern und Möhlin deutlich aufwertet (Zugänge, Veloabstellplätze).
- WK2: Verschiedene Schwerpunktegebiete werden besser erschlossen, namentlich die (bestehenden und geplanten neuen) Arbeitsplatzgebiete im Gebiet Salina Raurica und in Möhlin. Für den Fussverkehr sind insbesondere Massnahmen vorgesehen, die den Zugang zum und entlang des Rheins aufwerten.
- WK3: Auf allen geplanten Abschnitten bringen die Ausbauten Sicherheitsgewinne mit sich. Besonders hervorzuheben sind die Aufwertungen entlang der Rheinstrasse (Salina Raurica) oder zwischen den zwei Bahnstationen Rheinfeldern und Augarten (entlang des Bahndamms).
- WK4: Neben allgemeinen Umweltvorteilen des LV (Luft/Lärm) sind im Korridor Hochrhein vor allem die besseren Zugänge zum Rhein (Naherholung) von grossem Nutzen. Dabei ist insbesondere der Uferweg in Rheinfeldern sowie Fussverkehrszugänge in Mumpf, Wallbach und Stein von Bedeutung.

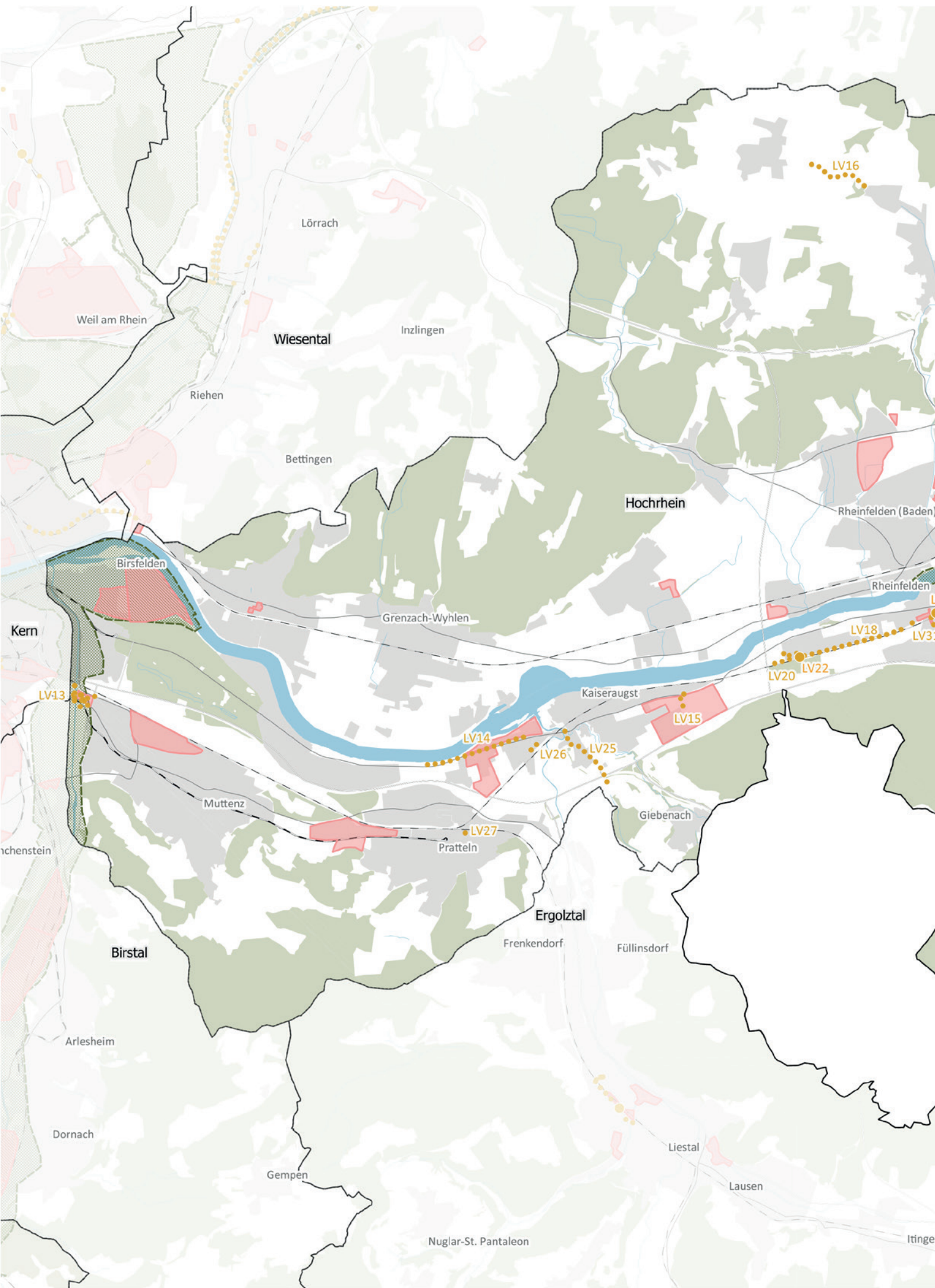
AP - LV-Korridorpaket Hochrhein

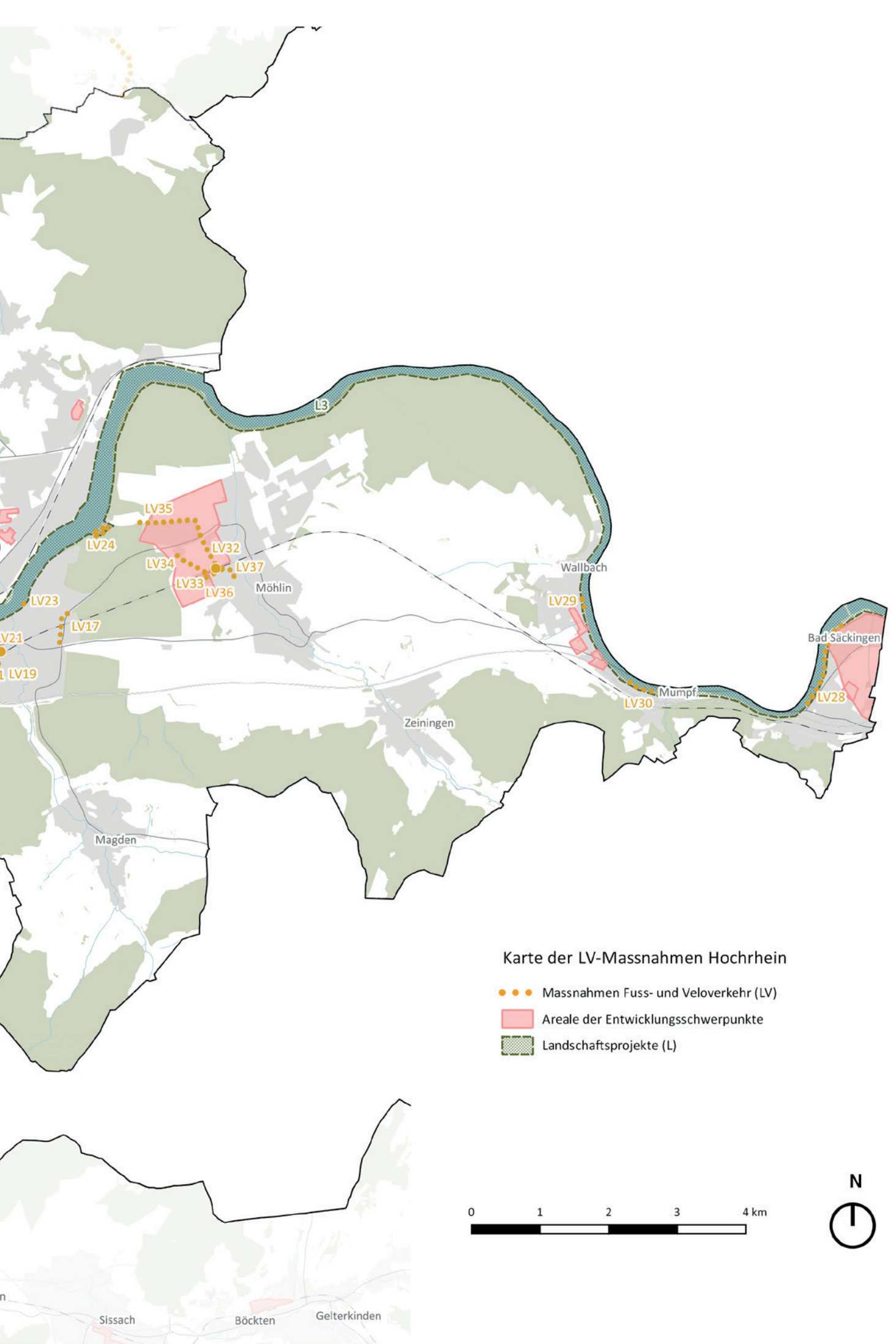
A-Massnahmen (2019-2022)

Nummer	Projektname	Prio	Investitionskosten
LV13	Muttenz: LV-Erschliessung Areal Hagnau	A	9 780 000
LV14	BL: Langsamverkehrsachse Salina Raurica	A	6 500 000
LV15	AG: Querung Kantonsstrasse und Anbindung Arbeitszone für Radverkehr in Kaiseraugst (K292)	A	3 500 000
LV16	Lk Lörrach: Neubau Radweg Rheinfelden (D), K6333, M.Nr.6038	A	350 000
LV17	Rheinfelden (CH): Umgestaltung und Aufwertung Riburgerstrasse	A	5 000 000
LV18	Rheinfelden (CH): Fuss- und Radwegverbindung entlang Bahndamm (Bhf SBB - Haltestelle Augarten)	A	1 500 000
LV19	Rheinfelden (CH): Behindertengerechte Erschliessung Bahnhof SBB - Kapuzinerberg	A	1 500 000
LV20	Rheinfelden (CH): Fuss- und Radverkehrsverbindung S-Bahnhaltestelle Augarten-Weiherfeld	A	800 000
LV21	Rheinfelden (CH): Erweiterung/Neubau Velostation Bahnhof	A	750 000
LV22	Rheinfelden (CH): Ausbau Veloabstellplätze an der S-Bahnhaltestelle Augarten	A	500 000
LV23	Rheinfelden (CH): Rheinuferweg-Passage	A	215 000
LV24	Rheinfelden (CH): Weg Chleigrüttgraben - Aussichtspunkt Kraftwerk	A	50 000
LV25	Augst: Giebenacherstrasse	A	3 000 000
LV26	Augst: Velo-/Fusswegquerung Frenkendörferstrasse Augst/Pratteln	A	3 000 000
LV27	Pratteln: Aufwertung Unterführung Viaduktstrasse (Fröschmatt)	A	3 000 000
LV28	Stein: Aufwertung und Umgestaltung Rheinuferweg	A	1 525 000
LV29	Wallbach: Rheinpromenade Aufwertung Rheinufer und Fussgängerweg	A	710 000
LV30	Mumpf: Rheinuferweg Engstellen	A	650 000
Summe		A	42 330 000

B-Massnahmen (2023-2026)

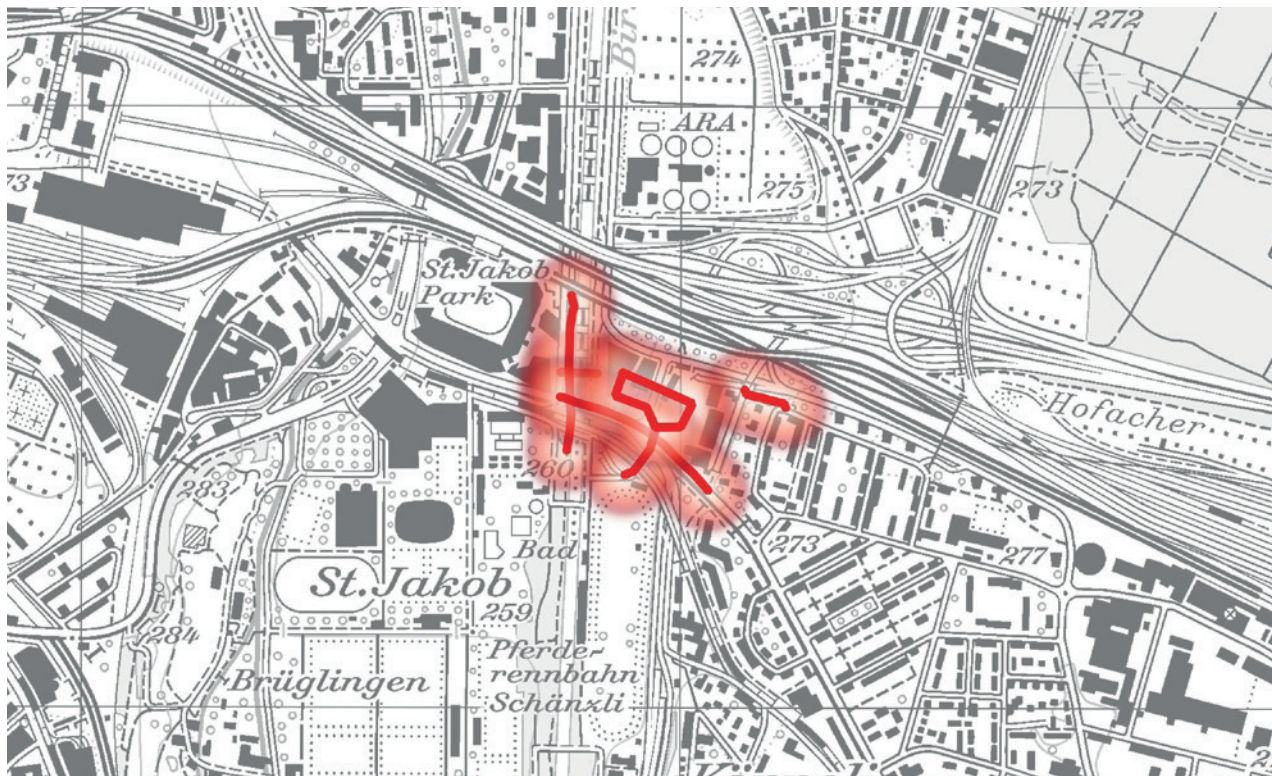
Nummer	Projektname	Prio	Investitionskosten
LV31	Rheinfelden (CH): Neue westliche Fuss- und Radunterführung Bahnhof SBB	B	3 000 000
LV32	Möhlín: Ausbau Unterführung Bahnhof	B	3 000 000
LV33	Möhlín: Aufwertung Zugänglichkeit Bahnhof	B	1 500 000
LV34	Möhlín: Velo-/Fussverbindung Bahnhof - Rheinfelden (CH)	B	1 000 000
LV35	Möhlín: Velo-/Fussverbindung Möhlín Bahnhof - Rheinfelden (D)	B	1 000 000
LV36	Möhlín: Veloabstellanlage Bahnhof Nord	B	1 000 000
LV37	Möhlín: Velo-/Fussverbindung Bahnhof - Zentrum	B	500 000
Summe		B	11 000 000





LV13

Muttenz: LV-Erschliessung Areal Hagnau



Beschrieb

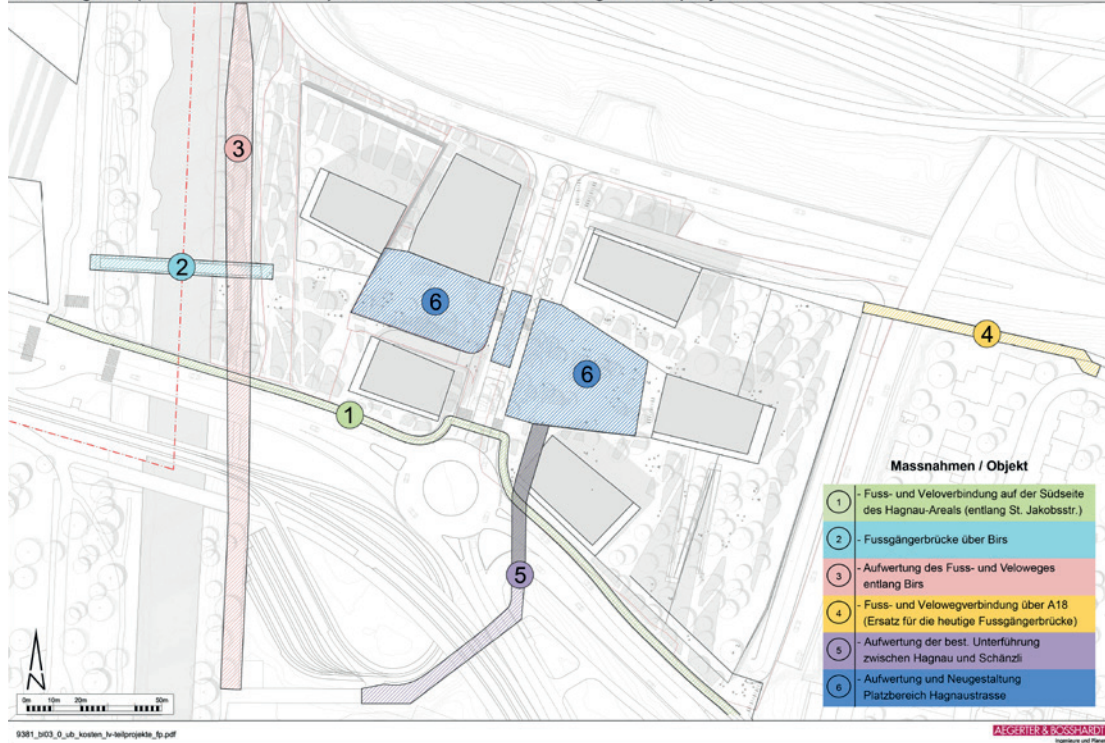
Das Areal Hagnau ist für die weitere Entwicklung von Muttenz sehr bedeutend. Es wird eine Überbauung des Areals mit hoher Dichte vorgesehen. Gemäss den aktuellen Plänen sind fünf Hochhäusern mit 500 Wohnungen für über 1'000 Einwohner und Gewerbefläche für rund 800 Arbeitsplätze geplant. Das Areal ist heute schon stark lärmbelastet, weshalb die nachhaltigen Mobilitätsträger (ÖV und LV) einen möglichst hohen Anteil des durch das neue Quartier erzeugten Mehrverkehrs absorbieren sollen.

LV13

Projektübersicht:

- 1) Fuss- und Veloverbindung auf der Südseite des Hagnau-Areals (entlang St. Jakobsstr.)
- 2) Aufwertung des Fuss- und Veloweges entlang Birs
- 3) Fuss- und Velowegverbindung über A18 (Ersatz für die heutige Fussgängerbrücke)
- 4) Aufwertung der best. Unterführung zwischen Hagnau Schänzli
- 5) Aufwertung und Neugestaltung Platzbereich Hagnaustrasse

QP Hagnau (Areal Ost und West): Übersicht Kostenschätzung LV-Teilprojekte



Bezug zu Teilstrategien

- › V3-2: Velo-Korridornetze etablieren / ausbauen
- › V3-2a: Anschlüsse an das Velohaupttroutennetz
- › V3-2d: Lokale Aufwertung (Sicherheit, Qualitätsverbesserung)
- › V32e: Lokaler Lückenschluss
- › V3-4: Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

S11.2 - MuttENZ Areal Hagnau

LV13

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde MuttENZ

Baureife

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Inbetriebnahme

nach 2019

Finanzreife

Investitionskosten

9 780 000 (± 30%)



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

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Investitionskosten

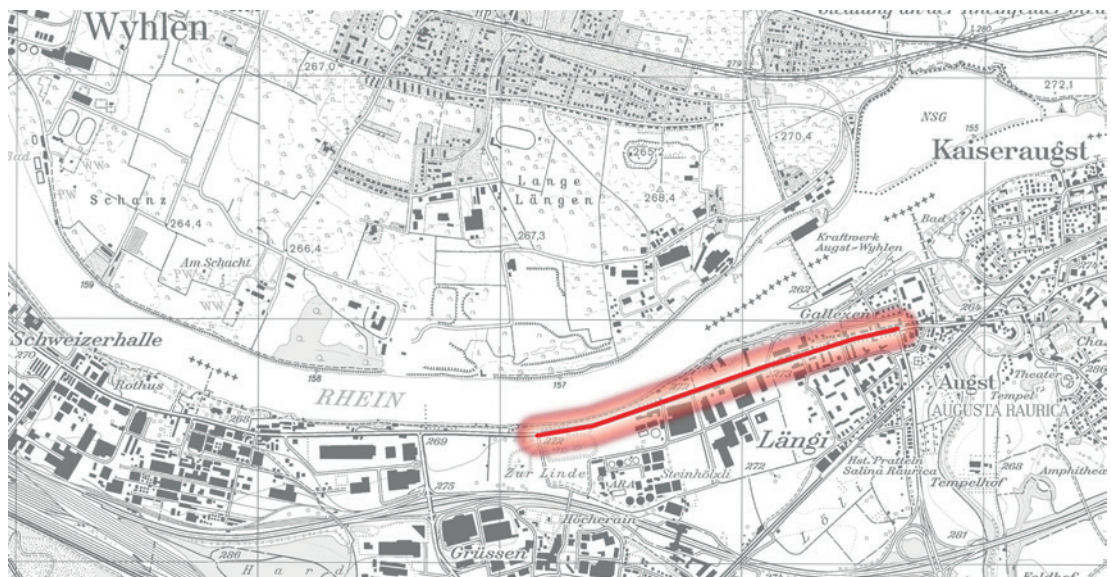
9 780 000



Langsamverkehr

LV14

BL: Langsamverkehrsachse Salina Raurica



Beschrieb

Die regionale Velohauptroute wird direkt und attraktiv geführt. Das Entwicklungsgebiet von kantonaler Bedeutung Salina Raurica wird für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv erschlossen. Gleiches gilt für den Rheinpark, das neu entstehende Naherholungsgebiet entlang des Rheins.

Da es sich um eine komplett separate Anlage für den Fuss- und Veloverkehr handelt und für diese beiden Verkehrsarten jeweils ein eigener Weg zur Verfügung stehen wird, ist ein Höchstmass an Verkehrssicherheit gewährleistet.

In Salina Raurica wird ein hoher Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Modal Split angestrebt, um Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch zu reduzieren. Die repräsentative Fuss- und Velooachse als Rückgrat bildet einen wichtigen Baustein hierzu.

Bezug zu Teilstrategien

V3-1: Regionales Velohaupttroutennetz optimieren / fertigstellen

V3-1a: Ausbauten (Lückenschluss / zusätzliche Verbindung)

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü31 Tram Salina Raurica

S12.1 Salina Raurica - Pratteln

S12.2 Salina Raurica - Augst

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Umweltschuttdirektion Kanton Basel-Landschaft

Baureife

Vorprojekt vorliegend

LV14

Reifegrad

2

Baubeginn

2020

Inbetriebnahme

2021

Genehmigtes Vorprojekt und Auflageprojekt liegen vor. Die Planaufgabe wurde im 4. Quartal 2015 durchgeführt. Einsprachebehandlung läuft.

Finanzreife

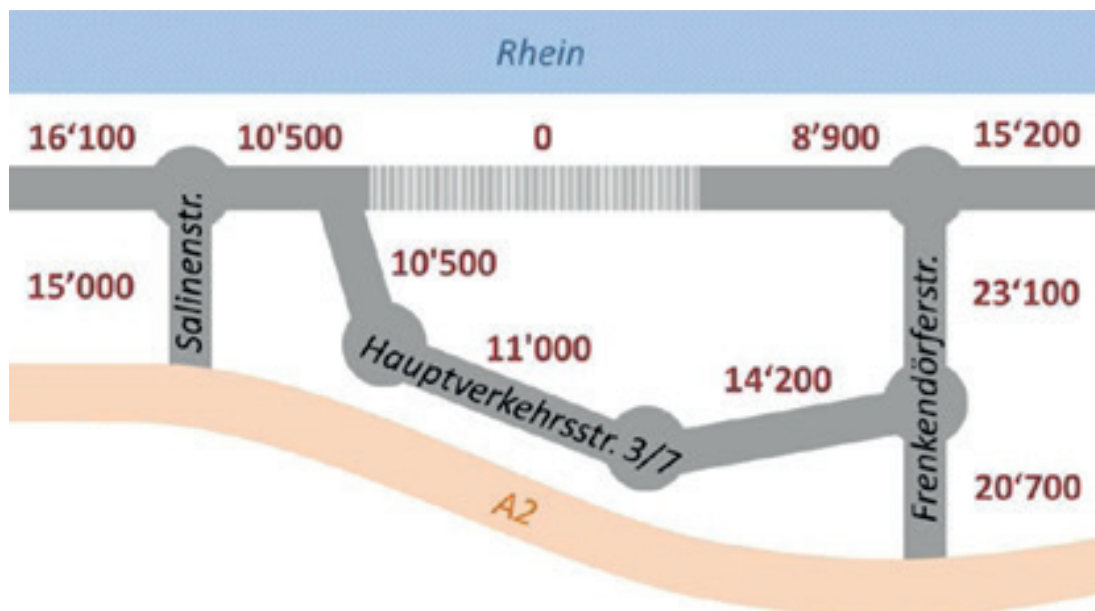
Finanzierungsbeschlüsse

Planungskredite bewilligt, Antrag Baukredit geplant für 2016

Investitionskosten

6 500 000 (± 10%)

A



DTV (Mfz/Tag) für den Prognosezustand 2030:
Langsamverkehrsachse vollständig entlastet

1.G	Historie	ARE Code	Prio
2.G	LV2-6	2701.2.1 14	B

Reifegrad

2

Baubeginn

2020

Investitionskosten

6 500 000

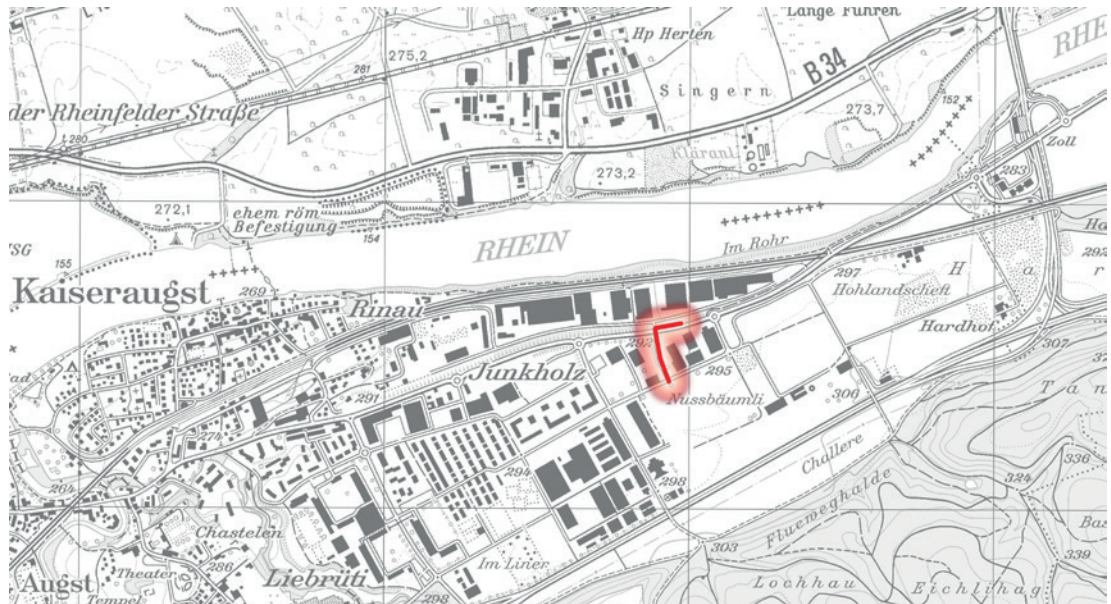


Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV15

AG: Querung Kantonsstrasse und Anbindung Arbeitszone für Radverkehr in Kaiseraugst (K292)



Beschrieb

Die Verkehrsqualität im Raum Rheinfelden - Kaiseraugst wird sich in den kommenden Jahren aufgrund des zusätzlichen Verkehrsaufkommens deutlich verschlechtern. Eine Massnahme, um diesem Zusatzverkehr zu begegnen, ist der gezielte Ausbau der Infrastruktur für den Fuss- und Radverkehr, unter anderem auch durch die Eliminierung von unattraktiven und/oder gefährlichen Querungen hochbelasteter Strassen. Mit diesen punktuellen Massnahmen soll der Fuss- und Radverkehr attraktiver gestaltet werden. Die heute fehlende direkte Verbindung der kantonalen Radroute R500 zu den Arbeitszonen südlich der Kantonsstrasse K292 soll mit einer wirtschaftlich vertretbaren direkten

niveaufreien Querung der K292 sichergestellt werden. Damit wird eine schnelle und kreuzungsfreie Radwegverbindung von Kaiseraugst und Rheinfelden in die Arbeitszone von Kaiseraugst bereit gestellt. Mit einer direkten, kreuzungsfreien Anbindung des Fuss- und Radverkehrs der Arbeitszone in Kaiseraugst an die kantonale Radroute R500 Kaiseraugst-Rheinfelden wird eine attraktive Alternative zum Individualverkehr angeboten.

Die heutige unattraktive und gefährliche Querung der hochbelasteten Kantonsstrasse K292 wird eliminiert. Mit der direkten Anbindung der Arbeitszone wird eine Teilverlagerung des Individualverkehrs (MIV) auf den Fuss- und Radverkehr gefördert.

Bezug zu Teilstrategien

V3-2: Velo-Korridornetze etablieren / ausbauen

V3-2a: Anschlüsse an das Velohaupttroutennetz

V3-2e: Lokaler Lückenschluss

Bezug zu anderen Massnahmen

S13.1 ESP Kaiseraugst

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau

Die Erstellung einer direkten Anbindung der Arbeitszone Kaiseraugst an die kantonale Radroute R500 wurde im Rahmen einer Vereinbarung (Auslöser Baugesuch in Kaiseraugst) zwischen der Gemeinde Kaiseraugst und dem Kanton Aargau vereinbart. Das Projekt wird federführend durch den Kanton Aargau umgesetzt.

Baureife

Vorprojekt erarbeitet bis 30.06.17

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Inbetriebnahme

2020 / 2021

Start Vorprojekt nach Vorliegen der Machbarkeits-/ Variantenstudie (Herbst 2016)

Finanzreife

Investitionskosten

3 500 000 (± 50%)



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

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Investitionskosten

3 500 000

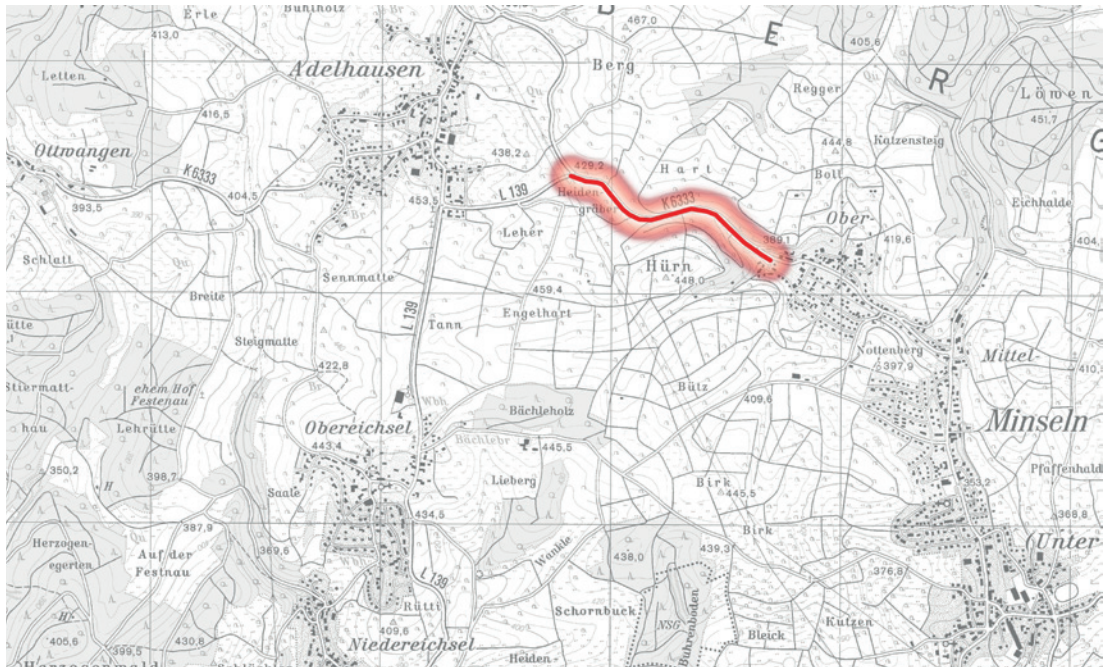


Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV16

Lk Lörrach: Neubau Radweg Rheinfelden (D), K6333, M.Nr.6038



Beschrieb

Das Radverkehrskonzept des Landkreises Lörrach sieht zwischen Minseln und L139 einen strassenbegleitenden Radweg von knapp 1 km Länge vor. Er liegt auf der Pendlerroute und dem Hauptroutennetz der Agglomeration Basel. Durch hohe Verkehrsaufkommen und die Steigung ist die Strecke für den Radverkehr sehr unangenehm und die Attraktivität kann durch den Radweg deutlich gesteigert werden.

Bezug zu Teilstrategien

V3-1: Regionales Velohaupttroutennetz optimieren / fertigstellen

V3-1b: Aufwertung (Qualitätsverbesserung, Schwachstellenbehebung)

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Landkreis Lörrach

Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach 2013

Kresstraßenprogramm 2016-2020,

Beschluss Kreistag 25.11.2015

Baureife

LV16

Vorprojekt vorliegend

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Inbetriebnahme

2020

Maßnahmenvorschlag aus dem Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach 2013

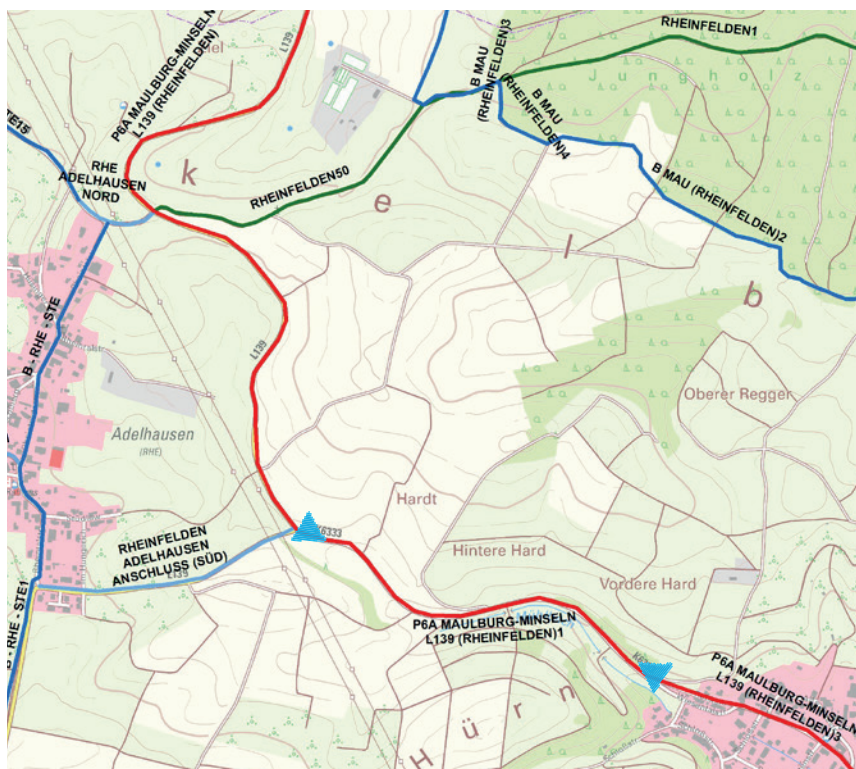
Aufnahme in das Kresstraßenprogramm 2016-2020, Beschluss Kreistag 25.11.2015

Finanzreife

Investitionskosten

350 000 (± 30%)

A



Auszug Kreistrassenprogramm 2016-2020

Radweg K6336

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Investitionskosten

350 000



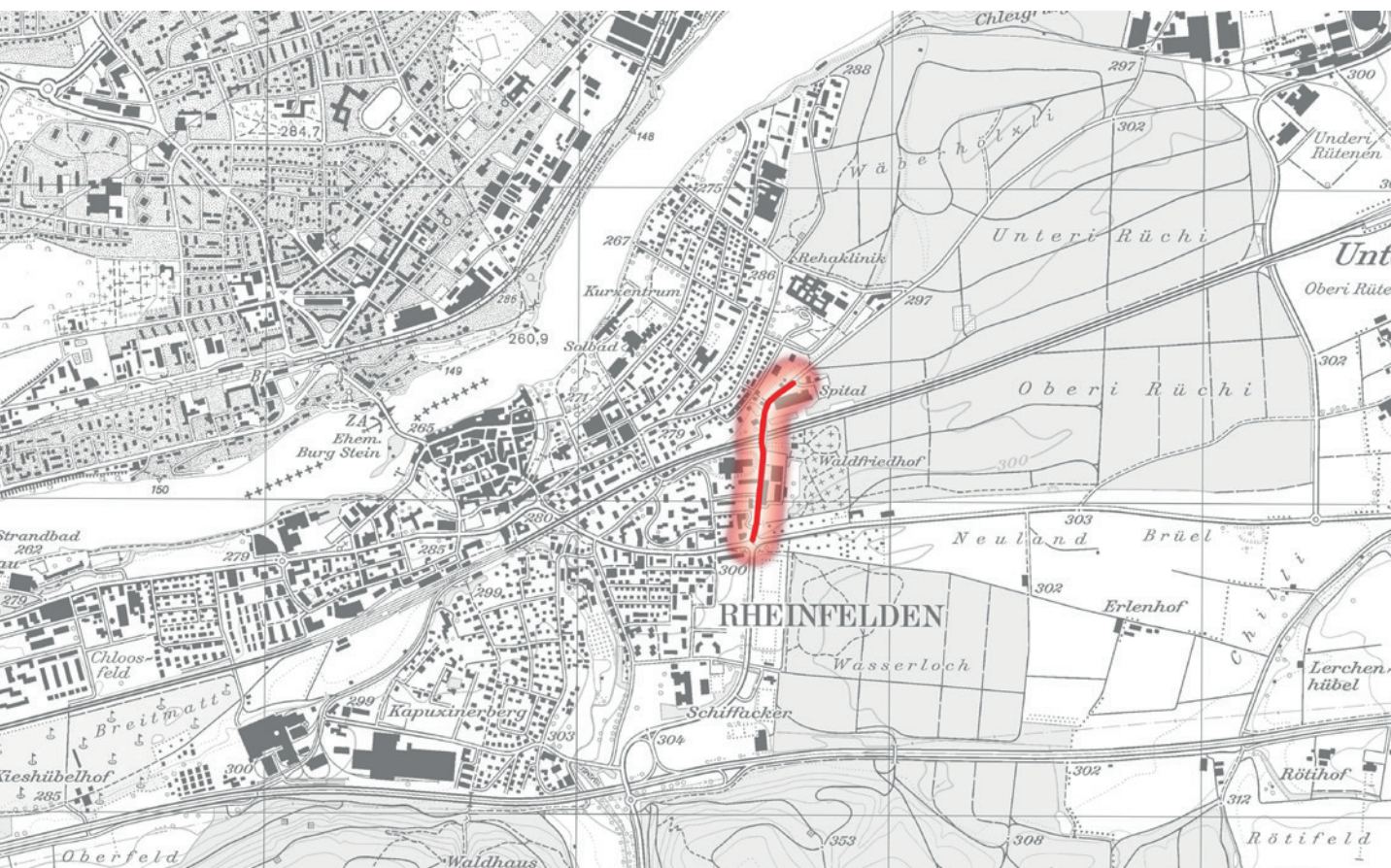
Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV17

LV17

Rheinfelden (CH): Umgestaltung und Aufwertung Riburgerstrasse



Beschrieb

Nach der Inbetriebnahme der neuen Kantonsstrasse NK495 (östlich von Rheinfelden) musste als Auflage die bestehende Kantonsstrasse (K495) zwischen dem Kohlplatz und dem Industriegebiet Rheinfelden Ost zurückgestuft werden.

Der Stadtrat stimmte am 9. März 2009 dem Vertrag für die Übernahme der K495 vom Kohlplatz bis zum Anschluss Industriegebiet Rheinfelden Ost zu. Der Abschnitt im Bereich des Waldes (Waldstrasse) zwischen Rütteliweg und der NK495 ist mit einem Fahrverbot für Motorfahrzeuge belegt und dient als wichtige, attraktive regionale und lokale Radroute. Es verbindet auf direktem und sicherem Weg wichtige Arbeitsplatzgebiete der Stadt Rheinfelden (Reha Rheinfelden, Gesundheitszentrum Fricktal «Spital», Parkresort, etc.) mit der Gemeinde Möhlin.

Der Abschnitt zwischen dem Kohlplatz und dem Rütteliweg ist gemäss Kommunalem Gesamtplan Verkehr (KGV) eine Hauptsammelstrasse (HSS). Sie ist im Abschnitt zwischen dem Kohlplatz und dem Spital Rheinfelden in einem sehr schlechten Zustand und muss dringend saniert, umgestaltet und aufgewertet werden. Dieser Abschnitt ist auch Bestandteil der PostAutolinie Nr. 88 und wird im Abschnitt Regionalspital bis Köhlerstrasse auch vom grenzüberschreitenden Bus befahren. Die heutige Verkehrssituation ist für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende aufgrund von fehlenden Fusswegen und Radstreifenführungen äusserst unbefriedigend und gefährlich.

Der Abschnitt der Riburgerstrasse ab der Kreuzung Kohlplatz bis zum Abzweiger der Spitalstrasse weist zudem eine der höchsten DTV's für Gemeindestrassen in Rheinfelden auf.

LV17

Bezug zu Teilstrategien

V3-2: Velo-Korridornetze etablieren / ausbauen

V3-2a: Anschlüsse an das Velohaupttroutennetz

V3-2d: Lokale Aufwertung (Sicherheit, Qualitätsverbesserung)

Bezug zu anderen Massnahmen

LV19: Rheinfelden (CH): Behindertengerechte Erschliessung Bahnhof SBB - Kapuzinerberg

LV21: Rheinfelden (CH): Erweiterung/Neubau Velostation Bahnhof

LV23: Rheinfelden (CH): Rheinuferweg-Passage



	Historie	ARE Code	Prio
1.6	-	-	-
2.6	-	-	-

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Investitionskosten

5 000 000



Langsamverkehr



Roberstenstrasse, IST-Zustand

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Rheinfelden (CH)

Baureife

Vorprojekt erarbeitet bis zur Einwohnergemeinde-Versammlung vom Dezember 2017

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Inbetriebnahme

2021

In Analogie zum "Projekt Kaiserstrasse" soll zuerst ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet werden und darauf aufbauend wird das Vor- und Bauprojekt ausgearbeitet.

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Der Finanzierungskredit muss von der Einwohnergemeinde-Versammlung genehmigt werden.

Investitionskosten

5 000 000 (± 30%)

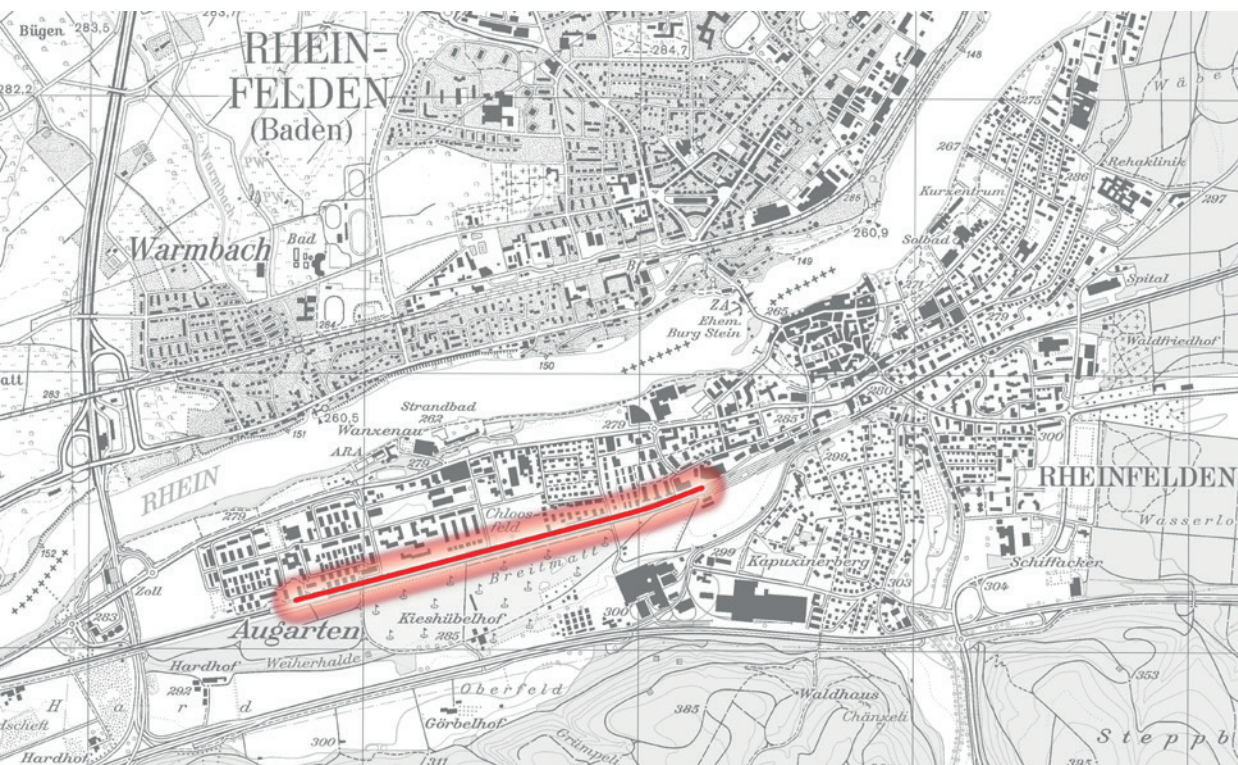
Zustandsanalyse der Strasse liegt vor.

LV17

LV18

LV18

**Rheinfelden (CH):
Fuss- und Radwegverbindung entlang Bahndamm
(Bhf SBB - Haltestelle Augarten)**



A

	Historie	ARE Code	Prio
1.0	-	-	-
2.0	-	-	-

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Investitionskosten

1 500 000

Beschrieb

Die neue direkte Verbindung zwischen dem Bahnhof SBB und der S-Bahn-Haltestelle Augarten ist aus kommunaler Sicht von grosser Bedeutung. Rheinfelden verfügt bereits heute über ein dichtes Fuss- und Radwegnetz. Die Stadterweiterungen in Rheinfelden-West mit zusätzlichen BewohnerInnen und Arbeitsplätzen sollen sinnvoll, zweckmässig und sicher mittels einer siedlungsinternen "Schnellachse" miteinander

verbunden werden. Diese Verbindung ist deshalb als eine der zentralen Massnahmen im Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) umzusetzen. Die zusätzliche Fuss- und Radwegverbindung entlang des Bahndamms (Bahnhof SBB - S-Bahn-Haltestelle Augarten) soll das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zu Gunsten des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs verändern.



Langsamverkehr

AGGLO BASEL

Bezug zu Teilstrategien

V3-1: Regionales Velohaupttroutennetz optimieren / fertigstellen

V3-1a: Ausbauten (Lückenschluss / zusätzliche Verbindung)

Bezug zu anderen Massnahmen

LV18

Ü26: 3. Gleis Pratteln - Rheinfelden und Wendegleis Rheinfelden

Ö10: Rheinfelden: Umgestaltung und Aufwertung Bahnhofplatz mit Busbahnhof

Ö11: Rheinfelden: Entflechtung ÖV, MIV und LV im Bereich Bahnhof SBB

LV19 - Rheinfelden (CH): Behindertengerechte Erschliessung Bahnhof SBB - Kapuzinerberg

LV20 - Rheinfelden (CH): Fuss- und Radverkehrsverbindung S-Bahnhaltestelle Augarten-Weiherfeld

LV21 - Rheinfelden (CH): Erweiterung/Neubau Velostation Bahnhof

LV22 - Rheinfelden (CH): Ausbau Veloabstellplätze an der S-Bahnhaltestelle Augarten

LV31 - Rheinfelden (CH): Neue westliche Fuss- und Radunterführung Bahnhof SBB

S19.1 - Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Rheinfelden (CH)

Im Zusammenhang mit STEP 2030 soll der Bahnhof Rheinfelden für den Viertelstundentakt S-Bahn-Basel-Rheinfelden ausgebaut werden. Die zusätzliche Fuss- und Radwegverbindung entlang des Bahndamms (Bahnhof SBB - S-Bahn-Haltestelle Augarten) ist eine Voraussetzung für eine attraktive intermodale Schnittstelle ÖV - LV.

Baureife

Vorprojekt vorliegend

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Inbetriebnahme

ca. 2021

Entwurf uflageprojekte mit technischem Bericht und Kostenschätzungen sind ausgearbeitet.

Der Ausführungskredit in der Höhe von 1,5 Millionen Franken muss noch von der Einwohnergemeinde-Versammlung genehmigt werden.

1 500 000 ($\pm 20\%$)

LV18

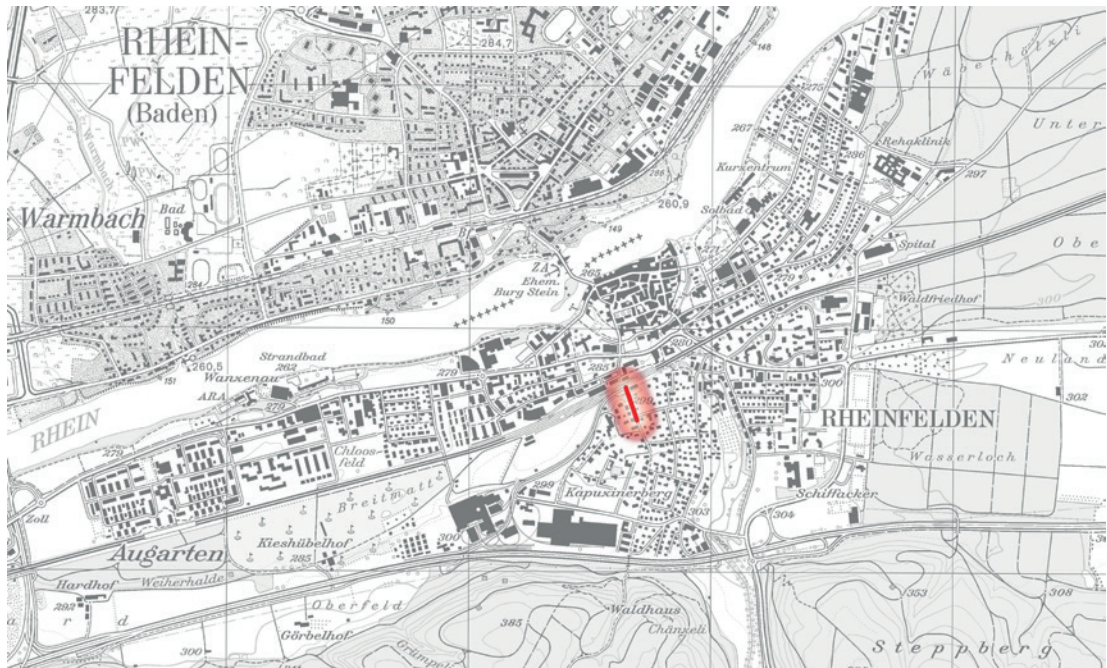
Situation 1:500,
Zugang S-Bahn Haltestelle Augarten

Situation 1:500,
Zugang S-Bahn-Haltestelle Augarten

LV19

Rheinfelden (CH): Behindertengerechte Erschliessung Bahnhof SBB - Kapuzinerberg

LV19



Beschrieb

Der Gemeinderat Rheinfelden hat am 16. Dezember 2013 den Strukturplan Bahnhof Rheinfelden beschlossen. Im Zusammenhang mit der Aufwertung der Bahnhofstrasse als wichtige Verbindung Kapuzinerberg - Bahnhofgebiet - Altstadt, insbesondere für den Fuss- und Radverkehr, soll die Erstellung eines Liftes zum Kapuzinerberg bei der bestehenden Personenunterführung der SBB geprüft werden. Die Eingabe zur Prüfung dieser Idee erfolgte im Rahmen von verschiedenen Mitwirkungseingaben.

Im Situationsplan zum Strukturplan ist die ungefähre Lage eingetragen mit dem Vermerk "Lift prüfen". Im Berichtsteil ist in den Entwicklungszielen und im Teilbereich Verkehr das Teilziel Massnahme C4 enthalten. Quartier Kapuzinerberg weist keine Busererschliessung auf.

Mit einem öffentlichen Personenlift kann eine kostengünstigere Lösung zur hindernisfreien Erschliessung des Wohnquartiers mit Verdichtungspotenzial ermöglicht werden.

Bezug zu Teilstrategien

- › V3-2: Velo-Korridornetze etablieren / ausbauen
- › V3-2c: Lokale Erschliessung von zentralen Einrichtungen (Schwimmbad, Schulen, Bahnhöfe etc.)
- › V3-4: Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü26 - 3. Gleis Pratteln - Rheinfelden und Wendegleis Rheinfelden

Ö10 - Rheinfelden: Umgestaltung und Aufwertung Bahnhofplatz mit Busbahnhof

Ö11 - Rheinfelden: Entflechtung ÖV, MIV und LV im Bereich Bahnhof SBB

LV18 - Rheinfelden (CH): Fuss- und Radwegverbindung entlang Bahndamm
(Bhf SBB - Haltestelle Augarten)

LV20 - Rheinfelden (CH): Fuss- und Radverkehrsverbindung S-Bahnhaltestelle
Augarten-Weiherfeld

LV21 - Rheinfelden (CH): Erweiterung/Neubau Velostation Bahnhof

LV22 - Rheinfelden (CH): Ausbau Veloabstellplätze an der S-Bahnhaltestelle Augarten

LV31 - Rheinfelden (CH): Neue westliche Fuss- und Radunterführung Bahnhof SBB

LV19

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Rheinfelden (CH)

Baureife

Vorprojekt erarbeitet bis ca. 2018 (29.06.18)

Reifegrad

1

Baubeginn

2021

Inbetriebnahme

2022

Kleinere Massnahme im Langsamverkehr und Teil des Massnahmenpaketes zur Umsetzung des Strukturplan Bahnhof am "Bahnhof SBB Rheinfelden".

Finanzreife

Investitionskosten

1 500 000 (± 30%)

Mit der Um- und Neugestaltung des Bahnhofplatzes wurde ein Planerteam beauftragt. Die erste Teil-Phase zur Aufbereitung der Grundlagen mit Situationsanalyse wurde abgeschlossen. Derzeit befindet sich die zweite Teil-Phase zur Klärung der Bedürfnisse und Randbedingungen, zur Festlegung des Perimeters und des Leistungsumfanges für die Ausarbeitung eines Vorprojektes in Bearbeitung. Die Liftverbindung ist ein Aufwertungselement der Umund Neugestaltung.



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

Reifegrad

1

Baubeginn

2021

Investitionskosten

1 500 000

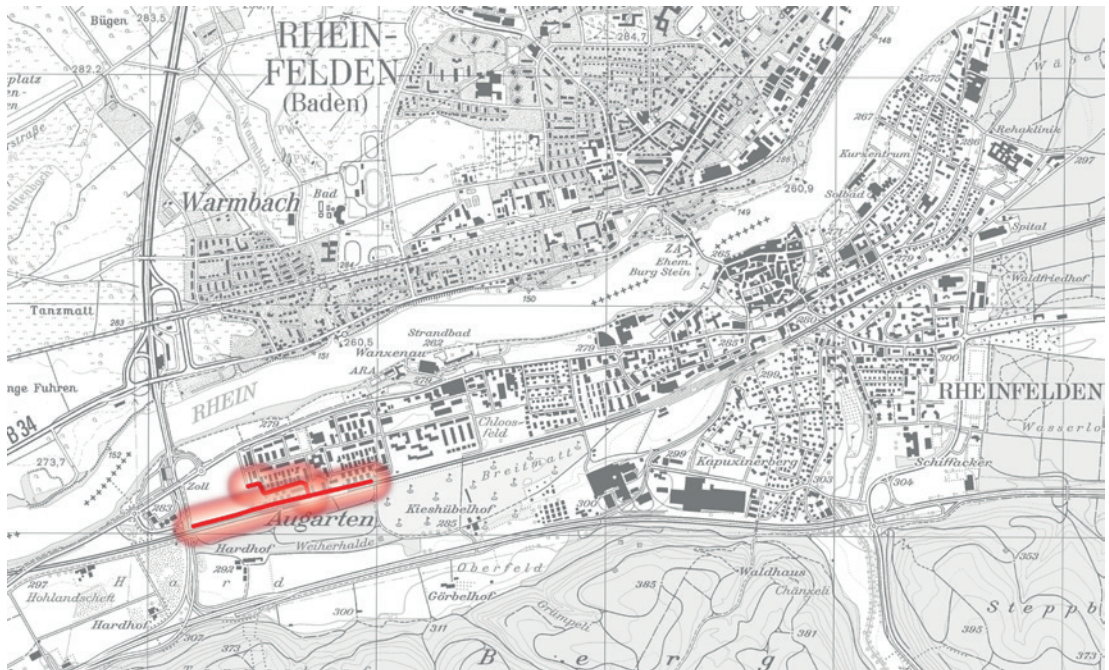


Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV20

Rheinfelden (CH): Fuss- und Radverkehrsverbindung S-Bahn-Haltestelle Augarten-Weiherfeld



Beschrieb

Entlang der K292 Landstrasse/Baslerstrasse verläuft auf der Nordseite die kantonale Radroute R500. Die Radroute weist eine hohe Qualität auf und wird im Bereich des A3-Anschlusses Rheinfelden West niveau-frei geführt. Aktuell fehlt eine attraktive Verbindung zwischen der R500 nördlich der K292 und der im Süden befindlichen Arbeitszonen (inkl. Roche). Ergänzend soll eine Fuss- und Radverkehrsverbindung zwi-

schen S-Bahnhaltestelle «Augarten» und dem Gebiet «Weiherfeld-West» erstellt werden. Mit der Massnahme soll eine wirtschaftlich vertretbare Verbindung zwischen der R500 und den Arbeitszonen geschaffen werden sowie die Lücke in der Fuss- und Radverkehrsverbindung zwischen Haltestelle Augarten und Weiherfeld-West geschlossen werden. Die Radverkehrsführung ist mit dem neuen Bustrasse zu verbinden.

Bezug zu Teilstrategien

- › V3-1: Regionales Velohaupttroutennetz optimieren / fertigstellen#
- › V3-1a: Ausbauten (Lückenschluss/zusätzliche Verbindung)

Bezug zu anderen Massnahmen

- › Ü26 - 3. Gleis Pratteln - Rheinfelden und Wendegleis Rheinfelden
- › Ö10 - Rheinfelden: Umgestaltung und Aufwertung Bahnhofplatz mit Busbahnhof
- › Ö11 - Rheinfelden: Entflechtung ÖV, MIV und LV im Bereich Bahnhof SBB
- › LV18 - Rheinfelden (CH): Fuss- und Radwegverbindung entlang Bahndamm (Bhf SBB - Haltestelle Augarten)
- › V19 - Rheinfelden (CH): Behindertengerechte Erschliessung Bahnhof SBB - Kapuzinerberg
- › LV21 - Rheinfelden (CH): Erweiterung / Neubau Velostation Bahnhof
- › LV22 - Rheinfelden (CH): Ausbau Veloabstellplätze an der S-Bahnhaltestelle Augarten
- › LV31 - Rheinfelden (CH): Neue westliche Fuss- und Radunterführung Bahnhof SBB

LV20

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Rheinfelden (CH)



Baureife

Vorprojekt erarbeitet bis:
 2015 / 16 Planung (Machbarkeitsstudien)
 2016 / 17 Projektierung
 2018 / 19 Realisierung in Abstimmung mit Eigentrassierung der Busverbindung zwischen Kaiseraugst und Rheinfelden

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Inbetriebnahme

2020

Kleinere Massnahme im Langsamverkehr.

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Investitionskosten

800 000



Langsamverkehr

AGGLO BASEL

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

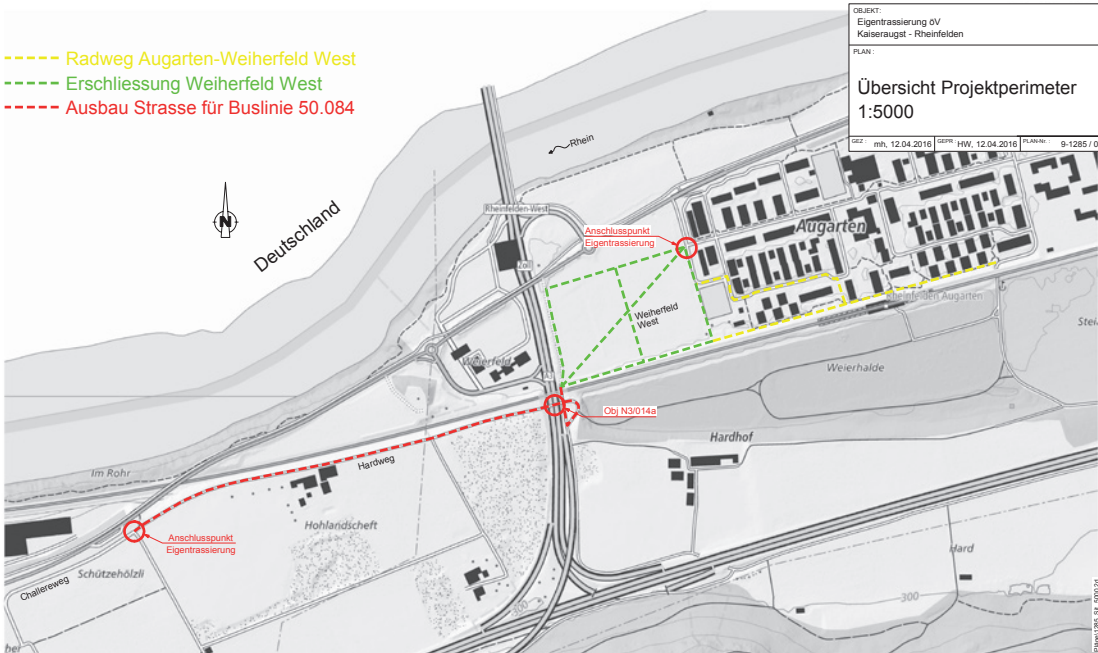
Der Ausführungskredit muss von der Einwohnergemeinde-Versammlung genehmigt werden.

Investitionskosten

800 000 (± 30%)

Vereinbarung «Roche» vom Mai 2015

LV20



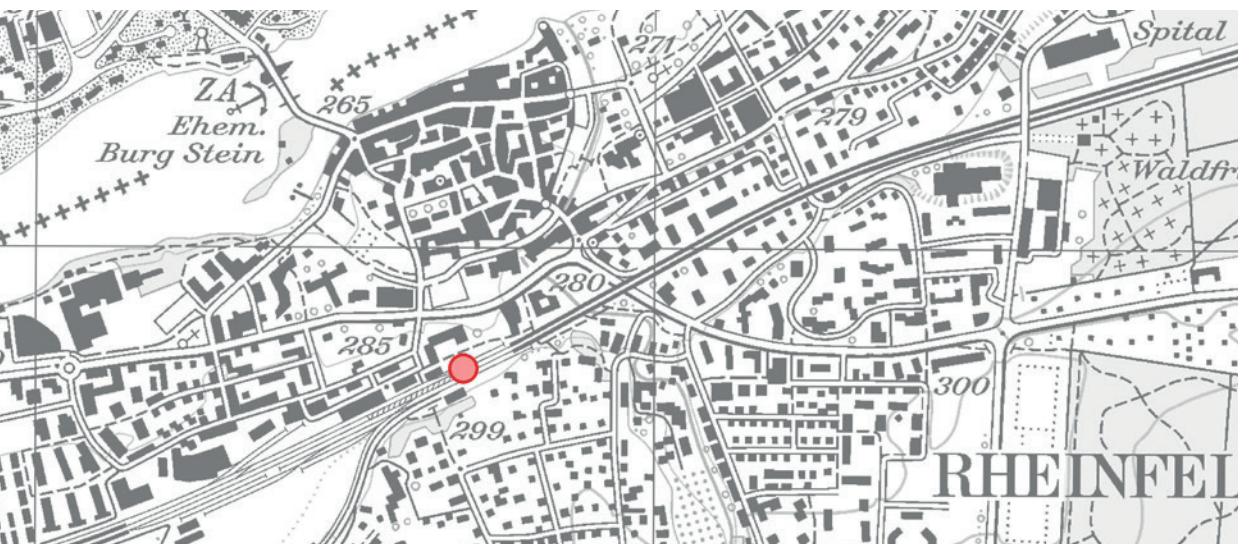
S-Bahn-Haltestelle
Augarten



LV21

LV21

Rheinfelden (CH): Erweiterung / Neubau Velostation Bahnhof



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

Beschrieb

Die Stadt Rheinfelden hat für den Bahnhofsbereich mit Umfeld einen Entwicklungsrichtplan (Strukturplan Bahnhof) erarbeitet. Dieser ist am 16.12.2013 vom Gemeinderat Rheinfelden beschlossen worden. Eine der zahlreichen Umsetzungsmassnahmen für die nächsten Jahre und damit ein städtischer Beitrag zur Aufwertung des Entwicklungsschwerpunktes Bahnhof ist eine qualitativ hochwertige Veloparkierung zu erstellen. Bei einer Untersuchung der bahnhofsnahen gedeckten Abstellanlagen wurde festgestellt, dass einige der Standorte bereits an Kapazitätsgrenzen stossen. In unmittelbarer Nähe zur Personenunterführung, wurde deshalb der Ausbau von Veloabstellplätzen

und eine bewachte Velostation geprüft. Die Machbarkeitsstudie von Pestalozzi & Stäheli/Basel schätzte das Potenzial im Umfeld des Bahnhofs ab. Der Bedarf (Stand 2013) beim Bahnhofplatz Nord würde demnach mindestens 450 Abstellplätze betragen. Davon etwa 170 Velos beim Bahnhofplatz und etwa 280 Velos als Kapazitätserweiterung. Zusätzlicher Bedarf besteht auch für E-Bikes (mit Ladebedarf etwa 20 Stück) und für Roller / Scooter (etwa 30 Stück). Die Velostation könnte mit halb- oder vollautomatischer Zutrittskontrolle versehen werden oder personenbetreut sein. Das Betriebskonzept ist noch auszuarbeiten.

Reifegrad

1

Baubeginn

2021

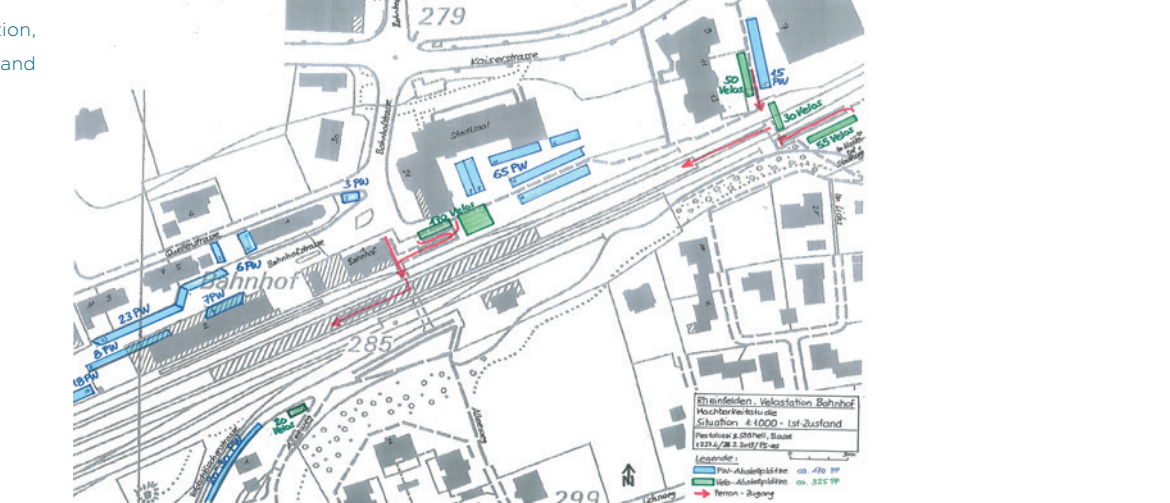
Investitionskosten

750 000



Langsamverkehr

AGGLO BASEL



Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Rheinfelden

Im Zusammenhang mit STEP 2030 soll der Bahnhof Rheinfelden für den Viertelstundentakt S-Bahn-Basel-Rheinfelden ausgebaut werden. Dies bedingt den Ausbau der Gleisanlagen. Die SBB Infrastruktur, Olten wird als Grundlage für das Ausbauprojekt eine Konzeptstudie erstellen lassen. Diese Studie soll erst ab 2018 erarbeitet werden und damit wird frühestens ab 2018 die SBB eine einigermaßen verlässliche Interessenlinie angeben können. Die Entwicklungen entlang dem SBB-Gleistrasse sind auf das Ausbauprojekt abzustimmen und zu koordinieren.

LV21

Baureife

Vorprojekt erarbeitet bis ca. 2018

Reifegrad

1

Baubeginn

2021

Inbetriebnahme

2022

Finanzreife

Investitionskosten

750 000 (± 30%)

Die Machbarkeitsstudie von Pestalozzi & Stäheli, Basel aus dem Jahre 2013 liegt vor.

LV22

Rheinfelden (CH): Ausbau Veloabstellplätze an der
S-Bahnhaltestelle-Augarten



Beschrieb

Mit den Überbauungen im Gebiet "Weiherfeld" (Stadterweiterung West von Rheinfelden) ist ein Schwerpunkt für das Wohnen entstanden. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2008 erhielt der Stadtteil "Augarten" eine eigene S-Bahn-Haltestelle. Die bestehende Veloparkierung in der Personenunterführung entspricht hinsichtlich Zugang, Grösse und Komfort nicht den Ansprüchen an eine zeitgemässe Infrastruk-

tureinrichtung. Eine der zahlreichen Umsetzungsmassnahmen für die nächsten Jahre und damit ein städtischer Beitrag zur Aufwertung und Verbesserung der Intermodalität ist das Erstellen einer qualitativ hochwertigen Veloparkierung bei der S-Bahn-Haltestelle. Diese Massnahme nimmt Bezug zu den Massnahmen zur Stärkung der Verbindung der beiden Bahnhofshaltestellen in Rheinfelden mit einer direkten Schnellachse.

LV22

Bezug zu Teilstrategien

V3-3: Veloabstellanlagen ausbauen

Bezug zu anderen Massnahmen

- › Ü26 - 3. Gleis Pratteln - Rheinfelden und Wendegleis Rheinfelden
- › Ö10 - Rheinfelden: Umgestaltung und Aufwertung Bahnhofplatz mit Busbahnhof
- › Ö11 - Rheinfelden: Entflechtung ÖV, MIV und LV im Bereich Bahnhof SBB
- › LV18 - Rheinfelden (CH): Fuss- und Radwegverbindung entlang Bahndamm (Bhf SBB - Haltestelle Augarten)
- › LV19 - Rheinfelden (CH): Behindertengerechte Erschliessung Bahnhof SBB - Kapuzinerberg
- › LV20 - Rheinfelden (CH): Fuss- und Radverkehrsverbindung S-Bahnhaltestelle Augarten-Weiherfeld
- › LV21 - Rheinfelden (CH): Erweiterung / Neubau Velostation Bahnhof
- › LV31 - Rheinfelden (CH): Neue westliche Fuss- und Radunterführung Bahnhof SBB

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Rheinfelden (CH)

Im Zusammenhang mit STEP 2030 soll der Bahnhof Rheinfelden für den Viertelstundentakt S-Bahn-Basel-Rheinfelden ausgebaut werden. Die Ausbauvorhaben im Entwicklungsgebiet von Kaiseraugst (Roche, etc.) und die Arealentwicklung Weiherfeld-West bedingen eine Eigentrassierung der Busverbindung Kaiseraugst-Rheinfelden. Dies bedingt den Ausbau der bestehenden Infrastruktur (z. B. Veloparkierung) bei der S-Bahn-Haltestelle Augarten.



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

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Investitionskosten

500 000



Langsamverkehr

AGGLO BASEL

Baureife

Vorprojekt Zeitplan:
2015/16 Planung (Machbarkeitsstudien)

2016/17 Projektierung

2018/19 Realisierung in Abstimmung mit Eigentrassierung der Busverbindung
zwischen Kaiseraugst und Rheinfelden

LV22

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Inbetriebnahme

2020

Kleinere Massnahme im Langsamverkehr.

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

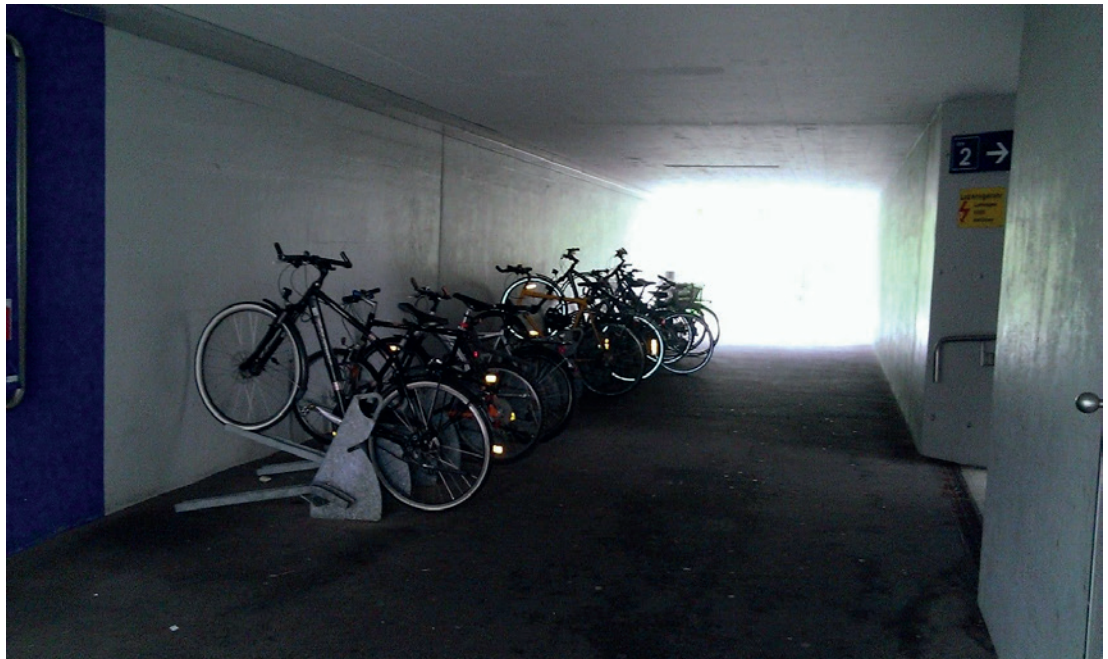
Der Ausführungskredit muss von der Einwohnergemeinde-Versammlung genehmigt werden.

Investitionskosten

500 000 (± 30%)

Vereinbarung «Roche» vom Mai 2015

S-Bahn-Haltestelle, Veloparking IST-Zustand



LV23

LV23

Rheinfelden (CH): Rheinuferweg-Passage



	Historie	ARE Code	Prio
1.0	-	-	-
2.0	-	-	-

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Investitionskosten

215 000

Beschrieb

Der bestehende Rheinferrundweg wird auf die benachbarten Gemeinden ausgeweitet, so dass ein attraktiver Rundweg (Rheinferrundweg "extended") entsteht. Die Passage verbindet den Ost- mit dem Westpark. Auf Deutscher Seite wurde beim Parkplatz Kraftwerk eine Wand mit Schriften gestaltet. Hier soll als Pendant dazu, ergänzt durch eine paar Spiele, entstehen. Aus der unbedingt sanierungsbedürftigen Unterführung am Rheinuferweg soll eine wertvolle Passage entstehen. Die durch Säulen ausgeprägten Nischen mit wunderbarer Aussicht sollen zu Spiel- und Aufenthaltsräumen werden; ein Höhepunkt am Rundweg.

- › Künstlerisch gestaltete, 71m lange Wand und gleiche Grundfarbe auf Säulen
- › Shuffleboard-, Mühle-, Schach-, Balance- und Hüpfspiele in S / W-Keramik eingelegt
- › Multifunktionstische in drei Nischen. Tischblätter weiss, Sockel und Bänke schwarz
- › Spielfigurenbox als Sitzbank, Zugang gegen Depot über Hotelrezeption

Bezug zu Teilstrategien

V3-4: Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten



Langsamverkehr

AGGLO BASEL

Bezug zu anderen Massnahmen

- › LV24 - Rheinfelden (CH): Weg Chleigrüttgraben - Aussichtspunkt Kraftwerk
- › LV28 - Stein: Aufwertung und Umgestaltung Rheinuferweg
- › LV29 - Wallbach: Rheinpromenade Aufwertung Rheinufer und Fussgängerweg
- › LV30 - Mumpf: Rheinuferweg Engstellen
- › L3 - Rheinufer - Rheinfelder Rheinferrundweg extended

LV23

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Rheinfelden (CH)

Baureife

Vorprojekt vorliegend

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Inbetriebnahme

ca. 2019

Die Massnahme unterstützt die Aufwertung und Attraktivität des bestehenden Rheinufer-Rundweg beider Rheinfelden. Kleinere Massnahme im grenzüberschreitenden Langsamverkehr.

Finanzreife

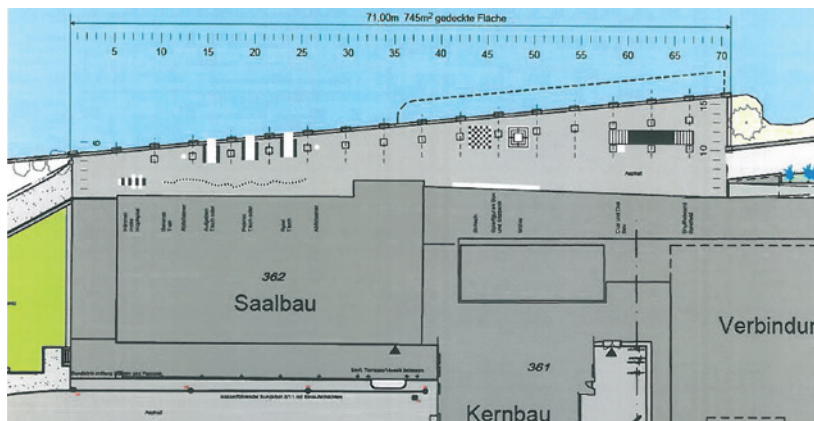
Finanzierungsbeschlüsse

Der Ausführungskredit in der Höhe von CHF 215 000 muss noch von der Einwohnergemeinde-Versammlung genehmigt werden.

Investitionskosten

215 000 (± 20%)

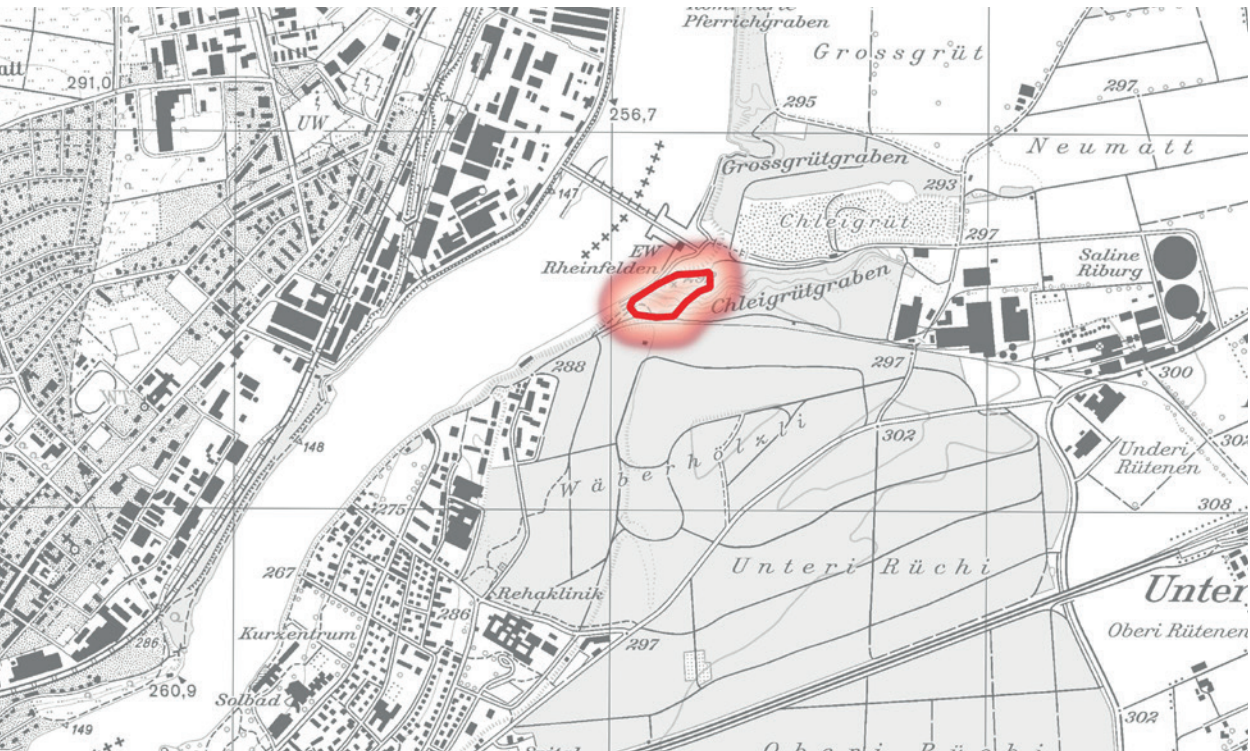
Situation



LV24

LV24

Rheinfelden (CH): Weg Chleigrüttgraben - Aussichtspunkt Kraftwerk



	Historie	ARE Code	Prio
1.6	-	-	-
2.6	-	-	-

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Investitionskosten

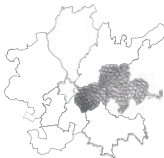
50 000

Beschrieb

Am Schweizer Rheinufer soll auf der Höhe des Kraftwerks Rheinfelden ein rund 1.5 km langer attraktiver Rundweg zum Aussichtspunkt auf der Uferböschung östlich oberhalb des Kraftwerks erstellt werden. Dazu sind 2 waldquerende Fusswegpassagen neu zu erstellen, einerseits von der Mündung des Chleigrüttgrabens hinauf zum erwähnten Aussichtspunkt, andererseits durch den Wald im Gebiet des aufgefüllten Grossgrüttgrabens. Beim Aussichtspunkt soll eine Infor-

mationsplattform mit Rastplatz gestaltet werden.

Die Spaziergänger, Wanderer und Erholungssuchenden bekommen die Möglichkeit, einen kurzweiligen Rundweg zu begehen und beim Aussichtspunkt den Rhein, das Gwild, das Umgebungsgewässer am deutschen Ufer sowie das neue Flusskraftwerk von erhöhter Uferlage aus zu betrachten, die prächtige Aussicht zu geniessen und sich über das Kraftwerk zu informieren.



Langsamverkehr

AGGLO BASEL

Bezug zu Teilstrategien

V3-4: Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

LV23 - Rheinfelden (CH): Rheinuferweg-PassageL

V28 - Stein: Aufwertung und Umgestaltung Rheinuferweg

LV29 - Wallbach: Rheinpromenade Aufwertung Rheinufer und Fussgängerweg

LV30 - Mumpf: Rheinuferweg Engstellen

L3 - Rheinufer - Rheinfelder Rheinferrundweg extended

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Rheinfelden (CH)

Baureife

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Inbetriebnahme

2019

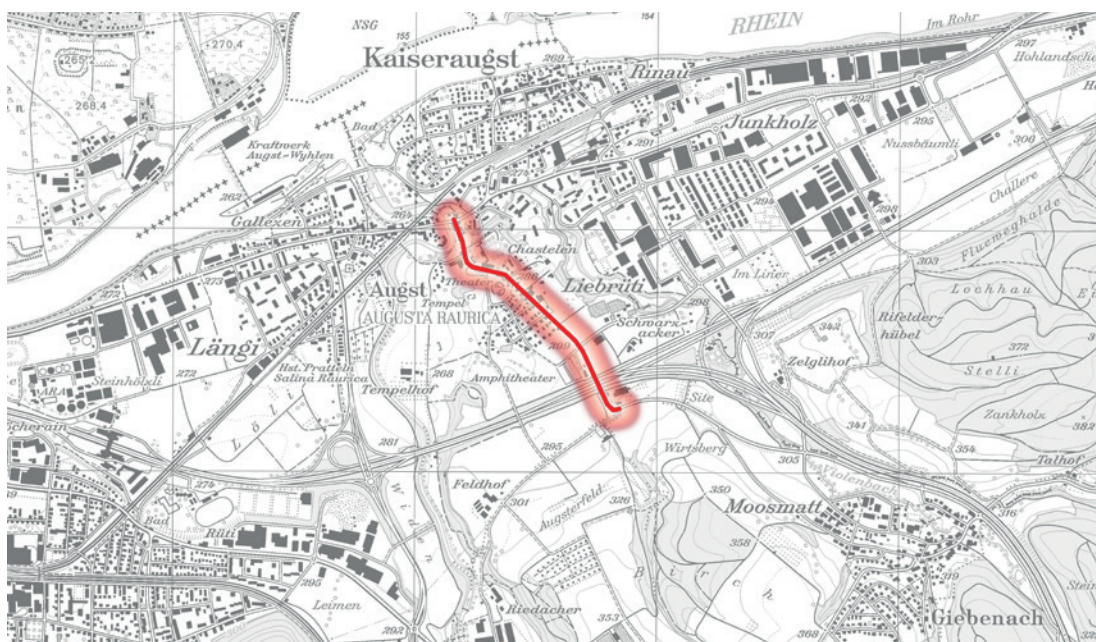
Finanzreife

Investitionskosten

50 000 (± 20%)

LV25

Augst: Giebenacherstrasse



LV25



Beschrieb

Die Giebenacherstrasse in Augst ist eine kantonale Radroute ohne spezielle Veloverkehrsmassnahmen. Für den Fussverkehr steht teilweise nur ein schmales Trottoir zur Verfügung. Allerdings dient sie als wichtige Verbindung zur Schule und zu den touristischen Einrichtungen Augusta Raurica (rund 158'000 Besucherinnen und Besucher im Jahr 2015) sowie ins Dorfzentrum Augst. Insbesondere im nördlichen Abschnitt weist die Giebenacherstrasse einen sehr engen Strassenquerschnitt und ein steiles Längsprofil auf, woraus eine geringe Verkehrssicherheit für Fussgänger und Velofahrer resultiert. Im gesamten Perimeter zwischen Einmündung Hauptstrasse und dem Abzweig Feldhof werden Optimierungen für die Fussgänger und Velofahrer in einer Machbarkeitsstudie überprüft und sollen im Rahmen der nächsten Fahrbahninstandsetzung umgesetzt werden.

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

Reifegrad

2

Baubeginn

2019

Investitionskosten

3 000 000

Bezug zu Teilstrategien

- V3-2: Velo-Korridornetze etablieren / ausbauen
- V3-2a: Anschlüsse an das Velohaupttrouten-netz
- V3-2d: Lokale Aufwertung (Sicherheit, Qualitätsverbesserung)

Bezug zu anderen Massnahmen

- M21 Verlegung Kantonsstrasse Augst - Kaiseraugst
- LV26 - Augst: Velo-/ Fusswegquerung Frenkendörferstrasse Augst / Pratteln



Langsamverkehr

AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft

Baureife

Reifegrad

2

Baubeginn

2019

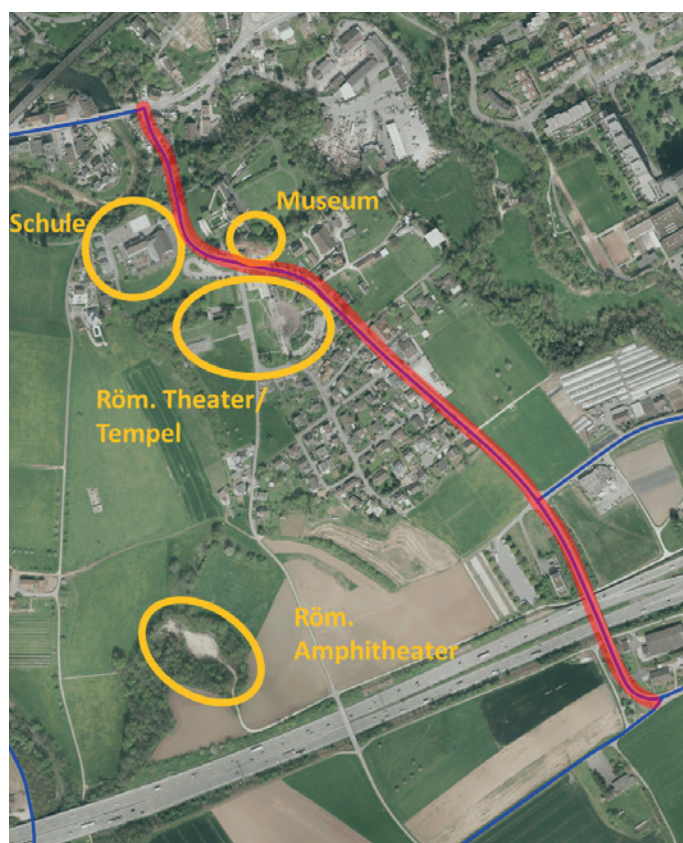
Inbetriebnahme

2021

Finanzreife

Investitionskosten

3 000 000 (± 50%)



Lage des Projekts (rot), der kantonalen Radrouten (blau) und von Anziehungspunkten (gelb)



Kantonale Radroute auf Kantonsstrasse ausserorts ohne spezielle Veloverkehrsmassnahmen



Enger und steiler Abschnitt im nördlichen Teil des Projektperimeters

LV26

Augst: Velo-/Fusswegquerung Frenkendörferstrasse Augst / Pratteln

LV26



Beschrieb

Sowohl die kantonale Radroute als auch der Dreiland-Radweg und die Rhein-Radroute queren heute die stark befahrene Frenkendörferstrasse zwischen Augst und Prattler Längquartier südlich der Busstation «Augst» in unbefriedigender Weise. Die Siedlungsentwicklung im Entwicklungsgebiet Salina Raurica, und - damit verbunden - auch die Verlegung der Kantonsstrasse HVS 3 / 7 an die Autobahn (Projekt Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation) werden eine markante Verkehrszunahme (MIV) in diesem Bereich zur Folge haben. Zudem fordert der Ausbau der Bushaltestelle mit Tramschlaufe (Projekt «Tram Salina Raurica», Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation) eine attraktive Erschliessung dieses Bereiches für den Velo- und den Fussverkehr.

Eine mögliche Lösung sieht eine Passerelle für Radfahrer und Fussgänger parallel zur SBB Überführung, ca. 100m südlich der heutigen Querung vor, es werden aber beidseits der Bahnlinie Lösungen evaluiert. In jedem Fall wird es die neue Velo-/Fusswegquerung ermöglichen, das kantonale Radroutennetz anzupassen und bis zur Hauptstrasse in Augst zu optimieren. Es entsteht eine sichere und attraktive Velo- und Fussverbindung abseits der stark befahrenen Kantonsstrassen.



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

Reifegrad

1

Baubeginn

2020

Investitionskosten

3 000 000

Bezug zu Teilstrategien

- V3-2: Velo-Korridornetze etablieren / ausbauen
- V3-2a: Anschlüsse an das Velohaupttroutennetz
- V3-2d: Lokale Aufwertung (Sicherheit, Qualitätsverbesserung)

Bezug zu anderen Massnahmen

- LV25: Augst: Giebenacherstrasse
- Ü31: Tram Salina Raurica
- LV14: BL: Langsamverkehrsachse Salina Raurica
- LV25: Augst: Giebenacherstrasse
- S12: Salina Raurica



Langsamverkehr

AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft

Baureife

Reifegrad

1

Baubeginn

2020

Inbetriebnahme

2022

Finanzreife

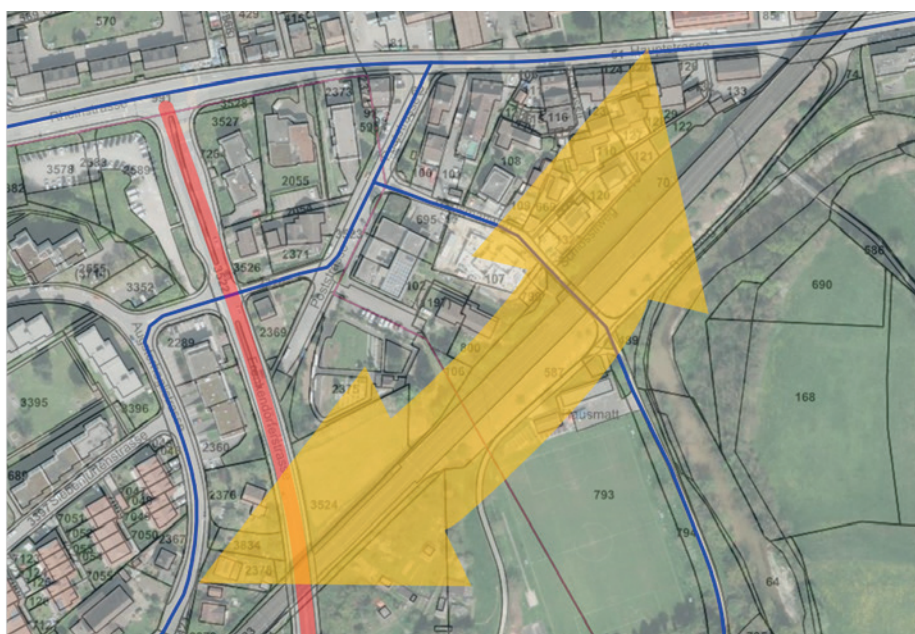
Investitionskosten

3 000 000 (± 30%)

heutiger Zustand:
Fussgängerquerung und
dahinter Querung
kantonale Radroute auf
der stark befahrenen
Frenkendörferstrasse



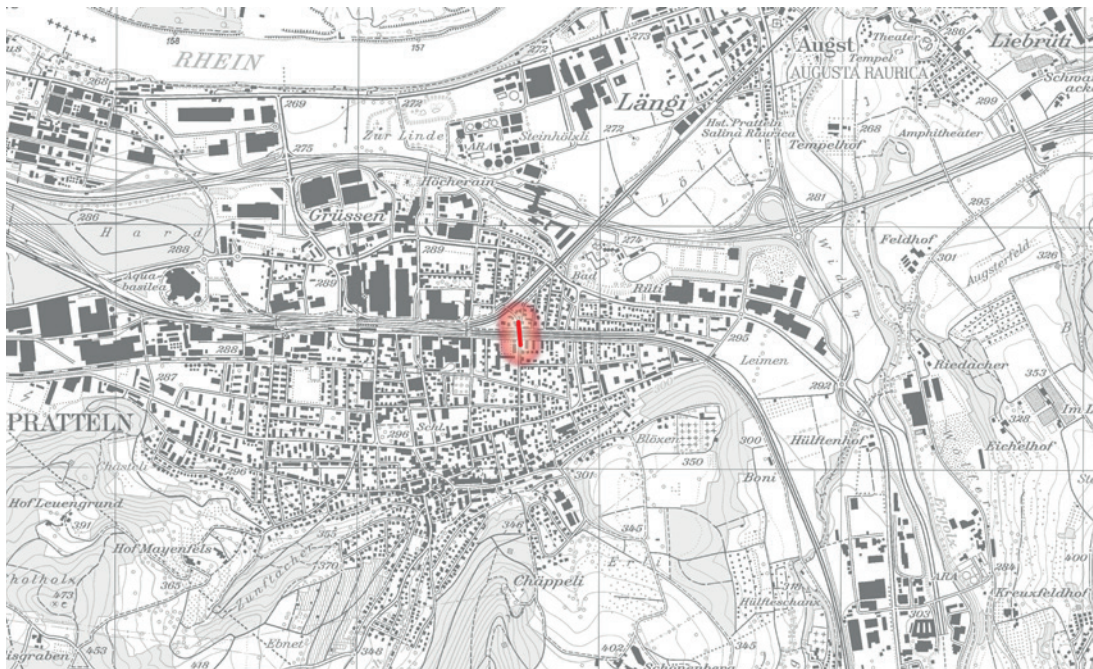
Situation: bestehende
kantonale Radrouten (blau,
teils durch neue Verbindung
zu ersetzen), zu querende
Frenkendörferstrasse (rot)
und Korridor neu angedach-
te Verbindung (gelb)



LV27

LV27

Pratteln: Aufwertung Unterführung Viaduktstrasse (Fröschmatt)



1.G	Historie	ARE Code	Prio
2.G	LV2-5	2701.2.113	B

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Investitionskosten

3 000 000

Beschrieb

Die Unterführung unter der SBB-Trasse (Basel-Liestal) ist im heutigen Zustand unattraktiv für die Fussgänger (dunkel, unbelebt) und für Velos nicht befahrbar, obwohl sie auf einer regional bedeutsamen Veloroute (Pratteln-Augst) liegt.

Durch die Aufwertung kann sichergestellt werden, dass eine attraktive Fuss- und Radverbindung in Nord-Süd-Richtung zur Verfügung steht und die Trennwirkung der Bahntrasse verringert wird.

Das Stimmvolk hat im Frühling 2016 einem Ausbau deutlich zugestimmt.



Langsamverkehr

AGGLO BASEL

	Bezug zu Teilstrategien	Bezug zu anderen Massnahmen
LV27	V3-2: Velo-Korridornetze etablieren / ausbauen	S5.1: Bahnhofsgebiet Pratteln
	V3-2a: Anschlüsse an das Velohaupttroutennetz	Ü31: Tram Salina Raurica
	V3-2e: Lokaler Lückenschluss	S12: Salina Raurica
	V3-4: Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten	

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Pratteln

Baureife

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Inbetriebnahme

ab 2019

Finanzreife

Investitionskosten

3 000 000 (± 30%)

LV28

Stein: Aufwertung und Umgestaltung Rheinuferweg

LV28



Beschrieb

Die Rheinpromenade entlang der Fluss- und Naturlandschaft des Rheins ist ein Erholungsraum von hohem Stellenwert für die Gemeinde Stein. Die Ufervegetation, der im Laufe des Baus des Rheinkraftwerks Säckingen entstandenen Böschungssicherung, hat sich in den vergangenen Jahren stark entwickelt. An verschiedenen Stellen haben sich «wilde» Nutzungen etabliert. Die Sicht oder der Zugang zum Fließgewässer ist vieler-

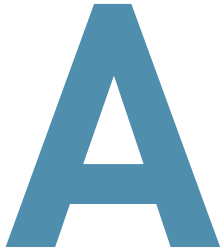
orts eingeschränkt. Aufgrund des hohen Stellenwerts der Rheinpromenade als Erholungsraum, des eingeschränkten Angebotes für verschiedene Nutzergruppen sowie dem nicht ausgeschöpften Potenzial als Erlebnisort soll die Attraktivität des Rheinuferwegs mit gezielten und punktuell angeordneten Aufwertungsmassnahmen gesteigert werden.

Bezug zu Teilstrategien

V3-4: Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

- LV23 Rheinfelden (CH): Rheinuferweg-Passage
- LV24 Rheinfelden (CH): Weg Chleigrütt-graben - Aussichtspunkt Kraftwerk
- LV29 Wallbach: Rheinpromenade Aufwertung Rheinufer und Fussgängerweg
- LV30 - Mumpf: Rheinuferweg Engstellen
- L3 - Rheinufer - Rheinfelder Rheinuferrundweg extended



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

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Investitionskosten

1 525 000



Langsamverkehr

AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Stein

Baureife

Vorprojekt vorliegend (31.03.16)

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Inbetriebnahme

2022

Die Notwendigkeit der Aufwertung und Umgestaltung des Rheinufer als Naherholungsraum und länderübergreifendes Verbindungselement ist unbestritten.

Ein Vorprojekt mit fünf Ideenskizzen liegt vor. Die finanziellen Auswirkungen für die Umsetzung sind abgeschätzt.

Finanzreife

Perimeter

Finanzierungsbeschlüsse

Der Gemeinderat wird bis im Herbst einen Beschluss über entsprechende Anträge an die Gemeindeversammlung fassen.

Investitionskosten

1 525 000 (± 30%)

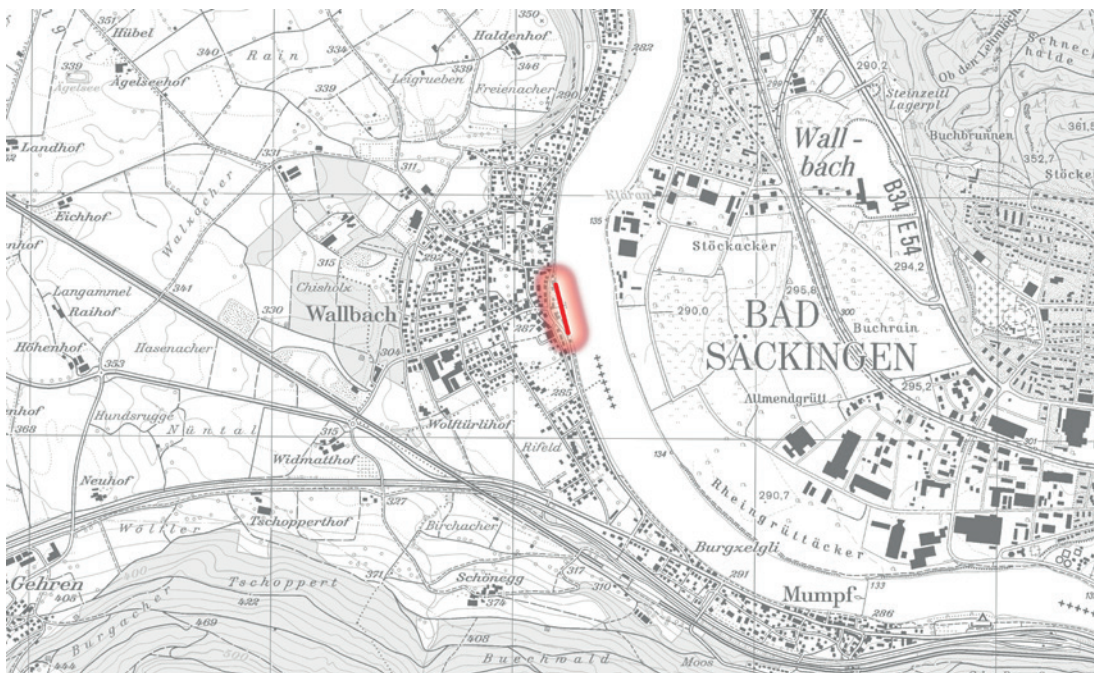
Perimeter



LV29

Wallbach: Rheinpromenade Aufwertung Rheinufer und Fussgängerweg

LV29



A

Beschrieb

Die Zugänglichkeit zum Fluss wird erhöht, das Rheinufer aufgewertet; für den Fussgänger wird die Attraktivität am Rundweg dem Rhein entlang gesteigert; die Grünfläche soll für die Freizeitnutzung aufgewertet werden; klare Trennung von Strasse und Grünfläche.

Bezug zu Teilstrategien

V3-4: Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

- LV23 - Rheinfelden (CH): Rheinuferweg-Passage
- LV24 - Rheinfelden (CH): Weg Chleigrüttgraben - Aussichtspunkt Kraftwerk
- LV28 - Stein: Aufwertung und Umgestaltung Rheinuferweg
- LV30 - Mumpf: Rheinuferweg Engstellen
- L3 - Rheinufer - Rheinfelder Rheinuferrundweg extended

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Investitionskosten

710 000



Langsamverkehr

AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Wallbach

Baureife

Vorprojekt vorliegend

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Inbetriebnahme

2020

Die in Zusammenarbeit mit den kantonalen Stellen erstellte Konzeptstudie liegt vor.
Die Kosten sind grob abgeschätzt. Die positiven Wirkungen der Aufwertungsmassnahmen ist offensichtlich.

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Subventionszusagen noch ausstehend.

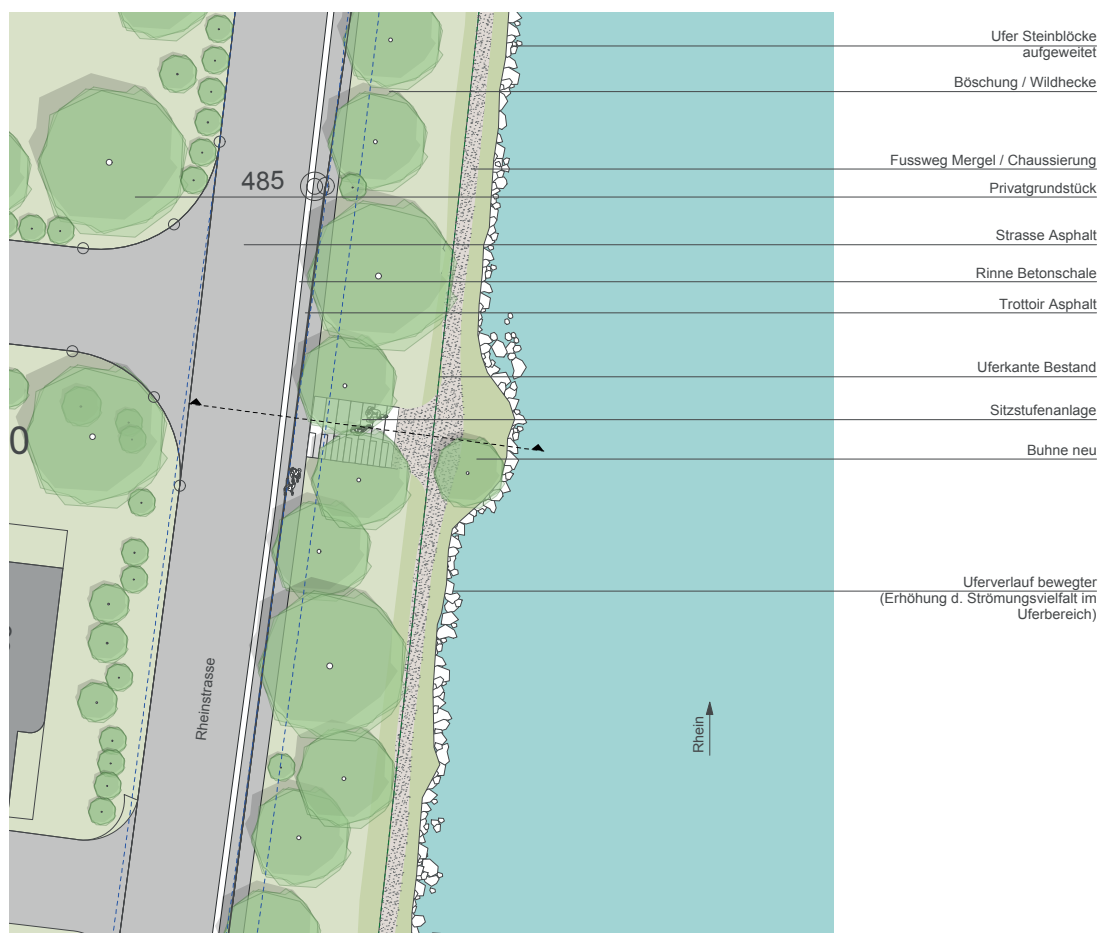
Antrag für Projektierungskredite: 2017 / Baukredite: 2018 geplant.

Investitionskosten

710 000 (± 30%)

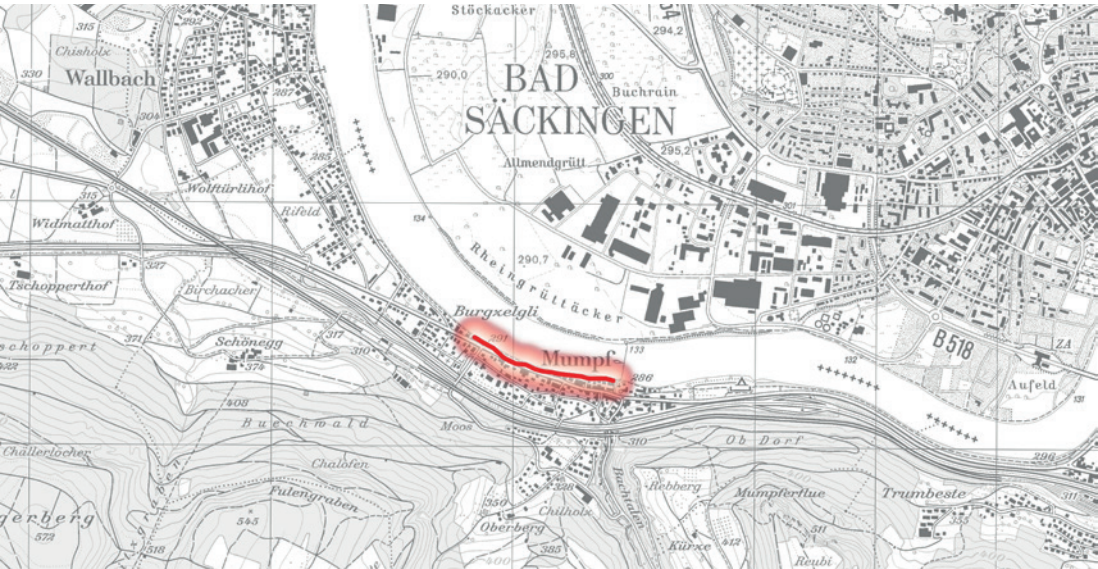
Das Genehmigungsverfahren auf Stufe Kanton und Bund ist eingeleitet.

Konzeptbeschreibung



LV30

Mumpf: Rheinuferweg Engstellen



LV30



Beschrieb

Der Rheinuferweg ist in seiner heutigen Form schmal und unattraktiv für Wanderer. Der Fussweg liegt auf weiten Abschnitten am Fusse einer Böschung, welche über die Jahre hinweg immer mehr in Richtung Rhein drückt. Der Rheinuferweg wird dadurch immer schmaler. Im Zusammenhang mit diesem Projekt soll daher der Fussweg ver-

breitert und die Böschung entsprechend abgestützt werden. Wir haben dabei die Vorstellung, dass dies mit Steinquadern erfolgen soll. Wünschenswert wären auch vereinzelte Nischen, in welchen Sitzbänke installiert werden können und die Wanderer zum Verweilen einlädt.

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2020

Investitionskosten

650 000

Bezug zu Teilstrategien

V3-4: Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

- LV23: Rheinfelden (CH): Rheinuferweg-Passage
- LV24: Rheinfelden (CH): Weg Chleigrüttgraben - Aussichtspunkt Kraftwerk
- LV28: Stein: Aufwertung und Umgestaltung Rheinuferweg
- LV29: Wallbach: Rheinpromenade Aufwertung Rheinufer und Fussgängerweg
- L3: Rheinufer - Rheinfelder Rheinufer-rundweg extended



Langsamverkehr

AGGLO BASEL

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Mumpf

Baureife

Vorprojekt vorliegend

Reifegrad

1

Baubeginn

2020

Inbetriebnahme

2021

Offerte / Kostenschätzung und Planskizze liegen vor.

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Beschluss noch nicht vorhanden.

Investitionskosten

650 000 (± 30%)

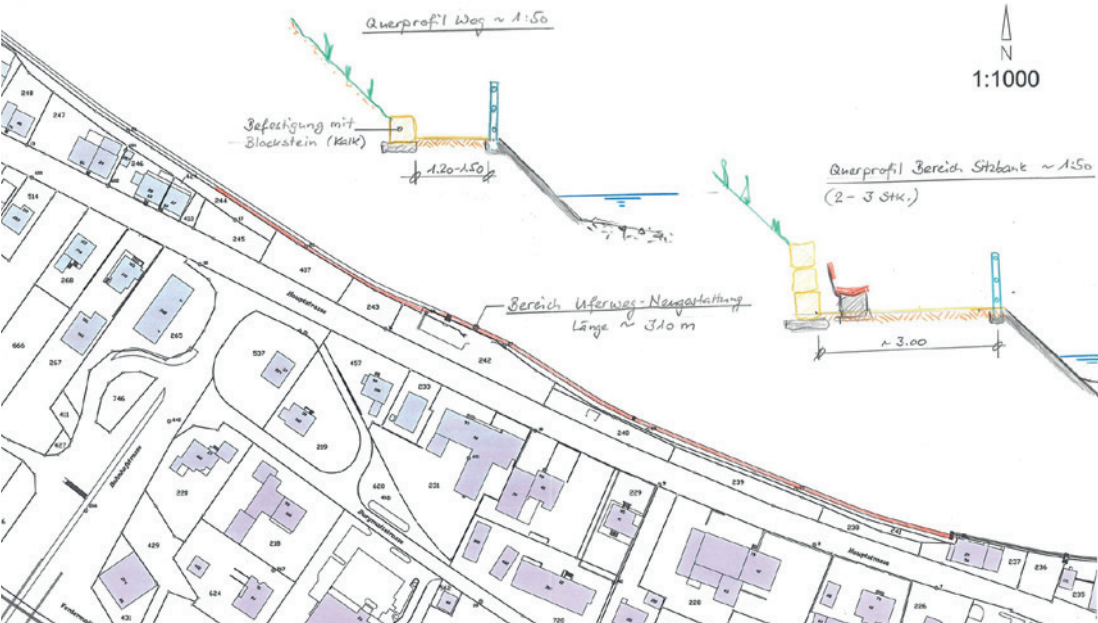
Machbarkeit abgeklärt, Grobkonzept liegt vor.

LV30

Engstelle Rheinuferweg



Situationsplan über betroffenen Rheinabschnitt



LV31

LV31

Rheinfelden (CH): Neue westliche Fuss- und Radunterführung Bahnhof SBB



B

	Historie	ARE Code	Prio
1.0	-	-	-
2.0	-	-	-

Reifegrad

1

Baubeginn

2023

Investitionskosten

3 000 000

Beschrieb

Der Gemeinderat Rheinfelden hat am 16. Dezember 2013 den Strukturplan Bahnhof beschlossen. Die bisherigen Perronzugänge am Bahnhof SBB umfassen die Personenunterführung ab dem Bahnhofplatz als zentralen Umsteigeknoten und die östliche Fuss- und Radunterführung mit Rampenzugang zum Perron. Infolge der seit 2004 anhaltenden baulichen Siedlungsentwicklungen im Rheinfelden Westen (Umstrukturierung «Salmenareal», Wohnneubauten im Gebiet qWeierfeld», «Gersten- und Hopfenpark»,

«Im Industrie» und entlang der Habich-Diet-schy-Strasse, etc.) und der gestarteten planerischen Umstrukturierung des «ehemaligen Fournierwerk» (im Strukturplan Bahnhof, Teilgebiet 3.4 Bahnhof West) haben sich die Verkehrsflüsse für den Fuss- und Radverkehr von und nach Westen deutlich erhöht. Die baulichen Entwicklungen im Siedlungsteil Westen sind noch nicht ausgeschöpft. Was fehlt ist eine neue Fuss- und Radunterführung im Westen des Bahnhof SBB.



Langsamverkehr

AGGLO BASEL

Bezug zu Teilstrategien

- › V3-2: Velo-Korridornetze etablieren / ausbauen
- › V3-2a: Anschlüsse an das Velohaupttroutennetz
- › V3-2c: Lokale Erschliessung von zentralen Einrichtungen (Schwimmbad, Schulen, Bahnhöfe etc.)
- › V3-2e: Lokaler Lückenschluss

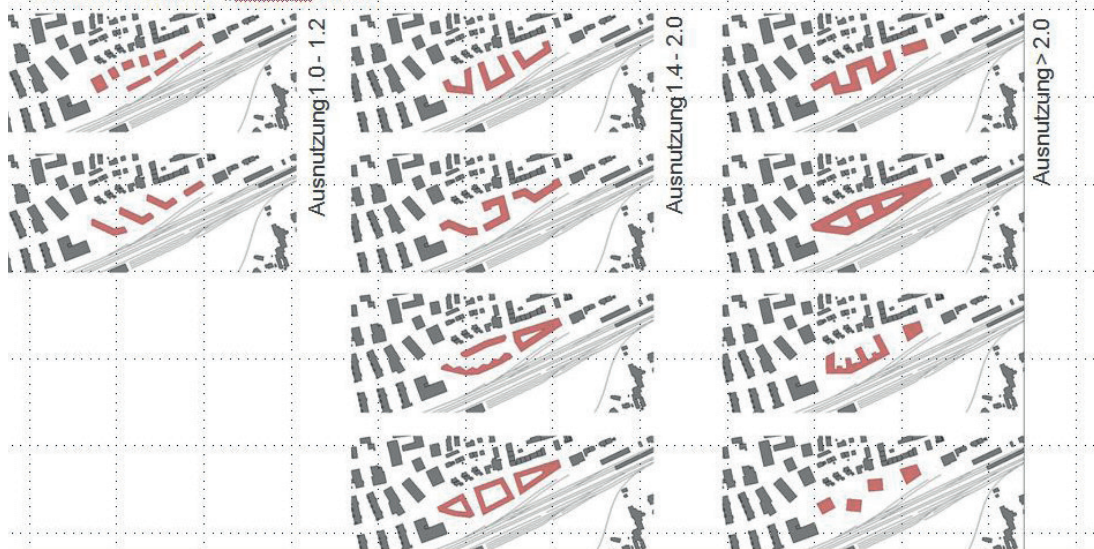
LV31

Bezug zu anderen Massnahmen

- › Ü26 - 3. Gleis Pratteln - Rheinfelden und Wendegleis Rheinfelden
- › Ö10 - Rheinfelden: Umgestaltung und Aufwertung Bahnhofplatz mit Busbahnhof
- › Ö11 - Rheinfelden: Entflechtung ÖV, MIV und LV im Bereich Bahnhof SBB
- › LV18 - Rheinfelden (CH): Fuss- und Radwegverbindung entlang Bahndamm
- › (Bhf SBB - Haltestelle Augarten)
- › LV19 - Rheinfelden (CH): Behindertengerechte Erschliessung Bahnhof SBB - Kapuzinerberg
- › LV20- Rheinfelden (CH): Fuss- und Radverkehrsverbindung S-Bahnhaltestelle Augarten-Weiherfeld
- › LV21 - Rheinfelden (CH): Erweiterung / Neubau Velostation Bahnhof
- › LV22 - Rheinfelden (CH): Ausbau Veloabstellplätze an der S-Bahnhaltestelle Augarten
- › S19.1 - Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)

Entwicklungsgebiete / Verdichtungsstrategie / historische Quartiere

Volumenstudien „Densa-Areal“



Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle
Stadt Rheinfelden (CH)

Baureife

Vorprojekt erarbeitet bis ca. 2020

Reifegrad
1

Baubeginn
2023

Inbetriebnahme
2025

Kleinere Massnahme zur verbesserten Anbindung des Bahnhof SBB an die Siedlungsentwicklungen in Rheinfelden West und im Umfeld des Areal Bahnhof.

Finanzreife

Investitionskosten
3 000 000 (± 30%)



Entwicklung Rheinfelden West 2007

Langsamverkehr

LV32

Möhlín: Ausbau Unterführung Bahnhof

LV32

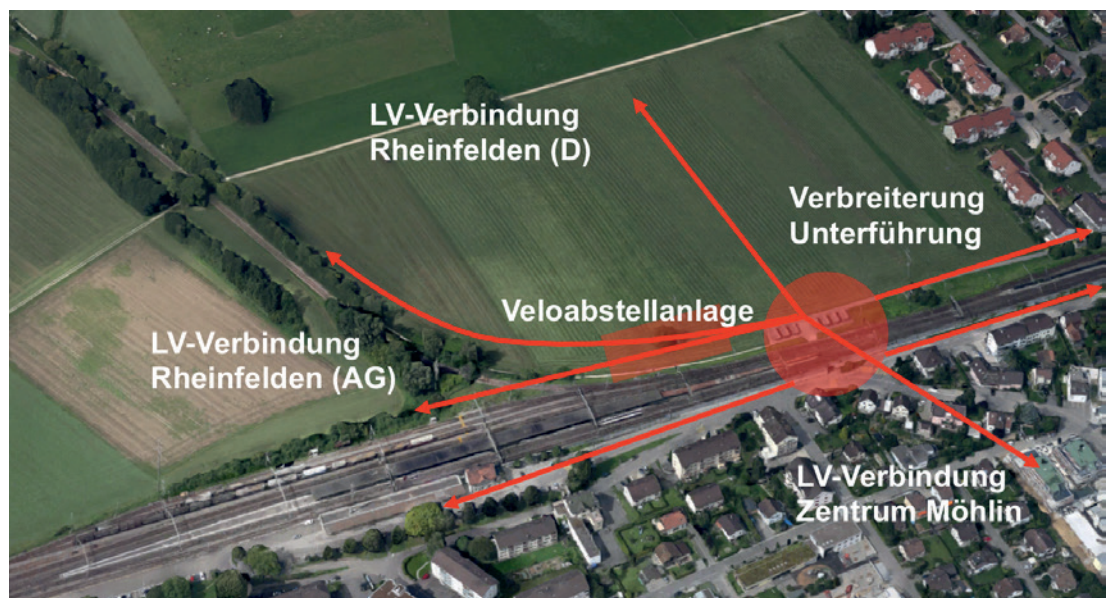


Beschrieb

Mit dem neuen Wohnschwerpunkt Möhlín / Rheinfelden ist auf der nördlichen Seite des Bahnhofes ein Schwerpunkt für das Wohnen geplant. Damit das neue grosse Siedlungsgebiet mit der bestehenden Siedlung optimal verbunden werden kann, braucht es eine wesentliche Verbesserung der ortsinternen Verbindung. Die heutige Trennwirkung der Bahnlinie soll damit ebenfalls verringert werden.

Die östliche Bahnunterführung des Bahnhofes Möhlín soll in Zusammenhang des Wohnentwicklungsschwerpunktes Möhlín / Rheinfelden ausgebaut werden. Es ist eine Verbreiterung der Unterführung vorgesehen. Die Unterführung wird für die Kreuzung von zwei Bussen dimensioniert. Mit der geplanten Verbreiterung der Unterführung wird die Verbindung vom Möhlín Bahnhof ins Zentrum, zu Rheinfelden AG und zu Rheinfelden Baden für den Langsamverkehr attraktiver gestaltet. Ebenso entstehen neue und direkte Wegverbindungen für den Langsamverkehr.

Übersicht
der Projekteingaben



AGGLO BASEL

Bezug zu Teilstrategien

- V3-2: Velo-Korridornetze etablieren / ausbauen
- V3-2c: Lokale Erschliessung von zentralen Einrichtungen (Schwimmbad, Schulen, Bahnhöfe etc.)
- V3-2d: Lokale Aufwertung (Sicherheit, Qualitätsverbesserung)

Bezug zu anderen Massnahmen

- 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
- S6.1 ESP Möhlin / Rheinfelden-Ost

LV32

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Möhlin

Das Projekt ist Bestandteil der Entwicklung des Wohnschwerpunktes Möhlin, Rheinfelden und ist damit abgestimmt.

Baureife

Vorprojekt erarbeitet bis ca. 2020

Reifegrad

1

Baubeginn

2023

Teil eines Massnahmenpakets

Inbetriebnahme

2025

Finanzreife

Investitionskosten

3 000 000 (± 30%)

B

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2023

Investitionskosten

3 000 000



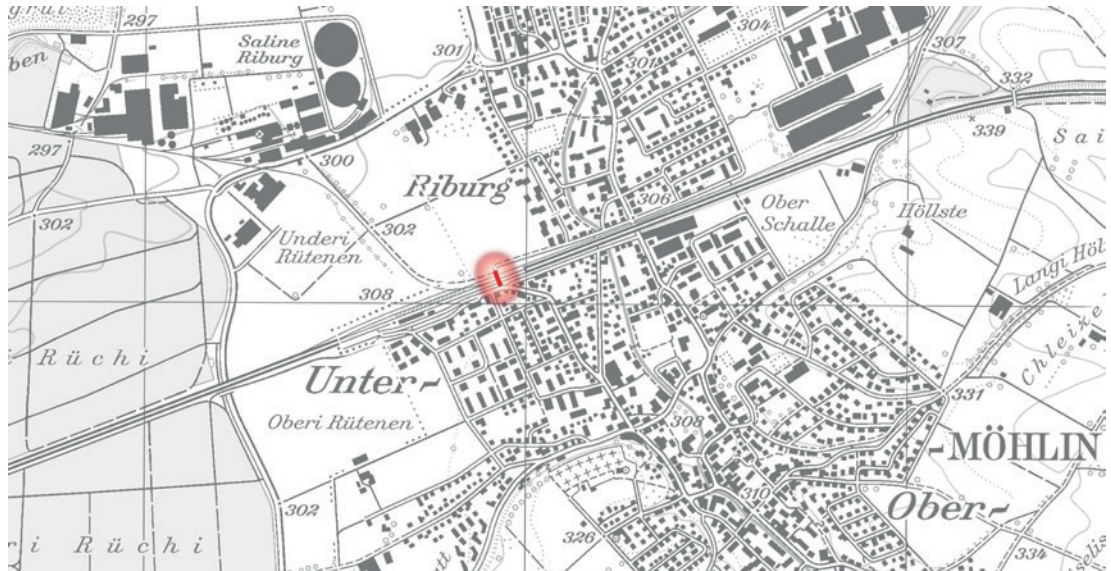
Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV33

Möhlly: Aufwertung Zugänglichkeit Bahnhof

LV33

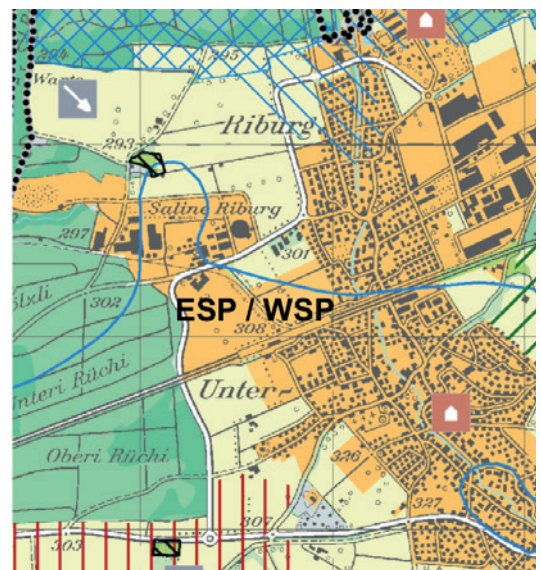
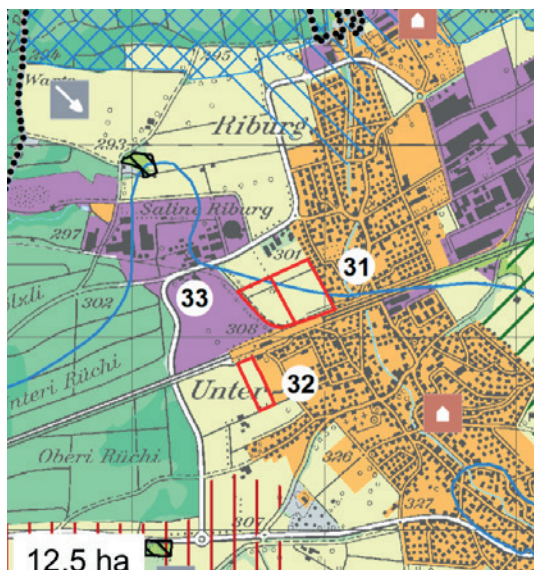


Beschrieb

Mit dem neuen Wohnschwerpunkt Möhly / Rheinfeldern ist auf der nördlichen Seite des Bahnhofes einen Schwerpunkt für das Wohnen geplant. Damit das neue grosse Siedlungsgebiet mit der bestehenden Siedlung optimal verbunden werden kann, braucht es eine wesentliche Verbesserung der ortsinternen Verbindung. Die heutige Barrierenwirkung der Bahnlinie soll damit ebenfalls verringert werden.

Neben der zusätzlichen Verbindungen in alle Richtungen, soll die Zugänglichkeit zum Bahnhof selbst sowohl für den Fuss- wie auch den Veloverkehr ebenfalls verbessert werden.

Eintrag Wohnschwerpunkt
(WSP) 12,5 ha



AGGLO BASEL

Bezug zu Teilstrategien

- V3-2: Velo-Korridornetze etablieren / ausbauen
- V3-2c: Lokale Erschliessung von zentralen Einrichtungen (Schwimmbad, Schulen, Bahnhöfe etc.)
- V3-3: Veloabstellanlagen ausbauen

Bezug zu anderen Massnahmen

- LV32 - Möhlin: Ausbau Unterführung 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
- S6.1 - ESP Möhlin / Rheinfelden-Ost

LV33

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Möhlin

Das Projekt ist Bestandteil der Entwicklung des Wohnschwerpunktes Möhlin, Rheinfelden und ist damit abgestimmt.

Baureife

Vorprojekt erarbeitet bis ca. 2020

Reifegrad

1

Baubeginn

2023

Inbetriebnahme

2025

Finanzreife

Investitionskosten

1 500 000 (± 30%)

B

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2023

Investitionskosten

1 500 000



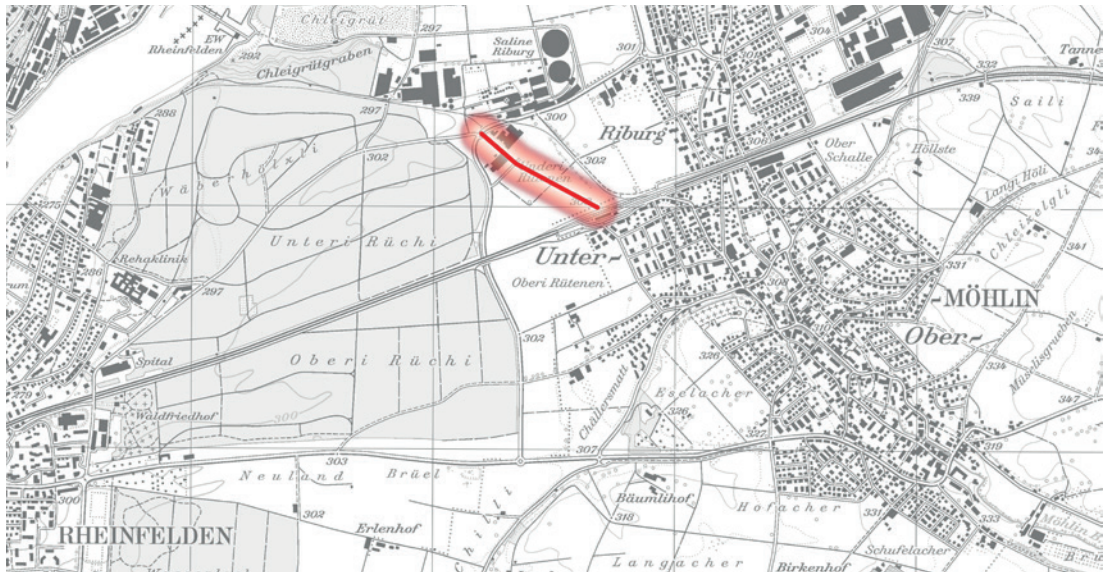
Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV34

Möhlin: Velo-/Fussverbindung Bahnhof - Rheinfelden (CH)

LV34

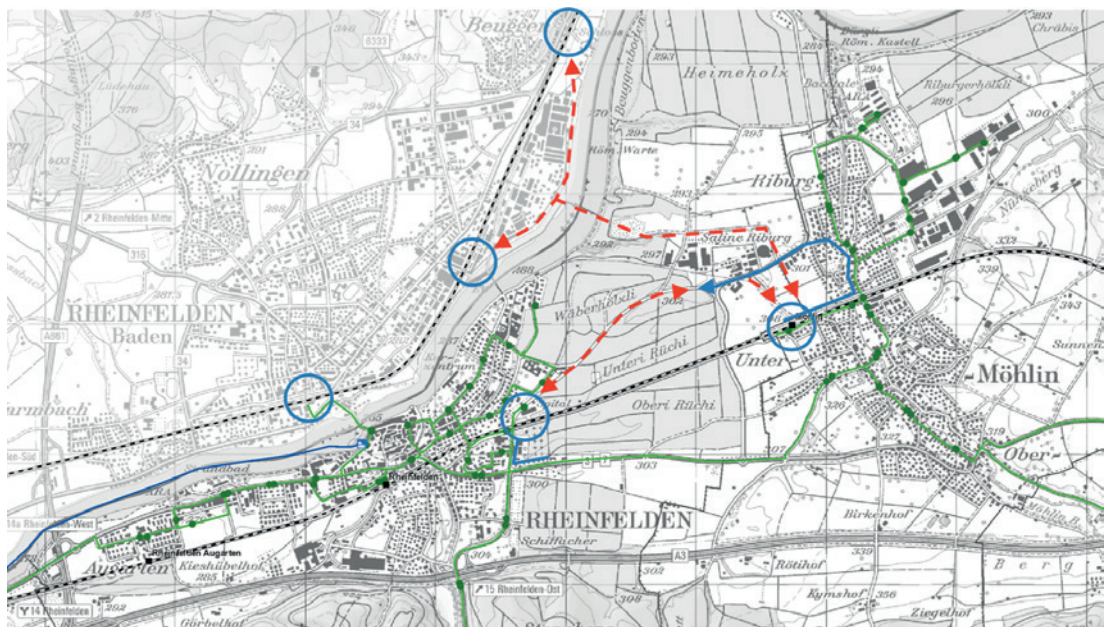


Beschrieb

Mit dem neuen Wohnschwerpunkt Möhlin / Rheinfelden ist auf der nördlichen Seite des Bahnhofes einen Schwerpunkt für das Wohnen geplant. Damit das neue grosse Siedlungsgebiet mit der bestehenden Siedlung optimal verbunden werden kann, braucht es eine wesentliche Verbesserung der ortsinternen Verbindung. Die heutige Barrierenwirkung der Bahnlinie soll damit ebenfalls verringert werden.

Die Velo- und Fussverbindung in Richtung des benachbarten Rheinfelden (CH) soll die Strecke zwischen diesen beiden Gemeinden für Pendlerinnen und Pendler, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, attraktiver machen.

Veloverbindungen
Richtung Norden



AGGLO BASEL

Bezug zu Teilstrategien

- V3-2: Velo-Korridornetze etablieren / ausbauen
- V3-2b: Verknüpfung / Verbindung benachbarter Gemeinden
- V3-2d: Lokale Aufwertung (Sicherheit, Qualitätsverbesserung)

Bezug zu anderen Massnahmen

- LV32 - Möhlin: Ausbau Unterführung Bahnhof
- LV33 - Möhlin: Aufwertung Zugänglichkeit Bahnhof
- LV35 - Möhlin: Velo-/Fussverbindung Möhlin Bahnhof - Rheinfelden (D)
- LV36 - Möhlin: Veloabstellanlage Bahnhof Nord
- LV37- Möhlin: Velo- / Fussverbindung Bahnhof - Zentrum
- S6.1 - ESP Möhlin / Rheinfelden-Ost

LV34

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Möhlin

Das Projekt ist Bestandteil der Entwicklung des Wohnschwerpunktes Möhlin, Rheinfelden und ist damit abgestimmt.

Baureife

Vorprojekt erarbeitet bis ca. 2020

Reifegrad

1

Baubeginn

2023

Teil eines Massnahmenpakets

Inbetriebnahme

2025

Finanzreife

Investitionskosten

1 000 000 (± 30%)

B

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2023

Investitionskosten

1 000 000



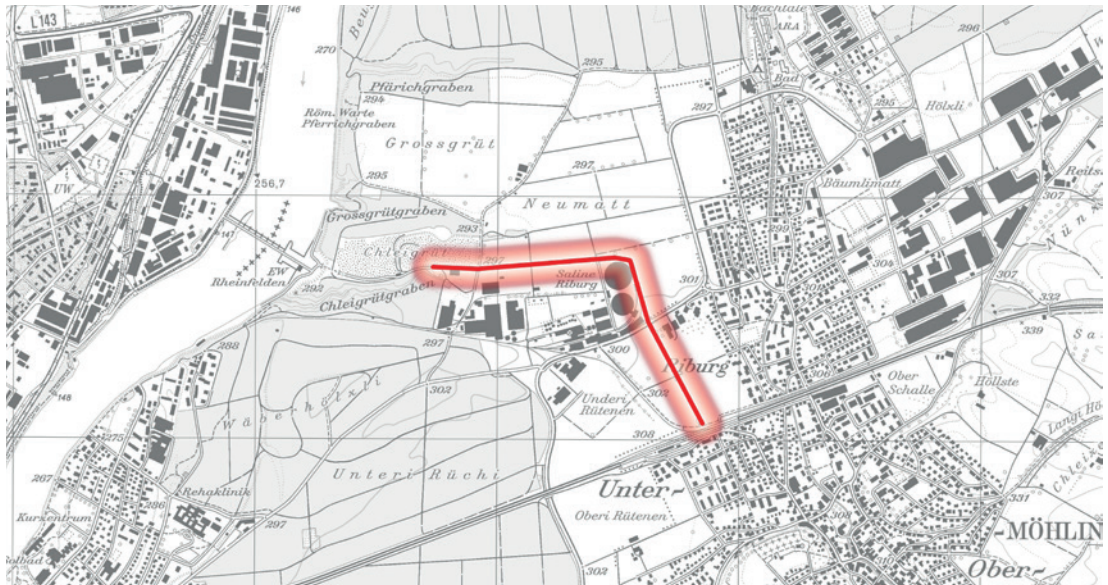
Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV35

Möhlin: Velo-/Fussverbindung Möhlin Bahnhof - Rheinfelden (D)

LV35

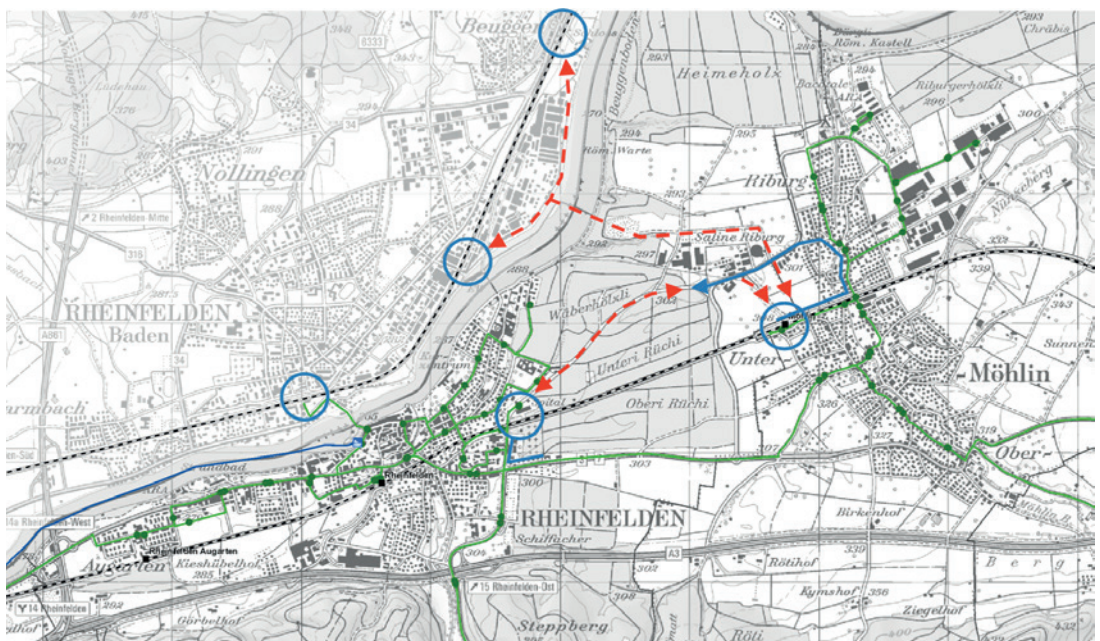


Beschrieb

Mit dem neuen Wohnschwerpunkt Möhlin / Rheinfelden ist auf der nördlichen Seite des Bahnhofes einen Schwerpunkt für das Wohnen geplant. Damit das neue grosse Siedlungsgebiet mit der bestehenden Siedlung optimal verbunden werden kann, braucht es eine wesentliche Verbesserung der ortsinternen Verbindung. Die heutige Barrierenwirkung der Bahnlinie soll damit ebenfalls verringert werden.

Mit der Velo- und Fussverbindung in Richtung des benachbarten Rheinfelden (D) soll eine grenzüberschreitende, attraktive Strecke geschaffen werden und die Durchlässigkeit über Rhein und Landesgrenze hinweg verbessern.

Veloverbindungen
Richtung Norden



AGGLO BASEL

Bezug zu Teilstrategien

- V3-2: Velo-Korridornetze etablieren / ausbauen
- V3-2b: Verknüpfung / Verbindung benachbarter Gemeinden
- V3-2d: Lokale Aufwertung (Sicherheit, Qualitätsverbesserung)

Bezug zu anderen Massnahmen

- LV32 - Möhlin: Ausbau Unterführung Bahnhof
- LV33 - Möhlin: Aufwertung Zugänglichkeit Bahnhof
- LV34 - Möhlin: Velo-/Fussverbindung Bahnhof - Rheinfelden (CH)
- LV35 - Möhlin: Veloabstellanlage Bahnhof Nord
- LV36 - Möhlin: Velo- / Fussverbindung Bahnhof - Zentrum
- LV37 - Möhlin: Velo- / Fussverbindung Bahnhof - Zentrum
- S6.1 - ESP Möhlin / Rheinfelden-Ost

LV35

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Möhlin

Das Projekt ist Bestandteil der Entwicklung des Wohnschwerpunktes Möhlin, Rheinfelden und ist damit abgestimmt.



Baureife

Vorprojekt erarbeitet bis ca. 2020

Reifegrad

1

Baubeginn

2023

Teil eines Massnahmenpakets

Inbetriebnahme

2025

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2023

Investitionskosten

1 000 000

Finanzreife

Investitionskosten

1 000 000 (± 30%)



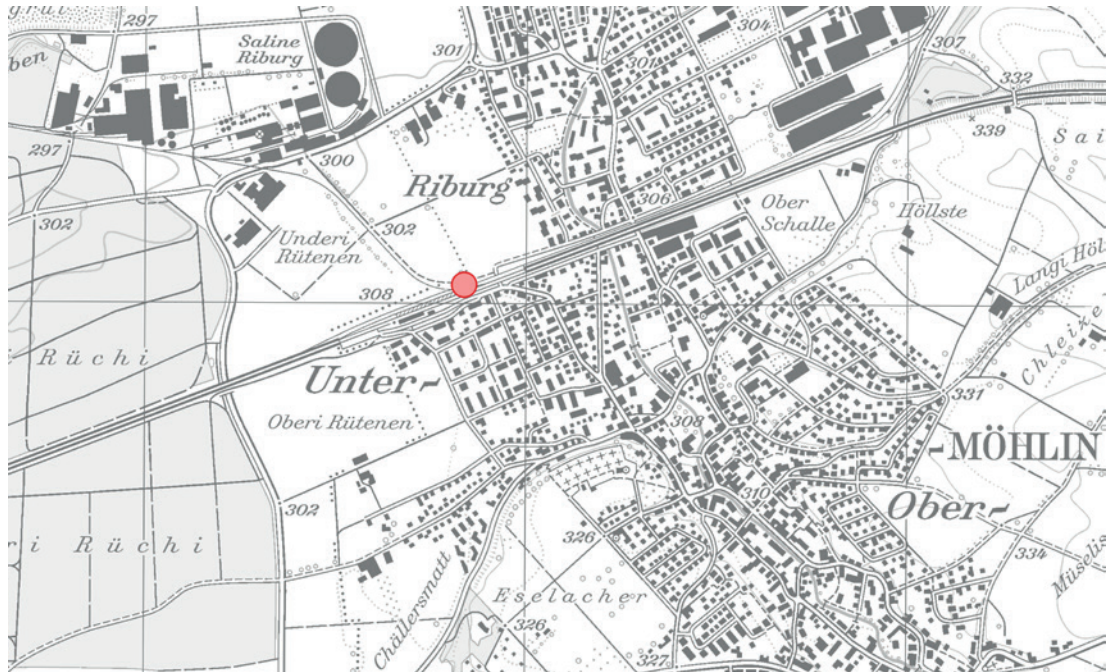
Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV36

Möhlín: Veloabstellanlage Bahnhof Nord

LV36

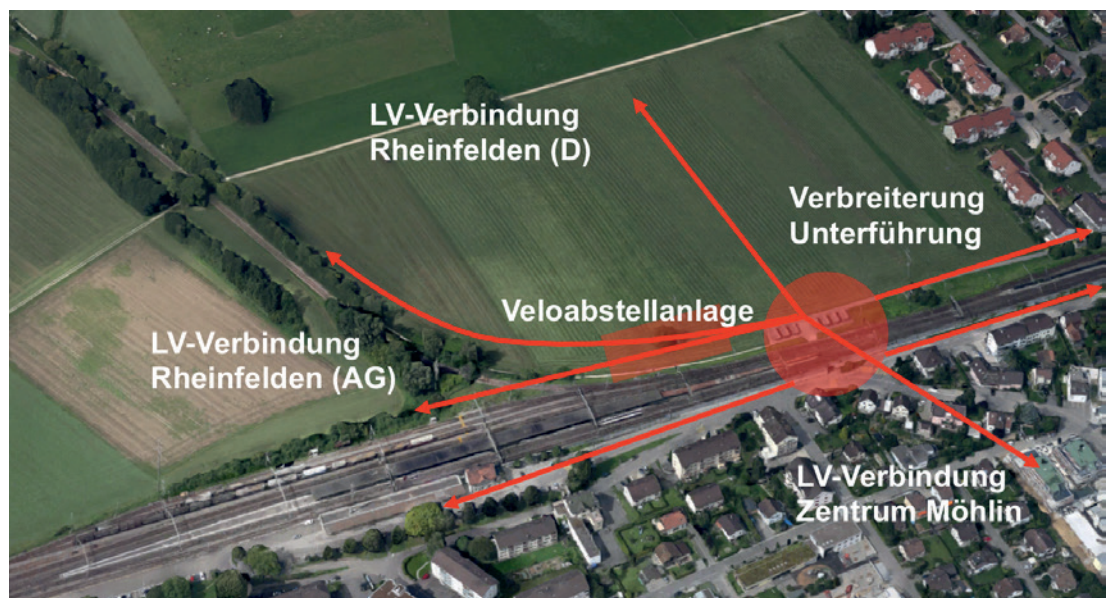


Beschrieb

Mit dem neuen Wohnschwerpunkt Möhlín / Rheinfelden ist auf der nördlichen Seite des Bahnhofes einen Schwerpunkt für das Wohnen geplant. Damit das neue grosse Siedlungsgebiet mit der bestehenden Siedlung optimal verbunden werden kann, braucht es eine wesentliche Verbesserung der ortsinternen Verbindung. Die heutige Barrierenwirkung der Bahnlinie soll damit ebenfalls verringert werden.

Der Bushof sowie die Veloabstellanlagen sollen nördlich der Bahn angeordnet werden. Die Veloabstellanlagen sind möglichst rationell und nahe beim Bahnhof anzugliedern. Bei der Umgestaltung ist auch die Zugänglichkeit des Perrons aufzuwerten.

Übersicht
der Projekteingaben



AGGLO BASEL

Bezug zu Teilstrategien

V3-3: Veloabstellanlagen ausbauen

Bezug zu anderen Massnahmen

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)

LV37- Möhlin: Velo-/Fussverbindung
Bahnhof - Zentrum

S6.1 - ESP Möhlin / Rheinfelden-Ost

LV36

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Möhlin

Das Projekt ist Bestandteil der Entwicklung des Wohnschwerpunktes Möhlin, Rheinfelden und ist damit abgestimmt.

B

Baureife

Vorprojekt erarbeitet bis ca. 2020

Reifegrad

1

Baubeginn

2023

Teil eines Massnahmenpakets

Inbetriebnahme

2025

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2023

Investitionskosten

1 000 000

Finanzreife

Investitionskosten

1 000 000 (± 30%)



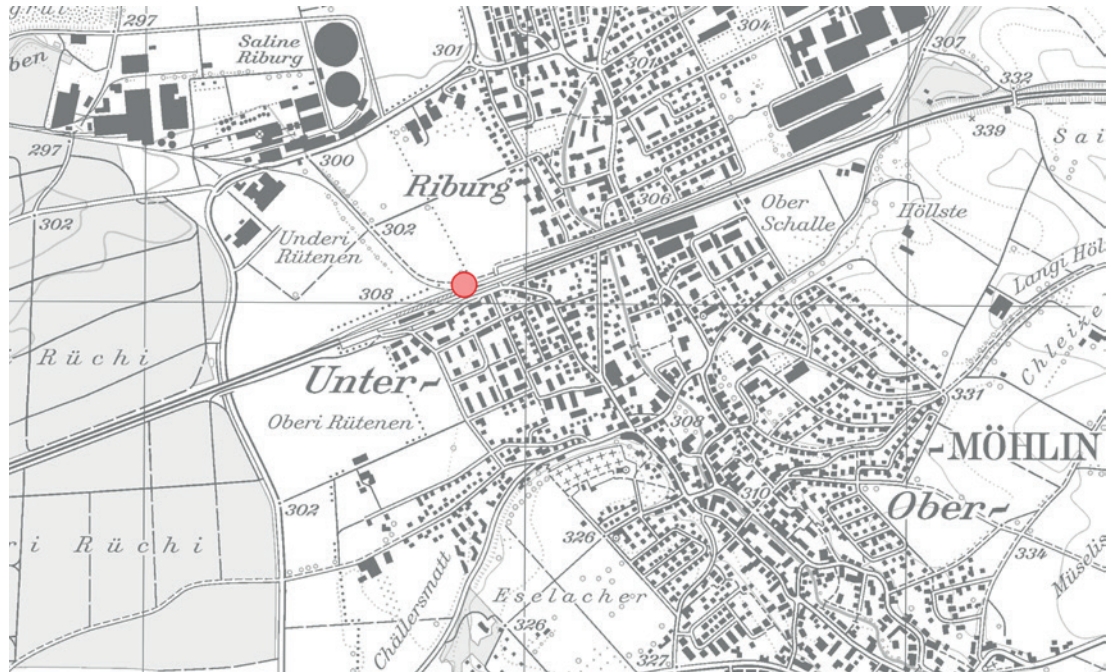
Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV37

Möhlín: Velo-/Fussverbindung Bahnhof - Zentrum

LV37

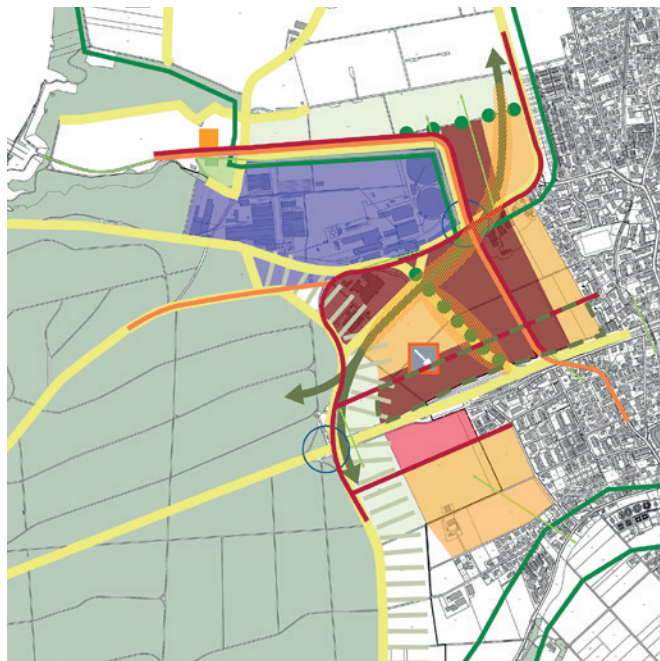


Beschrieb

Mit dem neuen Wohnschwerpunkt Möhlín / Rheinfeldén ist auf der nördlichen Seite des Bahnhofes einen Schwerpunkt für das Wohnen geplant. Damit das neue grosse Siedlungsgebiet mit der bestehenden Siedlung optimal verbunden werden kann, braucht es eine wesentliche Verbesserung der ortsinternen Verbindung. Die heutige Barrierenwirkung der Bahnlinie soll damit ebenfalls verringert werden.

Als Weiterführung zum Ausbau der Bahnunterführung soll das Zentrum von Möhlín für den Velo- und Fussverkehr attraktiver erschlossen werden.

Favorisierte
Schlussvariante



AGGLO BASEL

Bezug zu Teilstrategien

V3-2: Velo-Korridornetze etablieren / ausbauen

V3-2c: Lokale Erschliessung von zentralen Einrichtungen (Schwimmbad, Schulen, Bahnhöfe etc.)

Bezug zu anderen Massnahmen

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

S6.1 - ESP Möhlin / Rheinfelden-Ost

LV37

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Möhlin

Das Projekt ist Bestandteil der Entwicklung des Wohnschwerpunktes Möhlin, Rheinfelden und ist damit abgestimmt.

Baureife

Vorprojekt erarbeitet bis ca. 2020

Reifegrad

1

Baubeginn

2023

Inbetriebnahme

2025

Teil eines Massnahmenpakets

Finanzreife

Investitionskosten

500 000 (± 30%)

B

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2023

Investitionskosten

500 000



Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LVA3 Ergolztal

Bezug zum Zukunftsbild

Die LV-Massnahmen im Ergolztal betreffen vor allem den Kantonshauptort des Kantons Basel-Landschaft Liestal. Die Bedeutung von Liestal für Kanton und Region wird sich in den kommenden Jahren mit den Bahnausbauten weiter steigern. Die Siedlungsentwicklung ist insbesondere auch rund um den Bahnhof sehr dynamisch. In der Folge sind die LV-Angebote im Bahnhofssperimeter deutlich aufzuwerten und den neuen Rahmenbedingungen anzupassen. Dazu gehören sowohl die Zugänglichkeit bzw. die Linienführungen von / zu dem Bahnhof als auch die Velo-Abstellmöglichkeiten. Damit werden die intermodalen Möglichkeiten stark aufgewertet und die Attraktivität dieses für die Agglomeration Basel sehr relevanten ÖV-Knotens erhöht.

Die Situation für den Fuss- und Veloverkehr soll aber auch in Niederdorf, im äusseren Korridor der Frenkentäler liegend, verbessert werden (sowohl im Dorfkern als auch in den Verbindungen nach aussen). Damit kann das Waldenburgertal als wichtige ländliche Entwicklungsachse aufgewertet werden.

Nutzen

Das LV-Massnahmenpaket Ergolzt hat zwei räumliche Scherpunkte, Liestal sowie Niederdorf / Oberdorf im Waldenburgertal. Damit werden bedeutende Netzlücken geschlossen und in Liestal der ÖV-Knoten aufgewertet. Im Einzelnen ergeben sich mit dem LV-Korridorpaket Ergolztal folgende Nutzen:

- WK1: Der Bahnhof Liestal erfährt in den nächsten Jahren einen grossen Wandel. Die Zahl der Pendlerinnen und Pendler wird sich mit dem Ausbau des Bahnangebots deutlich erhöhen. Mit dem Ausbau der Veloinfrastruktur wird der Veloverkehr attraktiv gemacht und der kombinierte Verkehr gefördert.
- WK2: Die jüngsten und laufenden Arealentwicklungen im Bahnhof Liestal werden durch den LV-Ausbau unterstützt. Die Netzlückenschlüsse in Niederdorf / Oberdorf tragen zur Aufwertung dieser ländlichen Entwicklungsachse (Raumkonzept BL) bzw. äusseren Korridors (Zukunftsbild AP3) bei.
- WK3: Die Projekte in Liestal und insbesondere auch in Niederdorf helfen, die Sicherheit für Velofahrende und Schülerinnen und Schüler zu erhöhen.
- WK4: allgemeiner Beitrag zur Modal Split - Verbesserung und somit verbesserter Luft- und Lärmbilanz. Keine Eingriffe in die Kulturlandschaft.

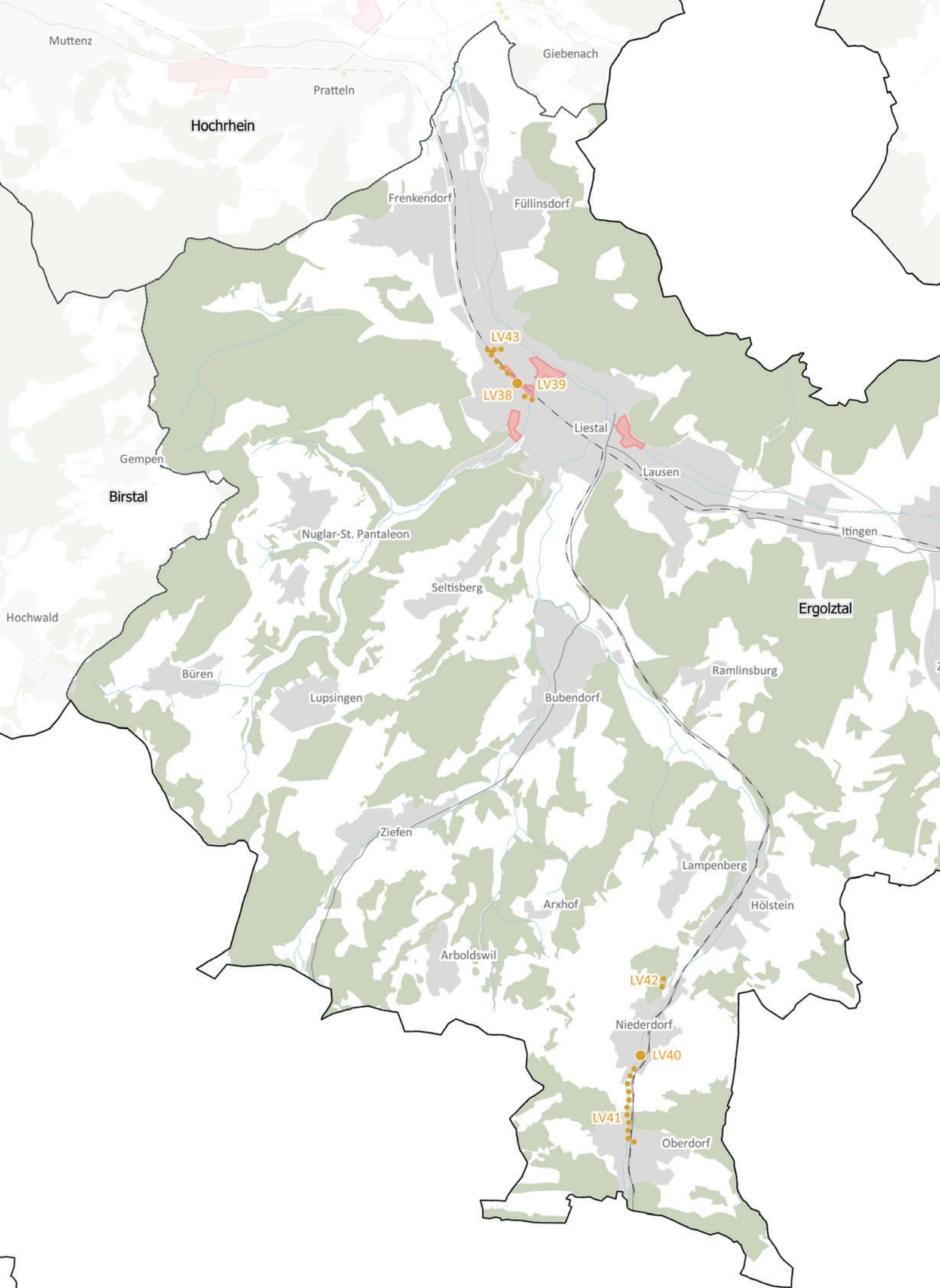
AP - Agglo Massnahmen (Velo Detail) - Ergolztal

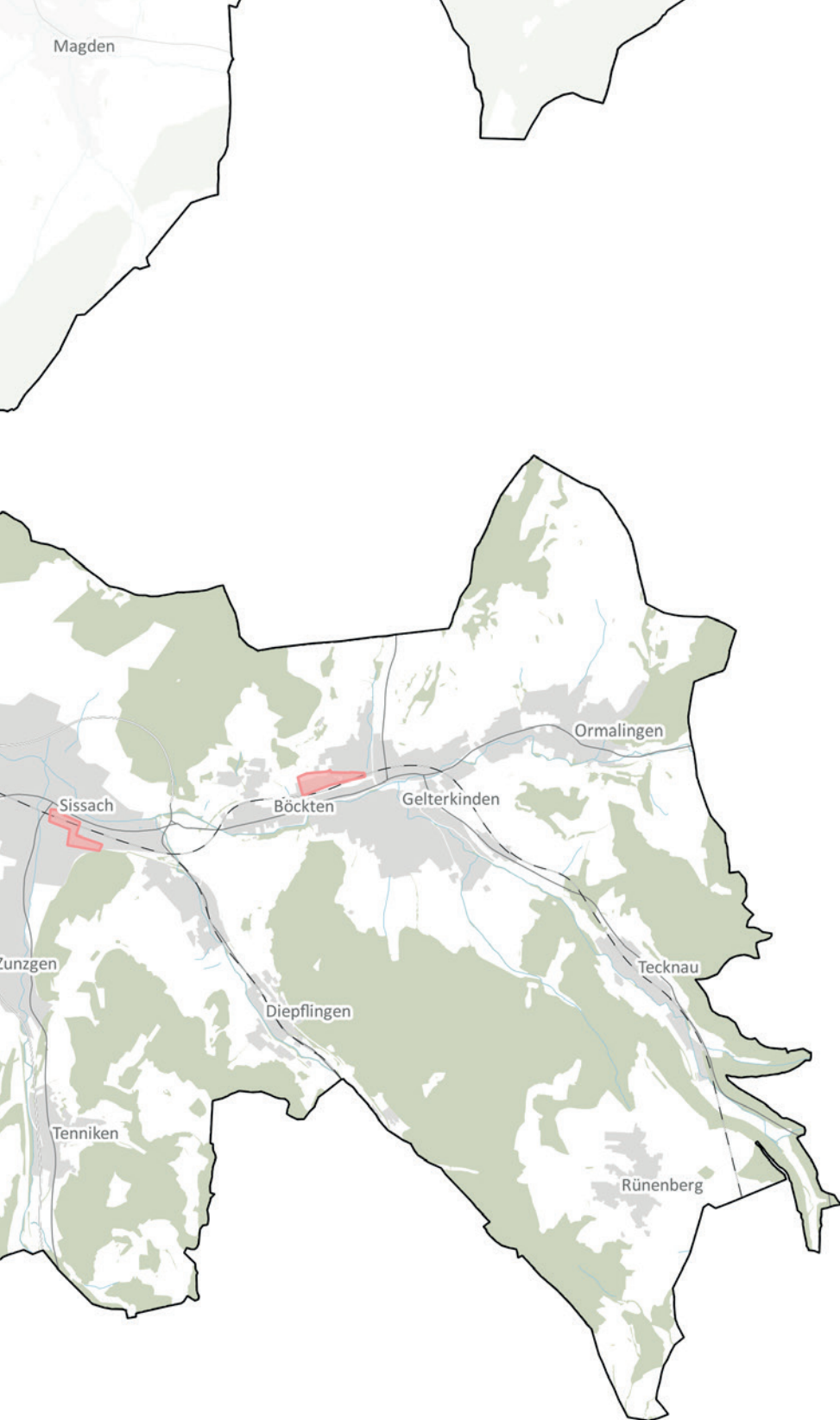
A-Massnahmen (2019-2022)

Nummer	Projektname	Prio	Investitionskosten
LV38	Liestal: Abstellanlagen Velo	A	4 000 000
LV39	Liestal: LV-Verbindung Schwieriweg - Oristalstrasse entlang der Anlage SBB	A	3 000 000
LV40	Niederdorf: Platzgestaltung Baumgartenareal	A	2 500 000
LV41	Niederdorf:Radweg zwischen Nieder- und Oberdorf	A	2 200 000
LV42	Niederdorf: Schulradwegverbindung Lampenberg - Niederdorf (Richtung Oberdorf)	A	200 000
Summe		A	11 900 000

B-Massnahmen (2023-2026)

Nummer	Projektname	Prio	Investitionskosten
LV43	Liestal: Neuorganisation Radrouten entlang Eisenbahn	B	1 000 000
Summe		B	1 000 000





Karte der LV-Massnahmen Ergolzthal

- ● ● Massnahmen Fuss- und Veloverkehr (LV)
- Areale der Siedlungsschwerpunkte
- Landschaftsprojekte (L)

0 1 2 3 km



LV38

Liestal: Abstellanlagen Velo

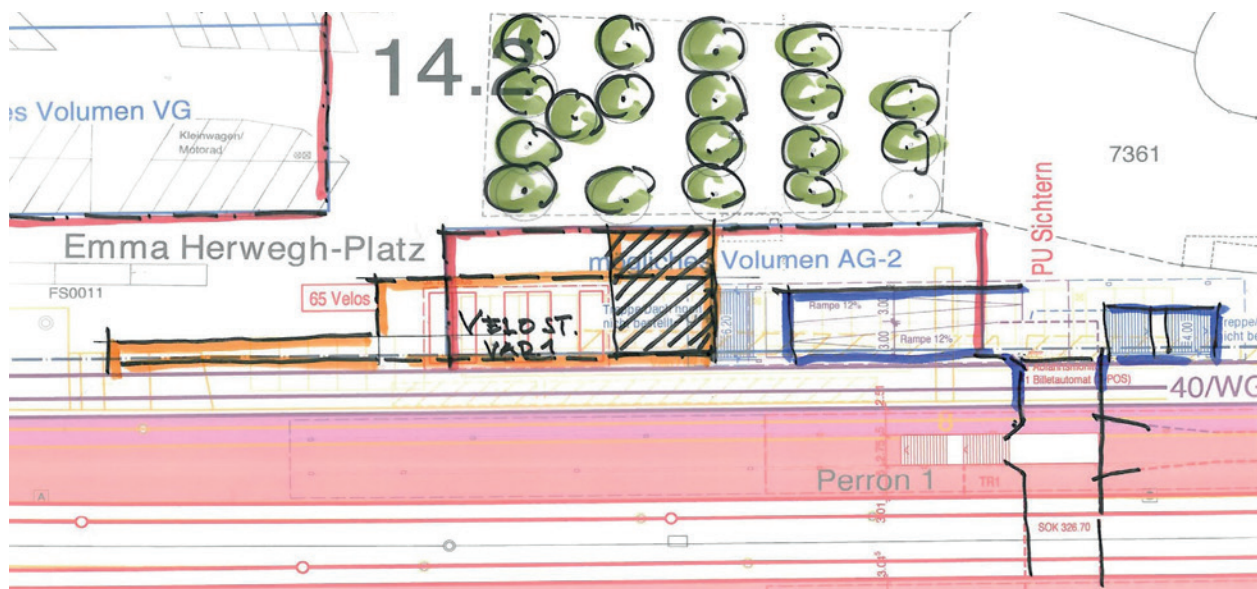
LV38



Beschrieb

Eine teilweise bewachte Velostation an der Nordostseite des Bahnhofs mit Anschluss an die neue PU Sichtern dient den Zu- und Wegpendlern an den Bahnhof Liestal.

Die Lage unter dem Stadtperron ist ideal. Eine vergleichbare Anlage ist die Velostation Olten. Die Velostation ist in einer zentralen (zeitweise bewachten) Anlage unterzubringen im Gegensatz zu den oberirdischen (nicht bewachten) Velo-Abstellanlagen, welche dezentral an allen 4 Zufahrtsrichtungen und Zugängen zu den Personenunterführungen vorzusehen sind. Eine kombinierte Rampe Velo / Bahnpassagiere ist nicht ideal und ergibt Konflikte. Die Rampen sind zu trennen (siehe Skizze), zumal auch die Velorampe viel steiler (bis 15%) ausgeführt werden kann als die Fussgängerrampe (6%).



Bezug zu Teilstrategien

V3-3:
Veloabstellanlagen ausbauen

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü4 - Vierspurausbau Liestal

Ü5 - Wendegleis Liestal

M11 - Liestal:
Park+Ride-Anlage Bahnhof

LV39 - Liestal:
LV-Verbindung Schwieriweg - Oristalstrasse
entlang der Anlage SBB

LV43 - Liestal:
Neuorganisation Radrouten entlang Eisenbahn

S20.2 - Bahnhof Liestal

LV38

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Liestal

Baureife

Vorprojekt erarbeitet bis 31.12.2016

Reifegrad

2

Baubeginn

2020

Inbetriebnahme

2021

Abstimmung mit SBB und Kanton

Finanzreife

Investitionskosten

4 000 000 (± 30%)

A

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

Reifegrad

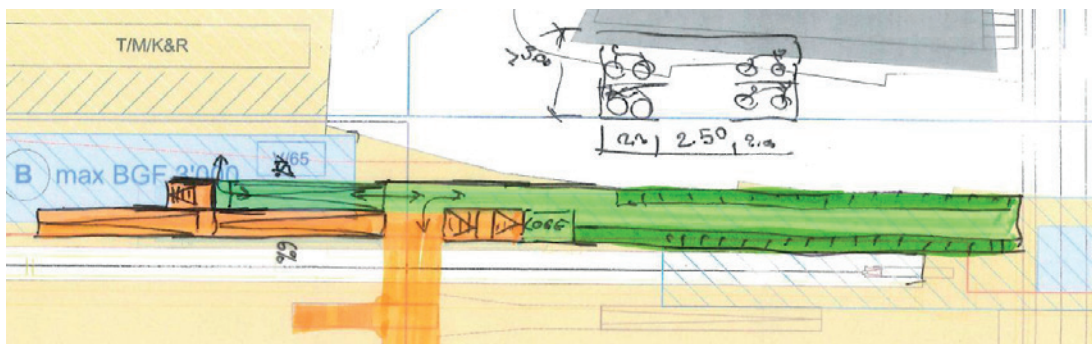
2

Baubeginn

2020

Investitionskosten

4 000 000



Langsamverkehr

AGGLO BASEL

509

LV39

Liestal: LV-Verbindung Schwieriweg - Oristalstrasse entlang der Anlagen der SBB

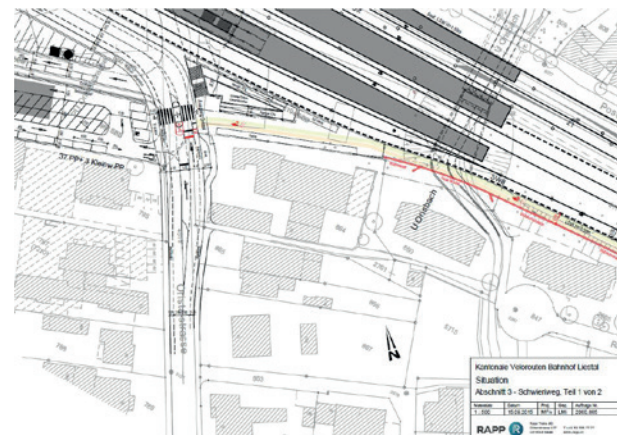
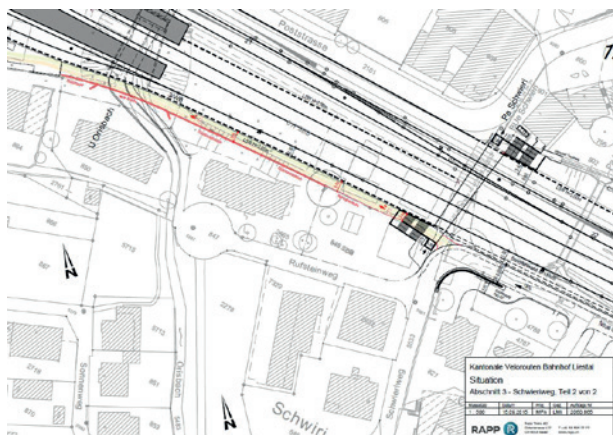
LV39



Beschrieb

Ergänzung des kommunalen Velo- und Fusswegnetzes durch eine a Niveau Fuss- und Veloverbindung vom Schwieriweg zur PU Oristalstrasse. Damit kann eine Lücke im Velowegnetz geschlossen werden. Sie kommt primär der Erschliessung der kantonalen Schulen Gymnasium, Sekundarschule Burg und Sekundarschule Frenke, aber auch der kommunalen Schule Rotacker zu Gute. Ausserdem bietet diese Verbindung einen attraktiven behindertengerechten Fuss- und Velozugang zur Südwestseite des Bahnhofs und über die neue PU Oristal auch auf die Nordostseite des Bahnhofs. Auf diesem Weg ist eine Gemischtführung

von Fussgängern und Velofahrern vorgesehen. Entsprechend sollte er eine Breite von 3.50 m aufweisen. Die Verknüpfung zwischen der Oristalstrasse und dem Schwieriweg erfolgt parallel zu den Anlagen der SBB und mit einem optimalen Längenprofil. Der Anschluss an die Oristalstrasse erfolgt im Bereich des Südausgangs der neuen PU Oristal. Mit kleinen Massnahmen am Knotenbereich kann ein sicherer und komfortabler Anschluss für die Velofahrenden aus und in alle Richtungen sichergestellt werden. Der Fuss- / Veloweg führt dann zwischen den geplanten Veloabstellanlagen hindurch in Richtung SBB-Anlagen.



Bezug zu Teilstrategien

V3-2:
Velo-Korridornetze etablieren / ausbauen

V3-2e:
Lokaler Lückenschluss

V3-4:
Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü4 - Vierspurausbau Liestal

Ü5 - Wendegleis Liestal

M11 - Liestal:
Park+Ride-Anlage Bahnhof

LV38 - Liestal:
Abstellanlagen Velo

LV43 - Liestal:
Neuorganisation Radrouten entlang Eisenbahn

S20.2 - Bahnhof Liestal

LV39

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Liestal

Baureife

Reifegrad

1

Baubeginn

2020

Inbetriebnahme

2021

Finanzreife

Investitionskosten

3 000 000 (± 30%)

A

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2020

Investitionskosten

3 000 000



Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV40

Niederdorf: Platzgestaltung Baumgartenareal

LV40



Beschrieb

Im Zuge der Aufwertung der Waldenburgerbahn soll der Zugang zur Haltestelle der WB in Niederdorf verbessert werden. In unmittelbarer Nähe der WB-Haltestelle möchte die Gemeinde Niederdorf deshalb das zentral gelegene Baumgartenareal umgestalten. Dieses Areal ist die direkteste Verbindung von der westlichen Dorfseite zum Fussball- und Kinderspielplatz und die kürzeste Verbindung zur WBHaltestelle. Der Handlungsbedarf ist dringend, da vor zwei Jahren eine Fussgängerbrücke, wel-

che die Anbindung an die WBHaltestelle gewährleistete aufgrund von Sicherheitsbestimmungen der WB aufgehoben werden musste. Im Bereich des Baumgartenareals soll wieder eine neue Brücke erstellt werden – Verhandlungen mit der WB laufen diesbezüglich. Die Einbindung der Brücke in die Platzgestaltung wird planerisch berücksichtigt. Mit der Dorfplatzgestaltung soll aber nicht nur der Haltestellenbereich der WB aufgewertet und die Anbindung sichergestellt werden, sondern sie bedeutet auch

eine Aufwertung der Kernzone und ermöglicht es ein neues Dorfzentrum in nächster Nähe der WB-Haltestelle zu schaffen. Die WB-Haltestelle rückt damit ins Zentrum der Gemeinde Niederdorf.

Mit der Platzgestaltung wird ausserdem die Rollstuhlgängigkeit auf dem Platz sowie zur

WB-Haltestelle sichergestellt. Des Weiteren fungiert der Dorfplatz als Bindeglied von der WB-Haltestelle und dem lokalen Dorfvelonetz zur kantonalen Radroute, welche direkt am Areal vorbeiführt.

Bezug zu Teilstrategien

V3-4:

Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

LV41: Niederdorf: Radweg zwischen Nieder- und Oberdorf

LV42: Niederdorf: Schulradwegverbindung Lampenberg - Niederdorf (Richtung Oberdorf)

Ü13: Doppelspurausbau Waldenburgerbahn, Abschnitt Lampenberg-Hölstein

LV40

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Niederdorf



Baureife

Reifegrad

1

Baubeginn

2020

Inbetriebnahme

2021

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2020

Investitionskosten

2 500 000

Finanzreife

Investitionskosten

2 500 000 (± 20%)



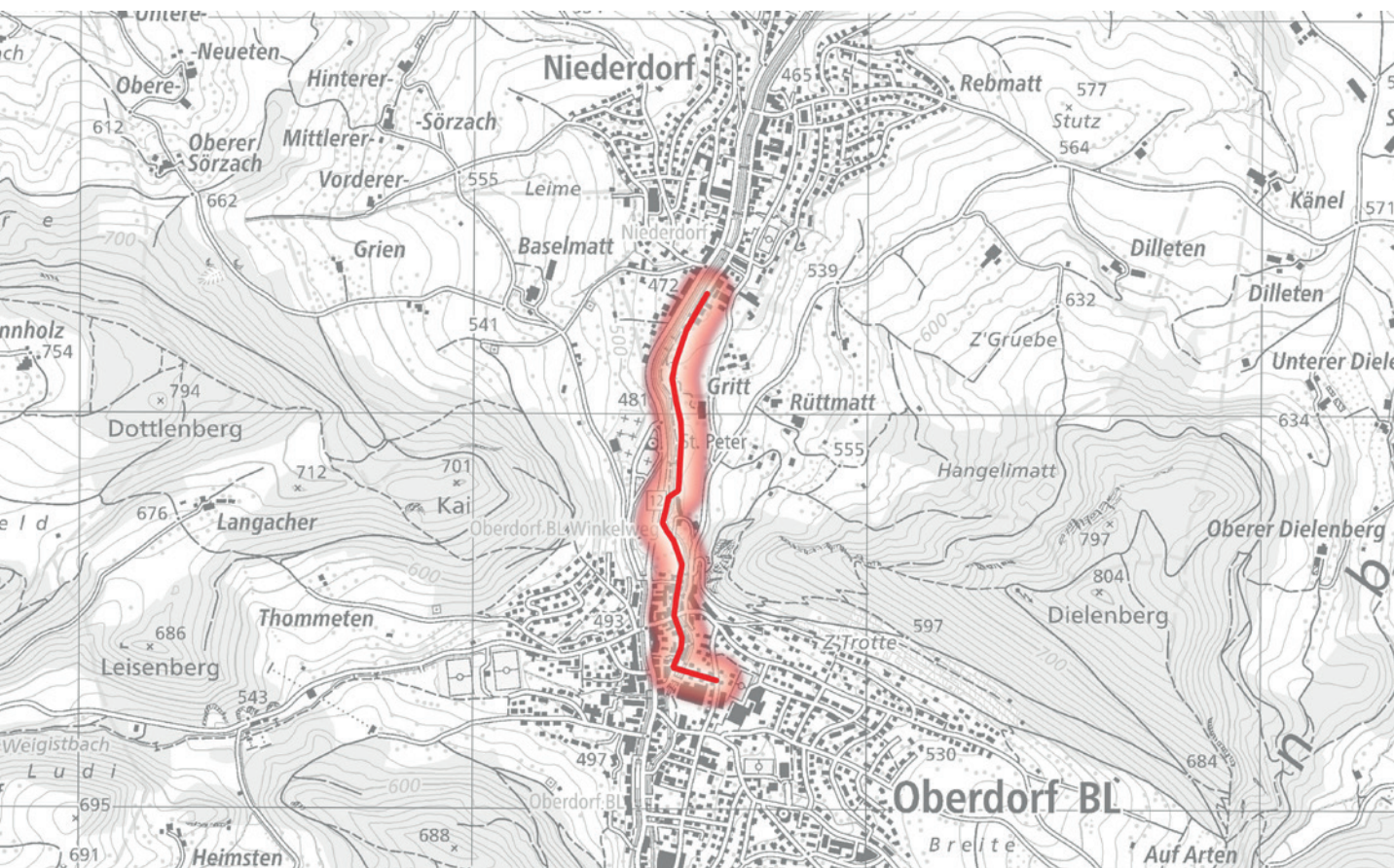
Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV41

Niederdorf: Radweg zwischen Nieder- und Oberdorf

LV41



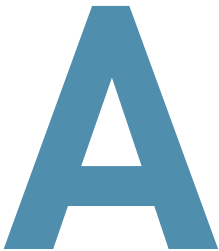
Beschrieb

Die heutige Fahrradroute führt von Hölstein über den Radweg nach Niederdorf. Eingangs Niederdorf verläuft der Radweg über die Dorfgasse zum Grittwegli. Das Grittwegli ist eng und wird von den Schülern wie auch von den meisten auswärtigen Radfahrern nicht benützt. In der Regel fährt der Velofahrer die Linkskurve von der Dorfgasse über den Holdenweg und mündet anschliessend rechts in den Grittweg ein. Über eine Anhöhe führt der offizielle Radweg am neu erbauten und vergrösserten Seniorenzentrum Gritt-Park vorbei und gelangt über die Bennwilerstrasse nach Oberdorf.

Eingangs Oberdorf gilt es einen Engpass bei der alten Mühle zu passieren. Diese Stelle ist von Eltern und Lehrern gefürchtet. Heute fahren viele Schüler und auch Familien unerlaubter Weise auf dem Spazierweg entlang der Frenke zwischen Niederdorf und Oberdorf, um der Steigung über die erwähnte Anhöhe und dem Engpass in Oberdorf auszuweichen. Dies führt jedoch immer wieder zu Konflikten mit den Spaziergängern. Eine ebenfalls gängige Ausweichroute ist das Trottoir entlang der Hauptstrasse. Dort sind hauptsächlich Velofahrer mit Anhänger und ortsunkundige Fahrer anzutreffen. Eine weitere Gefahr ist der zunehmende Fahrzeugverkehr um das neue Seniorenzentrum Gritt-Park mit integrierter Spitex. Bis vor etwa 5 Jahren war der Verkehr noch nicht so stark frequentiert wie heute. Aufgrund diesen Schilderungen muss

die jetzige Situation neu beurteilt werden. Es sind bereits mehrere Versuche unternommen worden, den Radweg zwischen Niederdorf und Oberdorf entlang der Frenke zu verlegen, was bisher aus verschiedenen Gründen leider nicht gelang. Im Rahmen der WB-Sanierung mit neuer Spurführung eröffnen sich neue Möglichkeiten. In diesem Prozess soll eine parallel zur WB-Spur verlaufende Radweg-Variante zwischen Niederdorf und Oberdorf geplant und realisiert werden.

Es ist selbsterklärend, dass der Radweg ebenso viel talabwärts nach Niederdorf genutzt würde. Dies würde auch den Anschluss an den Radweg nach Hölstein erleichtern, von wo z. Bsp. der Bikepark in Hölstein sicher erreichbar ist. Sicherlich würde die neue Route auch vermehrt von auswärtigen Radfahrern benutzt, die ebenfalls froh sind, wenn der Radweg nicht über eine kräftezerrende Anhöhe verläuft. Mit einer neuen Routenführung zwischen Niederdorf und Oberdorf entlang der Frenke kann die Sicherheit und die Fahrqualität gesteigert, die Attraktivität erhöht und dazu die Fahrtzeit verkürzt werden.



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

Reifegrad

1

Baubeginn

2020

Investitionskosten

2 200 000



Langsamverkehr

Bezug zu Teilstrategien

V3-2:
Velo-Korridornetze etablieren / ausbauen

V3-2d:
Lokale Aufwertung
(Sicherheit, Qualitätsverbesserung)

Bezug zu anderen Massnahmen

LV4: Niederdorf: Platzgestaltung Baumgartenareal

LV42: Niederdorf: Schulradwegverbindung Lampenberg - Niederdorf (Richtung Oberdorf)

Ü13: Doppelspurausbau Waldenburgerbahn, Abschnitt Lampenberg-Hölstein

LV41



Blick von der aktuellen Radroute auf den Fussweg
entlang der Frenke, Niederdorf nach Oberdorf

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle
Gemeinde Niederdorf

Gemeinde Oberdorf

Baureife

Reifegrad
1

Baubeginn
2020

Inbetriebnahme
nach 2020

Finanzreife

Investitionskosten
2 200 000 (± 30%)



Niederdorf Grittweg in Richtung Seniorenzentrum
Gritt-Park auf Anhöhe nach Oberdorf

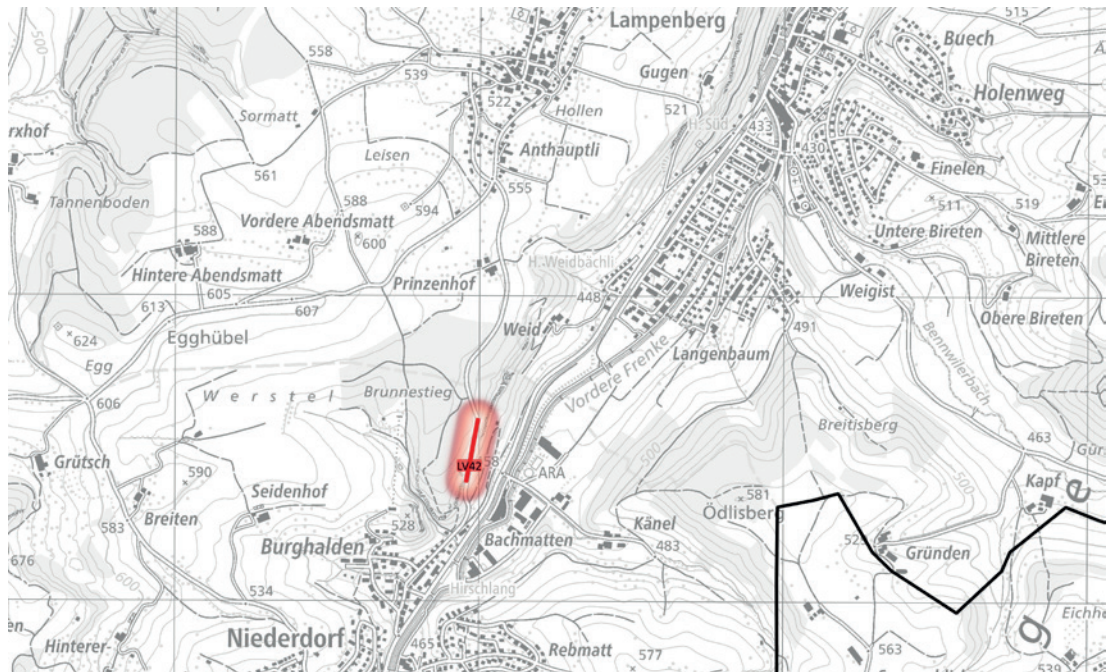
LV41

Langsamverkehr

LV42

Niederdorf: Schulradwegverbindung Lampenberg - Niederdorf (Richtung Oberdorf)

LV42



Beschrieb

Die heutige Velo-Verbindung für Schüler führt vom Lampenberg über die Lampenbergerstrasse nach Niederdorf. Vorbei am Prinzenhof verläuft diese Strasse den «Brunnestig», eine sehr steile und enge Stelle (24% Gefälle), hinab nach Niederdorf. Aus Sicherheitsgründen (Abrutschgefahr des Geländes) wurde die linke Strassenseite mit Strassenpfosten abgegrenzt und markiert. Durch dies entstand ein zusätzliches Engnis. Die Radfahrer müssen meistens zwischen die Pfosten stehen, um mit einem Auto zu kreuzen. Diese Route wird von den Lampenberger Schülern zwei bis vier Mal täglich befahren. Zusätzlich ist dies die direkteste Verbindung zwischen Lampenberg und Niederdorf und wird auch vom motorisierten Privatverkehr häufig benutzt.

Am Schluss des steilen Strassenstückes führt die Velo-Verbindung für Schüler um eine stark geneigte und unübersichtliche Rechtskurve in die flacher verlaufende Lampenbergerstrasse in Niederdorf, bis zur Hauptstrasse, die dann überquert werden muss, damit die Fahrt auf dem bestehenden Radweg Hölstein-Niederdorf-Oberdorf fortgesetzt werden kann.

Als ersten Schritt ist geplant mit baulichen Massnahmen an der sehr engen Stelle «Brunnestig», die grösste Gefahrenstelle auf der Strecke zu beheben und die Sicherheit und die

Fahrqualität zu erhöhen.

Bezug zu Teilstrategien

V3-2:
Velo-Korridornetze etablieren / ausbauen

V3-2d:
Lokale Aufwertung (Sicherheit, Qualitätsverbesserung)

Bezug zu anderen Massnahmen

LV40: Niederdorf: Platzgestaltung Baumgartenareal

LV41: Niederdorf: Radweg zwischen Nieder- und Oberdorf

LV42

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Lampenberg

Gemeinde Niederdorf

Baureife

Reifegrad

1

Baubeginn

2020

Inbetriebnahme

nach 2020

A

Finanzreife

Investitionskosten

200 000 (± 30%)

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2020

Investitionskosten

200 000



Engpass am Brunnestig



Verbindung von Niederdorf in Richtung Lampenberg, Brunnestig



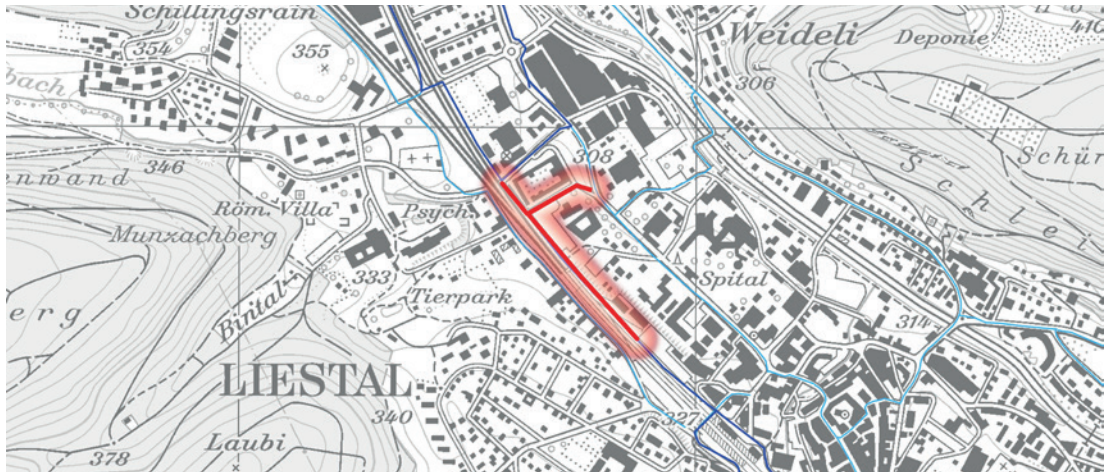
Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV43

Liestal: Neuorganisation kantonale Radrouten entlang Eisenbahn

LV43



Beschrieb

Bis 2025 wird in Liestal der Vierspurausbau der Eisenbahn realisiert. Parallel dazu werden auch Anpassungen für Fuss- und Veloverkehr sowie für die kombinierte Mobilität notwendig, bzw. der Vierspurausbau zur Optimierung genutzt.

Im Raum des Bahnhofs Liestal werden die kantonalen Radrouten umständlich und teilweise redundant (ohne Hierarchie) geführt. Mit der Neuorganisation wird die kantonale Radroute von Nordwesten her bereits auf Höhe des kantonalen Altersheims auf die Nordwestseite der Geleise geführt und entlang der Geleise (mit flachem Längsprofil) vor den Bahnhof und in Richtung Wasserturmplatz weitergeführt. Der nordwestliche Teil dieser Strecke muss neu geschaffen werden, während der südöstliche Teil auf bestehenden Verkehrsflächen eingerichtet werden kann.

Die Radroute aus dem Oristal wird ebenfalls auf der Nordseite an diese Route angebunden. Die Route auf der Südwestseite der Bahn erlangt sekundäre Bedeutung (da weniger direkt und langsamer - Topografie, Knoten, Linienführung). Die Streckenführung via Rheinstrasse und Rathausstrasse entfällt. Ergänzt wird die Massnahme durch die kommunale Netzergänzung "LV-Verbindung Schwieriweg - Oristalstrasse entlang der Anlagen der SBB".

Des weiteren soll die Führung der Fortsetzung Richtung Norden mittelfristig geprüft werden.

Netz der kantonalen Radrouten im Umfeld des Bahnhofs Liestal: bestehen- des Netz (blau), neu zu schaffende Abschnitte (baulich: dunkelviolett, organisatorisch: hellviolett), aufzuhebende Abschnitte (rote Kreuze)



AGGLO BASEL

Bezug zu Teilstrategien

V3-1:
Regionales Velohaupttroutennetz
optimieren / fertigstellen

V3-1b:
Aufwertung (Qualitätsverbesserung,
Schwachstellenbehebung)

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü4 - Vierspurausbau Liestal

Ü5 - Wendegleis Liestal

M11 - Liestal:
Park+Ride-Anlage Bahnhof

LV38 - Liestal:
Abstellanlagen Velo

LV39 - Liestal:
LV-Verbindung Schwieriweg - Oristalstrasse
entlang der Anlage SBB

S20.2 - Bahnhof Liestal

LV43

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft

Baureife

Reifegrad

1

Baubeginn

2025

Inbetriebnahme

nach 2025

Die Massnahme folgt aus der Problemanalyse und entspricht dem Zukunftsbild und den Teilstrategien des Agglomerationsprogramms. Erste Machbarkeitsbetrachtungen sind erfolgt. Das Projekt ist mit den zahlreichen Vorhaben im Umfeld des Bahnhofs Liestal koordiniert. Eine Abschätzung der Kosten liegt vor.

Finanzreife

Investitionskosten

1 000 000 (± 50%)

B

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2025

Investitionskosten

1 000 000



Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LVA4 Birstal

Bezug zum Zukunftsbild

Das Birstal gehört zu den urbanen Gebieten der Agglomeration Basel mit wenig unbebauten Bauzonenreserven. Eine Siedlungsentwicklung nach innen ist wichtiger denn je. Die LV-Massnahmen im Birstal sollen primär die entsprechenden Überbauungsplanungen unterstützen und dienen der Aufwertung der Strassenräume, insbesondere für den Fussverkehr. Der Massnahmen Schwerpunkt liegt in Reinach. Hier sind umfangreiche Aufwertungen des Zentrums sowie Verdichtungen in Teilgebieten geplant. Im Zuge der inneren Verdichtung soll das Fusswegnetz ergänzt, das Wohnumfeld aufgewertet und die Zentrumsfunktion gestärkt werden. Das übergeordnete Velo-Haupttroutennetz ist im Birstal vergleichsweise weit entwickelt. Das Massnahmenpaket AP3 konzentriert sich hier auf den Netzlückenschluss im Übergang zwischen Birstal und Laufental (Angensteinerstrassen in Aesch).

Nutzen

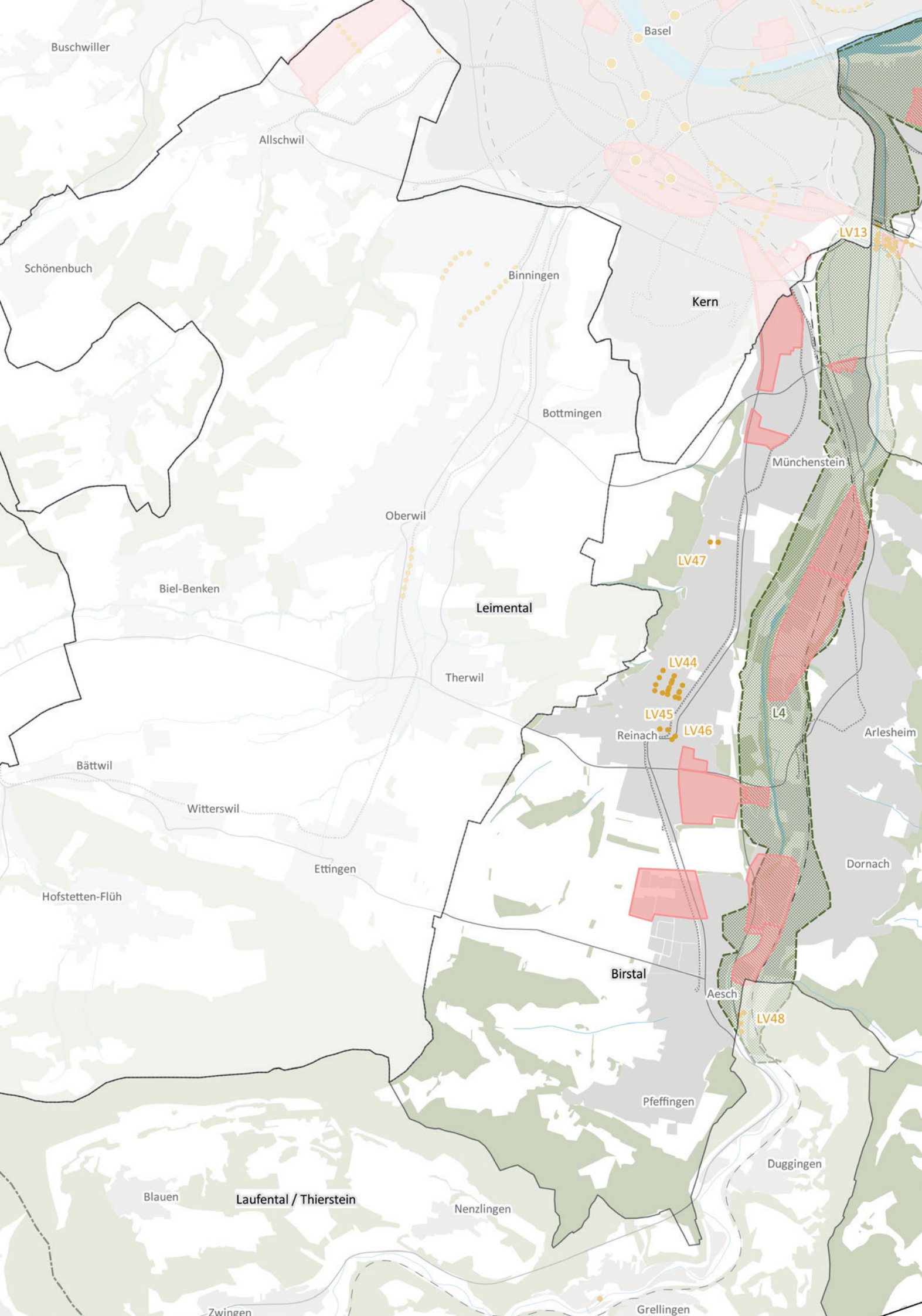
Das LV-Korridorpaket Birstal bringt vor allem kleinräumigen Nutzen in Reinach. Von überregionaler Bedeutung ist der Netzlückenschluss zwischen Birstal und Laufental. Mit dem Massnahmenpaket sind folgende Nutzen verbunden:

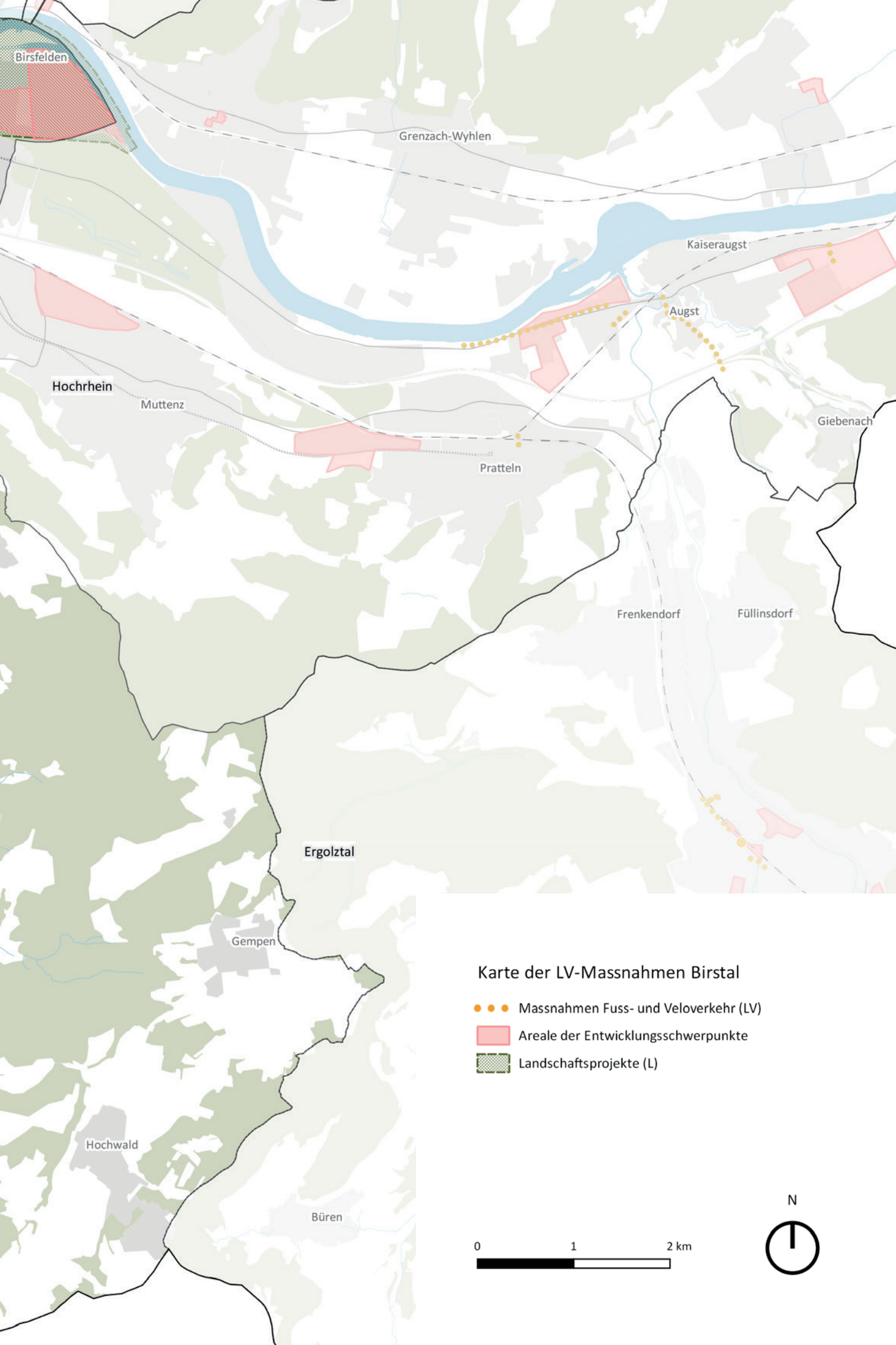
- WK1: Die Verkehrsführung im Zentrum von Reinach wird deutlich optimiert mit Nutzen für alle Verkehrsträger. Hinzu kommen bessere Fussverkehrserschliessungen im Schulzentrum Weiermatten sowie der Überbauung Stockacker.
- WK2: Die Bevölkerung erhält mit den Massnahmen in Reinach trotz Verdichtung ein attraktiveres Umfeld. Die Zugänglichkeit und die Aufenthaltsqualität werden an zentralen Orten verbessert.
- WK3: Die Velomassnahme in Aesch, im Übergang vom inneren Korridor zum äusseren Korridor, dient in erster Linie der Sicherheit der Velofahrerinnen und Velofahrer. Das Projekt ist Bestandteil der Veloroute vom Laufental bis in den Kern nach Birsfelden. Deutliche Sicherheitsgewinne sind auch mit den Gestaltungsmaßnahmen im Zentrum von Reinach sowie bezüglich Schulwegsicherheit im Schulzentrum Weiermatten verbunden.
- WK4: Neben allgemeinen Umweltvorteilen des LV (Luft/Lärm) sind im Korridorpaket Birstal verminderte Zerschneidungseffekte im Zentrum Reinach von Bedeutung.

AP - Agglo Massnahmen (Velo Detail) - Birstal

A-Massnahmen (2019-2022)

Nummer	Projektname	Prio	Investitionskosten
LV44	Reinach: Strassenumgestaltung Schulzentrum Weiermatten	A	1 350 000
LV45	Reinach: Ergänzung Fusswegnetz Landererstrasse	A	1 040 000
LV46	Reinach: Umgestaltung Angensteinerplatz und Strassenraum	A	800 000
LV47	Reinach: Ergänzung Fusswegnetz Stockacker	A	252 000
LV48	Aesch: Vernetzung Radroute vom Bahnhof Aesch ins Laufental	A	400 000
Summe		A	3 842 000

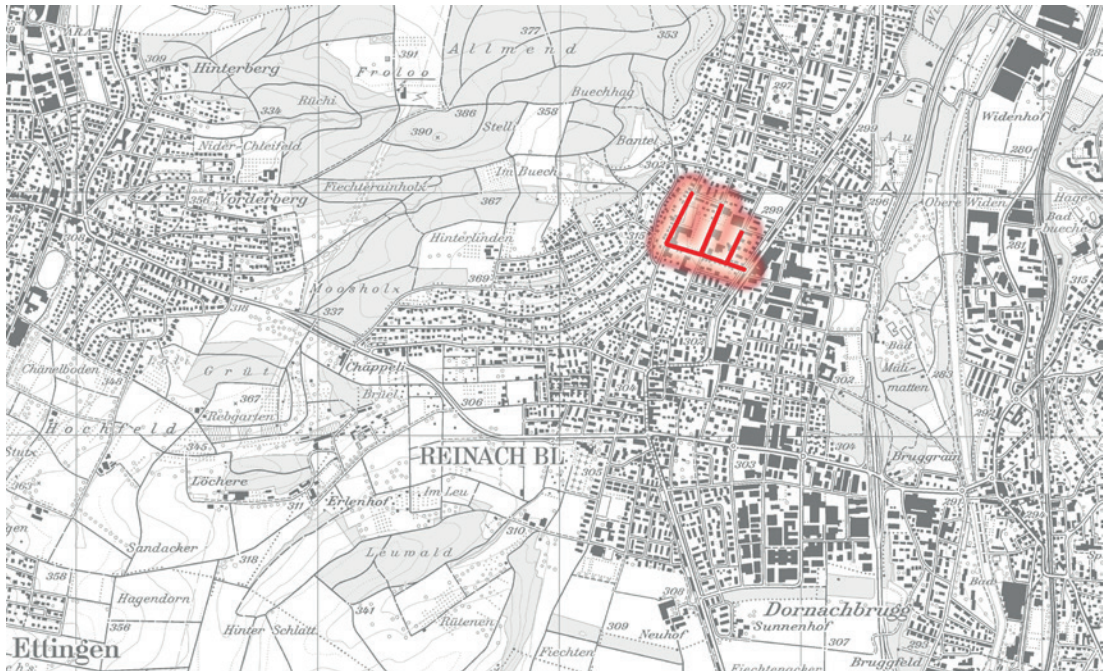




LV44

Reinach: Strassenumgestaltung Schulzentrum Weiermatten

LV44



Beschrieb

Im Zusammenhang mit der Erneuerung des Schulzentrums Weiermatten in Reinach sollen auch die Strassen im Umfeld (Egertenstrasse, nördlicher Abschnitt Brunngasse, nördlicher Abschnitt Weiermattstrasse sowie Teil der Lochackerstrasse) umgestaltet werden. Ziel der Umgestaltung: sichere und attraktive Schulwege, Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs. Neben der Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssicherheit für den Velo- und Fussverkehr werden im Bereich mehrerer grosser Schulanlagen auch die Zugänge zu diesen zentralen Einrichtungen verbessert.

Bezug zu Teilstrategien

V3-4:
Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

LV45 - Reinach:
Ergänzung Fusswegnetz Landererstrasse

LV46 - Reinach:
Umgestaltung Angensteinerplatz und Strassenraum

LV47 - Reinach:
Ergänzung Fusswegnetz Stockacker

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Reinach

Baureife

Vorprojekt erarbeitet bis 31.12.2018

Reifegrad

1

Baubeginn

2021

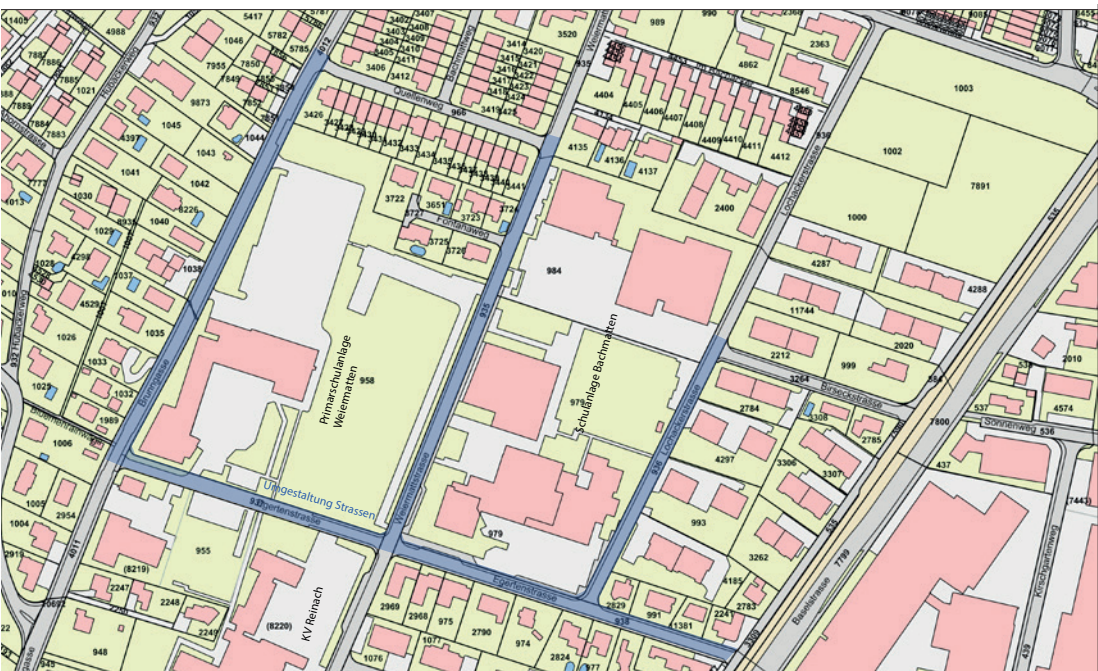
Inbetriebnahme

2023

Finanzreife

Investitionskosten

1 350 000 (± 20%)



Plan: geplante Strassenumgestaltung Schulzentrum Weiermatten

LV44

A

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2021

Investitionskosten

1 350 000



Langsamverkehr

LV45

Reinach: Ergänzung Fusswegnetz Landererstrasse

LV45



Beschrieb

Die Quartierplanüberbauung Landererstrasse an zentraler Lage zwischen Gemeindezentrum und Verkehrsknoten Landererstrasse schafft Spielräume für die Neugestaltung wichtiger Langsamverkehrsverbindungen. Entlang der Hauptstrasse wird das Projekt «Umgestaltung Hauptstrasse» fortgesetzt (Aggloprogramm, 1. Generation) und anstelle des heutigen schmalen Fuss-

wegs ein breiter, einladender Boulevard mit Baumreihe geschaffen. Mitten durch die neue Überbauung Landererstrasse soll eine sichere und attraktive Fusswegverbindung direkt von der Tramhaltestelle zum Gemeindezentrum geführt werden. Geplant ist ausserdem ein öffentlicher Platz, ganz im Sinn eines belebten Ortszentrums.

Bezug zu Teilstrategien

V3-4:
Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

LV44 - Reinach:
Strassenumgestaltung Schulzentrum Weiermatten

LV46 - Reinach:
Umgestaltung Angensteinerplatz und Strassenraum

LV47 - Reinach:
Ergänzung Fusswegnetz Stockacker

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Reinach

Baureife

Vorprojekt erarbeitet bis 31.12.2019

Reifegrad

1

Baubeginn

2021

Inbetriebnahme

2023

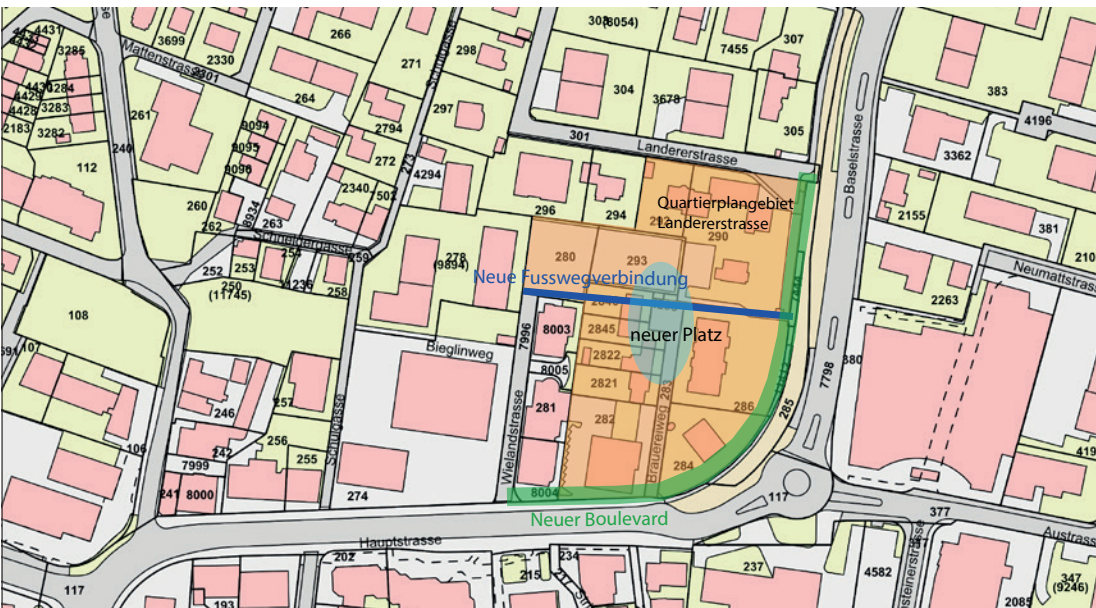
Aufwand, Kosten und Wirkungen der Massnahme wurden aufgrund von Erfahrungswerten mit ähnlichen Projekten abgeschätzt. Die genaue Projektierung erfolgt im Rahmen der Arealentwicklung Landererstrasse.

Finanzreife

Investitionskosten

1 040 000 (± 20%)

Teil des 2015 durchgeführten Architekturwettbewerbs Landererstrasse



Plan: Geplante Aufwertungen Fusswegnetz Landererstrasse

A

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2021

Investitionskosten

1 040 000



Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV46

Reinach: Umgestaltung Angensteinerplatz und Strassenraum

LV46



Beschrieb

Im Reinacher Ortszentrum werden die heutigen Parkierungsflächen an der Ecke Angensteinerstrasse/Austrasse sowie der nördliche Abschnitt der Angensteinerstrasse, ganz im Sinne eines belebten Ortszentrums, zu einem multifunktionalen Platz umgestaltet. Die Umgestaltung erfolgt parallel zur Errichtung eines Neubaus, der den Platz städtebaulich fassen und Raum für Detailhandel und Wohnen bieten wird.

Die Angensteinerstrasse wird im Bereich des geplanten Angensteinerplatzes zur Begegnungszone ausgebaut. In diesem Gebiet mit

diversen öffentlichen Nutzungen auf beiden Strassenseiten findet damit eine Verkehrsberuhigung statt und die Aufenthaltsqualität für Fussgänger und Velofahrerinnen wird erhöht. Neu sind Fussgänger auf der gesamten Verkehrsfläche vortrittsberechtigt.

Die Umgestaltung erfolgt parallel zur Siedlungsverdichtung nach innen (laufende Quartierplanung "Im Zentrum" an der Angensteinerstrasse für mehr Ladenflächen und Wohnungen; beabsichtigter Neubau direkt am zukünftigen Angensteinerplatz) und erhöht deren Akzeptanz in der Bevölkerung.

Bezug zu Teilstrategien

V3-4:

Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

LV44 - Reinach:

Strassenumgestaltung Schulzentrum Weiermatten

LV45 - Reinach:

Ergänzung Fusswegnetz Landererstrasse

LV47 - Reinach:

Ergänzung Fusswegnetz Stockacker

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Reinach

Baureife

Vorprojekt erarbeitet bis 31.12.2017

LV46

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Inbetriebnahme

2020

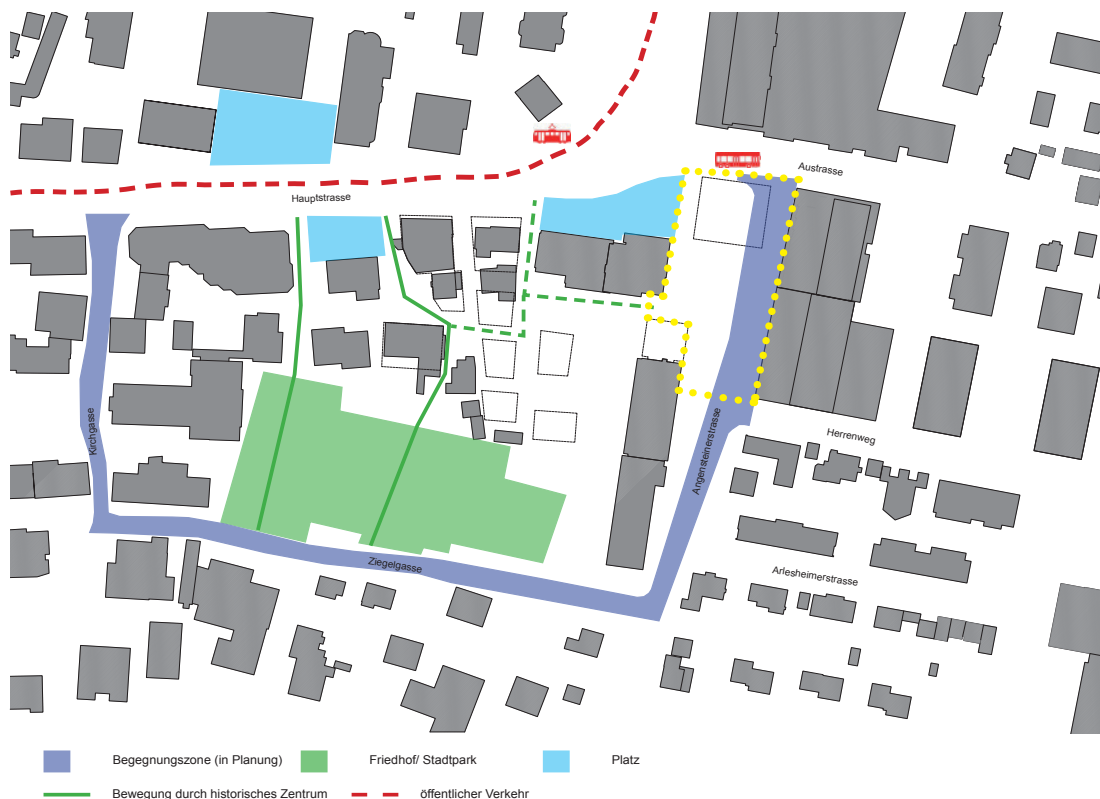
Eine städtebauliche Studie Angensteinerplatz wurde im Auftrag der Gemeinde erstellt, Gespräche mit den andern beteiligten Grundeigentümerschaften wurden geführt.

Finanzreife

Investitionskosten

800 000 (± 20%)

A



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

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Investitionskosten

800 000



Langsamverkehr

Städtebauliche Studie Nissen & Wentzlaff Architekten 2014, gelb umrandet: zukünftiger Angensteinerplatz

AGGLO BASEL

LV47

Reinach: Ergänzung Fusswegnetz Stockacker

LV47



Beschrieb

In Reinach Nord soll im Zug der inneren Verdichtung das Fusswegnetz ergänzt und das Wohnumfeld aufgewertet werden. Parallel zur Quartierplanüberbauung Stockacker soll eine neue Fussverbindung zwischen Galgenrainweg und Stockackerstrasse entstehen und der Galgenrainweg u.a. mit einer neuen Baumreihe aufgewertet und neu gestaltet werden. Die für den Langsamverkehr benötigten Infrastrukturen werden bereitgestellt und die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit werden verbessert. Die neue, attraktive Fusswegverbindung erhöht zudem die Akzeptanz der geplanten Überbauung Stockacker, als wichtige Massnahme der Siedlungsverdichtung nach Innen.

Bezug zu Teilstrategien

V3-4:
Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

LV44 - Reinach:
Strassenumgestaltung Schulzentrum Weiermatten

LV45 - Reinach:
Ergänzung Fusswegnetz Landererstrasse

LV46 - Reinach:
Umgestaltung Angensteinerplatz und Strassenraum

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Reinach

Baureife

Vorprojekt erarbeitet bis 31.12.2018

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Inbetriebnahme

2020

Aufwand, Kosten und Wirkungen der Massnahme wurden aufgrund von Erfahrungswerten mit ähnlichen Projekten abgeschätzt. Die genaue Projektierung erfolgt im Rahmen der Überbauung Stockacker.

Finanzreife

Investitionskosten

252 000 (± 20%)

Aufwand und Kosten aufgrund von Erfahrungswerten mit ähnlichen Projekten abgeschätzt.

LV47



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

Reifegrad

1

Baubeginn

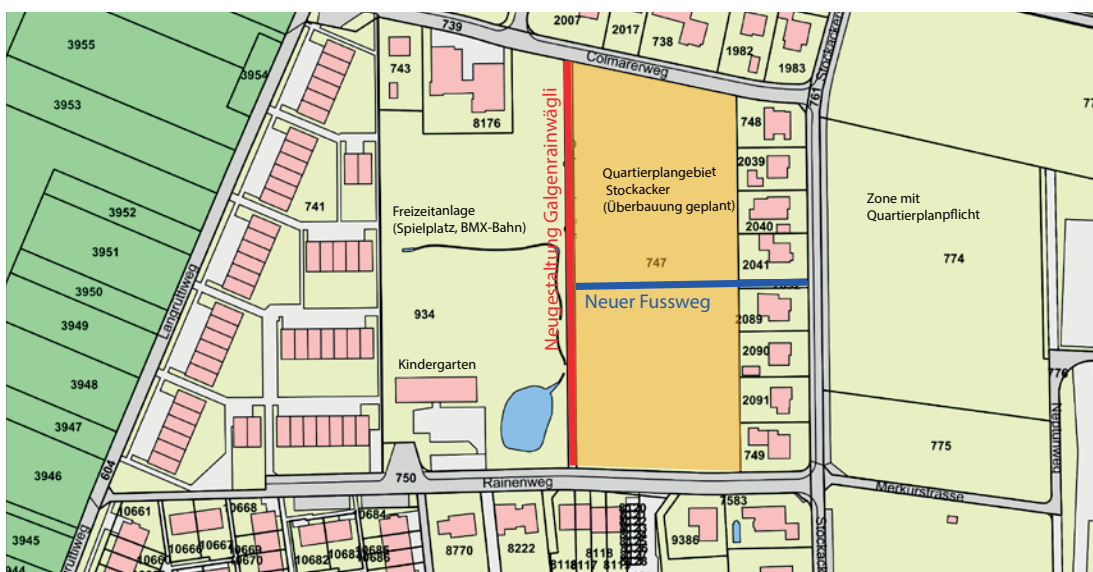
2019

Investitionskosten

252 000



Langsamverkehr



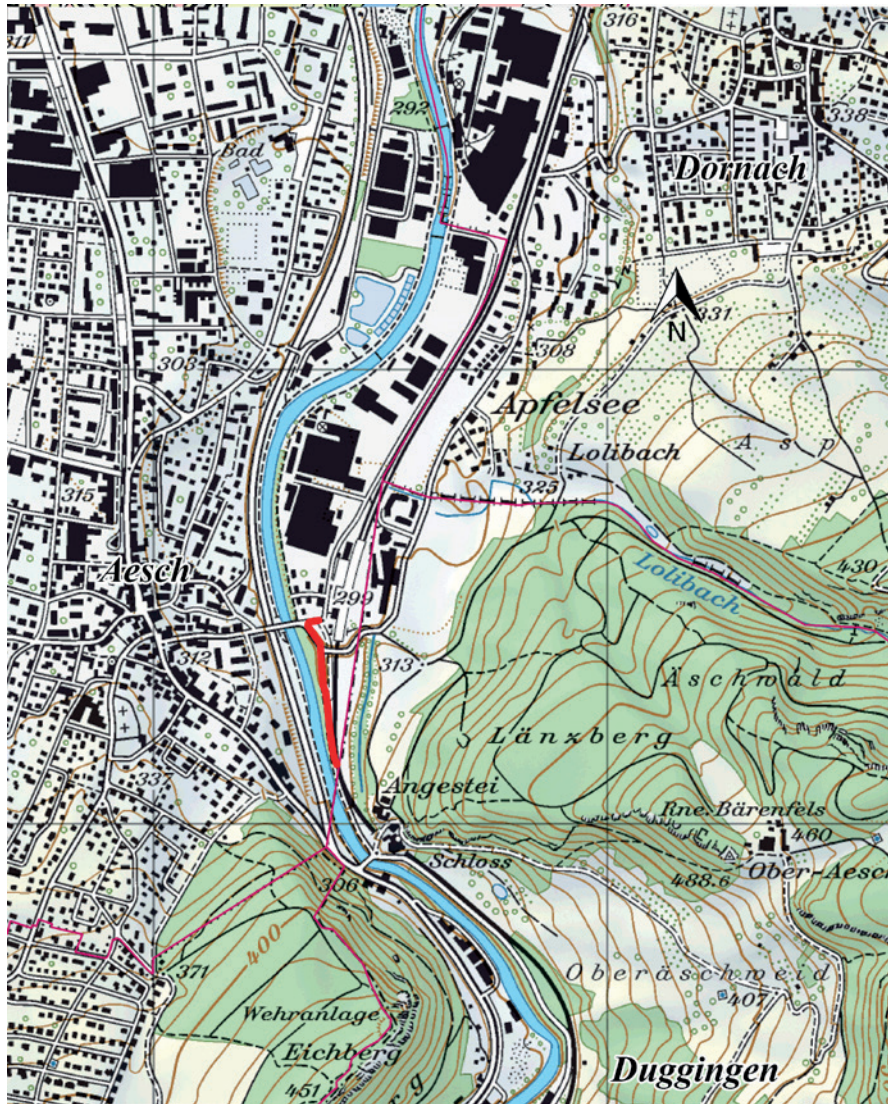
Plan: Geplante Aufwertungen Fusswegnetz im Gebiet Stockacker

AGGLO BASEL

LV48

Aesch: Vernetzung Radroute vom Bahnhof Aesch ins Laufental

LV48



Situationsplan

Beschrieb

Die kantonale Radroute verläuft auf der schmalen und schlecht ausgebauten Angensteinerstrasse vom Bahnhof Aesch ins Laufental. Die direkt an die Birsuferböschung angrenzende Angensteinerstrasse weist kein Fahrzeugrückhaltesystem auf. Dies bedeutet ein erhöhtes Sicherheitsrisiko für

die Radfahrer. Die Radroute auf der Angensteinerstrasse soll sicherheitmässig durch eine Verbreiterung und eine radfahrertaugliches Fahrzeugrückhaltesystem aufgewertet werden. Das Projekt ist Bestandteil der Radroute vom vorderen Laufental bis Birsfelden.

Bezug zu Teilstrategien

V3-1:
Regionales Velohaupttroutennetz
optimieren / fertigstellen

A3-1b:
Aufwertung (Qualitätsverbesserung,
Schwachstellenbehebung)

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü42 - A18, Muggenbergtunnel

M3 - Anschluss Angenstein / Aesch

L4 - Birsspark Landschaft

LV48

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Aesch

Baureife

Vorprojekt erarbeitet bis 01.07.2018

Reifegrad

1

Baubeginn

2020

Inbetriebnahme

2022

Die Massnahme folgt aus der Problemanalyse und entspricht dem Zukunftsbild und der Teilstrategie des Agglomerationsprogramms. Finanzielle Auswirkungen der Massnahme sind aufgrund von Erfahrungswerten grob abgeschätzt. Die Wirkungen sind grob beurteilt.

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Noch nicht im Finanzplan der Gemeinde eingestellt
Kostenbeteiligung: Bund/Agglo | Gemeinde Aesch

Investitionskosten

400 000 (± 30%)

A

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2020

Investitionskosten

400 000



Langsamverkehr

AGGLO BASEL

Platz- und Sicherheitsverhältnisse für Radfahrer mit Motorfahrzeug

LVA5 Laufental

Bezug zum Zukunftsbild

Laufen ist sich seiner Funktion als Regionalzentrum bewusst und strebt in den nächsten Jahren eine Vielzahl von Arealentwicklungen an (siehe entsprechende Siedlungs- und MIV-Massnahmen). Der Durchgangsverkehr soll nicht mehr mitten durch die Stadt geführt werden und die Entwicklungsschwerpunkte überbaut werden. Zu diesem Umbau gehören auch Massnahmen für den Langsamverkehr und hier insbesondere für den Fussverkehr. Mit der Erhaltung bzw. Aufwertung der Langenmattbrücke in Grellingen wird zudem ein wichtiges Anliegen aus dem regionalen Zukunftsbild Laufental umgesetzt.

Nutzen

Insbesondere das lokale Fussverkehrsnetz im Regionalzentrum Laufen soll mit neuen Fusswegen eine markante Aufwertung erhalten. Die Massnahmen sind Teil eines Verkehrs- und Siedlungskonzepts, das im Zuge der geplanten Verlegung der Durchgangsstrasse erarbeitet wurde. Mit dem LV-Paket Laufental sind im Einzelnen folgende Nutzen verbunden:

- WK1: Die neuen Fusswege im Regionalzentrum Laufen erlauben es dem Fussverkehr getrennt vom MIV zwischen dem Quartier Norimatt und der Altstadt zu verkehren. Mit der neuen Langenmattbrücke in Grellingen wird die drohende Zerschneidung für den Langsamverkehr (durch Birs und Bahnlinie) verhindert bzw. die bestehende wichtige Verbindung zwischen Velo-Haupttroutennetz und ergänzendem Korridor-Netz aufgewertet.
- WK2: Mit den neuen Fusswegen im Regionalzentrum Laufen entsteht eine direkte Fusswegverbindung zwischen dem Gebiet Norimatt, dem Gebiet Nau Nord und der Altstadt. Sie sind Teil des neuen Birsuferwegs Nord. Die Massnahmen erhöhen die Standortqualität der Quartiere Nau und Norimatt sowie des gesamten Regionalzentrums.
- WK3: Insbesondere für den Fussverkehr in den neu geplanten Arealentwicklungsgebieten von Laufen erhöht sich die Sicherheit deutlich.
- WK4: allgemeiner Beitrag zur Modal Split - Verbesserung und somit verbesserter Luft- und Lärmbilanz. Aufwertung des Birsuferweg und damit die Zugänglichkeit zu wichtigem Grün- und Naherholungsraum, ohne zusätzlichen Kulturlandverlust.

AP - Agglo Massnahmen (Velo Detail) - Laufental

A-Massnahmen (2019-2022)

Nummer	Projektname	Prio	Investitionskosten
LV49	Laufen: Fussweg Nau Nord	A	1 500 000
LV50	Laufen: Fussweg Norimatt	A	300 000
LV51	Grellingen: Langenmattbrücke	A	500 000
Summe		A	2 300 000

B-Massnahmen (2023-2026)

Nummer	Projektname	Prio	Investitionskosten
LV52	Laufen: Fuss- und Radweg Schliffweg - Birsuferweg	B	1 500 000
Summe		B	1 500 000

C-Massnahmen (2027-2030)

Nummer	Projektname	Prio	Investitionskosten
LV53	Laufen: Fussweg Amthausplatz	C	1 200 000
Summe		C	1 200 000



Karte der LV-Massnahmen Laufental / Thierstein

- ● ● Massnahmen Fuss- und Veloverkehr (LV)
- Areale der Entwicklungsschwerpunkte
- Landschaftsprojekte (L)

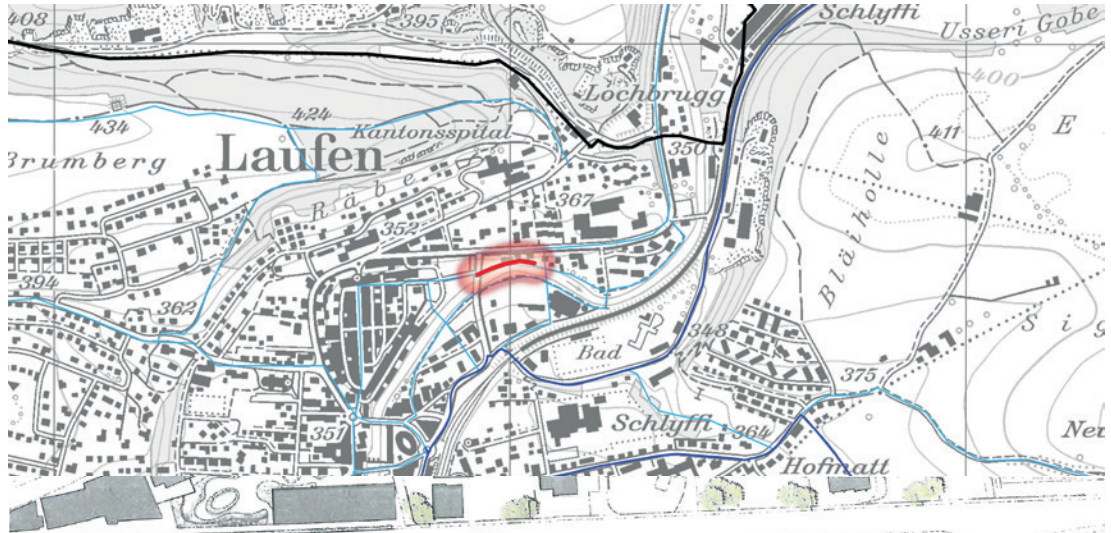




LV49

Laufen: Fussweg Nau Nord

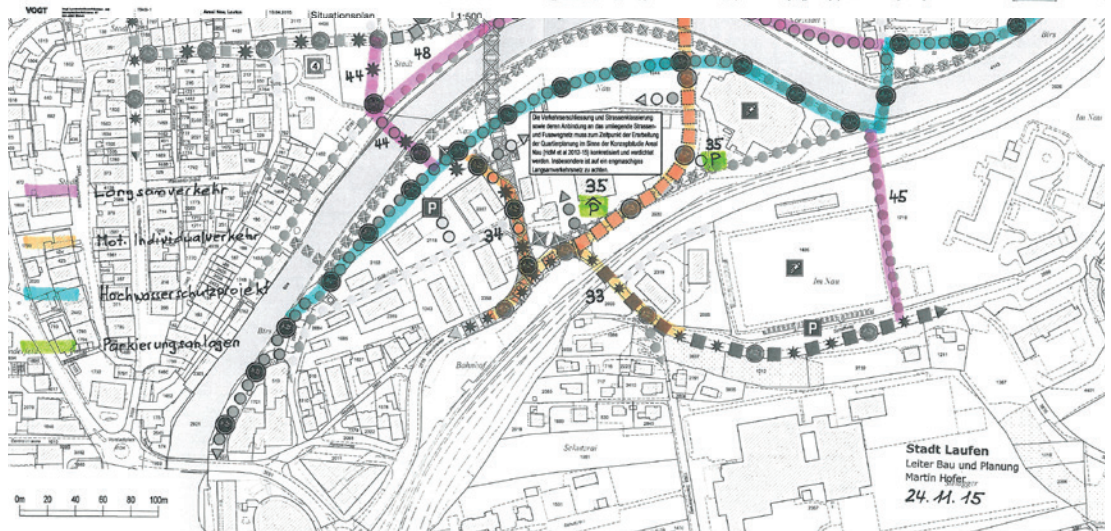
LV49



Übersicht Landschaftsprojekt Nau

Übersicht Siedlungsprojekt Nau

Übersicht
Verkehrsprojekte Nau



Beschrieb

Mit dem neuen Fussweg entsteht eine direkte Fusswegverbindung zwischen dem Gebiet Norimatt, dem Gebiet Nau Nord und der Altstadt. Er ist somit Teil des neuen Birsuferwegs Nord. Im Zuge der Arealentwicklung Nau ist die Realisierung des Fusswegs Nau Nord aufgrund des hohen Nutzens und der geringen Kosten zweckmässig, weil er die Standortqualität der Quartiere Nau und Norimatt sowie des gesamten Stadtzentrums erhöht. Der neue Fussweg erlaubt es dem Fussverkehr getrennt vom MIV zwischen dem Quartier Norimatt und der Altstadt zu verkehren.

Bezug zu Teilstrategien

V3-4:
Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

M5 - Laufen, Verlegung Naustrasse
LV50 - Laufen: Fussweg Norimatt
LV52 - Laufen:
Fuss- und Radweg Schliffweg - Birsuferweg
LV53 - Laufen:
Fussweg Amthausplatz
S22.1 - Kernstadtentwicklung
S22.2 - Entwicklungsgebiet Nau

LV49

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Laufen

Baureife

Vorprojekt erarbeitet bis 31.12.2017

Reifegrad

1

Baubeginn

2021

Inbetriebnahme

2023

Die vorgegebenen Anforderungen für den Reifegrad 1 sind vollständig erfüllt.

Finanzreife

Investitionskosten

1 500 000 (± 30%)

Der neue Fussweg ist im Strassennetzplan und im Finanzplan enthalten.



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

Reifegrad

1

Baubeginn

2021

Investitionskosten

1 500 000



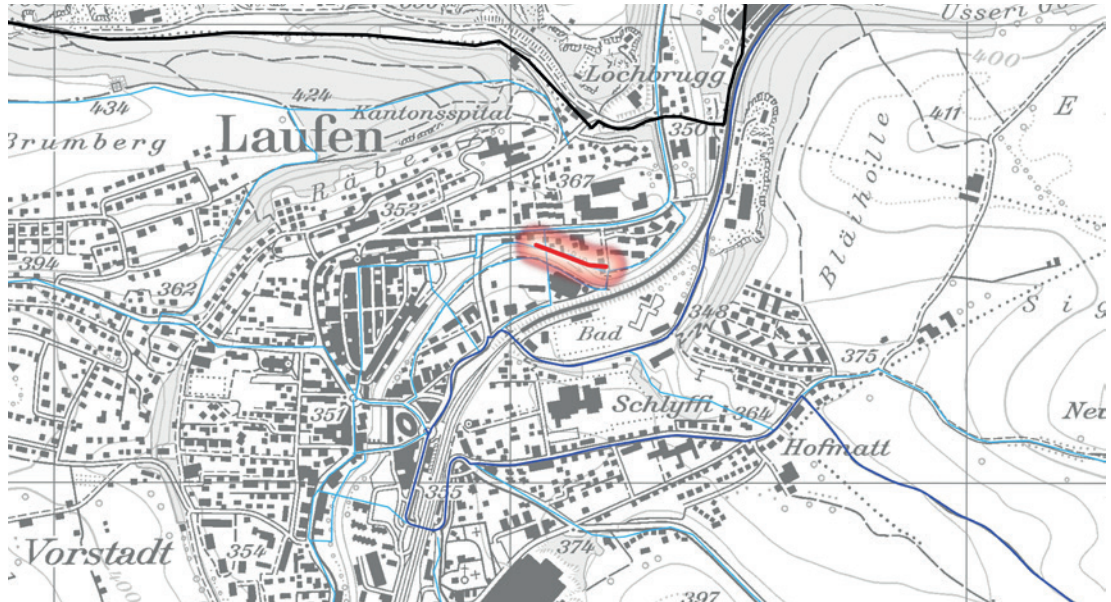
Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV50

Laufen: Fussweg Norimatt

LV50

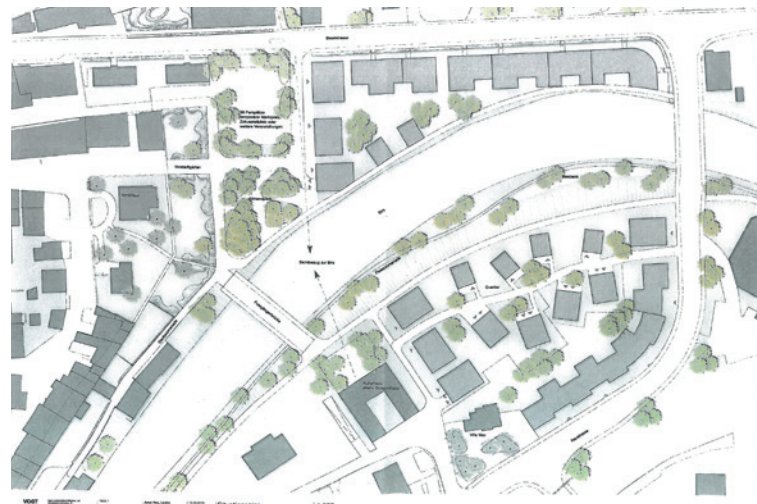


Beschrieb

Mit dem neuen Fussweg entsteht eine direkte Fusswegverbindung zwischen dem Gebiet Norimatt, dem Gebiet Nau Nord und der Altstadt. Er ist somit Teil des neuen Birsuferwegs Nord. Im Zuge der Arealentwicklung Nau ist die Realisierung des Fusswegs Norimatt aufgrund des hohen Nutzens und der geringen Kosten zweckmässig, weil er die Standortqualität der Quartiere Nau und Norimatt sowie des gesamten Stadtzentrums erhöht. Der neue Fussweg erlaubt es dem Fussverkehr getrennt vom MIV zwischen dem Quartier Norimatt und der Altstadt zu verkehren.



Übersicht Siedlungsprojekt Nau



Übersicht Landschaftsprojekt Nau

Bezug zu Teilstrategien

V3-4:
Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

M5 - Laufen, Verlegung Naustrasse

LV49 - Laufen: Fussweg Nau Nord

LV52 - Laufen:
Fuss- und Radweg Schliffweg - Birsuferweg

LV53 - Laufen:
Fussweg Amthausplatz

LV50

S22.1 - Kernstadtentwicklung

S22.2 - Entwicklungsgebiet Nau

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Laufen

Baureife

Vorprojekt erarbeitet bis 30.12.2017

Reifegrad

1

Baubeginn

2020

Inbetriebnahme

2022

Die vorgegebenen Anforderungen für den Reifegrad 1 sind vollständig erfüllt.

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Die Kosten sind im Finanzplan enthalten.

Projekt- und Baukredite wurden noch keine beschlossen.

Investitionskosten

300 000 (± 30%)

Der neue Fussweg ist im Strassennetzplan und im Finanzplan der Stadt enthalten.



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

Reifegrad

1

Baubeginn

2020

Investitionskosten

300 000



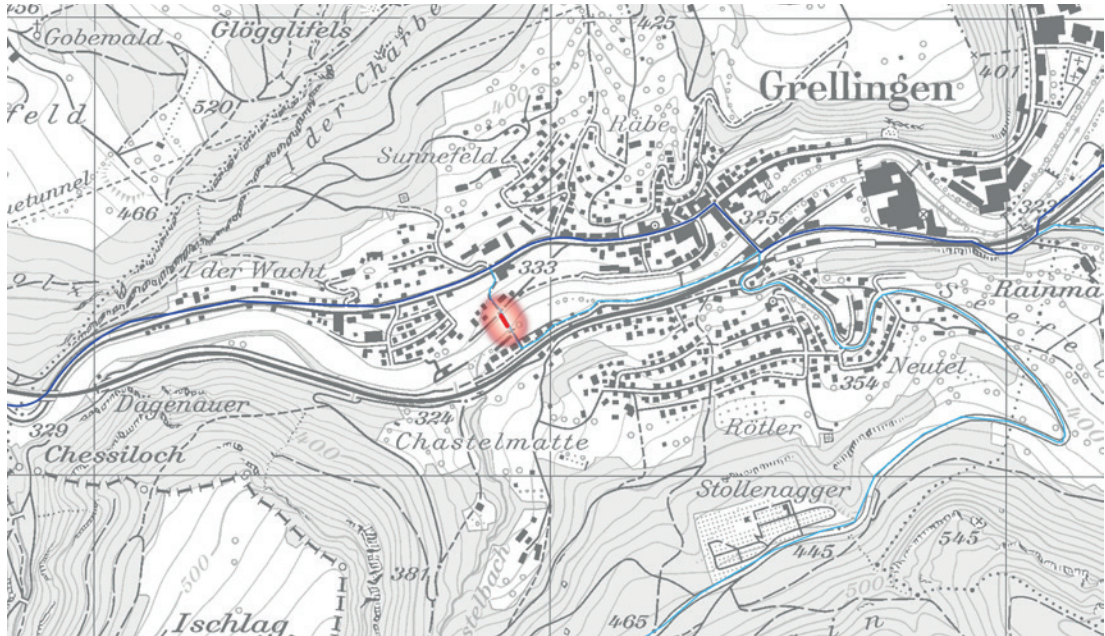
Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV51

Grellingen: Langenmattbrücke

LV51



Beschrieb

In Grellingen müssen wir im Rahmen der Hochwasserschutzmassnahmen die Langenmattbrücke (42 m breit) mit den entsprechenden Werkleitungen ersetzen. Nötig wird eine Erhöhung um 1 Meter und die Brücke soll keine Stützen mehr in der Birse haben.

Mit dem Neubau des Langenmattbrüggli wird die Hochwasserschutzsicherheit für Grellingen bedeutend erhöht, ebenso die Wasserversorgungssicherheit der rechten Birseite in der Hochzone. Das Langenmattbrüggli ist ein wichtiger Verbindungsweg des Wanderwegenetzes Seitens Blauen / Eggfluh Richtung Kaltbrunnental / Chastelbachtal Himmelried / Brislach / Nunningen. Die Birse und die Bahn trennen die Korridorgemeinde Grellingen und das Langenmattbrüggli ist eine der wichtigsten Verbindungswege für den LV und die Bevölkerung. Ein ersatzloser Abriss wäre ein grosser Verlust für den LV. Im Zukunftsleitbild Laufental ist die Wichtigkeit solcher LV-Verbindungen unterstrichen worden.

Bezug zu Teilstrategien

- V3-2: Velo-Korridornetze etablieren / ausbauen
- V3-2a: Anschlüsse an das Velohaupttroutennetz
- V3-2e: Lokaler Lückenschluss

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Grellingen

Vorprojekt von Gemeindeversammlung bereits bewilligt
Vorprojekt liegt mit Kostenschätzung vor. Ingenieurbüro Holinger, Liestal

Baureife

LV51

Vorprojekt vorliegend

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Inbetriebnahme

2019

Auftrag gegeben an Fa. Hollinger, Liestal
GV-Beschluss für Vorprojekt und das Vorprojekt liegen vor.
Kreditbegehren an GV in Bearbeitung für CHF 500 000

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Vorprojekt CHF 30'000.00 durch GV bereits bewilligt
Investitionskosten sind detailliert durch das Ing. Büro Holinger arbeitet worden.
Baukredit für GV-Beschluss in Bearbeitung.

Investitionskosten

500 000 (± 20%)

Die Machbarkeit ist gegeben (Ersatz bisherige Brücke).

A

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Investitionskosten

500 000



Langsamverkehr

AGGLO BASEL

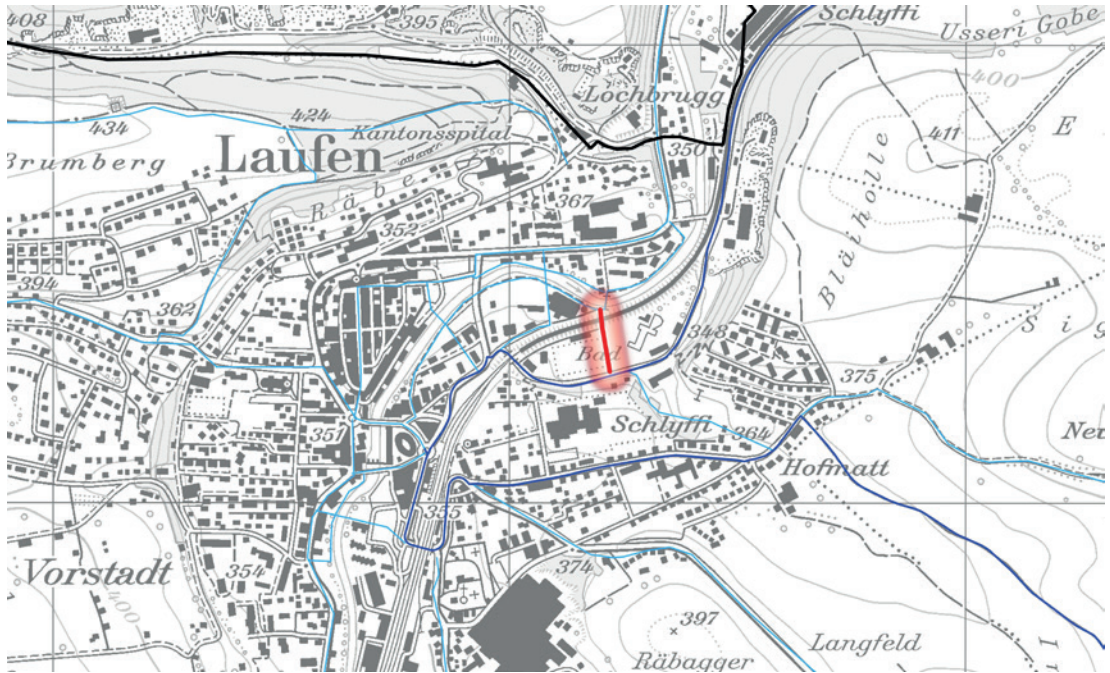
549



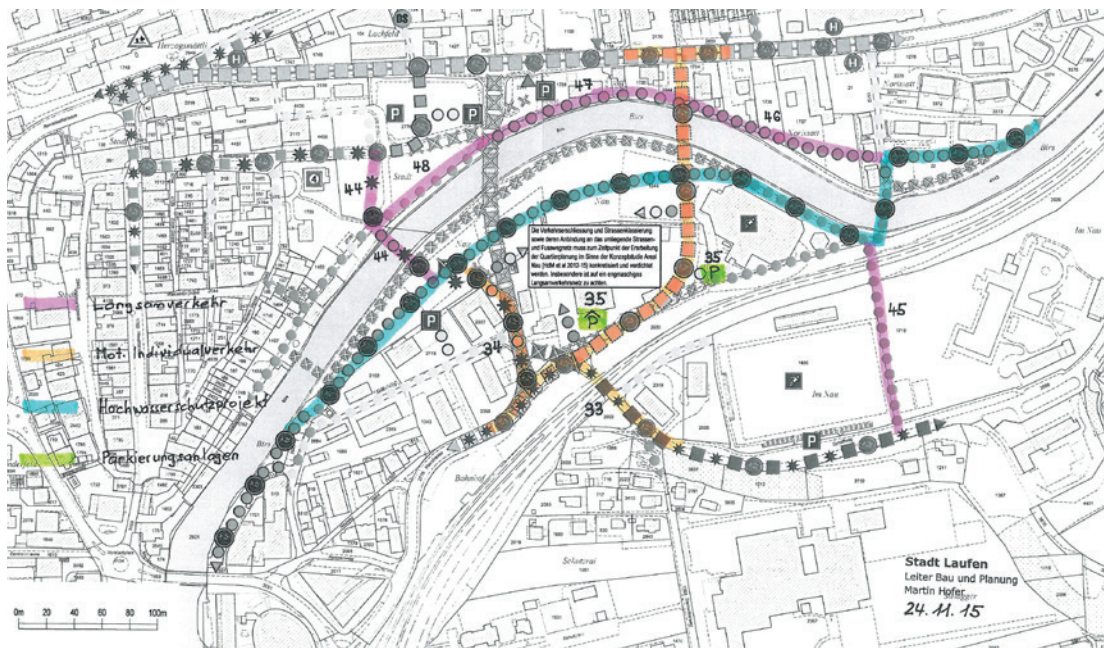
LV52

Laufen: Fuss-und Radweg Schliffweg - Birsuferweg

LV52



Übersicht
Verkehrsprojekte Nau



Beschrieb

Im Zusammenhang mit der Verlegung der Naustrasse und der damit verbundenen Neuorganisation der Verkehrsströme kann die Stadt Laufen neue Entwicklungsschwerpunkte setzen. Neben den Fusswegen entlang der Birs wird auch ein kombinierter Fuss- und Veloweg von der Birs hin zum Hauptroutennetz und entlang der Sportanlagen geschaffen.

Bezug zu Teilstrategien

V3-2:
Velo-Korridornetze etablieren / ausbauen

V3-2a:
Anschlüsse an das Velohaupttroutennetz

V3-2c:
Lokale Erschliessung von zentralen Einrichtungen (Schwimmbad, Schulen, Bahnhöfe etc.)

V3-2e: Lokaler Lückenschluss

V3-4:
Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

M5 - Laufen, Verlegung Naustrasse

LV49 - Laufen:
Fussweg Nau Nord

LV50 - Laufen:
Fussweg Norimatt

LV53 - Laufen:
Fussweg Amthausplatz

S22.1 - Kernstadtentwicklung

S22.2 - Entwicklungsgebiet Nau

LV52

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Laufen

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

Baureife

Vorprojekt vorliegend

Reifegrad

1

Baubeginn

2025

Inbetriebnahme

2027

Reifegrad

1

Baubeginn

2025

Investitionskosten

1 500 000

Die vorgegebenen Anforderungen für den Reifegrad 1 sind vollständig erfüllt.

Finanzreife

Investitionskosten

1 500 000 (± 30%)

Der neue Fuss- und Radweg ist im Strassennetzplan und im Finanzplan enthalten.



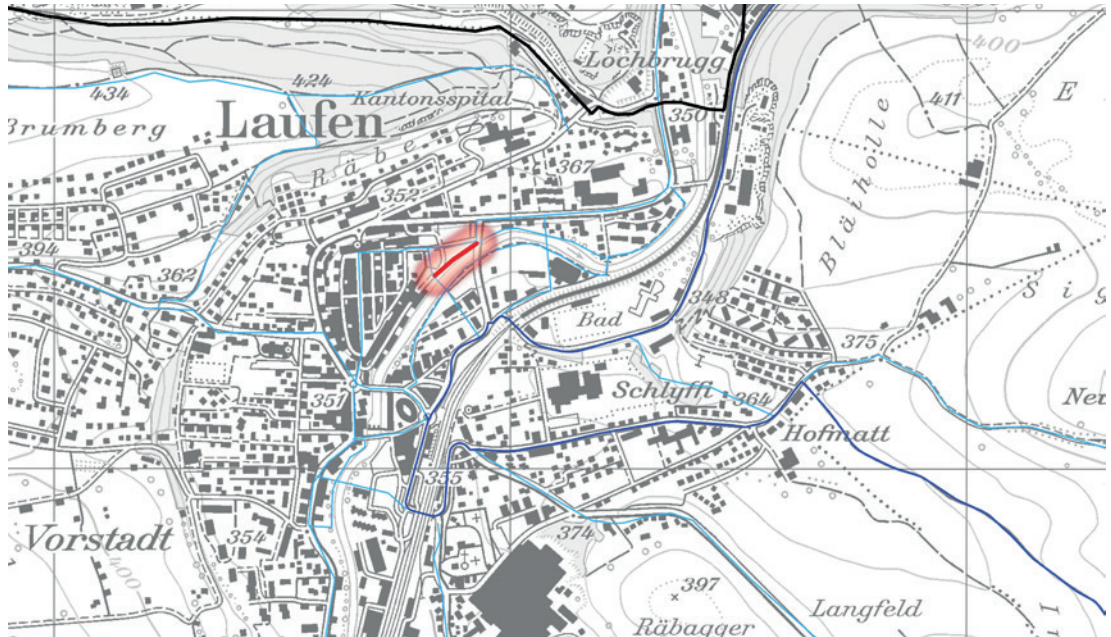
Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV53

Laufen: Fussweg Amthausplatz

LV53



Übersicht
Verkehrsprojekte Nau

Beschrieb

Mit dem neuen Fussweg entsteht eine direkte Fusswegverbindung zwischen dem Gebiet Norimatt, dem Gebiet Nau Nord und der Altstadt. Er ist somit Teil des neuen Birsuferwegs Nord. Im Zuge der Arealentwicklung Nau ist die Realisierung des Fusswegs Amthausplatz aufgrund des hohen Nutzens und der geringen Kosten zweckmässig, weil er die Standortqualität der Quartiere Nau und Norimatt sowie des gesamten Stadtzentrums erhöht. Der neue Fussweg erlaubt es dem Fussverkehr getrennt vom MIV zwischen dem Quartier Norimatt und der Altstadt zu verkehren.

Bezug zu Teilstrategien

V3-4:
Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

M5 - Laufen, Verlegung Naustrasse

LV49 - Laufen:Fussweg Nau Nord

LV50 - Laufen:
Fussweg Norimatt

LV52 - Laufen: Fuss- und Radweg Schliffweg - Birsuferweg

S22.1 - Kernstadtentwicklung

S22.2 - Entwicklungsgebiet Nau

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Laufen

Baureife

Reifegrad

1

Baubeginn

2028

Inbetriebnahme

2030

Finanzreife

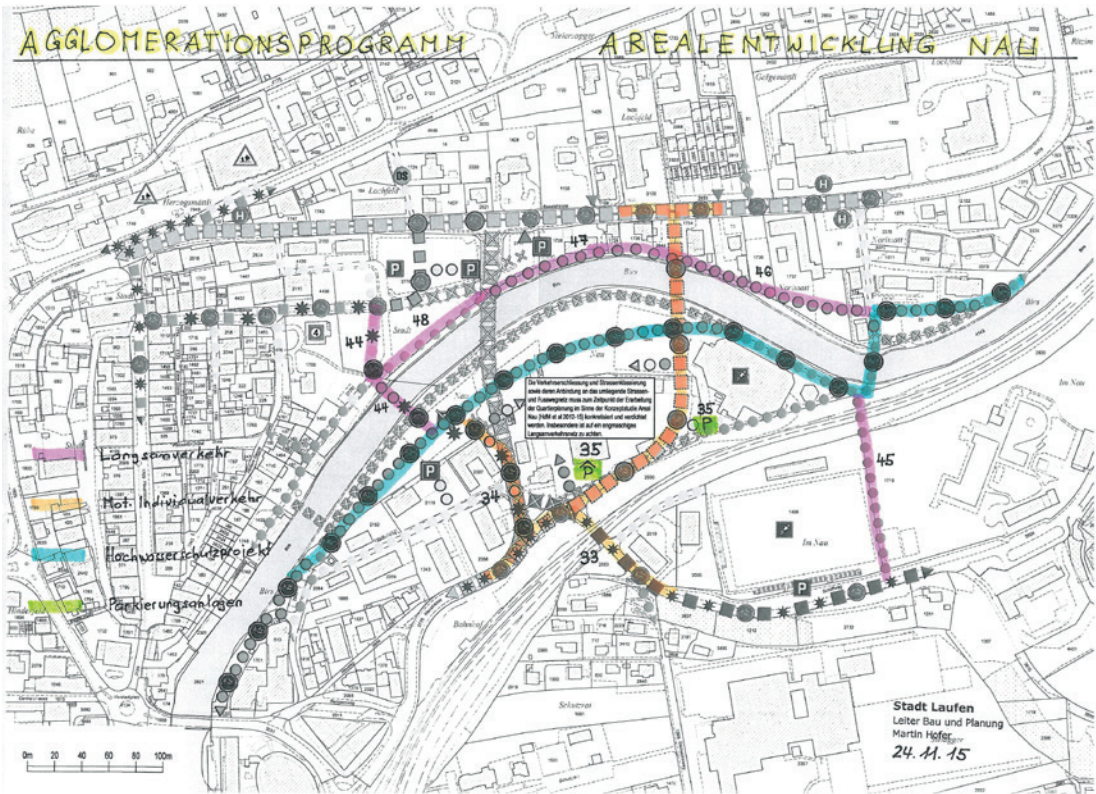
Investitionskosten

1 200 000 (± 30%)

Der neue Fussweg ist im Strassennetzplan enthalten.

LV53

C



Übersicht Verkehrsprojekte Nau

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2028

Investitionskosten

1 200 000



Langsamverkehr

LVA6 Leimental

Bezug zum Zukunftsbild

Das Leimental ist ein Korridor mit überdurchschnittlicher Bevölkerungsentwicklung. Mit seiner Nähe zur Kernstadt Basel und flachen Topografie ist es gut geeignet für das Pendeln mit dem Velo. Das LV-Massnahmenpaket konzentriert sich auf Gemeinden des inneren Korridors. Hier sind infolge sehr hoher allgemeiner Strassenverkehrsbelastung die Konfliktsituationen häufiger. Die Massnahmen fokussieren auch siedlungspolitisch auf wichtige Räume:

So wird im kantonalen ESP Bachgraben eine neue LV-Netzverbindung zum schweiz-französischen Grenzraum geschaffen. In Allschwil wird mit der Aufwertung des Lindenplatzes die kommunale polyzentrische Struktur unterstützt. Und in Oberwil verbessert die Fussverkehrsverbindung entlang der Tramlinie die Erschliessung des ÖV, was insbesondere mit Blick auf die weiteren Angebotsausbauten sehr wichtig ist. Zudem erhalten die urbanen Gebiete an der Grenze zu Basel bessere Fusswegbeziehungen.

Das Veloverkehrsnetz im äusseren Korridor des Leimentals hat weniger Handlungsbedarf. Einzelne Qualitätsmängel (z.B. zwischen Therwil und Witterswil) können auf später verschoben oder als Eigenleistung der Gemeinden geplant werden.

Nutzen

Die Fussverkehrsprojekte in Allschwil und Oberwil stärken die Zentren und erhöhen die Durchlässigkeit innerhalb der Gemeinden. In Allschwil wird zudem der geplante Parc des Carrières für den Fuss- und Veloverkehr erschlossen, während in Binningen insbesondere die Routen für die Velofahrenden attraktiver gemacht werden. Im Einzelnen ergeben sich mit dem LV-Korridorpaket Leimental folgende Nutzen:

WK1: In Binningen wird das kommunale Velonetz spürbar aufgewertet und besser mit den kantonalen Radrouten verknüpft. In Allschwil werden im Gebiet des kantonalen ESP Bachgraben wichtige Netzlücken geschlossen und ein wichtiges Ortszentrum (Lindenplatz) aufgewertet. In Oberwil kann das Tramangebot zu Fuss besser erreicht werden.

WK2: Die Ortszentren von Allschwil und Oberwil werden aufgewertet. Und im ESP Bachgraben können wichtige Netzlücken geschlossen werden.

WK3: Vor allem die verschiedenen Velonetzverbesserungen in Binningen erhöhen die Verkehrssicherheit in diesem stark belasteten Raum des inneren Korridors spürbar.

WK4: allgemeiner Beitrag zur Modal Split - Verbesserung und somit verbesserter Luft- und Lärmbilanz. Verbesserte Erreichbarkeit des geplanten Naherholungsgebietes Parc des Carrières auf franz. Territorium. Keine Eingriffe in die Kulturlandschaft.

AP - Agglo Massnahmen (Velo Detail) - Leimental

A-Massnahmen (2019-2022)

Nummer	Projektname	Prio	Investitionskosten
LV54	Allschwil: Umgestaltung Lindenplatz	A	2 500 000
LV55	Allschwil: Neuer Fuss- und Veloweg Allschwil - Parc des Carrières	A	1 000 000
LV56	Oberwil: Fusswegverbindung entlang BLT	A	900 000
LV57	Binningen: Benkenstrasse	A	60 000
LV58	Binningen: Neubadrain / Leimgrubenweg	A	60 000
Summe		A	4 520 000

B-Massnahmen (2023-2026)

Nummer	Projektname	Prio	Investitionskosten
LV59	Binningen: Verbindung Paradiesstrasse - Weinbergstrasse	B	150 000
Summe		B	150 000



Hésingue

Michelbach-le-Haut

Attenschwiller

Knœringue

Buschwiller

Folgenschbourg

Wentzwiller

Muespach-le-Haut

Schönenbuch

Pays de Saint-Louis

Biel-Benken

Leim

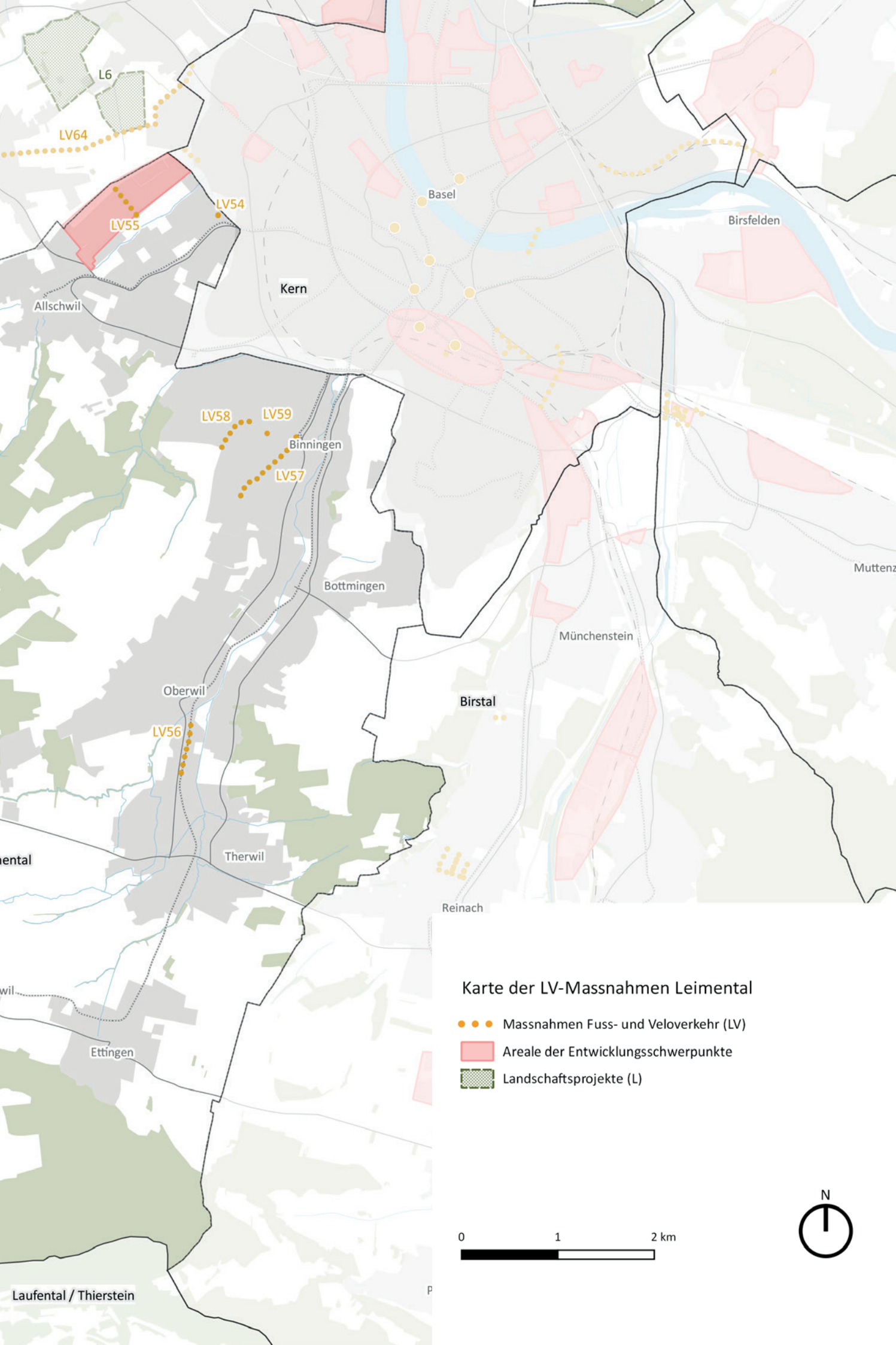
Leymen

Bättwil

Witters

Rodersdorf

Hofstetten-Flüh



Karte der LV-Massnahmen Leimental

- ● ● Massnahmen Fuss- und Veloverkehr (LV)
- Areale der Entwicklungsschwerpunkte
- Landschaftsprojekte (L)



LV54

Allschwil: Umgestaltung Lindenplatz



Beschrieb

Aufgrund einer Petition aus der Bevölkerung, welche eine Umgestaltung des Lindenplatzes wünscht, wurde eine Analyse betreffend Attraktivität und Funktion des Platzes durchgeführt. Die Analyse zeigt, dass der Platz über ein grosses Potential verfügt, um die Aufenthalts- und Erschliessungsqualität zu erhöhen. Insbesondere zeigen erste Studien, dass Verkehrsflächen aufgehoben werden könnten oder zumindest so umgestaltet werden können, dass eine Verkehrsberuhigung resultiert. Der Umfang der Massnahmen ist jedoch noch nicht bekannt. Im Jahr 2018 ist die Durchführung eines Projektwettbewerbs geplant. Die Ausführung ist in Koordination mit der Erneuerung der Baslerstrasse vorgesehen. Das Projekt für die Umgestaltung des Lindenplatzes entspricht einem Teilziel des Zukunftsbildes, mit welchem eine hohe

Lebens- und Wohnqualität mit gutem Angebot an Versorgungsdienstleistungen gefördert werden soll. Eine Aufwertung des Lindenplatzes fördert die Ansiedlung von Gewerbe und Wohnen und leistet einen wichtigen Beitrag im Hinblick auf eine Verkehrspolitik "der kurzen Wege": Anwohner können ihre täglichen Einkaufsbedürfnisse zu Fuss oder mit dem Velo erledigen. Das Projekt erfüllt somit die übergeordneten Teilstrategien "Siedlung konsequent nach innen entwickeln" und "Verkehr nachhaltig ausbauen". Das Projekt steht im engen Zusammenhang mit dem Agglomerationsprojekt Erneuerung Baslerstrasse aus der 1. Generation. Weiteres Potential besteht durch die Massnahme Ü29 der 3. Generation (Neue S-Bahn-Haltestelle Morgartenring) in unmittelbarer Nähe zum Lindenplatz.

Bezug zu Teilstrategien

V2-3: Öffentliche Strassenräume aufwerten und Verkehr über Parkraummanagement reduzieren.

V3-4: Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü29* - S-Bahn-Haltestelle Basel
Morgartenring

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Allschwil

Baureife

Vorprojekt erarbeitet bis Wettbewerb 2018, Umsetzung bis 2020

Reifegrad

1

Baubeginn

2020

Inbetriebnahme

2021

Meilensteinplanung Lindenplatz liegt vor. Inhalt ist eine Analyse der Ist-Situation, die Beschreibung des planerischen Vorgehens (Varianzverfahren), ein Grobterminplan für die Umsetzung und eine Grobkostenschätzung.

Finanzreife

Investitionskosten

2 500 000 (± 30%)

Meilensteinplanung Lindenplatz liegt vor. Inhalt ist eine Analyse der Ist-Situation, die Beschreibung des planerischen Vorgehens (Varianzverfahren), ein Grobterminplan für die Umsetzung und eine Grobkostenschätzung.



Lindenplatz in Neu-Allschwil, Blick vom Platin Richtung Baslerstrasse



Plan mit Nutzungen



Lindenplatz in Neu-Allschwil (Orthofoto)

LV54

A

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2020

Investitionskosten

2 500 000



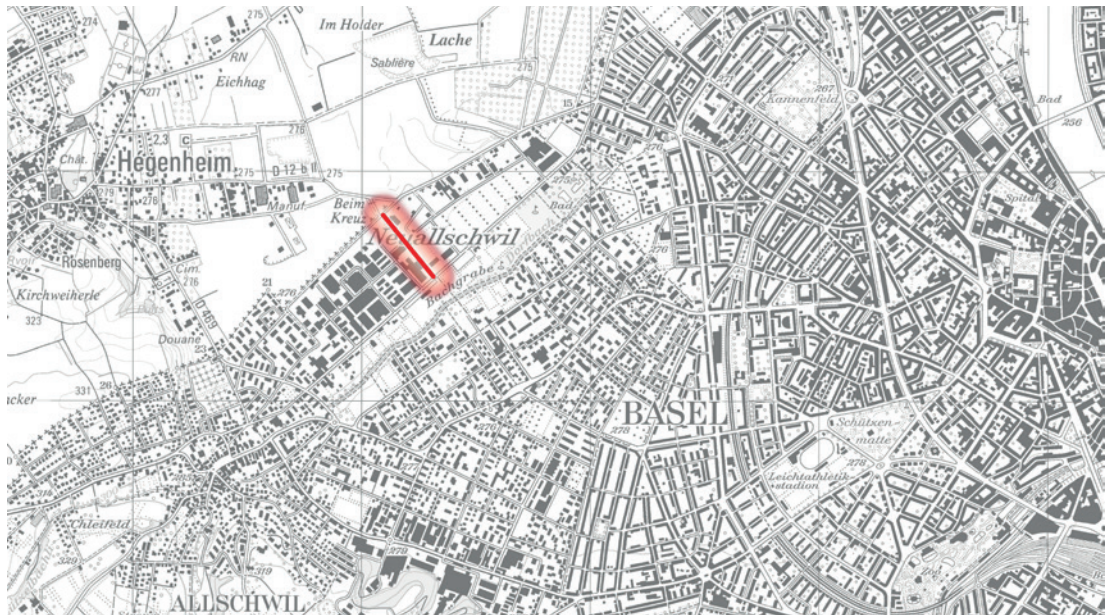
Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV55

Allschwil: Neuer Fuss- und Veloweg Allschwil - Parc des Carrières

LV55



Beschrieb

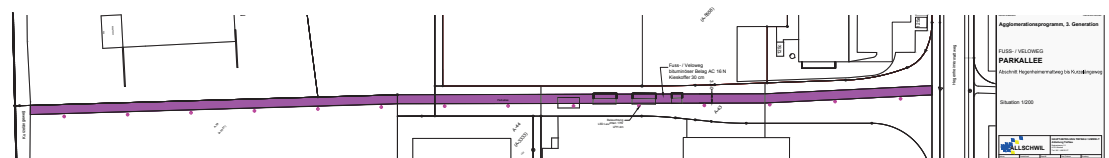
Es ist ein neuer Velo-/Fussweg mit einer Länge von rund 350 Metern und einer Breite von 3.5 Metern geplant. Der Weg wird mit einem Asphalt-Belag erstellt und mit einer Beleuchtung, mit Sitzgelegenheiten und allenfalls mit einer Baumallee ausgestattet. Im heutigen Verkehrsnetz besteht weder für die Velofahrenden noch für die Arbeitstä-

tigen im Gewerbegebiet Bachgraben die Möglichkeit, die Landesgrenze zu überqueren um das Naherholungsgebiet zu erreichen oder nach Hégenheim bzw. Saint-Louis zu gelangen. Die Massnahme stellt somit eine neue Wegverbindung dar und vernetzt die Räume.

Bezug zu Teilstrategien

- › V3-1: Regionales Velohaupttroutennetz optimieren / fertigstellen
- › V3-1a: Ausbauten (Lückenschluss / zusätzliche Verbindung)

Projekt Fuss- und Veloweg



AGGLO BASEL

Bezug zu anderen Massnahmen

- › Ö25 - ÖV-Korridor Bachgraben
- › M13 - Zubringer Bachgraben - Nordtangente
- › M14 - Contournement Est Hésingue-Hégenheim
- › LV5 - Basel: Fuss- und Veloerschliessung an Parc des Carrières (Bachgraben - Rue de Bâle)
- › LV64 - CA3F: Liaison douce Hégenheim, Parc des Carrières, Saint-Louis Bourgfelden
- › S9.1 - Arbeitsplatzgebiet Bachgraben
- › L6 - Kiesgruben 2.0

LV55

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Allschwil

Die Massnahme ist Bestandteil der regionalen Velonetzplanung und steht im Zusammenhang mit dem Projekt "Parc des Carrières" der IBA Basel 2020.
Es ist noch abzuklären, inwiefern eine planerische Abstützung in Frankreich erforderlich ist.

Baureife

Vorprojekt vorliegend

Reifegrad

1

Baubeginn

2020

Inbetriebnahme

2021

Das Vorprojekt beinhaltet die planerische Darstellung des Projektes inklusive Kostenschätzung auf der Basis von Erfahrungswerten.

Finanzreife

Investitionskosten

1 000 000 (± 30%)

Voraussetzung für die Realisierung des neuen Fuss- und Velowegs sind:

- Genehmigung der Mutation des Strassennetzplans der Gemeinde Allschwil
- Genehmigung eines Bau- und Strassenlinienplans
- Landerwerb
- Kreditgenehmigung



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

Reifegrad

1

Baubeginn

2020

Investitionskosten

1 000 000



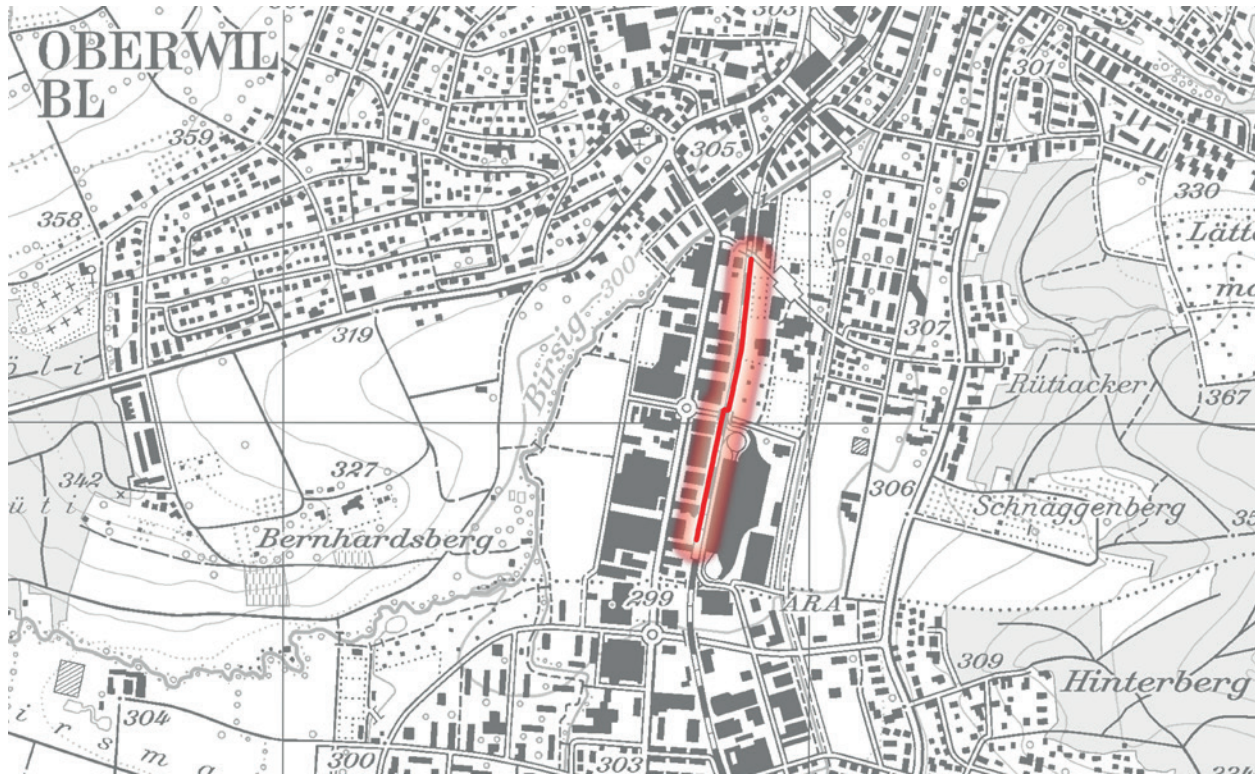
Langsamverkehr

AGGLO BASEL

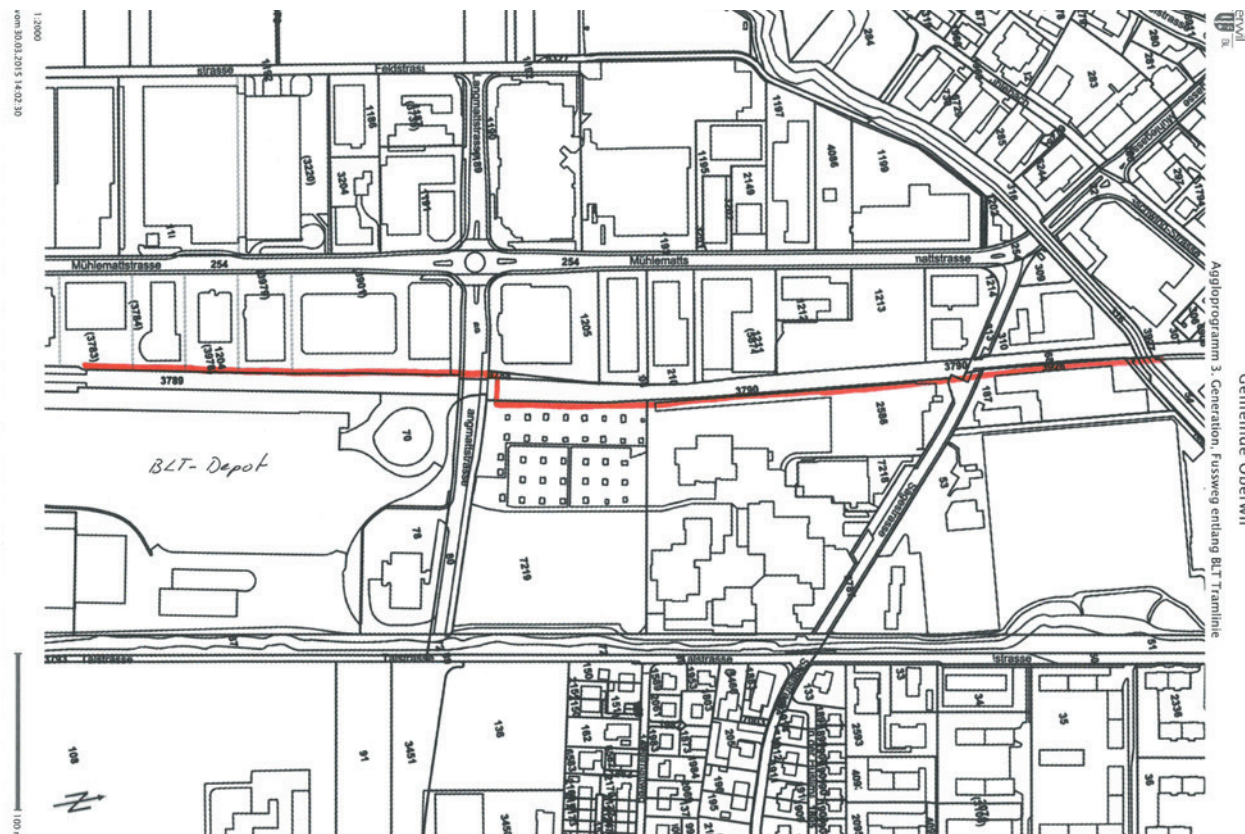
LV56

Oberwil: Fusswegverbindung entlang BLT

LV56



Lückenschluss
Fusswegverbindung
Tram Haltestelle
Hüslimatt – Oberwil



AGGLO BASEL

Beschrieb

Entlang der Tramlinien soll ein Fussweg entstehen, der den Anschluss der geplanten neuen Wohnüberbauung an die Tramlinien 10/17 und den gesamten öffentlichen Verkehr garantiert. Die Haltestellen sind mit dem neuen Fussweg ohne grosse Umwege direkt zu Fuss zu erreichen.

Bezug zu Teilstrategien

V3-4:
Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü32 - Expresstram Linie 17
M24 - Oberwil, Langmattstrasse

LV56

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Oberwil

Eintrag im kommunalen Richtplan.

Baureife

Vorprojekt erarbeitet bis 31.12.2017

Reifegrad

2

Baubeginn

2020

Inbetriebnahme

2021

Finanzreife

Investitionskosten

900 000 (± 30%)

Machbarkeitsstudie bisher nur als Idee und Skizze



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

Reifegrad

2

Baubeginn

2020

Investitionskosten

900 000



Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV57

Binningen: Benkenstrasse

LV57



Beschrieb

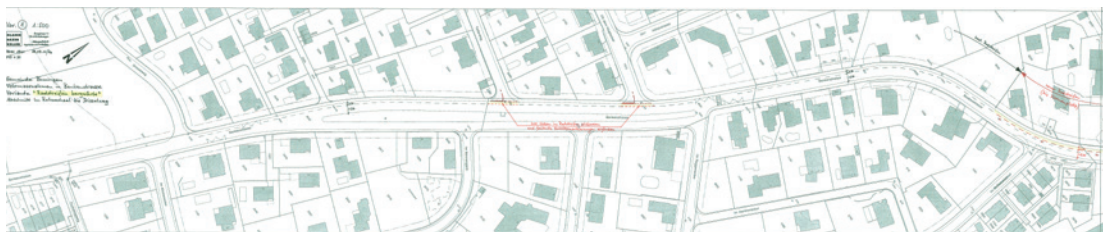
Diese Radroute wurde, in Zusammenhang einer Schwachstellenanalyse welches die Gemeinde Binningen im Jahre 2011 erarbeitet hat, in das Konzept Langsamverkehr der Gemeinde Binningen integriert. Ziel ist ein durchgehendes kommunales Radnetz als Ergänzung zu den kantonalen Radrouten und eine verbesserte Sicherheit auf den Radrouten. Geplant ist ein durchgehender Radstreifen bergwärts vom Kro-

nenplatz bis Im Rehwechsel und verbindet einen bereits bestehender Radstreifen. Realisiert wird diese Radroute mit den ohnehin geplanten baulichen Massnahmen (Ersatz Werkleitungen, Kanalisation und Korrektur Randabschlüsse) in der Benkenstrasse. Durch verschiedene Verkehrsberuhigungsmassnahmen wird allgemein die Sicherheit für den Langsamverkehr verbessert.

Variante 1-1



Variante 1-2



Bezug zu Teilstrategien

V3-2:
Velo-Korridornetze etablieren / ausbauen

V3-2d:
Lokale Aufwertung (Sicherheit, Qualitätsverbesserung)

Bezug zu anderen Massnahmen

LV58 - Binningen:
Neubadrain / Leimgrubenweg

LV59 - Binningen:
Verbindung Paradiesstrasse - Weinbergstrasse

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Binningen

LV57

Baureife

Vorprojekt vorliegend

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Inbetriebnahme

2019

Vorstudie und Machbarkeit wurden ausgeführt oder noch abgeklärt.



Finanzreife

Investitionskosten

60 000 (± 30%)

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Investitionskosten

60 000



Benkenstr-Steinkreuzstrasse



Benkenstr-Wassergrabenstrasse



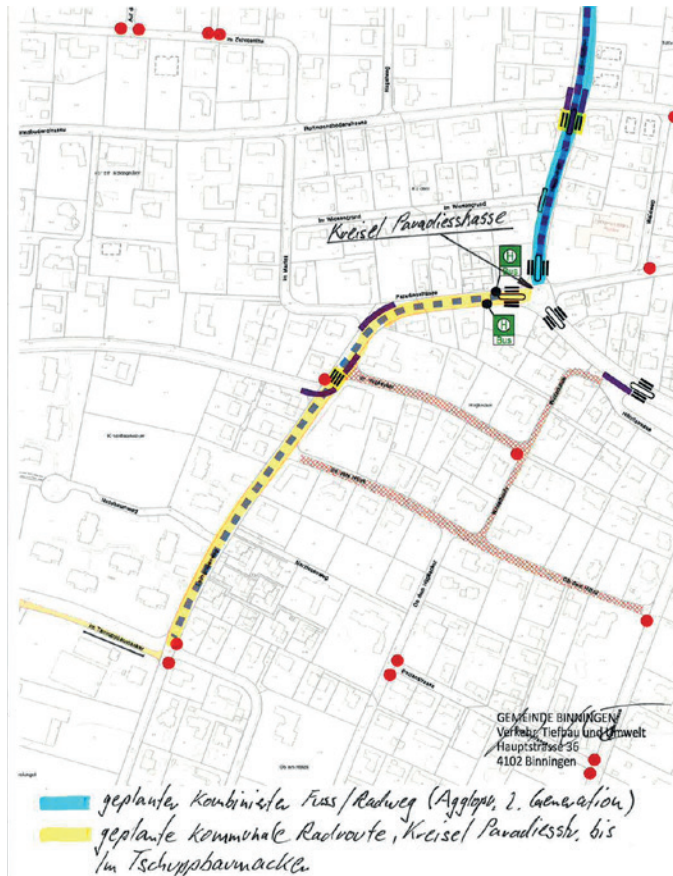
Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV58

Binningen: Neubadrain / Leimgrubenweg

LV58



Binningen / Paradiesstr.



Beschrieb

Diese Radroute wurde, in Zusammenhang einer Schwachstellenanalyse welches die Gemeinde Binningen im Jahre 2011 erarbeitet hat, in das Konzept Langsamverkehr der Gemeinde Binningen integriert. Ziel ist ein durchgehendes kommunales Radnetz als Ergänzung zu den kantonalen Radrouten und eine verbesserte Sicherheit auf den Radrouten. Geplant ist eine kommunale Radroute, ab dem Kreisel Paradiesstrasse (Neubadrain) bis im Tschuppbaumacker (Leimgrubenweg) und verbindet einen bereits geplanten kombinierten Fuss/Radweg im Neubadrain, welcher für das Aggloprogramm 2. Generation angemeldet wurde. Diese Radroute ist auch das letzte Teilstück für die kommunale Radroute, die das Westplateau von Binningen mit dem Neubadrain verbindet.

LV58

Bezug zu Teilstrategien

V3-2:
Velo-Korridornetze etablieren / ausbauen

V3-2d:
Lokale Aufwertung (Sicherheit, Qualitätsverbesserung)

Bezug zu anderen Massnahmen

LV57 Binningen:
Benkenstrasse

LV59 - Binningen:
Verbindung Paradiesstrasse - Weinbergstrasse

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeinde Binningen



Baureife

Vorprojekt erarbeitet bis 2017

Reifegrad

1

Baubeginn

2020

Inbetriebnahme

2021

Die Idee und Machbarkeit wurden abgeklärt.

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2020

Investitionskosten

60 000

Finanzreife

Investitionskosten

60 000 (± 30%)



Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV59

Binningen: Verbindung Paradiesstrasse - Weinbergstrasse

LV59



Beschrieb

Diese Radroute wurde, in Zusammenhang einer Schwachstellenanalyse welches die Gemeinde Binningen im Jahre 2011 erarbeitet hat, in das Konzept Langsamverkehr der Gemeinde Binningen integriert. Ziel ist ein durchgehendes kommunales Radnetz als Ergänzung zu den kantonalen Radrouten und eine verbesserte Sicherheit auf den Radrouten. Geplant ist ein Ausbau des Weges und Öffnung für den Veloverkehr,

von der Weinbergstrasse bis zur Paradiesstrasse. Es zeigte sich heute, dass dieser heutige Fussgängerweg oft von den Velofahrern missbraucht wird. Diese Massnahme verbessert die Situation für den Fussgänger (Mindestbreite für den kombinierten Rad / Fussweg beträgt 3 m) und öffnet für den Veloverkehr eine Verbindung zur Radroute an der Benkenstrasse.



Binningen / Paradiesstrasse

Bezug zu Teilstrategien

V3-2:
Velo-Korridornetze etablieren / ausbauen

V3-2d:
Lokale Aufwertung (Sicherheit, Qualitätsverbesserung)

Bezug zu anderen Massnahmen

LV57 Binningen:
Benkenstrasse

LV58 - Binningen:
Neubadrain / Leimgrubenweg

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle
Gemeinde Binningen

Baureife

Vorprojekt erarbeitet bis 2017

Reifegrad

1

Baubeginn

2023

Inbetriebnahme

2024

Finanzreife

Investitionskosten

150 000 (± 30%)

LV59

B

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2023

Investitionskosten

150 000



Langsamverkehr

AGGLO BASEL

571



Kombinierte Rad- und Fussweg, geplant.

LVA7

Pays de Saint-Louis

Bezug zum Zukunftsbild

Der französische Korridor der Agglomeration Basel liegt in der Ebene und die Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsorten und den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ist per Velo gut erreichbar. Durch die Nähe zur Kernstadt Basel ist der Anschluss an ein gut ausgebautes Velonetz gewährleistet. Mit dem LV-Massnahmenpaket können im Pays de Saint-Louis wichtige tangentielle Verbindungen aufgewertet werden. Hier hat der Veloverkehr eine bedeutende Zubringerfunktion zu den (radial ausgerichteten) ÖV-Angeboten, womit ein wichtiger Beitrag zur Verlagerung auch des grenzquerenden Verkehrs geleistet wird. Im inneren Korridor werden dadurch auf der Achse Hésingue - Saint-Louis - Huningue wichtige funktionale Ausstattungen besser miteinander verbunden (Gymnasien / Schulen, Freizeitangebote, Einkaufen sowie das Entwicklungsgebiet Technoport). Darüber hinaus werden bedeutende Naherholungsräume besser erschlossen (Canal de Huningue, Parc des Carrières).

Nutzen

Die Veloförderung ist der Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F) ein grosses Anliegen. Durch gezielte Massnahmen soll der Anteil des Veloverkehrs gesteigert werden. Erreicht werden kann dies durch sichere und attraktivere Direktverbindungen für Pendlerinnen und Pendler, deren bessere Anbindung ans ÖV-System und die Erschliessung von Naherholungsgebieten. Durch die Einbindung der Gemeinden im AP3 konnte ein weiterer, wichtiger Schritt zur Sensibilisierung für die Bedürfnisse des Veloverkehrs getan werden. Mit dem LV-Massnahmenpaket AP3 sind im Einzelnen folgende Nutzen verbunden:

WK1: Sowohl im inneren wie im äusseren Korridoren werden wichtige Tangentialverbindungen aufgewertet bzw. geschaffen. Neben Reisezeitgewinnen auf diesen Achsen, wird vor allem der kombinierte Verkehr Velo - ÖV stark gefördert. Im Zentrum Saint-Louis wird mit den zwei Massnahmen LV60 und LV63 das städtische Velonetz deutlich ausgebaut und besser ins Gesamtverkehrssystem eingepasst.

WK2: Die Gemeinden des inneren Korridors auf der Achse Hésingue - Saint-Louis - Huningue werden besser miteinander verbunden und deren Siedlungsentwicklung nach innen unterstützt. Mit der Massnahmen LV61 wird zudem der ESP Technoport besser ans Velonetz angeschlossen.

WK3: Bedeutende Sicherheitsgewinne werden insbesondere dadurch gewonnen, dass einerseits eine tangentielle Veloroute parallel zur stark belasteten RD 105 geschaffen wird (LV61; in enger Abstimmung mit M6 und Ü18) und andererseits das Velonetz im Zentrum von Saint-Louis aufgewertet und sicherer gestaltet wird (LV60, LV63).

WK4: allgemeiner Beitrag zur Modal Split - Verbesserung und somit verbesserter Luft- und Lärmbilanz in einem Teilraum der Agglomeration mit überdurchschnittlich hohen MIV-Anteilen. Bessere Zugänglichkeit zu wichtigem Grün- und Naherholungsraum (Canal de Huningue, Parc des Carrières), ohne zusätzlichen Kulturlandverlust.

AP - Agglo Massnahmen (Velo Detail) - Pays de Saint-Louis

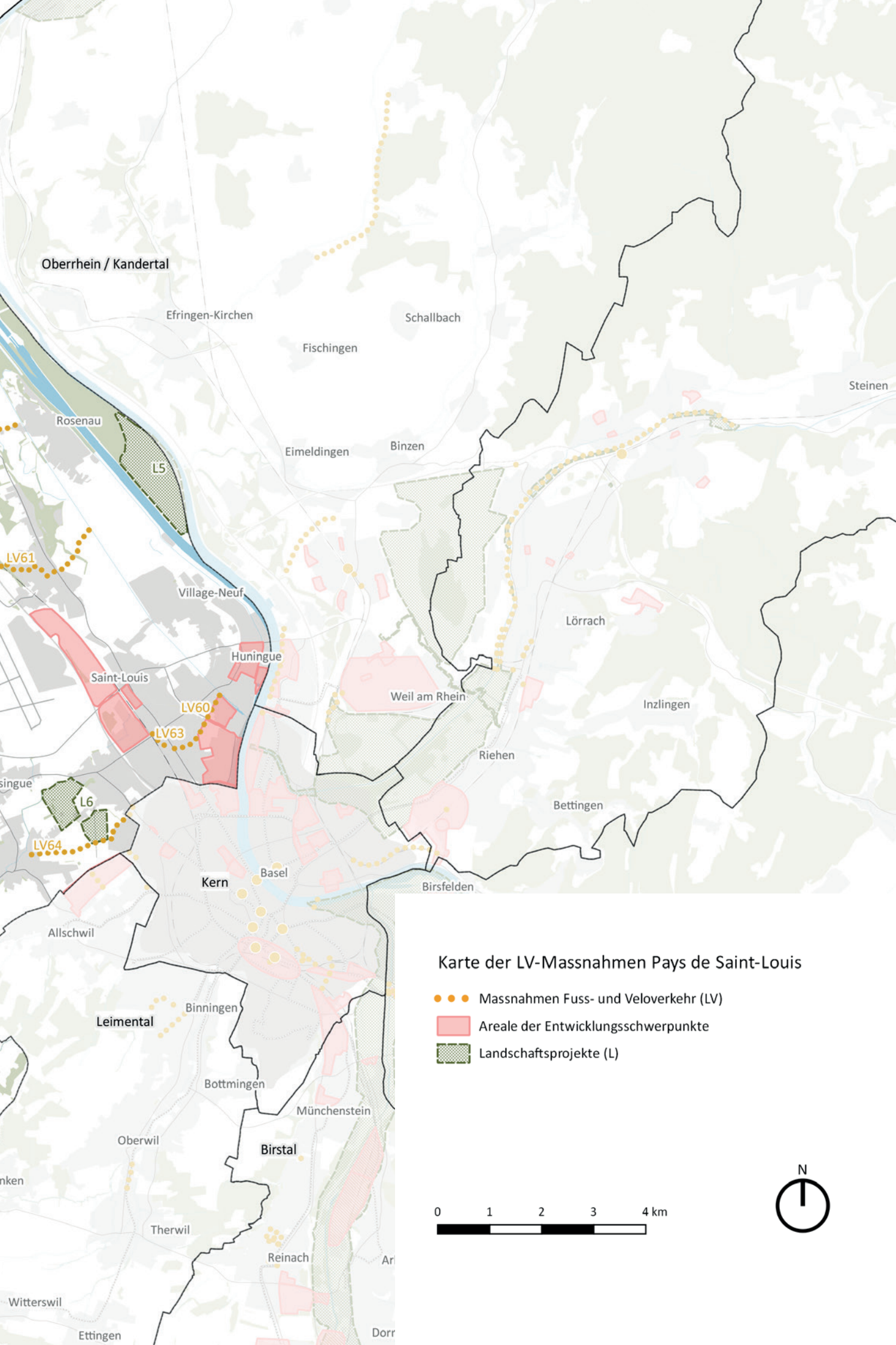
A-Massnahmen (2019-2022)

Nummer	Projektname	Prio	Investitionskosten
LV60	CA3F: Liaison cyclable Huningue / Saint-Louis	F	3 000 000
LV61	CA3F: Liaison cyclable : Blotzheim / Saint-Louis Neuweg / Maison éclusière de la Petite Camargue Alsacienne	F	1 700 000
LV62	CA3F: Liaison cyclable Bartenheim la Chaussée / Rosenau	F	1 100 000
LV63	Saint-Louis: Liaison cyclable entre l'avenue Charles de Gaulle et rue du Dr Marcel Hurst	F	600 000
Summe		F	6 400 000

B-Massnahmen (2023-2026)

Nummer	Projektname	Prio	Investitionskosten
LV64	CA3F: Liaison douce Hégenheim, Parc des Carrières, Saint-Louis Bourgfelden	F	760 000
Summe			760 000

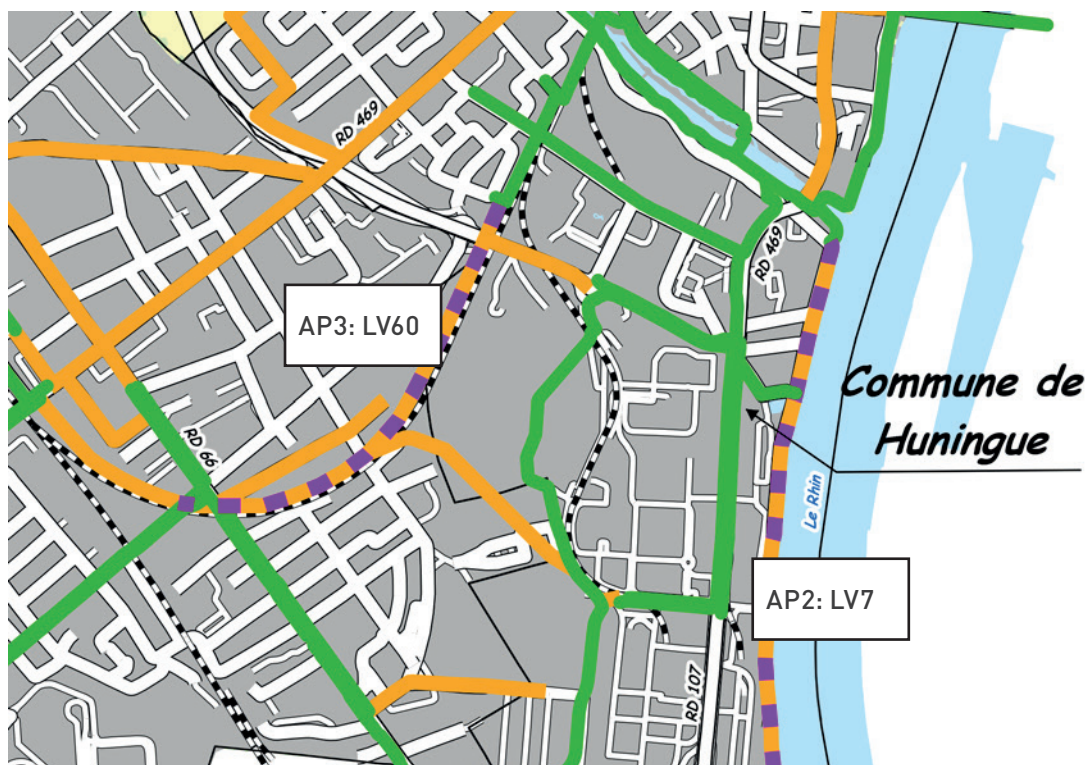




LV60

CA3F: Liaison cyclable Huningue / Saint-Louis

LV60



Beschrieb

Liaison cyclable située au Sud du territoire de la CC3F et reliant les communes de Huningue et Saint-Louis sur un axe Est / Ouest. Le projet consiste à compléter certains tronçons de piste cyclable manquants sur le réseau principal d'itinéraires cyclables d'intérêt général. L'itinéraire cheminera entre la piste cyclable qui relie le Parc des Eaux vives à la Passerelle des Trois Pays et le centre ville de Saint-Louis pour rejoindre

d'une part, la plate forme plurimodale de la gare de Saint-Louis et d'autre part, les équipements situés dans le secteur du lycée Jean Mermoz. Le tracé longera la voie de chemin de fer permettant notamment aux élèves de Huningue de rejoindre le lycée, la piscine et inversement aux habitants de Saint-Louis de rejoindre le parc des eaux vives, la passerelle des trois pays et l'Allemagne.

Bezug zu Teilstrategien

V3-1:
Regionales Velohaupttroutennetz optimieren / fertigstellen

V3-1b:
Aufwertung (Qualitätsverbesserung, Schwachstellenbehebung)

Bezug zu anderen Massnahmen

Ö31 - Tram Huningue - Saint-Louis

LV61 - CA3F: Liaison cyclable :
Blotzheim / Saint-Louis Neuweg / Maison
éclésièrre de la Petite Camargue Alsacienne

S1.1 - Entwicklungspol Saint-Louis West

S2.4 - Huningue Sud F

S2.5 - Huningue Centre / Nord F

LV60

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F)

Baureife

Projet en cours de planification

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

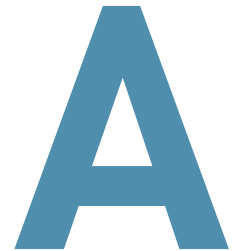
Inbetriebnahme

2020

Finanzreife

Investitionskosten

3 000 000 (± 30%)



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

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Investitionskosten

3 000 000



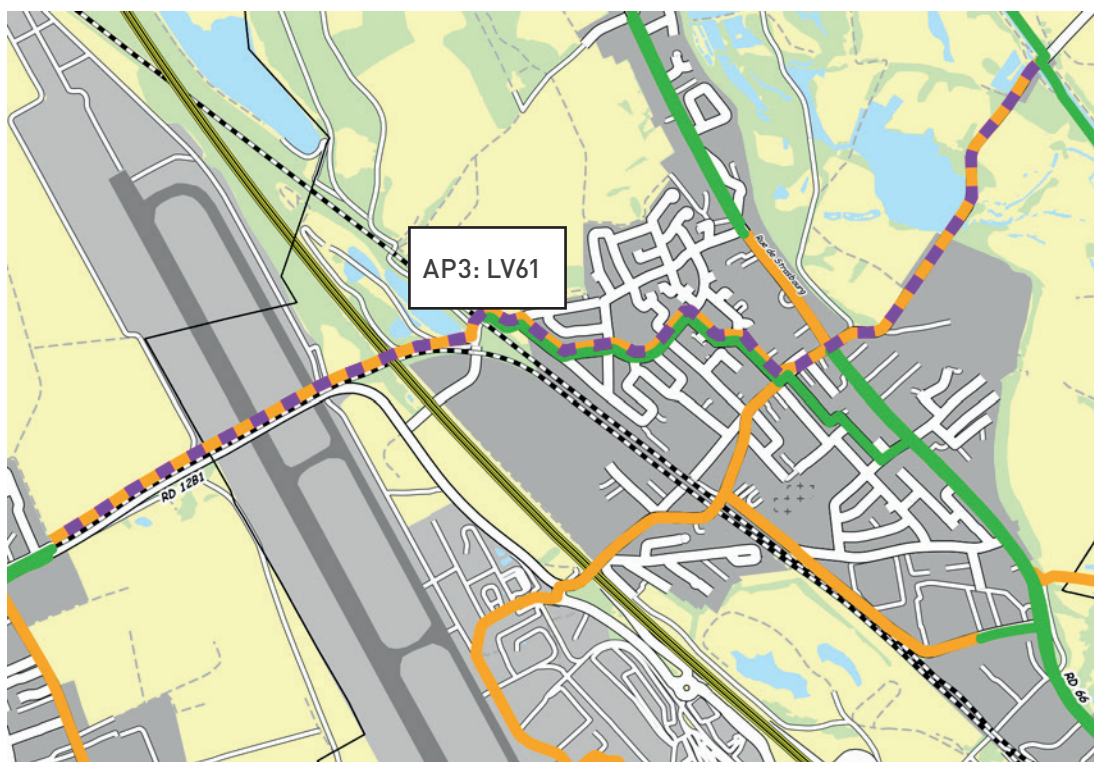
Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV61

CA3F: Liaison cyclable :
Blotzheim / Saint-Louis Neuweg / Maison éclusière
de la Petite Camargue Alsacienne

LV61



Beschrieb

Liaison cyclable Est / Ouest située dans la partie Sud du territoire de la CC3F. Le projet consiste à relier la commune de Blotzheim à la Petite Camargue Alsacienne via le quartier des Maréchaux à Saint-Louis, en franchissant la zone de l'Euroairport, l'autoroute, la voie de chemin de fer et en assurant la connexion avec la piste cyclable du Canal de Huningue (Eurovéloroute n° 6 et 15).

Bezug zu Teilstrategien

- V3-2: Velo-Korridornetze etablieren / ausbauen
- V3-2c: Lokale Erschliessung von zentralen Einrichtungen (Schwimmbad, Schulen, Bahnhöfe etc.)
- V3-2d: Lokale Aufwertung (Sicherheit, Qualitätsverbesserung)

Bezug zu anderen Massnahmen

- Ü18: Neugestaltung A35 / RD105 Saint-Louis
- Ö16: Tram 3 (Saint-Louis - Technoport)
- Ö40: Tram 3 (Technoport - EAP)
- M6: Neugestaltung RD105 Saint-Louis / Hésingue
- M14: Contournement Est Hésingue-Hégenheim
- S1.1: Entwicklungspol Saint-Louis West
- S1.2: Entwicklungspol EuroAirport («Technoport»)

LV61

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F)



Baureife

Reifegrad

1

Baubeginn

2022

Inbetriebnahme

nach 2022

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2022

Investitionskosten

1 700 000

Finanzreife

Investitionskosten

1 700 000 (± 30%)



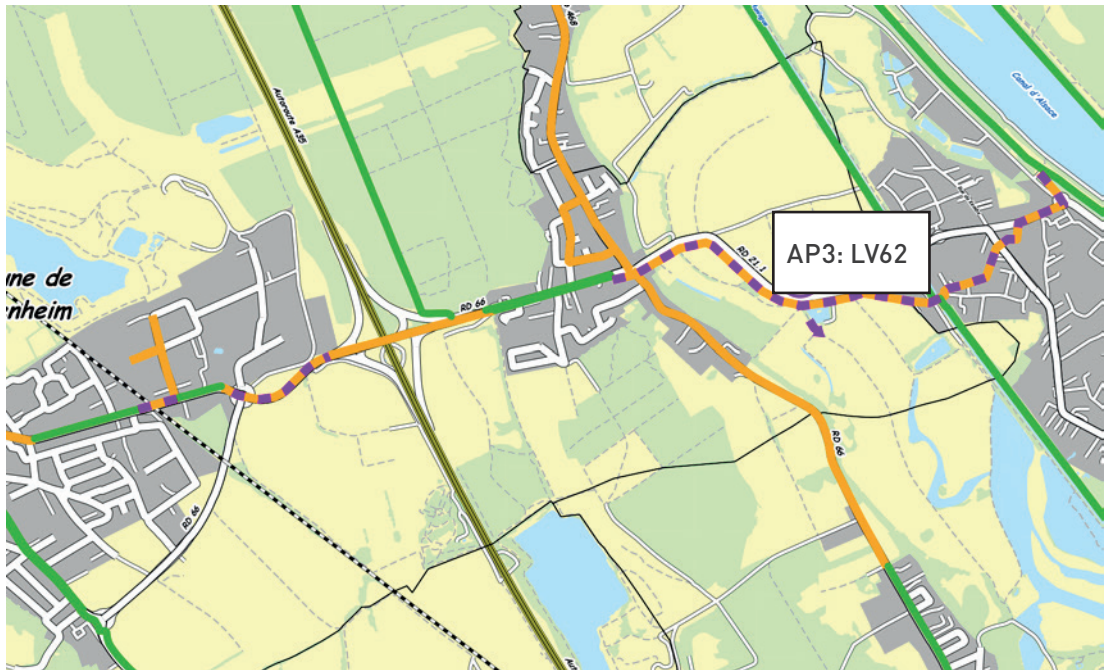
Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV62

CA3F:Liaison cyclable Bartenheim la Chaussée / Rosenau

LV62



Beschrieb

Liaison cyclable Est / Ouest située au cœur du territoire de la CC3F. Le projet consiste à relier la commune de Bartenheim à la Petite Camargue Alsacienne, à la piste cyclable du Canal de Huningue (Eurovéloroute n°6 et 15), à la piste cyclable du Canal de Drainage qui assure la jonction avec l'Allemagne via l'usine de Kembs et le barrage de Märkt. D'autre part, cette liaison sera le prolongement de la connexion avec la plate-forme plurimodale de la gare de Bartenheim et son centre ville.

Bezug zu Teilstrategien

V3-1:
Regionales Velohaupttroutennetz
optimieren / fertigstellen

V3-1b:
Aufwertung (Qualitätsverbesserung,
Schwachstellenbehebung)

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle
Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F)

Baureife

Projet en cours de définition

Reifegrad
1

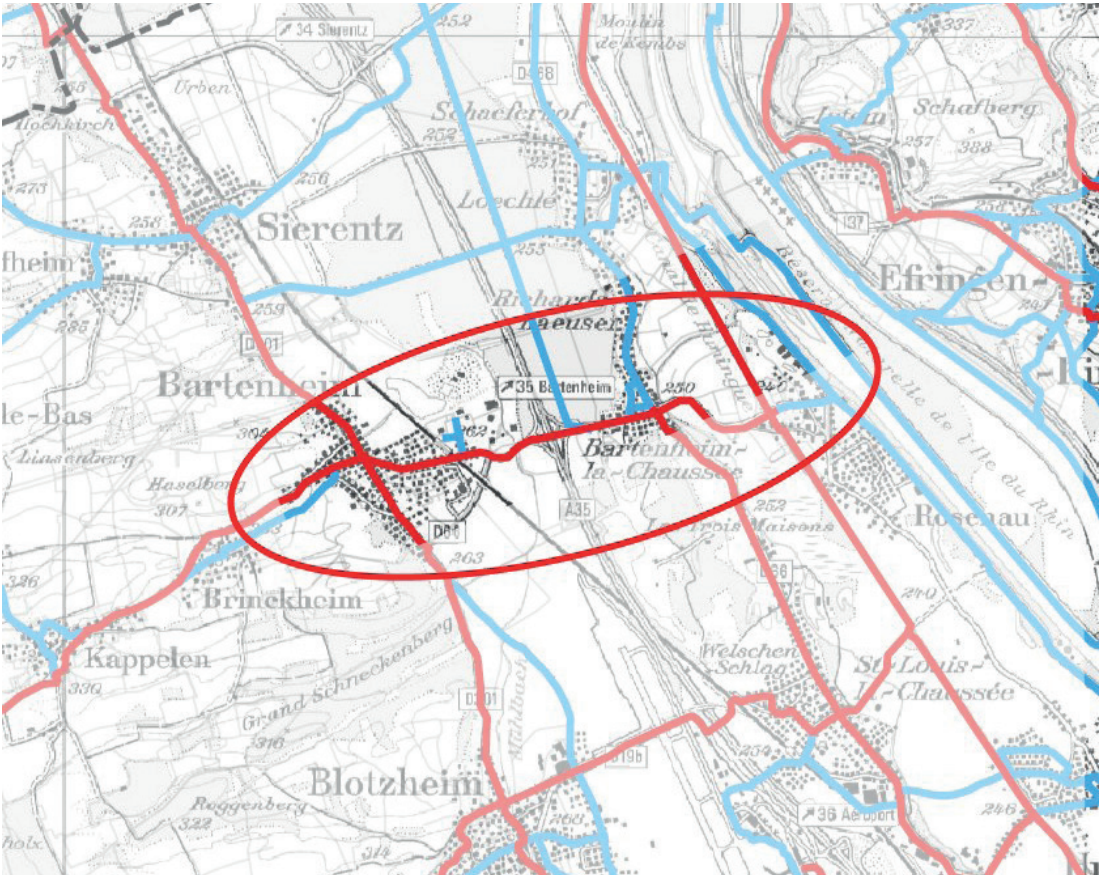
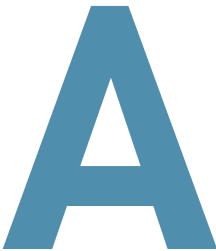
Baubeginn
2020

Inbetriebnahme
nach 2020

Finanzreife

Investitionskosten
1 100 000 (± 30%)

LV62



	Historie	ARE Code	Prio
1.6	-	-	-
2.6	-	-	-
Reifegrad	1		
Baubeginn	2020		
Investitionskosten	1 100 000		



Langsamverkehr

Localisation du projet de liaison cyclable entre Bartenheim et Rosenau

LV63

Saint-Louis: Piste Cyclable gare Saint-Louis / Passerelle Huningue / Centre ville de Bâle

LV63



Beschrieb

Le projet consiste à compléter un tronçon de piste cyclable manquant sur le réseau corridor afin de relier la plateforme plurimodale de la gare de Saint-Louis aux réseaux principaux de la rue Dr. Hurst et de l'avenue de Bâle à Saint-Louis qui permettent de relier d'un part l'Allemagne en traversant la passerelle piétons / cyclistes de Huningue, et d'autre part, le centre ville de Bâle. Il permet également de desservir différents équipements publics.

Bezug zu Teilstrategien

V3-2:
Velo-Korridornetze etablieren / ausbauen

V3-2e:
Lokaler Lückenschluss

Bezug zu anderen Massnahmen

LV60 - CA3F:
Liaison cyclable Huningue / Saint-Louis

S1.1 - Entwicklungspol Saint-Louis West

S2.4 - Huningue Sud F

S2.5 - Huningue Centre / Nord F

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle
Ville de Saint-Louis

Baureife

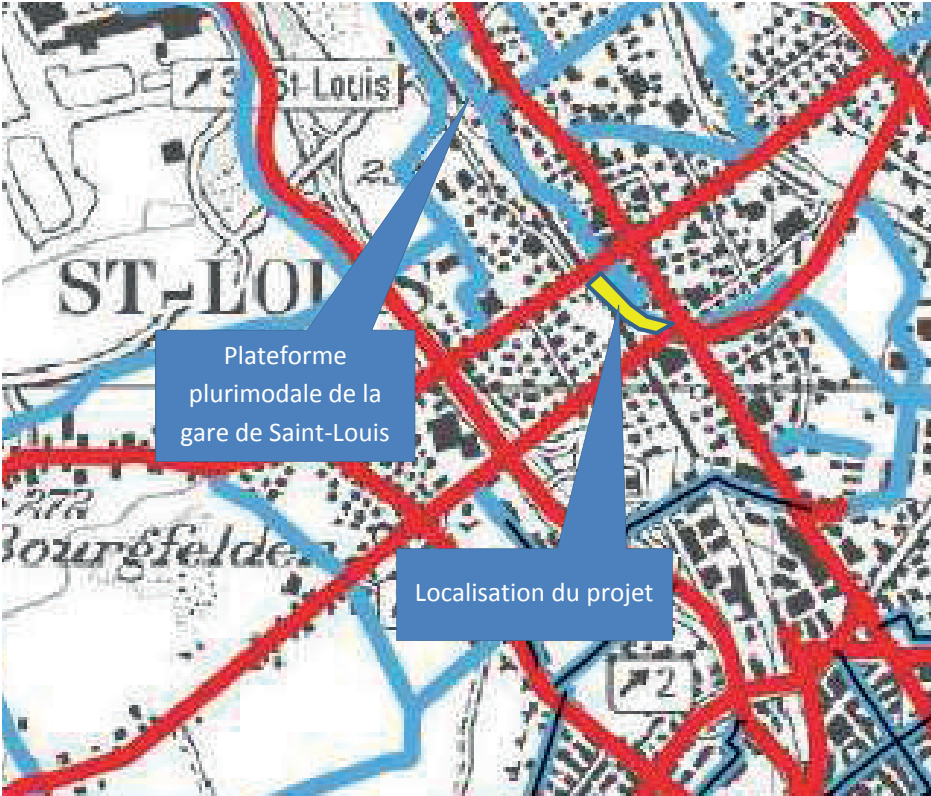
Reifegrad		LV63
1		
Baubeginn	Inbetriebnahme	
2019	nach 2019	

Finanzreife

Investitionskosten
600 000 (± 30%)

A

Plan de localisation du projet



	Historie	ARE Code	Prio
1.6	-	-	-
2.6	-	-	-

Reifegrad
1
Baubeginn
2019
Investitionskosten
600 000

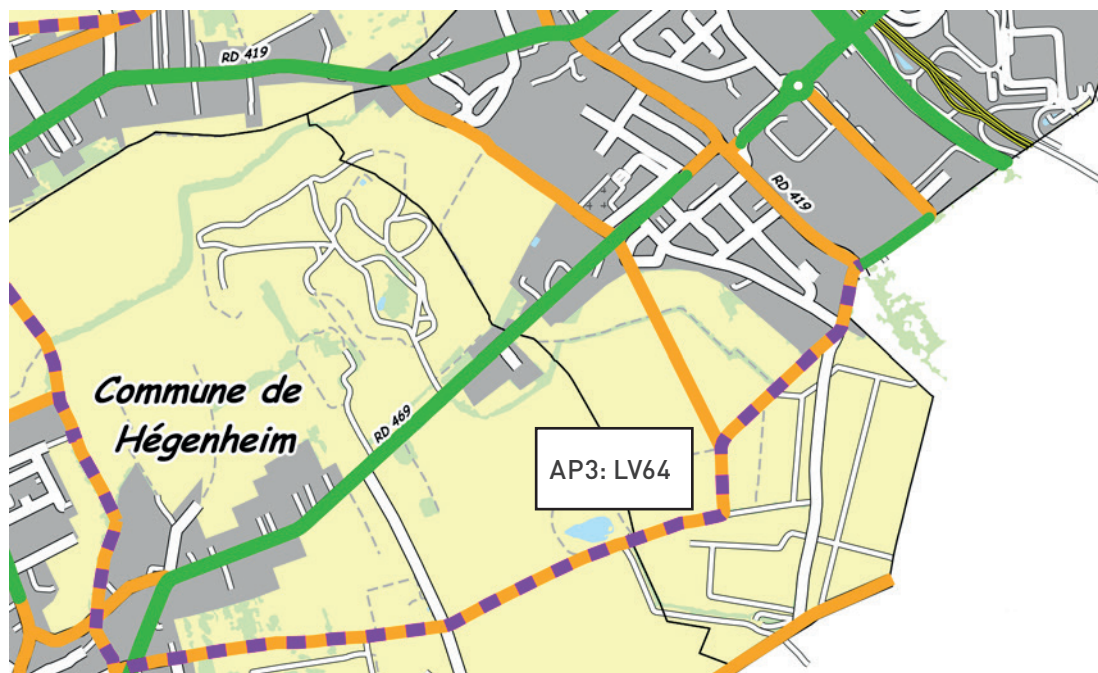


Langsamverkehr

LV64

CA3F: Liaison douce Hégenheim, Parc des Carrières, Saint-Louis Bourgfelden

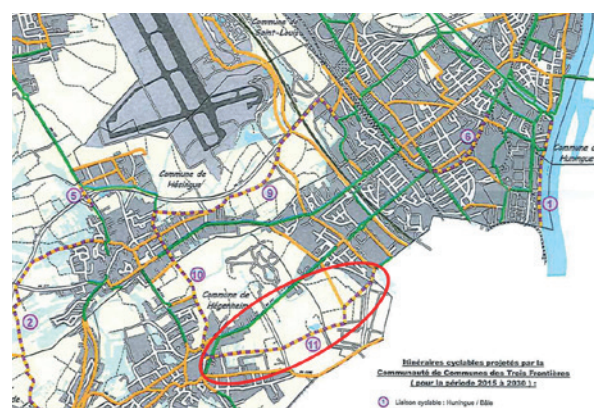
LV64



Beschrieb

Cette liaison cyclable et piétonne reliera le centre ville de Hégenheim (et son collège des trois pays) à Bourgfelden quartier de Saint Louis desservi par le tram.

Cet axe desservira également le Parc des Carrières et constituera une des composante principale de son réseau d'axes de promenade. Ce projet implique la création d'environ 2,4 km nouvelle piste pour une liaison totale de 3,2km (0.8km sont déjà existants).



Bezug zu Teilstrategien

V3-2:
Velo-Korridornetze etablieren / ausbauen

V3-2d:
Lokale Aufwertung (Sicherheit, Qualitätsverbesserung)

Bezug zu anderen Massnahmen

LV5 - Basel:
Fuss- und Veloerschliessung an Parc des Carrières (Bachgraben - Rue de Bâle)

LV55 - Allschwil:
Neuer Fuss- und Veloweg Allschwil - Parc des Carrières

L6 - Kiesgruben 2.0

LV64

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F)

Le SCOT du Pays de Saint Louis et le PLU de Saint-Louis, proposent tous les deux de développer les déplacements doux.

Baureife

Vorprojekt vorliegend

Reifegrad

1

Baubeginn

2023

Inbetriebnahme

2023

Cette liaison cyclable et piétonnes a été proposée dans le cadre d'une première étude de définition du Parc des carrières qui a eu lieu courant 2013/2014.

Cette liaison ainsi que toutes celles qui sont prévues dans le cadre du parc des carrières seront étudiées de manière précise (définition du coût, calendrier de réalisation, mode de financement, etc.) dans le cadre de l'étude de réalisation du parc des carrières qui a été lancée à l'automne 2015.

Finanzreife

Finanzierungsbeschlüsse

Le plan de financement de ce projet n'est pas encore défini. La CA3F, les villes de Saint-Louis et de Hégenheim, le CD68 et la Région mais également des partenaires privés (fondations, société Kibag), pourraient faire partie des cofinanceurs.

Investitionskosten

760 000 (± 30%)

Une étude de faisabilité est en cours.

B

	Historie	ARE Code	Prio
1.6	-	-	-
2.6	-	-	-

Reifegrad

1

Baubeginn

2023

Investitionskosten

760 000



Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LVA8 Oberrhein

Bezug zum Zukunftsbild

Der Korridor Oberrhein ist im Süden mit der Stadt Weil am Rhein Teil des inneren Korridors der Agglomeration Basel. Dem Rhein entlang führt ein äusserer Korridor in den Norden der Agglomeration und einer dem Kandertal entlang Richtung Regionalzentrum Kandersteg. Alle Gemeinden des Korridors Oberrhein haben bekräftigt, dass sie die Veloverbindungen Richtung Weil am Rhein und weiter in die Kernstadt Basel verbessern möchten, um den Pendlerinnen und Pendlern ein besseres Angebot bereitzustellen. Treibende Kraft ist das Radverkehrskonzept des Landkreises Lörrach, das die Lücken und die Stellen mit mangelnder Sicherheit im Velonetz aufgezeigt hat. Die Topografie dieses Teilraums ist fürs Velofahren ideal. Der Ausbau des Velonetzes ermöglicht Verlagerungen vom MIV sowohl im innerdeutschen Binnenverkehr des Teilraums als auch im grenzquerenden Verkehr D/CH. Insbesondere Weil am Rhein als wichtiges Zentrum im inneren Korridor der Agglomeration Basel erfährt durch das Massnahmenpaket eine deutliche Aufwertung. Die Massnahmen nördlich von Weil a.R. sind wichtige Lückenschlüsse für den Veloverkehr in den zwei äusseren Korridoren Oberrhein und Kandertal.

Nutzen

Das LV-Massnahmenpaket Oberrhein beinhaltet einerseits wichtige Lückenschlüsse im teils räumlichen Velonetz, andererseits punktuelle Verbesserungen im städtischen Velonetz von Weil am Rhein. Neben der Planung der Siedlungsverdichtung und der Verlängerung der Tramlinie 8, hat die Stadt Weil am Rhein auch das Netz für den Veloverkehr neu konzipiert. Dadurch kann das Radfahren attraktiver und sicherer gemacht werden. Im Einzelnen ergeben sich mit dem LV-Korridorpaket Leimental folgende Nutzen:

- WK1: Parallel zur Nordwestumfahrung wird eine Pendlerroute als direkte Ost-West-Verbindung mit Anbindung an den Rheinuferweg (wichtige Nord-Süd-Achse als Direktverbindung nach Basel) hergestellt. Mit Bau des Rheinuferweges geht eine deutliche Attraktivitätssteigerung der bisherigen grenzüberschreitenden Pendlerroute einher. Die weiteren, eher punktuellen Velo-Massnahmen in Weil bringen Verbesserungen fürs Gesamtverkehrssystem in diesem stark belasteten Grenzgebiet.
- WK2: Die zwei Lückenschlüsse nördlich von Weil sind wichtige Beiträge für die erwünschte Siedlungsentwicklung entlang der zwei ÖV-Korridore Oberrhein und Kandertal. Damit wird auch die kombinierte Mobilität Velo - ÖV gefördert. Weil am Rhein als Zentrum dieses Teilraums erfährt deutliche Velonetzverbesserungen.
- WK3: Insbesondere die Massnahmen rund um den Bahnhof Weil sowie der Radweg entlang der neuen Nordwest-Umfahrung verbessern die Verkehrssicherheit für Velofahrende spürbar.
- WK4: allgemeiner Beitrag zur Modal Split - Verbesserung und somit verbesserter Luft- und Lärmbilanz in einem Teilraum der Agglomeration mit vergleichsweise hohen MIV-Anteilen. Die Netzlückenschlüsse führen entlang bestehender Verkehrsachsen und erwirken keinen weiteren Kulturlandverlust. Auch der neue Rheinuferweg führt durch bereits genutztes Gebiet (Hafengelände, Industriegebiete, Gewerbegebiet, etc.).

AP - Agglo Massnahmen (Velo Detail) - Oberrhein

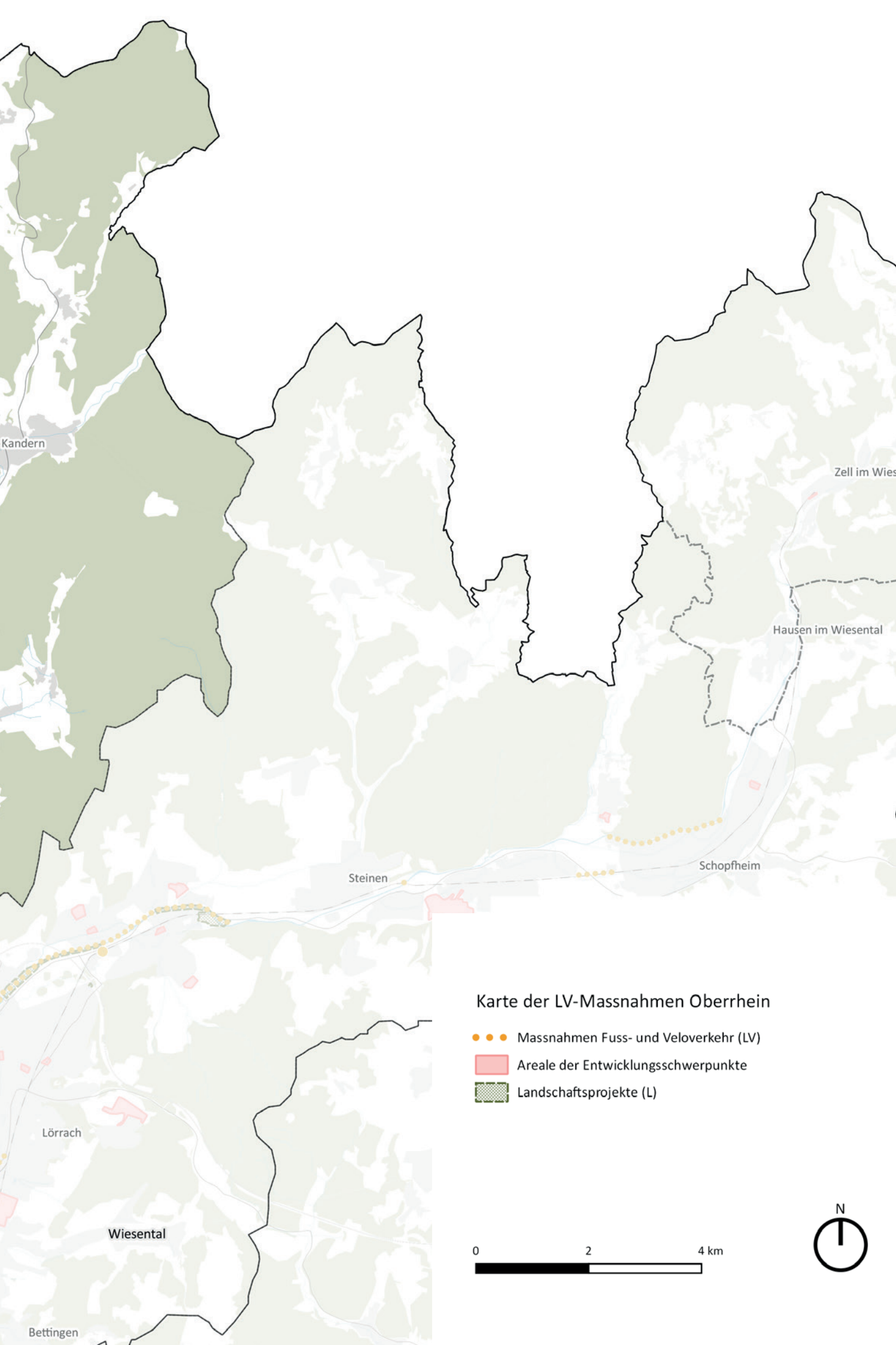
A-Massnahmen (2019-2022)

Nummer	Projektname	Prio	Investitionskosten
LV65	Weil am Rhein: Radweg Nordwestumfahrung	A	500 000
LV66	Weil am Rhein: Einmündung Markgräfler Strasse in Haltingen	A	100 000
LV67	Weil am Rhein: LV-Optimierung Pendlerroute in Otterbach	A	50 000
Summe		A	650 000

B-Massnahmen (2023-2026)

Nummer	Projektname	Prio	Investitionskosten
LV68	Lk Lörrach: Neubau Radweg Egringen - Holzen (Kandern), Lückenschluss K6151	B	900 000
LV69	Lk Lörrach: Neubau Radweg in Bad Bellingen, Lückenschluss K6347	B	850 000
LV70	Weil am Rhein: Rheinuferweg / Radwegverknüpfungen	B	2 200 000
LV71	Weil am Rhein: Radhaus	B	350 000
LV72	Weil am Rhein: Querung der B3 in Haltingen	B	100 000
Summe		B	4 400 000

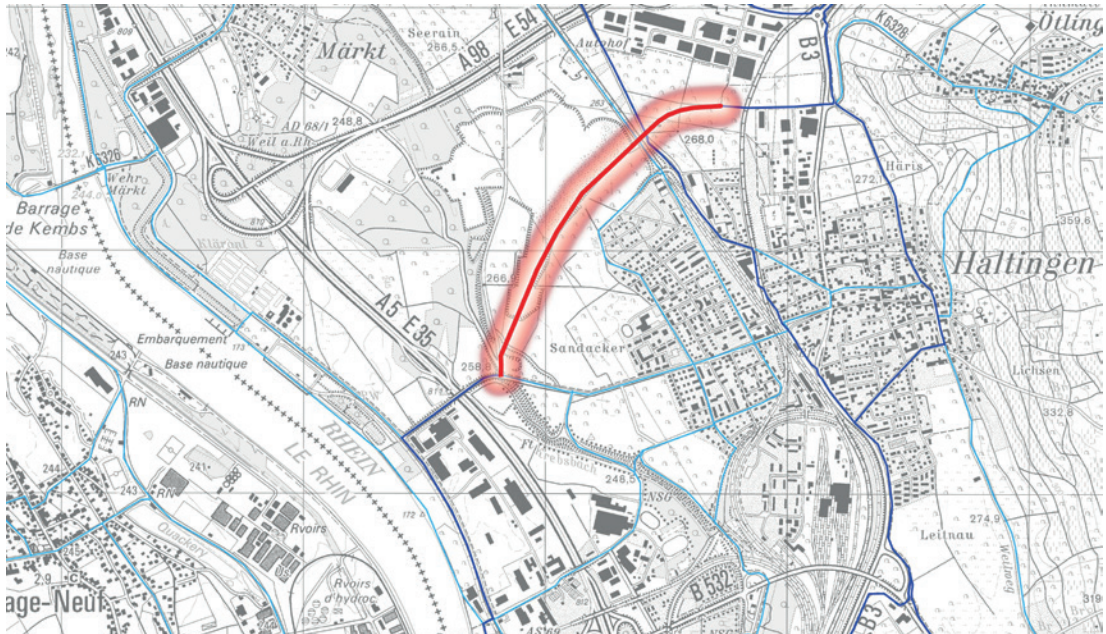




LV65

Weil am Rhein: Radweg Nordwestumfahrung

LV65



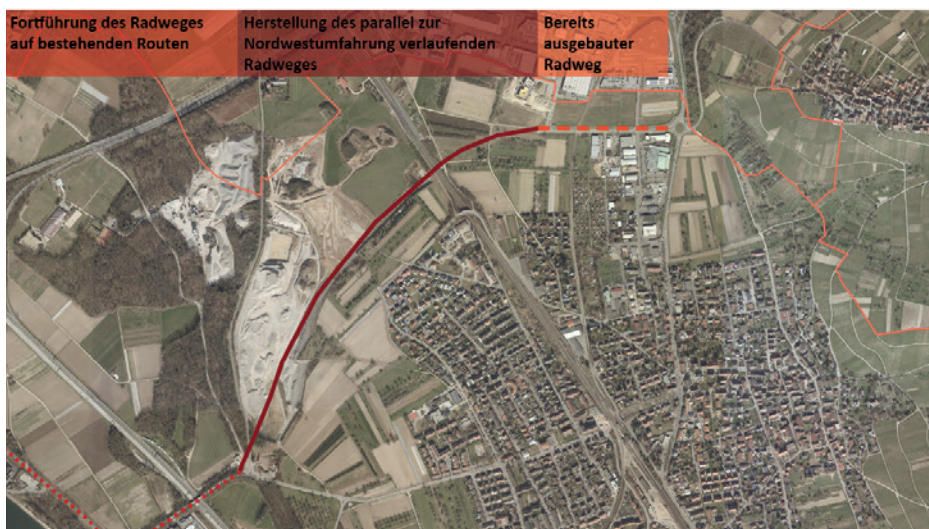
Beschrieb

Nördlich der Kernstadt befindet sich der Ortsteil Halingen, der hohen täglichen Verkehrsmengen ausgesetzt ist und damit eine hohe Verkehrsbelastung aufweist. Der Bau der Nordwestumfahrung soll daher zu einer deutlichen Entlastung des Stadtteils führen. Derzeit befindet sich der planfestgestellte Abschnitt der Nordwestumfahrung in der Realisierungsphase. Die Fortführung der Nordwestumfahrung ab dem sog. "Rumänenfriedhof" in Richtung Süden ist in Planung. Im Zuge des Baus der Strasse wird auch eine wichtige Lücke im derzeitigen Velohaupttroutennetz geschlossen. Parallel zur Nordwestumfahrung wird eine Pendlerroute als direkte Ost-West-Verbindung mit Anbindung an den Rheinuferweg (wichtige Nord-Süd-Achse als Direktverbindung nach Basel) hergestellt.

Übersichtsplan Radweg
Nordwestumfahrung

LEGENDE

- Radweg Nordwestumfahrung - Bestehender Teilbereich
- Radweg Nordwestumfahrung - Herstellung des Teilbereichs im Zuge des Baus der Nordwestumfahrung
- ... Anbindung Radweg Nordwestumfahrung an das bestehende Netz



Bezug zu Teilstrategien

V3-1: Regionales Velohaupttroutennetz optimieren / fertigstellen

A3-1b: Aufwertung (Qualitätsverbesserung, Schwachstellenbehebung)

Bezug zu anderen Massnahmen

S24.6 - Unterer Brommacker

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Weil am Rhein

Beschluss des Radverkehrskonzepts "Velo 2025" im November 2015 durch den GR (Radweg Nordwestumfahrung als Teil des Radverkehrskonzeptes).

Baureife

Vorprojekt in Arbeit - Umsetzung des planfestgestellten 1. Teilabschnitt der Nordwestumfahrung.

Parallel dazu kann der Radweg entlang der Nordwestumfahrung realisiert werden (Bau ab ca. 2019).

in Planung - 2. Teilabschnitt

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Inbetriebnahme

2022

Maßnahme entspricht dem Zukunftsbild (Ausbau eines sicheren und funktionalen Velonetzes) und der Teilstrategie V3-1 (Regionales Velo-Haupttroutennetz optimieren). Investitionskosten sind abgeschätzt (500 000 CHF). Nutzen der Maßnahme hinsichtlich der Wirksamkeitskriterien ist beurteilt (s.o.).

Finanzreife

Investitionskosten

500 000 (± 30%)

LV65



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

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Investitionskosten

500 000



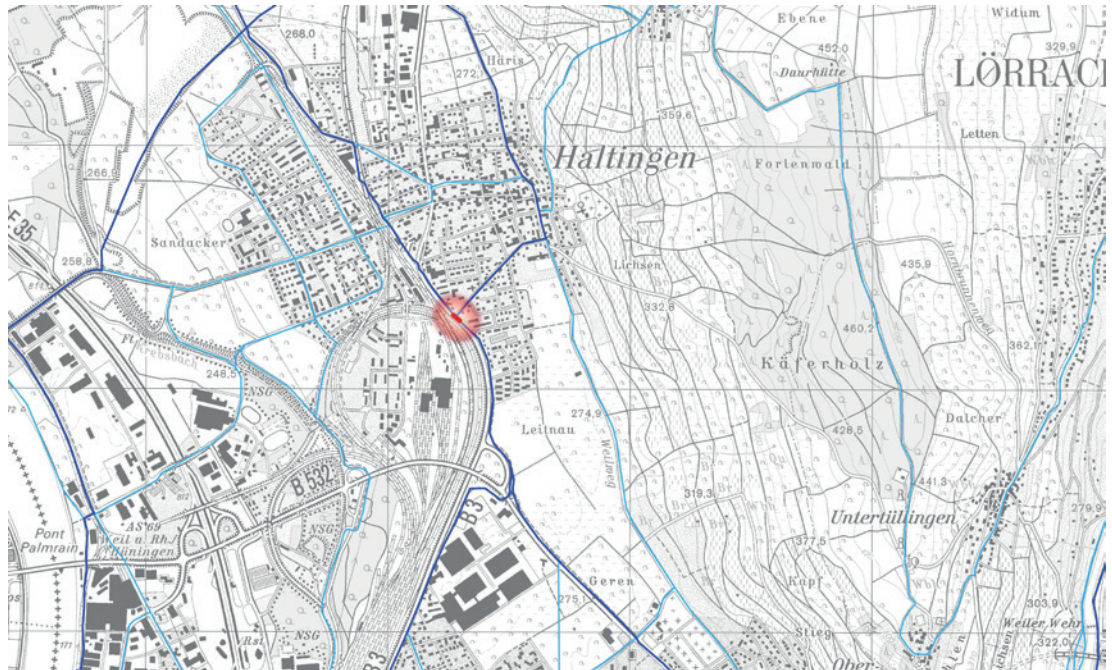
Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV66

Weil am Rhein: Einmündung Markgräfer Strasse in Haltingen

LV66



Massnahmenskizze
M=1:250



AGGLO BASEL

Beschrieb

Entlang der B3 in Haltingen an der Einmündung Markgräfler Strasse erschwert momentan die vorhandene Verschwenkung des Radweges die Nutzung der Pendlerroute im Kreuzungsbereich. Für eine radfahrerfreundliche Nutzung dieses Bereiches soll zum einen die vorhandene Unterführung geschlossen werden und zum anderen eine geradlinige Führung des Radweges mit Vorrang vor dem querenden MIV realisiert werden. Mit benannten Massnahmen kann eine deutliche Optimierung des Velo-Haupttroutennetzes erfolgen und die Pendlerroute in ihrer Sicherheit und Funktionalität verbessert werden.

LV66

Bezug zu Teilstrategien

V3-1: Regionale Velohaupttroutennetz optimieren / fertigstellen

V3-1b: Aufwertung (Qualitätsverbesserung, Schwachstellenbehebung)

Bezug zu anderen Massnahmen

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Weil am Rhein

Baureife

Vorprojekt erarbeitet bis:

17.06.2013 - Satzungsbeschluss Sanierungsgebiet "Ortskern Haltingen"

Nov. 2015 - Beschluss des Radverkehrskonzepts "velo2025" im GR

Okt. 2015 - April 2016 - Mehrfachbeauftragung, Umgestaltung "Ortskern Haltingen" und Bahnhofsumfeld

ca. 2017/ 18 - Beginn Umgestaltung "Ortskern Haltingen"

ab ca. 2019- Baubeginn B3 Einmündung Markgräfler Straße

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Inbetriebnahme

2021

Finanzreife

Investitionskosten

100 000 (± 30%)



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

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Investitionskosten

100 000



Langsamverkehr

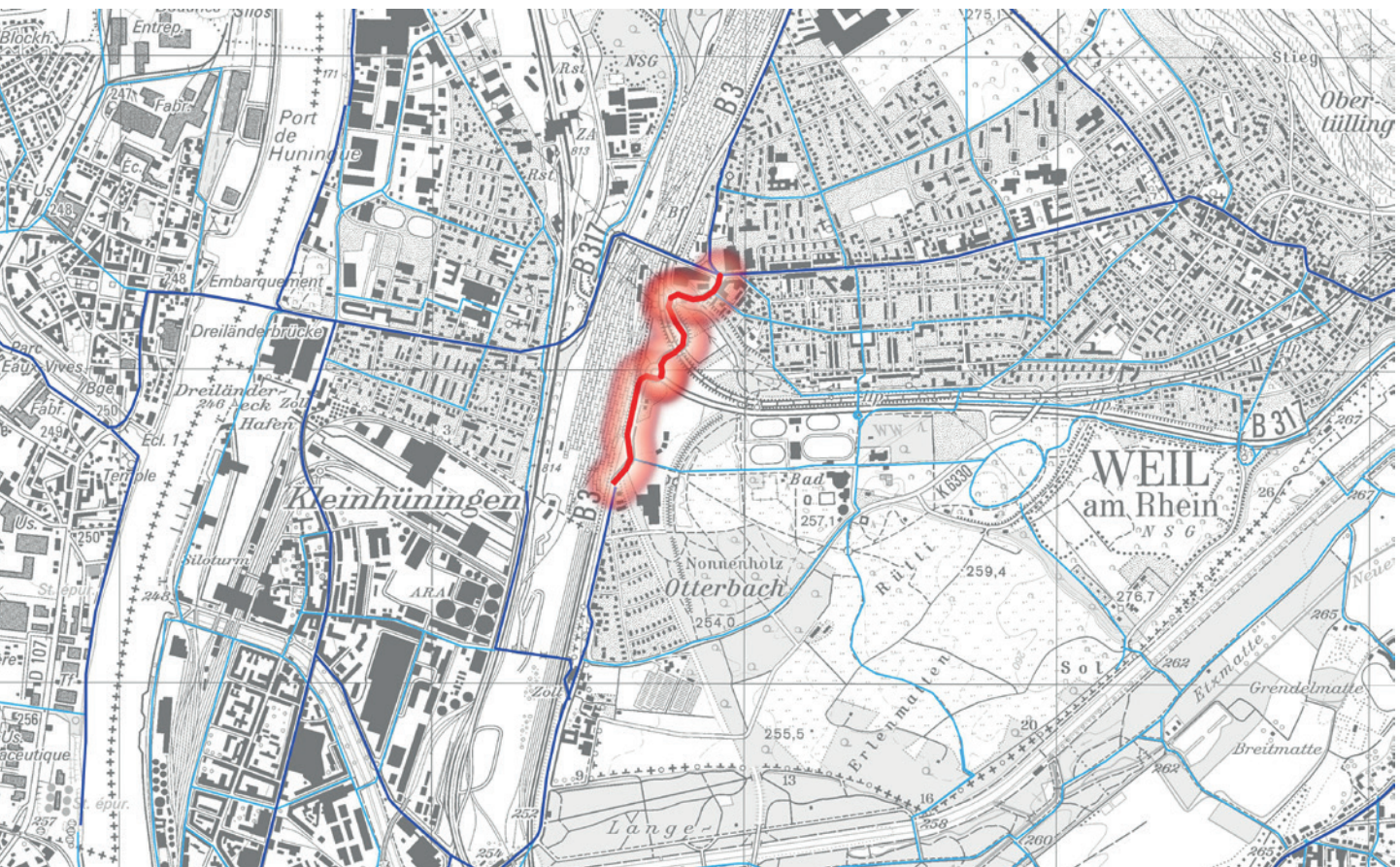
AGGLO BASEL

LV67

Weil am Rhein:

LV67

LV-Optimierung Pendlerroute in Otterbach



Beschrieb

Entlang der B3 (Weil am Rhein Kernstadt - Zoll Otterbach) bestehen seitens des Verkehrs teilweise erhebliche Sicherheitsdefizite (z.B. schlechte Sicht an der Einmündung zum Impulsiv-Center, Einengung des Fuss- und Radweges im Bereich der alten Eisenbahnbrücke, Mängel bei der Beschilderung und Beleuchtung, fehlende Regelung beim Übergang vom deutschen zum schweizer Radroutennetz). Zusätzlich existiert teilweise kein durchgängiger Radweg, obwohl die Verkehrsbelastung der B3 in die-

sem Teilabschnitt z.T. hoch ist.

Aus diesen Gründen wurde bereits das Büro Fichtner Water & Transportation mit der Überarbeitung dieser Pendlerroute beauftragt. Nach einer ersten Vorstudie werden die Mängel der Radwegeführung entlang der B3 deutlich. Daraus ergibt sich ein dringendes Handlungserfordernis um die Qualität der Pendlerroute zu verbessern und die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr zu erhöhen.

Bezug zu Teilstrategien

V3-1: Regionales Velohaupttroutennetz optimieren / fertigstellen

A3-1b: Aufwertung (Qualitätsverbesserung, Schwachstellenbehebung)

Bezug zu anderen Massnahmen

Ö4 - Verlängerung Tramlinie 8 Weil am Rhein bis Läublinpark

S24.7 - Verdichtungspotential Kernstadt

L2 - Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese

LV67

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Weil am Rhein

Beschluss des Radverkehrskonzepts "Velo 2025" im November 2015 durch den GR (Radweg entlang der B3 in Otterbach als Teil des Radverkehrskonzeptes).

Baureife

April 2015 - Vergabe Auftrag an Büro Fichtner Water & Transportation (Erarbeitung einer ersten Vorstudie mit Massnahmenvorschläge)

Febr. 2016 - Vorstellung der Ergebnisse in der Kommission für Verkehrsfragen

2016 - 2019 - Konkretisierung der Planungen

ab ca. 2019 - Bauliche Umsetzung

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Inbetriebnahme

2021

Massnahme entspricht dem Zukunftsbild (Ausbau eines sicheren und funktionalen Velonetzes) und der Teilstrategie V3-1 (Regionales Velo-Haupttroutennetz optimieren). Investitionskosten sind abgeschätzt (50'000 CHF). Nutzen der Massnahme hinsichtlich der Wirkungskriterien ist beurteilt (s.o.). Erste Vorstudie ist vorhanden (Erarbeitung durch Büro Fichtner Water & Transportation).

Finanzreife

Investitionskosten

50 000 (± 30%)



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

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

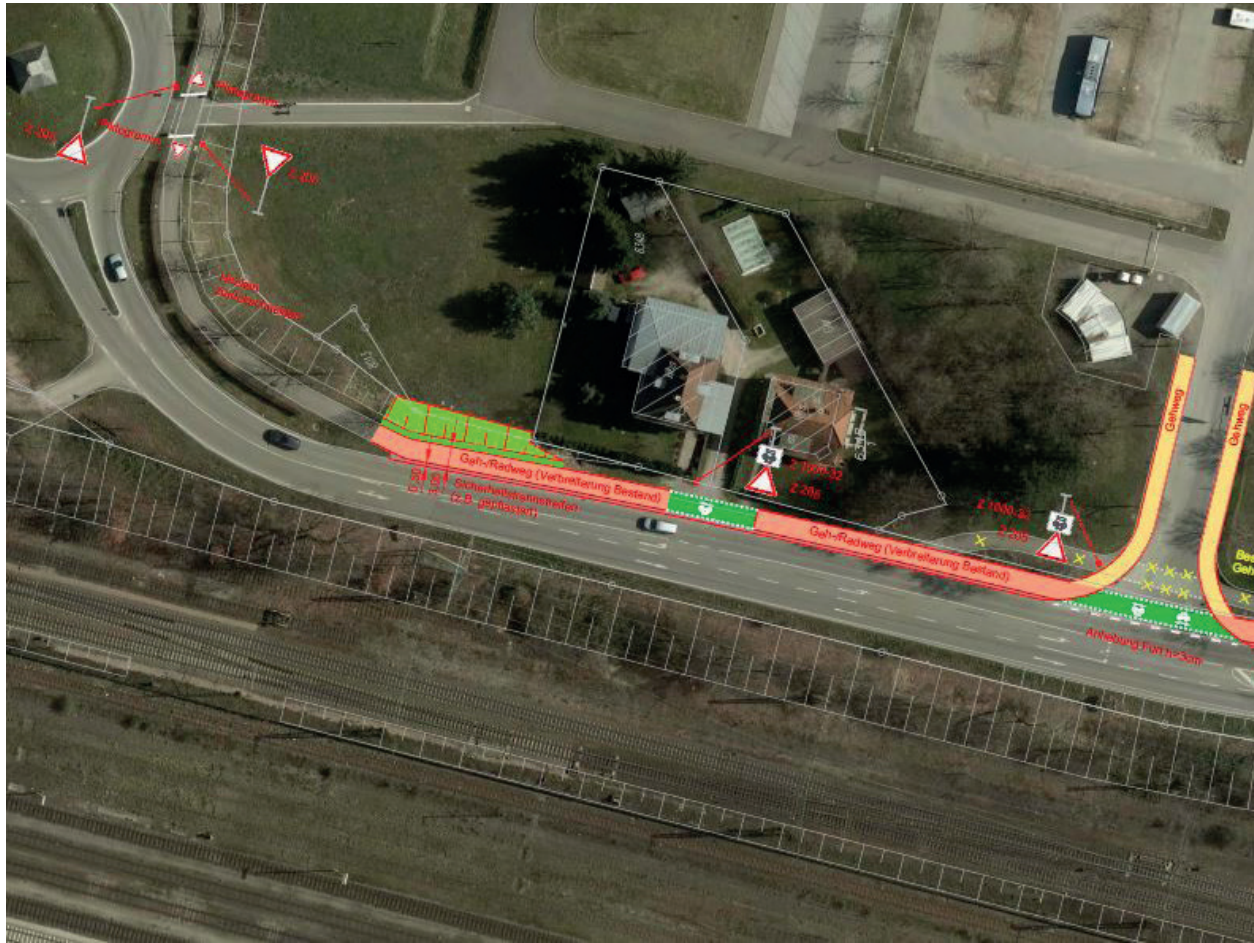
Investitionskosten

50 000



Langsamverkehr

LV67

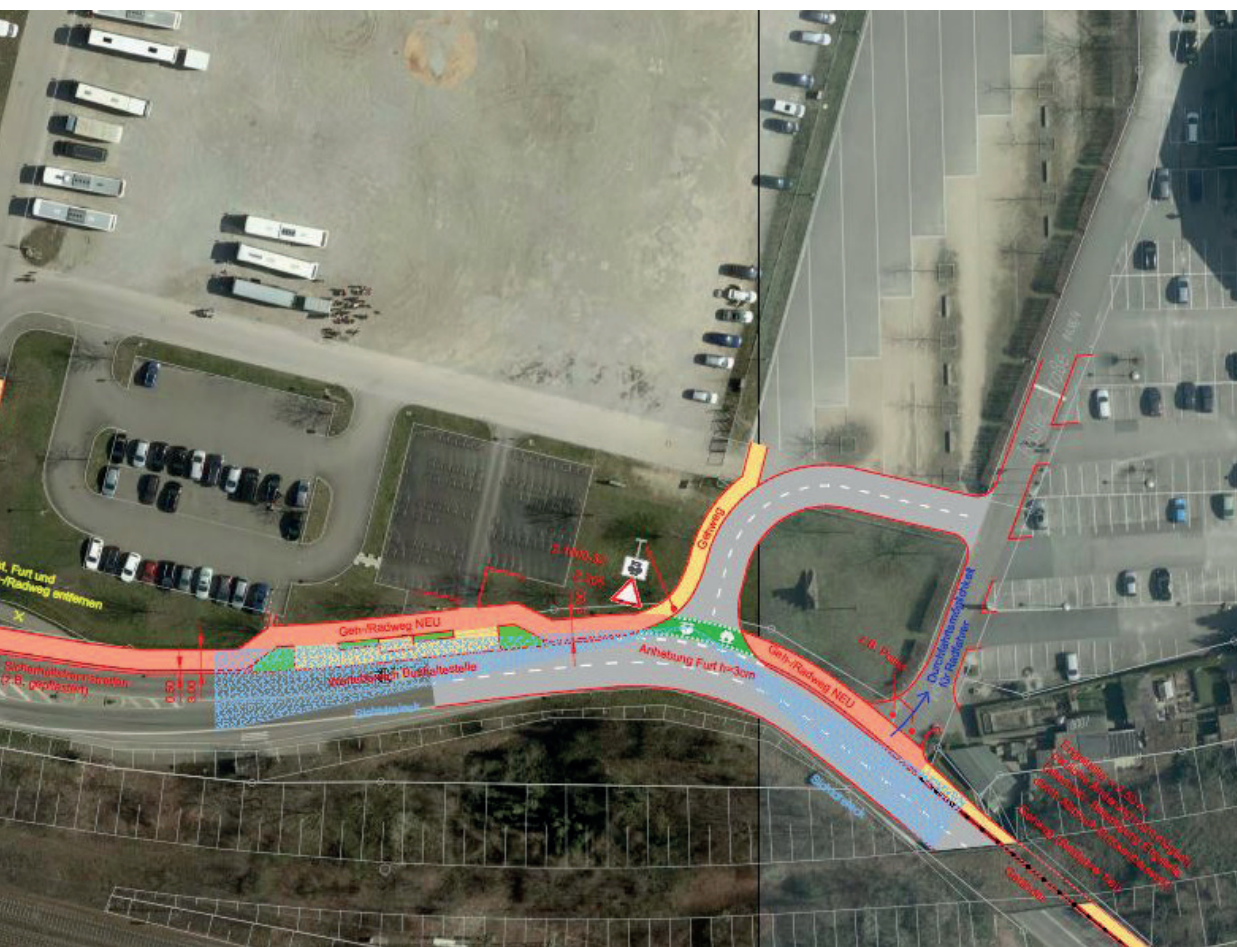


Vorstudie Radwegeführung Otterbach - Massnahme 2

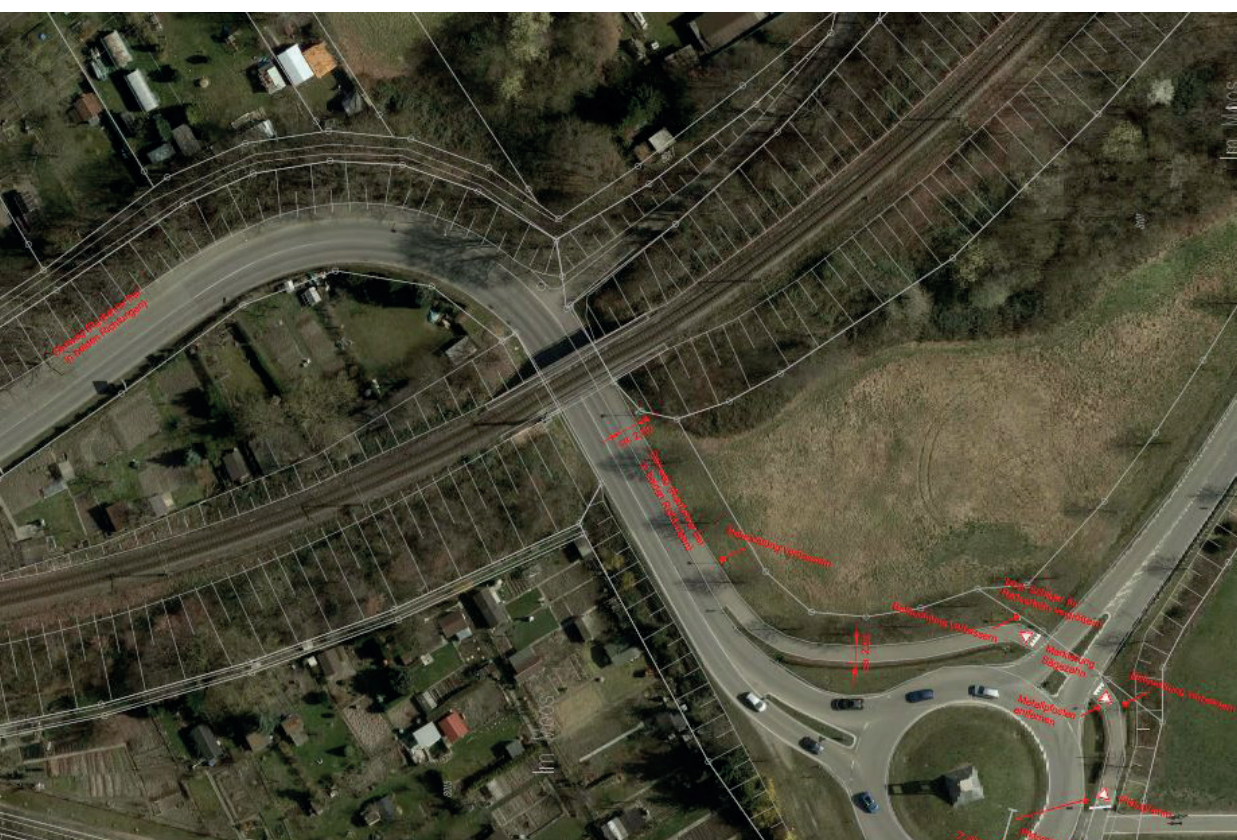


Vorstudie Radwegeführung Otterbach - Massnahme 1

AGGLO BASEL



LV67

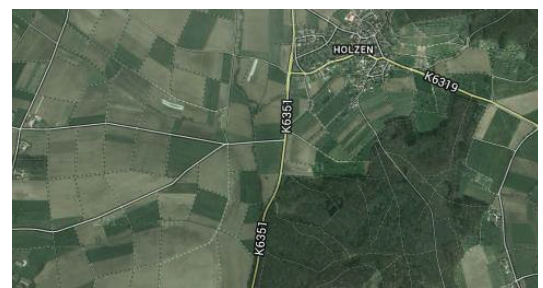
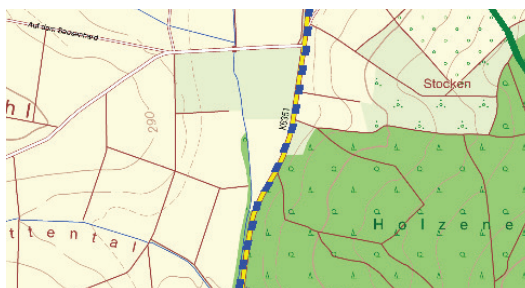
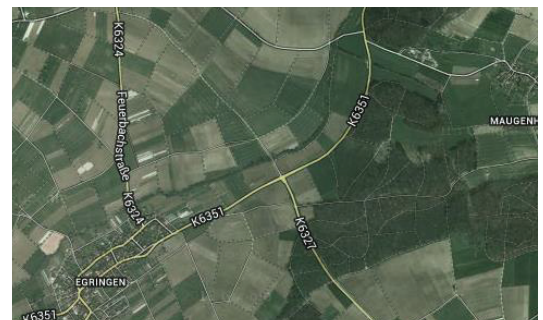
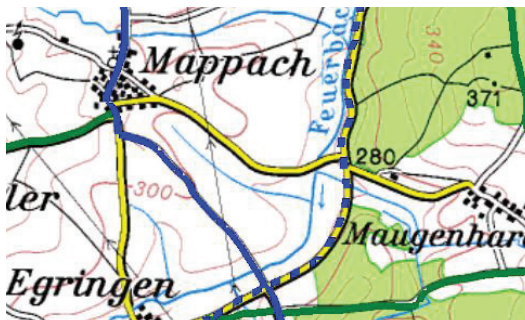
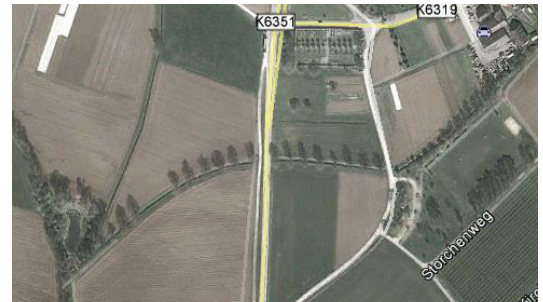
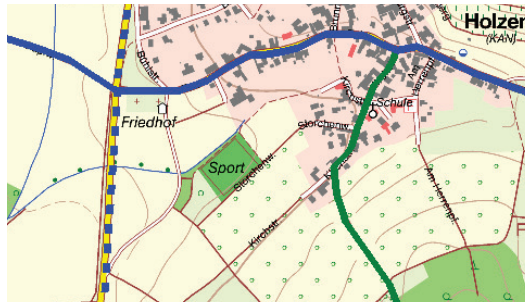
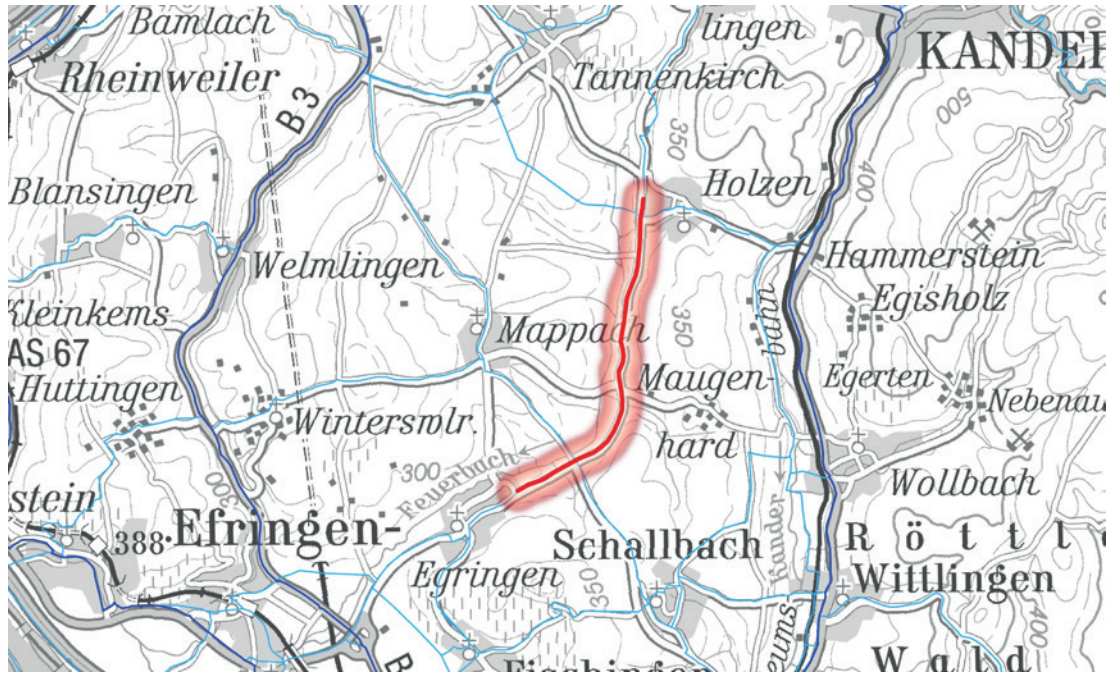


Langsamverkehr

LV68

Lk Lörrach: Neubau Radweg Egringen - Holzen (Kandern), Lückenschluss K6151

LV68



Beschrieb

Der Radverkehr wird ausserorts im Mischverkehr auf der K6351 zwischen Holzen und Egringen geführt. Bau eines strassenbegleitenden Radwegs zwischen Holzen (Kandern) und Egringen (Efringen-Kirchen).

Bezug zu Teilstrategien

- V3-2: Velo-Korridornetze etablieren / ausbauen
- V3-2b: Verknüpfung / Verbindung benachbarter Gemeinden
- V3-2d: Lokale Aufwertung (Sicherheit, Qualitätsverbesserung)

Bezug zu anderen Massnahmen

LV68

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Landkreis Lörrach

Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach -

Baureife

Vorprojekt vorliegend

Reifegrad

1

Baubeginn

2023

Inbetriebnahme

2024

Finanzreife

Investitionskosten

900 000 (± 30%)

B

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2023

Investitionskosten

900 000

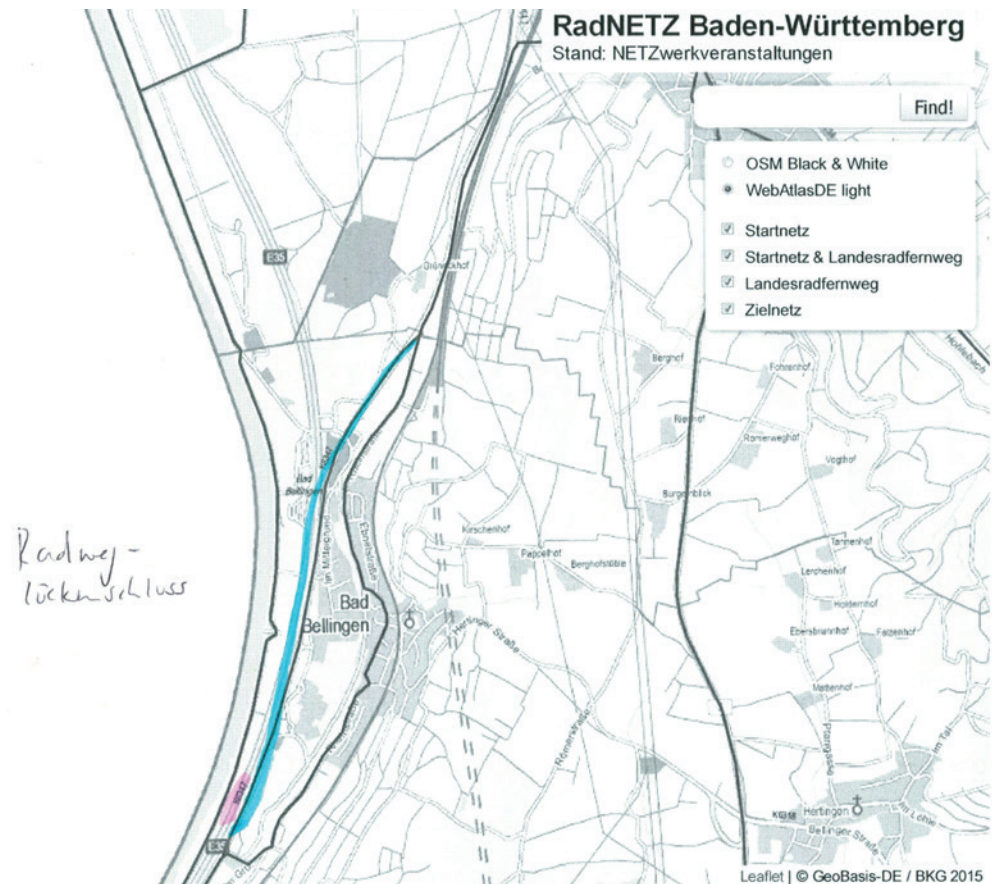
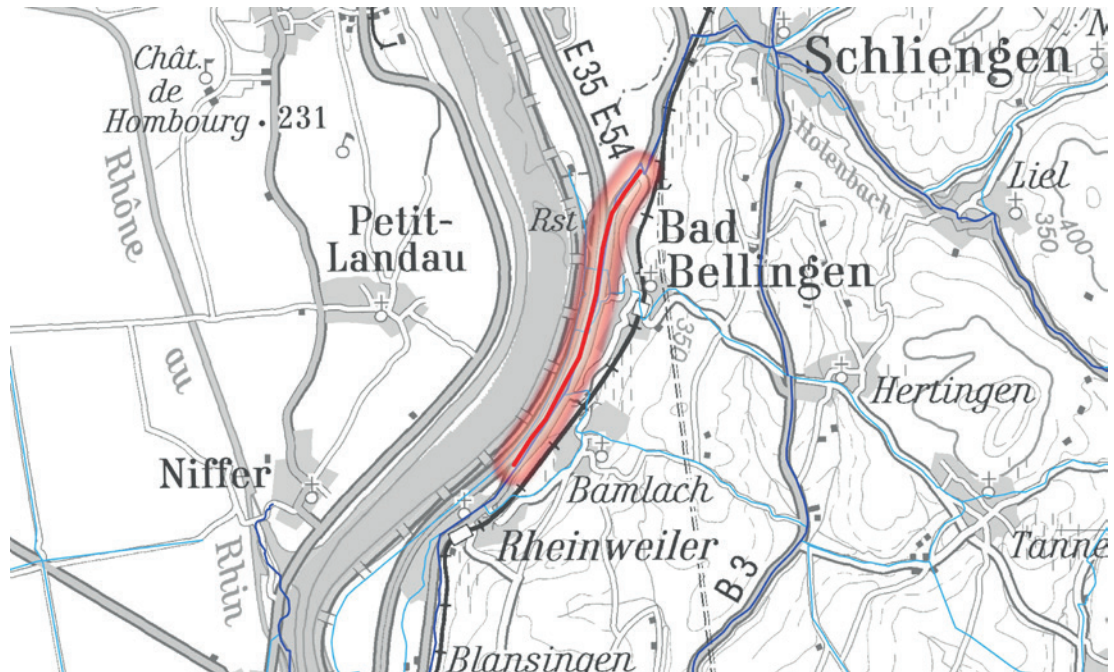


Langsamverkehr

LV69

Lk Lörrach: Neubau Radweg in Bad Bellingen, Lückenschluss K6347

LV69



AGGLO BASEL

Beschrieb

Die Pendlerroute entlang der K6347 in Bad Bellingen weist zur Zeit keine Velomassnahmen auf. Um die Sicherheit für die Pendler zu erhöhen und als Unterstützung für das Landschaftsprojekt "L7: Rheinufer - Bad Bellingen rückt an den Rhein" soll auf 2,7 km ein Radweg gebaut werden.

Bezug zu Teilstrategien

V3-1: Regionales Velohaupttroutennetz optimieren / fertigstellen

A3-1b: Aufwertung (Qualitätsverbesserung, Schwachstellenbehebung)

Bezug zu anderen Massnahmen

L7 - Rheinufer - Bad Bellingen rückt an den Rhein

LV69

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Landkreis Lörrach

Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach

Baureife

Vorprojekt vorliegend

Reifegrad

1

Baubeginn

2024

Inbetriebnahme

2025

Finanzreife

Investitionskosten

850 000 (± 30%)

B

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2024

Investitionskosten

850 000

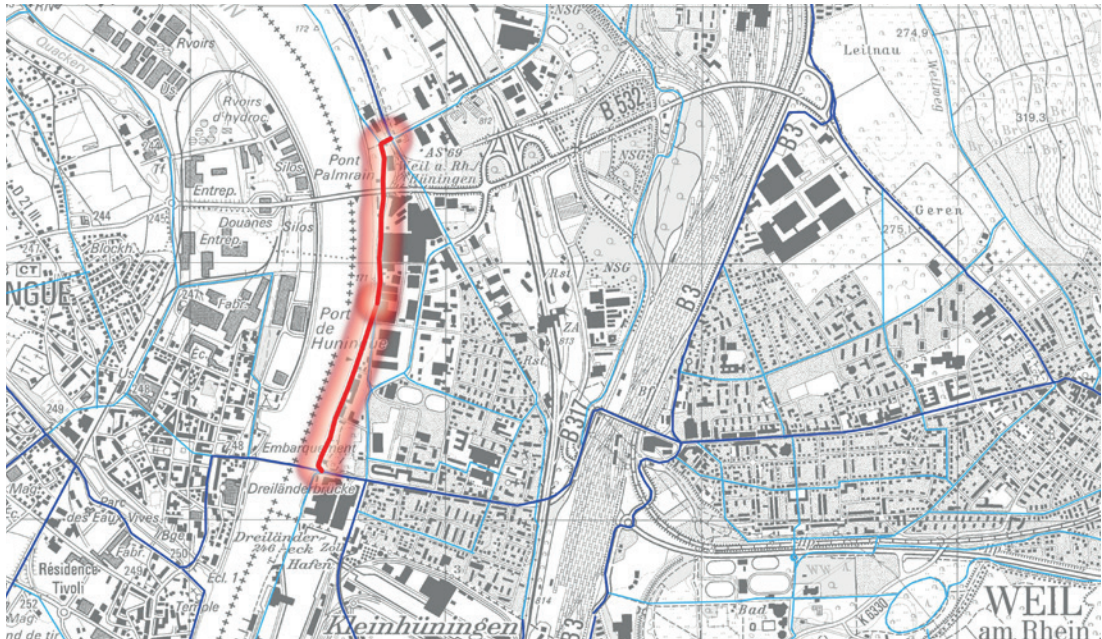


Langsamverkehr

LV70

Weil am Rhein: Rheinuferweg / Radwegverknüpfungen

LV70



Beschrieb

Der Rheinferradweg entlang der Alten Strasse parallel zum Rhein bis hin zur Dreiländerbrücke durch das bisherige Hafengelände stellt eine wichtige Nord-Süd-Verbindung innerhalb der Gemarkung Weil am Rhein sowie trinational dar. Im Bereich der Alten Strasse muss der bestehende Radweg erweitert, aufgewertet und teilweise umstrukturiert werden um ein attraktives Wegenetz zur Verfügung stellen zu können. In diesem Abschnitt sind Optimierungen in Form von Verbreiterungen, Begradi-

gungen oder Verlagerungen notwendig. Im südlichen Teilabschnitt des Rheinferradweges von der Palmrainbrücke bis zur neuen Hafenbrücke am Dreiländereck besteht aufgrund veränderter Rahmenbedingungen der Hafennutzung die Möglichkeit, den Radweg direkt am Ufer des Rheins zu führen. Hier erfolgt eine Neutrassierung der Pendleroute. Mit Bau des Rheinferradweges geht eine deutliche Attraktivitätssteigerung der bisherigen Pendleroute einher.

Bezug zu Teilstrategien

V3-1: Regionales Velohaupttroutennetz optimieren / fertigstellen

A3-1a: Ausbauen (Lückenschluss / zusätzliche Verbindung)

Bezug zu anderen Massnahmen

LV3 - Basel: Fuss-/Velobrücke Dreiländereck «Hafenbrücke»

S2.3 - Weil am Rhein D

S2.7 - Weil Friedlingen D

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Weil am Rhein

Beschluss des Radverkehrskonzepts "Velo2025" im November 2015 durch den GR (Rheinuferradweg als Projektroute als Bestandteil des Radverkehrskonzeptes).

Baureife

LV70

07/2015 - 09/2015: Vorbereitende Untersuchungen zum Sanierungsgebiet "Ortsmitte Friedlingen" Nov. 2015: Beschluss des Radverkehrskonzepts "Velo2025" im GR

02/2016: Radverkehrskonzepts "Velo2025" - Festlegung des ersten Schwerpunktbereichs in Friedlingen durch die Kommission für Verkehrsfragen

03/2016: Sanierungssatzung "Ortsmitte Friedlingen" Sommer

2016: Durchführung Wettbewerb Rheinparkumgestaltung- und Erweiterung ab

2018: erste Umsetzungen Rheinpark und Wegeführung

Reifegrad

1

Baubeginn

2023

Inbetriebnahme

2025

Maßnahme entspricht dem Zukunftsbild (Ausbau eines sicheren und funktionalen Velonetzes) und der Teilstrategie V3-1 (Regionales Velo-Haupttroutennetz optimieren), V3-2 (Velo-Korridornetz ausbauen) und V3-4 (Lokales Fußverkehrsnetz und öffentliche Straßenräume attraktiv und sicher gestalten). Investitionskosten sind abgeschätzt (2 200 000 CHF). Nutzender Maßnahme hinsichtlich der Wirksamkeitskriterien ist beurteilt (s.o.).

B

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2023

Investitionskosten

2 200 000

Finanzreife

Investitionskosten

2 200 000 (± 50%)



Aktuelle Situation - Uferweg im Rheinpark



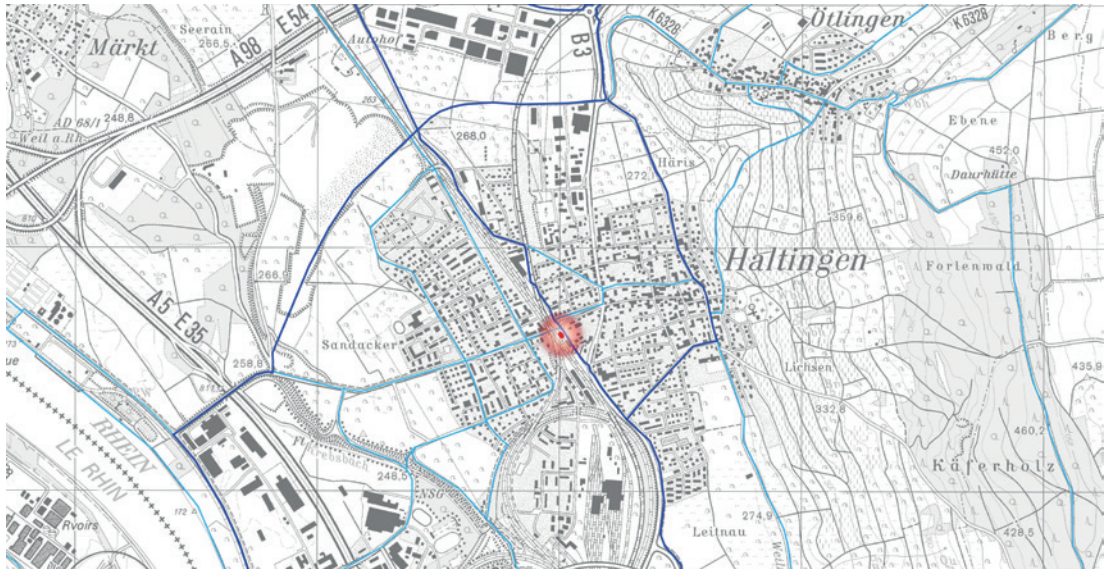
Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV71

Weil am Rhein: Radhaus

LV71



Beschrieb

Im Bereich des Bahnhofs Haltingen verläuft ein wichtiger Teilabschnitt der Pendleroute von / nach Efringen-Kirchen / Eimeldingen / Weil am Rhein Kerntadt / Basel. Neben der Haltestelle der Bahnlinie Karlsruhe - Basel soll hier in Zukunft auch ein S-Bahn-Haltepunkt der reaktivierten Kandertalbahn entstehen. Im Rahmen der Sanierung "Ortskern Haltingen" wird dieses Areal grossflächig überplant. Im Zuge einer Mehrfachbeauftragung (Oktober 2015 - April 2016) wurden verschiedene Büros damit beauftragt Ideen für den Bereich des Haltinger

Bahnhofs zu erarbeiten. Mit dem Radhaus soll in einer automatisch betriebenen Radverkehrsabstellanlage (Offenburger Modell) vor allem Pendlern ermöglicht werden, das eigene Velo witterungs- und diebstahlgeschützt abzustellen um anschliessend auf den ÖPNV umzusteigen. Ein Kombinieren verschiedener Verkehrsmittel wird so ermöglicht. Auf geringer Grundfläche kann mit dem Radhaus ein hohes Parkvolumen realisiert werden und die Attraktivität des Veloverkehrs gesteigert werden.



Aktuelle Situation Bahnhof Haltingen



Betrachtungsraum "Ortskern Haltingen" mit Verortung Radhaus

Bezug zu Teilstrategien

V3-3: Veloabstellanlagen ausbauen

Bezug zu anderen Massnahmen

Ö41 - Reaktivierung Kandertalbahn LV66 -
Weil am Rhein: Einmündung Mark-
gräfler Strasse in Haltingen

LV72 - Weil am Rhein: Querung der B3 in
Haltingen

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Weil am Rhein

LV71

Baureife

17.06.2013: Satzungsbeschluss Sanierungsgebiet "Ortskern Haltingen"

Nov. 2015: Beschluss des Radverkehrskonzepts "veo2025" im GR

Okt. 2015 - April 2016: Mehrfachbeauftragung, Umgestaltung "Ortskern Haltingen" und
Bahnhofsumfeld

ca. 2017/18: Beginn Umgestaltung "Ortskern Haltingen"

Reifegrad

1

Baubeginn

2023

Inbetriebnahme

2024

Maßnahme entspricht dem Zukunftsbild (Bereitstellung von geeigneten Abstellanlagen) und
der Teilstrategie S1, V1-3, V3-3 (s.o.). Investitionskosten sind abgeschätzt (350 000 CHF).
Nutzen der Maßnahme hinsichtlich der Wirksamkeitskriterien ist beurteilt (s.o.).

Finanzreife

Investitionskosten

350 000 (± 30%)

B

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2023

Investitionskosten

350 000



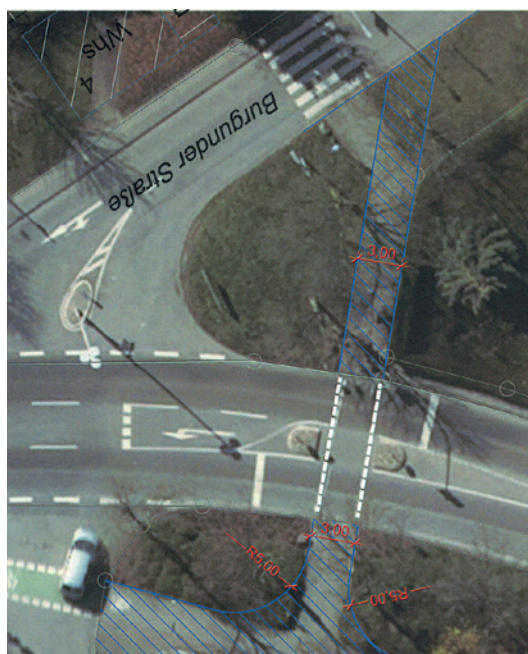
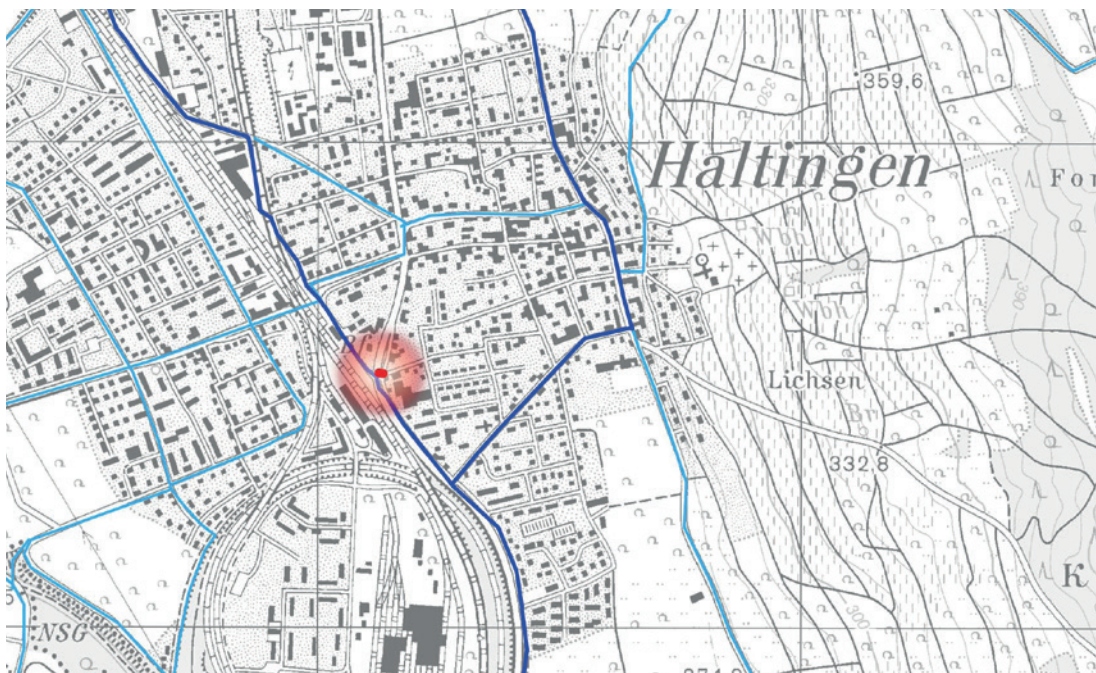
Langsamverkehr

AGGLO BASEL

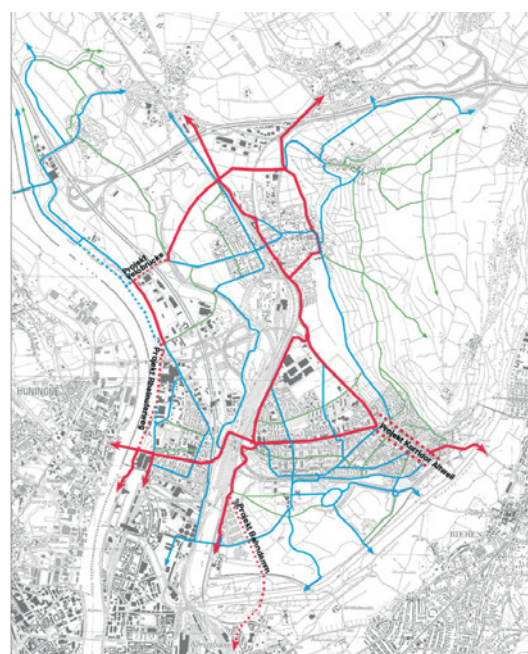
LV72

Weil am Rhein: Querung der B3 in Haltingen

LV72



Massnahmenskizze



velo2025 Weil am Rhein - Radverkehrskonzept

- Pendleroute / Radschnellweg
- Basisroute
- Verdichtungsroute
- Projektrouten

Radverkehrskonzept "velo2025"
der Stadt Weil am Rhein

Beschrieb

Auf Höhe der Burgunder Strasse stellt sich die Querung der B3 für Radfahrer als problematisch dar. Die aktuelle Situation ist zu überplanen. Um eine zügige und erleichterte Querung für den Radverkehr zu ermöglichen ist neben einer Ampelregelung mit Verbreiterung des bestehenden Überwegs auch eine Unterführung denkbar. In beiden Fällen erfolgt eine deutliche Aufwertung / Verbesserung der Pendlerroute im Velohaupttroutennetz. Die bisherige Schwachstelle erfährt eine Qualitäts- und Attraktivitätssteigerung.

Bezug zu Teilstrategien

V3-1: Regionales Velohaupttroutennetz optimieren / fertigstellen

A3-1b: Aufwertung (Qualitätsverbesserung, Schwachstellenbehebung)

Bezug zu anderen Massnahmen

Ö41 - Reaktivierung Kandertalbahn

LV66 - Weil am Rhein: Einmündung Markgräfler Strasse in Haltingen

LV71 - Weil am Rhein: Radhaus

LV72

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Weil am Rhein

Beschluss des Radverkehrskonzepts "Velo2025" im November 2015 durch den GR (Radweg entlang der B3 im Teilbereich der Ortsdurchfahrt Haltingen als Bestandteil

Baureife

17.06.2013: Satzungsbeschluss Sanierungsgebiet "Ortskern Haltingen" Nov. 2015: Beschluss des Radverkehrskonzepts "velo2025" im GR

Okt. 2015 - April 2016: Mehrfachbeauftragung, Umgestaltung "Ortskern Haltingen" und Bahnhofsumfeld

ca. 2017/18: Beginn Umgestaltung "Ortskern Haltingen"

ab ca. 2023: Umsetzung Querung B3

Reifegrad

1

Baubeginn

2023

Inbetriebnahme

2025

Finanzreife

Investitionskosten

100 000 (± 30%)

B

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2023

Investitionskosten

100 000



Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LVA9 Wiesental

Bezug zum Zukunftsbild

Der Korridor Wiesental ist neben einem hervorragenden ÖV-Angebot auch landschaftlich sehr attraktiv für die Velofahrenden. Die A-Massnahmen des LV-Korridorpakets im Wiesental konzentrieren sich auf den inneren Korridor. Die Nähe zur Kernstadt Basel machen das Pendeln auch per Velo attraktiv. Durch wichtige Netzlückenschlüsse und Aufwertungen viel benutzter Strecken soll der Anteil des Veloverkehrs innerhalb des Korridors und grenzüberschreitend weiter gesteigert werden. Als Eigenleistungen oder im B-Horizont sind sodann Lückenschlüsse im äusseren Korridor vorgesehen, womit die angestrebte Siedlungsentwicklung in den Dörfern unterstützt.

Die Massnahmen stützen sich auf das Radverkehrskonzept des Landkreises Lörrach

Nutzen

Das Radverkehrskonzept des Landkreises Lörrach hat sich stark an die Systematik der Stadt Basel angelehnt. In einem aufwendigen Prozess wurde das Radnetz des Landkreises sehr genau untersucht. Einzelne Massnahmen sollen mit Hilfe des Agglomerationsprogramms umgesetzt werden und so zusätzlichen Pendlerinnen und Pendlern der Umstieg auf das Fahrrad schmackhaft gemacht werden. Insbesondere entlang des Flusses Wiese ist das Potenzial für attraktive Radrouten sehr hoch.

Dass die Förderung des Radverkehrs auch im äusseren Korridor ein Anliegen ist und das Radverkehrskonzept des Landkreises ernst genommen wird, zeigen die Massnahmen in Schopfheim und Steinen. Mit dem LV-Paket Wiesenthal sind im Einzelnen folgende Nutzen verbunden:

WK1: Die Pendlerroute entlang der Wiese wird massiv aufgewertet und bringt tlw. deutliche Zeitgewinne gegenüber der bisherigen Routenführung (v.a. im Grenzraum Riehen sowie zwischen Steinen und Maulburg). Hinzu kommen wichtige Qualitäts- und Sicherheitsverbesserungen an neuralgischen Kreuzungsstellen zwischen Bahninfrastruktur und Velo-Haupttroutennetz (Riehen, Steinen). Und schliesslich erfolgen punktuelle Verbesserungen im kombinierten Verkehr ÖV-Velo (Lörrach, Schopfheim).

WK2: Die grössten Investitionen werden im inneren Korridor getätigt. Die Netzlückenschlüsse sowie übrigen Aufwertungen unterstützen insbesondere im Grenzraum Lörrach - Riehen die angestrebte Siedlungsentwicklung nach innen.

WK3: Insbesondere die Massnahmen an neuralgischen gefährlichen Kreuzungsstellen zum Bahnverkehr bringen spürbare Sicherheitsgewinne für die Velofahrenden.

WK4: allgemeiner Beitrag zur Modal Split - Verbesserung und somit verbesserter Luft- und Lärmbilanz in einem Teilraum der Agglomeration mit (trotz sehr gutem ÖV-Angebot) immer noch zu hohen MIV-Anteilen. Die Netzlückenschlüsse führen entlang bestehender Infrastrukturen (z.B. Schotterwege oder Dämme) und erwirken keinen weiteren Kulturlandverlust.

AP - Agglo Massnahmen (Velo Detail) - Wiesental

A-Massnahmen (2019-2022)

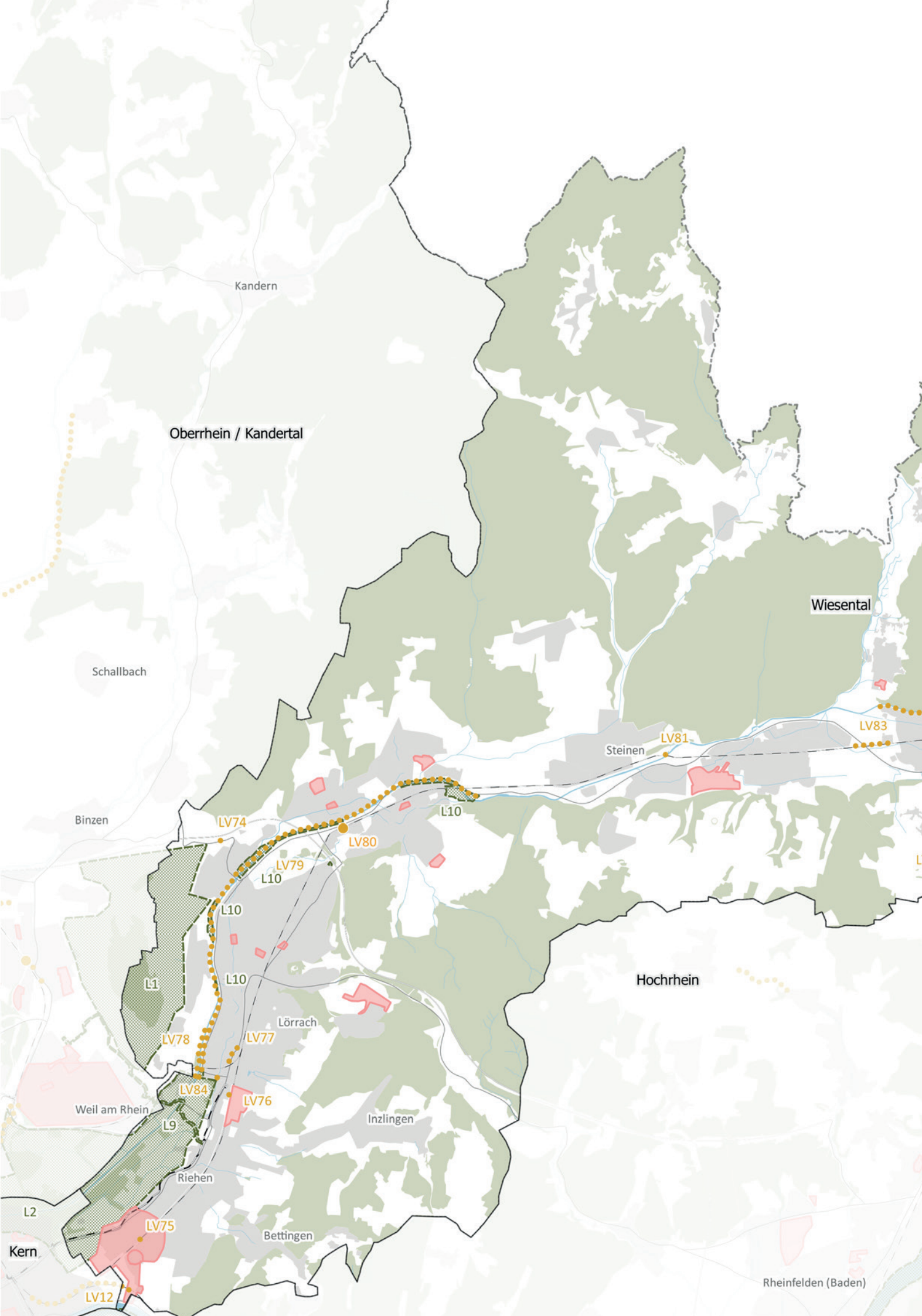
Nummer	Projektname	Prio	Investitionskosten
LV73	Lk Lörrach: Neubau Radweg Schopfheim, Lückenschluss K6336, M. Nr. 6031	A	300 000
LV74	Lk Lörrach: Mittelinsel Lörrach, Knoten K6354/Verlängerung Wittlinger Weg, M.Nr. 9024	A	50 000
LV75	Riehen: Bahnunterführung Rühlweg / Hebelschulhaus	A	1 500 000
LV76	Riehen: Bahnunterführung Grienbodenweg	A	1 500 000
LV77	Lörrach: Umgestaltung Baslerstrasse (Dammstrasse bis Bahnhof Stetten)	A	1 000 000
LV78	Lörrach: Radweg rechts der Wiese	A	594 000
LV79	Lörrach: Pendlerroute West - Beleuchtung	A	495 000
LV80	Lörrach: Veloabstellplätze S-Bahn-Station Lörrach-Haagen	Ae	77 000
LV81	Steinen: Eisenbahnbrücke	Ae	1 000 000
Summe		A	6 516 000

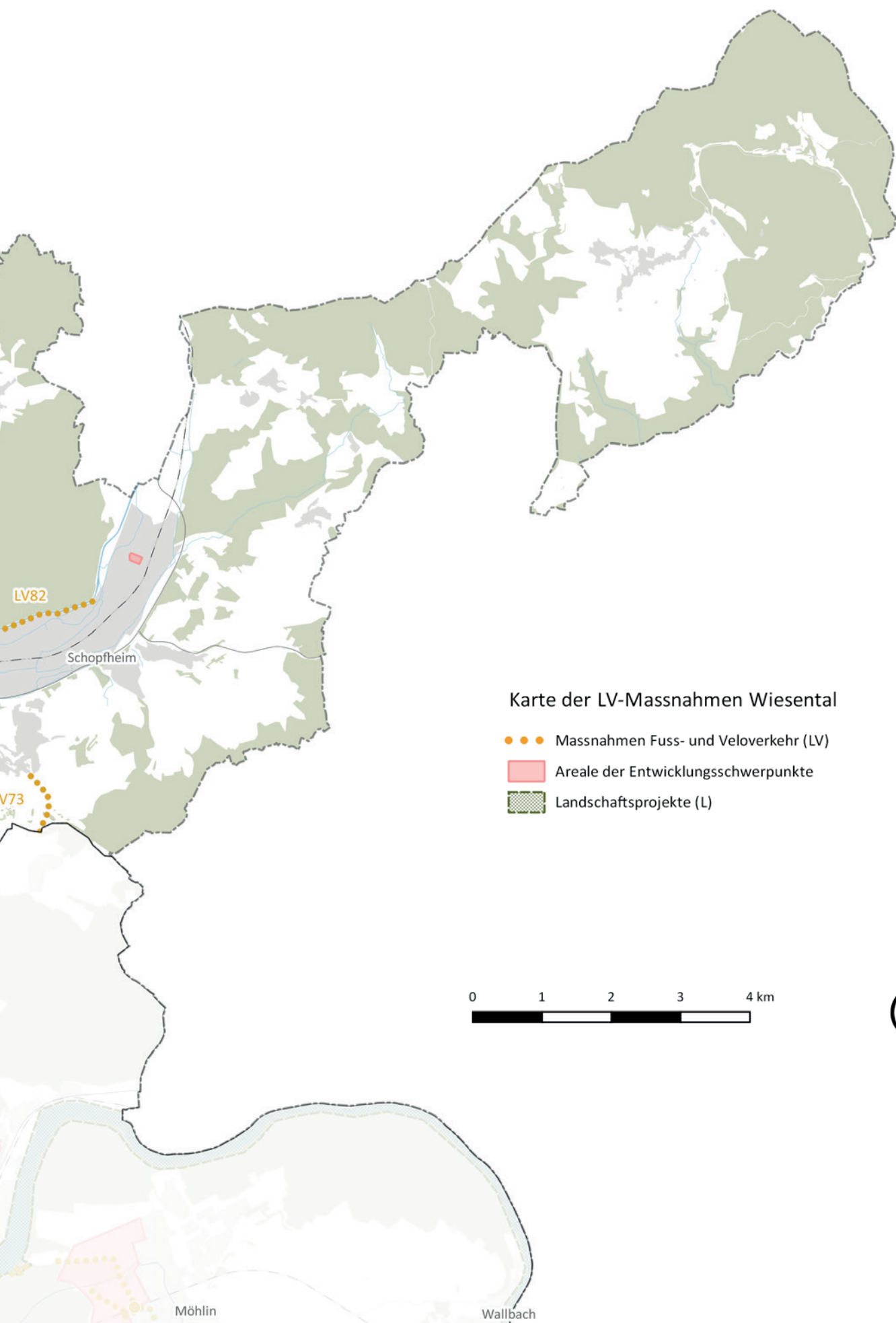
B-Massnahmen (2023-2026)

Nummer	Projektname	Prio	Investitionskosten
LV84	Lörrach/Riehen: Steg Gewerbekanal/Mühleleichen	B	330 000
Summe		B	330 000

Eigenleistungen

Nummer	Projektname	Prio	Investitionskosten
LV82	Schopfheim: Radweg Dammweg bis L139 entlang der Wiese	-	347 000
LV83	Schopfheim: Radwegverbindung Schopfheim West P+R und B+R in Richtung Maulburg	-	271 040
Summe		-	618 040

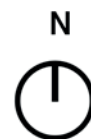




Karte der LV-Massnahmen Wiesental

- ● ● Massnahmen Fuss- und Veloverkehr (LV)
- Areale der Entwicklungsschwerpunkte
- ▨ Landschaftsprojekte (L)

0 1 2 3 4 km



LV73

Lk Lörrach: Neubau Radweg Schopfheim, Lückenschluss K6336, M. Nr. 6031

LV73



Beschrieb

Umsetzung des baulasträgerübergreifenden Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach.
Ausbau der Pendlerrouen / Hauptrouen

Die Führung des Radverkehrs erfolgt ausserorts im Mischverkehr auf der Kreisstrasse (Dinkelbergstrasse) zwischen Wiechs (Ortstafel) und der Gemeindegrenze Schopfheim ohne Radverkehrsanlage. Bau eines asphaltierten strassenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit 2,50 m Breite auf ca. 850 m Länge.

Radweg im Zuge K6336 zwischen Nordschwaben und Wiechs Länge rd. 850m Massnahme Nr. 6031 im Radverkehrskonzept DTV 2.699 Kfz / 24h (SV 24)

++ Pendlerroute

+ Lückenschluss, da Weiterführung auf Pendlerrouen vorhanden

+ hohe Wirksamkeit, da Steigungsstrecke und K6336 zügig ausgebaut

Bezug zu Teilstrategie

V3-1: Regionales Velohaupttroutennetz optimieren / fertigstellen

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Landkreis Lörrach

Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach 2013

Kreisstraßenprogramm 2016-2020, Beschluss Kreistag 25.11.2015

LV73

Baureife

Vorprojekt vorliegend

Reifegrad

1

Baubeginn

2020

Inbetriebnahme

2021

Maßnahmenvorschlag aus dem Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach 2013

Aufnahme in das Kreisstraßenprogramm 2016-2020, Beschluss Kreistag 25.11.2015

Finanzreife

Investitionskosten

300 000 (± 30%)

A

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

Reifegrad

1

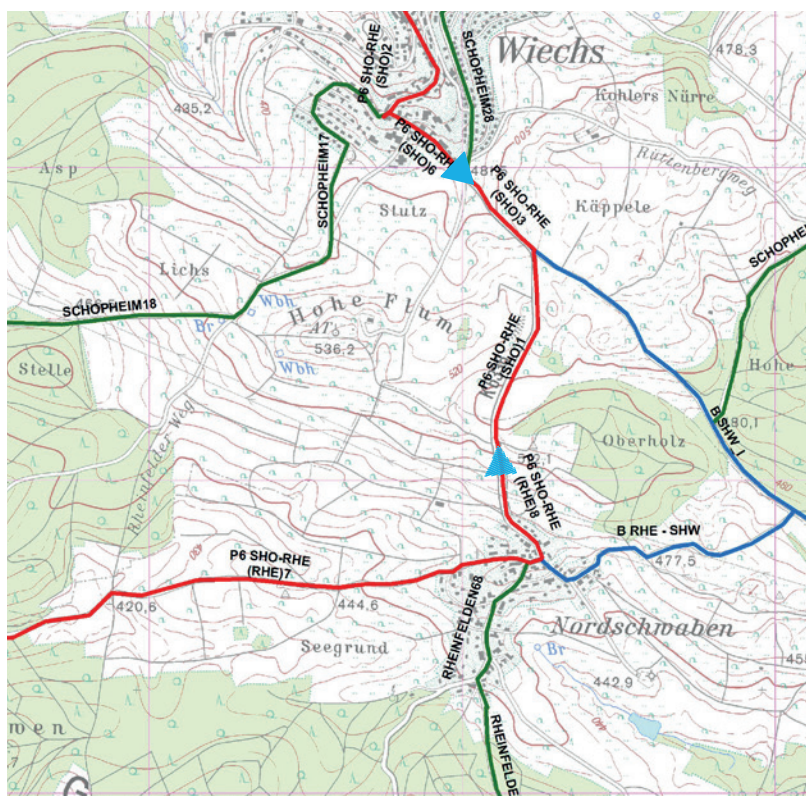
Baubeginn

2020

Investitionskosten

300 000

Auszug Lageplan



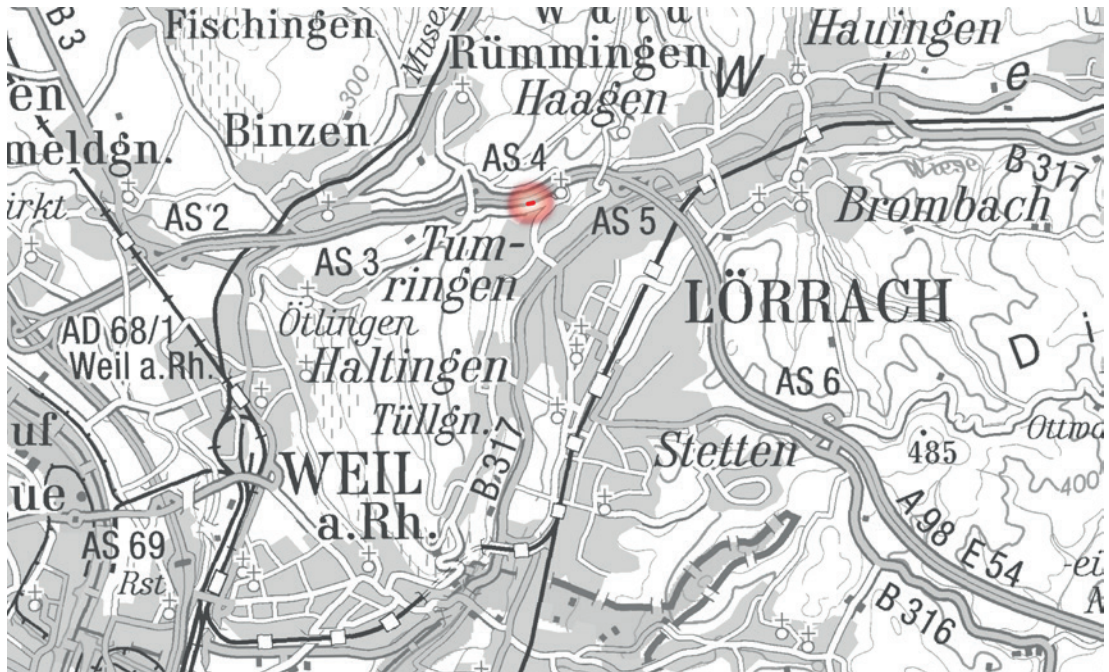
Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV74

Lk Lörrach: Mittelinsel Lörrach, Knoten K6354/ Verlängerung Wittlinger Weg, M.Nr. 9024

LV74



Beschrieb

Umsetzung des baulasträgerübergreifenden Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach. Ausbau der Pendler Routen / Hauptrouten. Der Radverkehr wird ungesichert über den Knotenpunkt der K6354 geführt. Bau einer Mittelinsel, um ein sicheres Queren der K6354 zu ermöglichen.

Bezug zu Teilstrategien

V3-1: Regionales Velohaupttroutennetz optimieren / fertigstellen

V3-1b: Aufwertung (Qualitätsverbesserung, Schwachstellenbehebung)

Bezug zu anderen Massnahmen

L1: Tüllinger Berg

L10: Landschaftsraum Wiese - Landschaft & Fluss = Wiesionen²

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Landkreis Lörrach

Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach

Baureife

Vorprojekt vorliegend

Reifegrad

1

Baubeginn

2021

Inbetriebnahme

2021

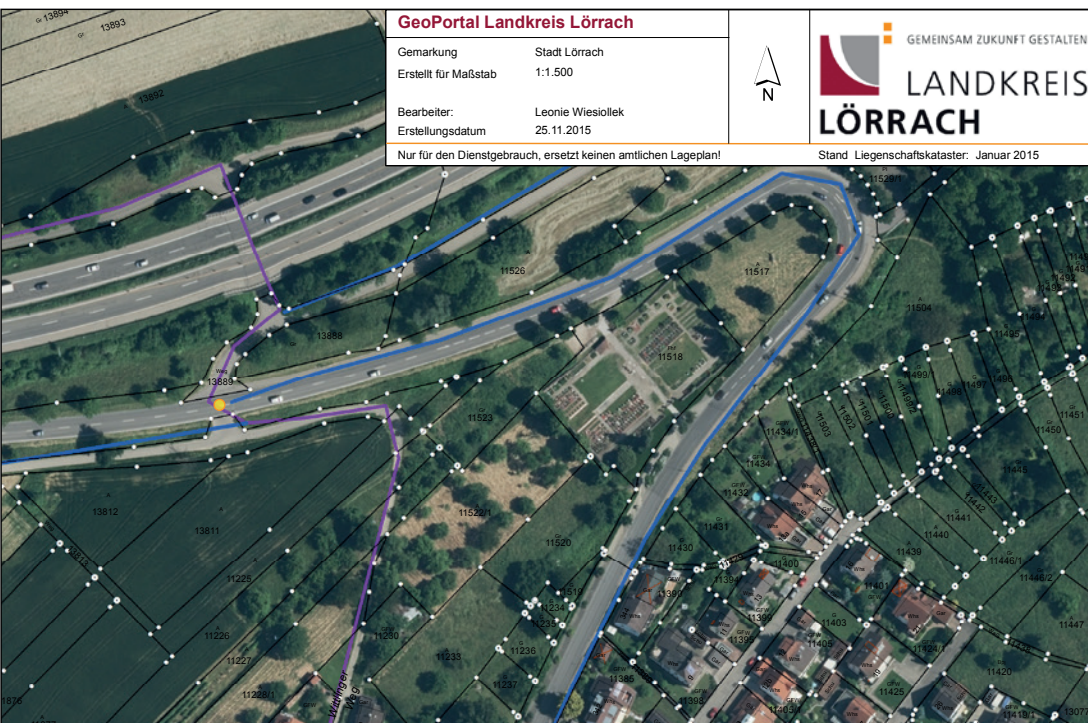
Finanzreife

Investitionskosten

50 000 (± 30%)

LV74

A



Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2021

Investitionskosten

50 000

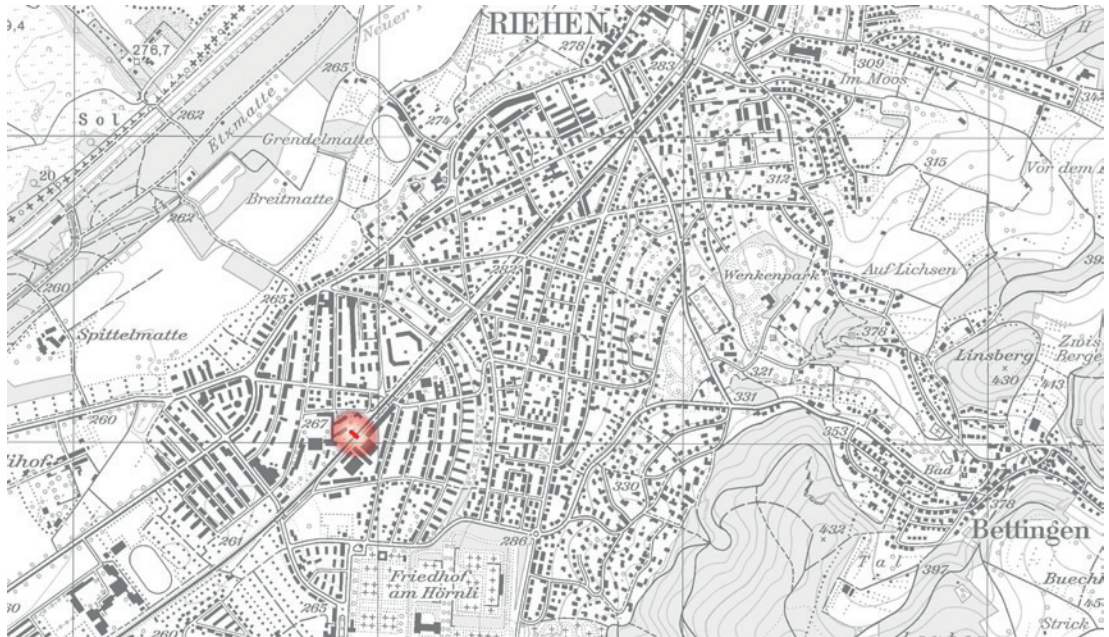


Langsamverkehr

LV75

Riehen: Bahnunterführung Rüchligweg / Hebelschulhaus

LV75



Beschrieb

Derzeit müssen grosse Umwege gegangen werden. Das "Hebelschulhaus" ist nicht optimal ins Fuss- und Velowegnetz eingebunden. Eine bessere Erreichbarkeit wird geschaffen. Diese ist wichtig, da im Schulhaus auch die Bibliothek angesiedelt ist. Insbesondere für Schulkinder wird so ein sicherer und direkterer Weg zum Schulhaus geschaffen. Die Bahnunterführung ist die einzige Möglichkeit um eine direkte, sichere und zusammenhängende Wegverbindung des Langsamverkehrs zu schaffen. Die Stellwerktechnik lässt keine oberirdische Schrankenquerung zu (gemäss Auskünften der DB). Die Massnahme ist sehr zweckmässig und erfüllt eine wichtige Vernetzungsfunktion von verschiedenen Quartieren und Nutzungen.

Bezug zu Teilstrategien

V3-2:
Velo-Korridornetze etablieren / ausbauen

V3-2e:
Lokaler Lückenschluss

V3-4:
Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

LV76 - Riehen:
Bahnunterführung Grienbodenweg

S26.3 - Zentrumsbildung Niederholz

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeind Riehen

Der Quartierentwicklungsplan Niederholz wurde durch den Gemeinderat beschlossen. Dieser sieht eine Personenunterführung vor.

Baureife

Vorprojekt vorliegend

Reifegrad

1

Baubeginn

2020

Inbetriebnahme

2020/21

Der Quartierentwicklungsplan kommt nach einer Analyse zum Schluss, dass die Wegverbindung benötigt wird. Wie bereits einleitend unter "Bezug zum Zukunftsbild" erläutert, werden mit der Massnahme die Teilstrategien des Agglomerationsprogrammes verfolgt. Die finanziellen Auswirkungen wurden abgeschätzt und die Wirkung grob beurteilt.

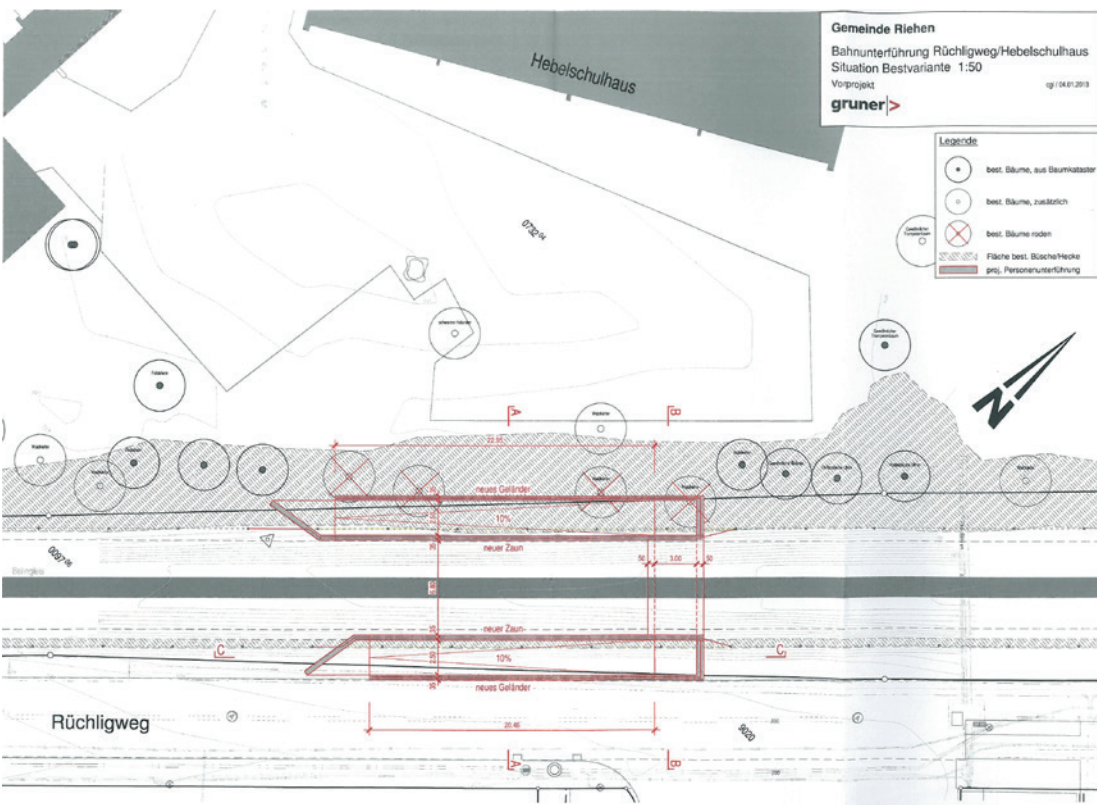
Finanzreife

Investitionskosten

1 500 000 (± 20%)

Das Vorprojekt kann auch als Machbarkeitsstudie verstanden werden. Es zeigt konkret auf, wie die Massnahme umgesetzt werden kann.

Situation Bestvariante Bahnunterführung Rühligweg / Hebelschulhaus 1:50



LV75

A

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2020

Investitionskosten

1 500 000



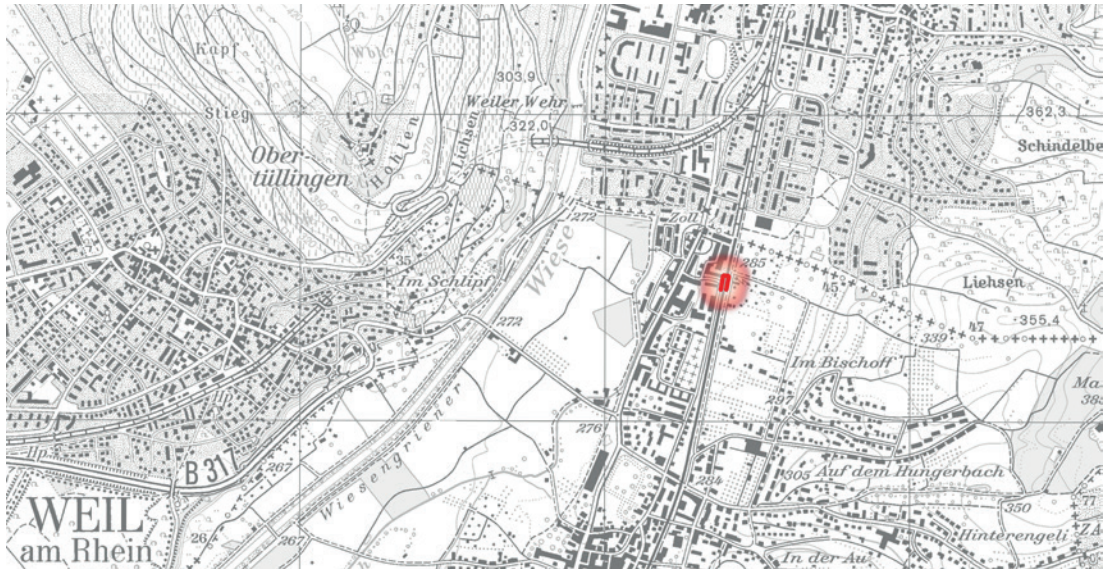
Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV76

Riehen: Bahnunterführung Grienbodenweg

LV76



Beschrieb

Derzeit kann die Bahnlinie im Perimeter nicht gequert werden. Weite Umwege müssen zu Fuss oder mit dem Velo in Kauf genommen werden. Die Bahnunterführung ist die einzige Möglichkeit um eine direkte, sichere und zusammenhängende Wegverbindung des Langsamverkehrs zu schaffen. Die Stellwerktechnik lässt keine oberirdische Schrankenquerung zu (gemäss Auskünften der DB). An dieser Stelle musste per Ende 2014 eine best. oberirdische Querung geschlossen werden. Als Ersatz wurde beim Friedhof eine neue unterirdische Querung erstellt und in Betrieb genommen. Die wegfallende Querung war Bestandteil einer kant. Wanderwegroute. Der bis zur neuen Unterführung ist gemäss Fuss- und Wanderweggesetz zu lange, sodass eine neue Querung an dieser Stelle geschaffen werden muss. Die Massnahme ist sehr zweckmässig und erfüllt eine wichtige Vernetzungsfunktion. Zudem ist sie auf andere Veränderungen abgestützt und bedient diese optimal. Die Massnahme kann als Ergänzungsbaustein eines grossen Massnahmengebildes verstanden werden.

Die Massnahme fördert eine nachhaltige Mobilität und garantiert direkte und sichere Fuss- und Veloverkehrsverbindungen.

Die Massnahme steht im Zusammenhang mit grossräumigen Veränderungen an der Grenze Riehen / Lössach. Das IBA Projekt "am Zoll" sieht vor, dass der Grenzbereich transformiert wird und die einzelnen Verkehrsträger des öffentlichen Verkehrs näher zusammenrücken. Dazu soll eine neue S-Bahnhaltestelle geschaffen werden. An diese soll die Tramschleife verschoben werden sowie eine Art Busbahnhof errichtet werden. Um diese weitgehende Veränderung optimal ins Wegnetz integrieren zu können, ist die aufgeführte Massnahme "Bahnunterführung Grienbodenweg nötig". Durch diese Massnahme, welche eine direkte Auswirkung auf die Direktheit der Wege sowie die Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs hat, kann der Modal Split zugunsten des Fussverkehrs, Veloverkehrs und öffentlichen Verkehrs verändert werden. Mit der Massnahme wird das Zukunftsbild auf kommunaler Ebene unterstützt.

Bezug zu Teilstrategien

V3-2:
Velo-Korridornetze etablieren / ausbauen

V3-2e:
Lokaler Lückenschluss

V3-4:
Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü28 - Doppelspurausbau
Riehen / Lössrach Zollweg

Ü30 - S-Bahn-Haltestelle Lössrach Zollweg

Ö6 - Mobilitätsdrehscheibe am Zoll
Lössrach / Riehen

S26.2 - Stettenfeld

LV76

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Gemeind Riehen

Der Quartierentwicklungsplan Niederholz wurde durch den Gemeinderat beschlossen. Dieser sieht eine Personenunterführung vor.

Baureife

Vorprojekt vorliegend

Reifegrad

1

Baubeginn

2021

Inbetriebnahme

2020/21

Der Quartierentwicklungsplan kommt nach einer Analyse zum Schluss, dass die Wegverbindung benötigt wird. Wie bereits einleitend unter "Bezug zum Zukunftsbild" erläutert, werden mit der Massnahme die Teilstrategien des Agglomerationsprogrammes verfolgt. Die finanziellen Auswirkungen wurden abgeschätzt und die Wirkung grob beurteilt.

Finanzreife

Investitionskosten

1 500 000 (± 20%)

Das Vorprojekt kann auch als Machbarkeitsstudie verstanden werden. Es zeigt konkret auf, wie die Massnahme umgesetzt werden kann.

B

1.6	Historie	ARE Code	Prio
2.6	LV2-14	2701.2.122	B

Reifegrad

1

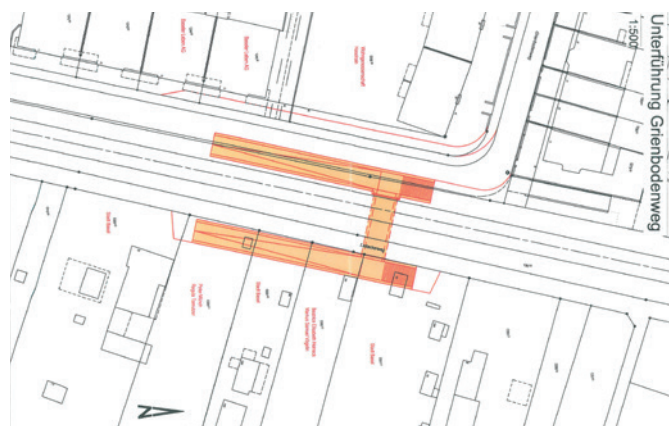
Baubeginn

2021

Investitionskosten

1 500 000

Situation 1:500



Langsamverkehr

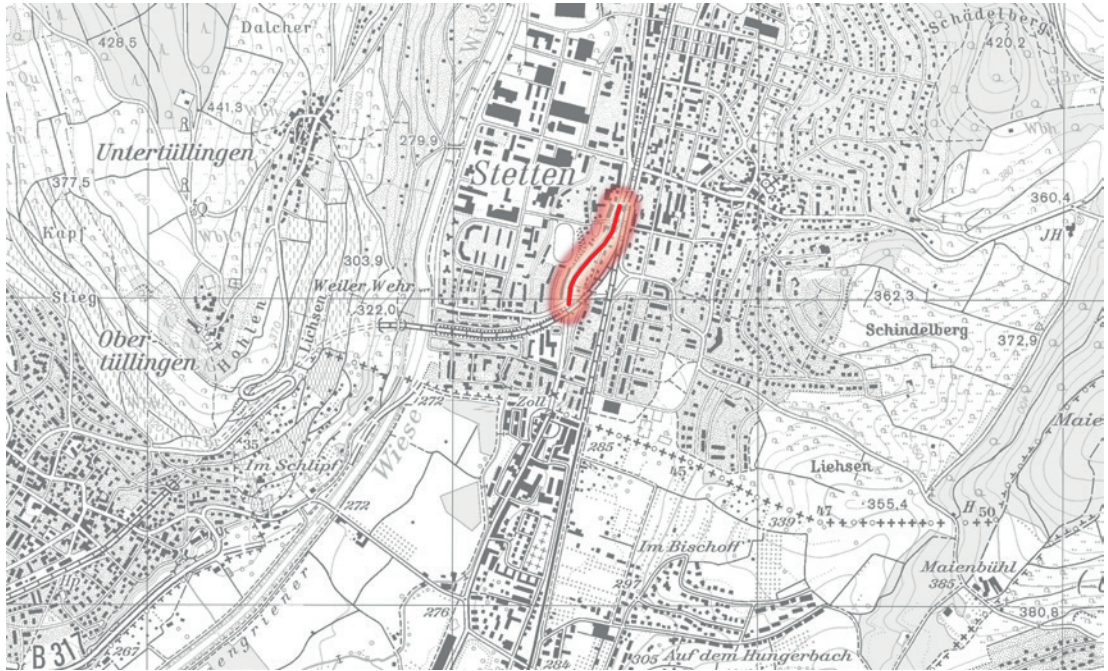
AGGLO BASEL

625

LV77

Lörrach: Umgestaltung Basler Strasse (Dammstrass bis Bahnhof Stetten)

LV77



Beschrieb

Durch die Eröffnung der Zollfreien Strasse wird die Basler Strasse in Lörrach nicht mehr als Hauptverbindung für den Autoverkehr angesehen. Die Gemeinde Riehen wird in den kommenden Jahren ihre Ortsdurchfahrt (Lörracher Strasse) dahingehend umgestalten, dass der Strassenraum für Autos zurück gebaut und für Radfahrer und Fussgänger vergrössert wird. Diese Strassenraumgestaltung möchte die Stadt Lörrach aufgreifen und im Bereich der Basler Strasse fortsetzen.

Die Basler Strasse ist derzeit sehr breit für den Autoverkehr ausgebaut. Im Zuge der Umgestaltung soll der Strassenraum zu Gunsten des Fussgänger- und Radverkehrs verändert werden. Die Massnahme trägt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der städtebaulichen Qualität / Aufenthaltsqualität und somit zur Förderung des Langsamverkehrs bei.

Bezug zu Teilstrategien

V3-1:
Regionales Velohaupttroutennetz
optimieren / fertigstellen

V3-1b:
Aufwertung (Qualitätsverbesserung,
Schwachstellenbehebung)

V3-4:
Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche
Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü28 - Doppelspurausbau Riehen / Lössrach
Zollweg

Ü30 - S-Bahn-Haltestelle Lössrach Zollweg

Ö6 - Mobilitätsdrehscheibe am Zoll
Lössrach/Riehen

LV77

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Lössrach

Baureife

Reifegrad

1

Baubeginn

2021

Inbetriebnahme

2022

Finanzreife

Investitionskosten

1 000 000 (± 20%)

A

	Historie	ARE Code	Prio
1.6	-	-	-
2.6	-	-	-

Reifegrad

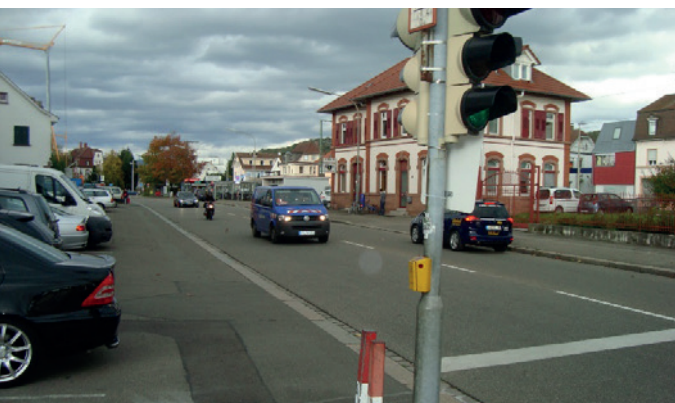
1

Baubeginn

2021

Investitionskosten

1 000 000



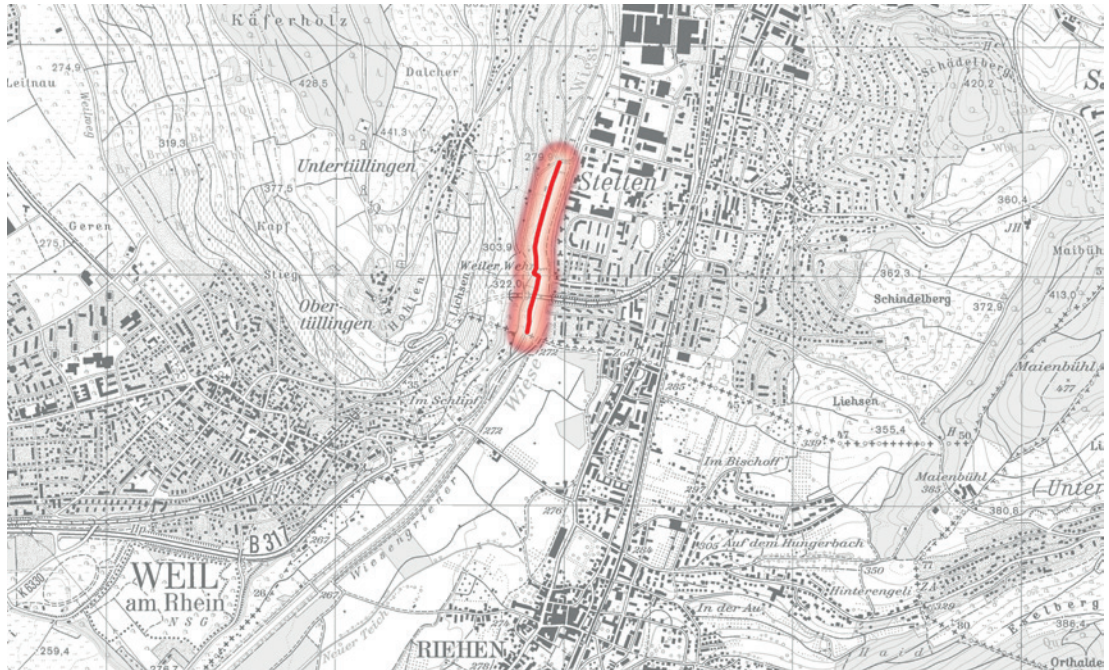
Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV78

Lörrach: Radweg rechts der Wiese

LV78



Beschrieb

Die Idee zu einem Radweg rechts der Wiese entstand auf Grundlage des Richtplans Riehen aus dem Jahre 2000, der eine Netzverflechtung nach Lörrach für den Langsamverkehr vorsieht. Dem Radverkehr soll es ermöglicht werden, der Wiese entlang zu fahren, ohne sie queren zu müssen. Derzeit muss die Wiese kurz vor der Grenze überquert werden. Der Radfahrer wird hier auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg entlang der B 31 geführt. Dieser führt schon heute, vor allem morgens und abends, sowie am Wochenende, zu erhöhtem Konfliktpotential. Dies wird in Zukunft, bei weiterem gewünschten Anstieg des Radverkehrs noch verstärkt werden. Aus diesem Grund ist eine weitere Verbindung

rechts der Wiese sinnvoll. Auch soll er als schnelle Verbindung zwischen den Städten Weil am Rhein und Lörrach dienen und somit die Verbindung des gemeinsamen Oberzentrums Lörrach-Weil am Rhein verbessern. Der Weg wurde im Zuge des Baus der Zollfreien Strasse von der Schweizer Seite her schon teilweise angelegt. Er wird heute auch schon rege von Fussgängern genutzt. Dieser Weg ist auch im Richtplan der Gemeinde Riehen als wichtige Ergänzung für das Fuss- und Radwegenetz enthalten.

Die Fortführung des in Brombach beginnenden Radweges entlang der Wiese hätte städtebauliche Bedeutung und würde zur Attraktivität des Radverkehrs beitragen

Bezug zu Teilstrategien

V3-1:

Regionales Velohaupttroutennetz
optimieren / fertigstellen

V3-1a:

Ausbauten
(Lückenschluss / zusätzliche Verbindung)

Bezug zu anderen Massnahmen

LV79 - Lörrach:

Pendlerroute West - Beleuchtung

LV80 - Lörrach:

Veloabstellplätze S-Bahn-Station
Lörrach-Haagen

L2 - Landschaftsraum Wiese - Landschafts-
park Wiese mit Revitalisierung der Wiese

L10 - Landschaftsraum Wiese - Landschaft
& Fluss = Wiesionen²

LV78

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Lörrach

Aufgrund der geringen Detailschärfe der Regionalplanung in Deutschland enthält der Regionalplan keine kleinteiligen Aussagen zu Fahrradwegen.

Baureife

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Inbetriebnahme

nach 2019

Ein artenschutzrechtliches Gutachten und eine geologische Einschätzung liegen vor.

Finanzreife

Investitionskosten

594 000 (± 10%)

A

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2019

Investitionskosten

594 000



Bestehender Fussweg; teilweise über Privatgrund



Trampelpfad



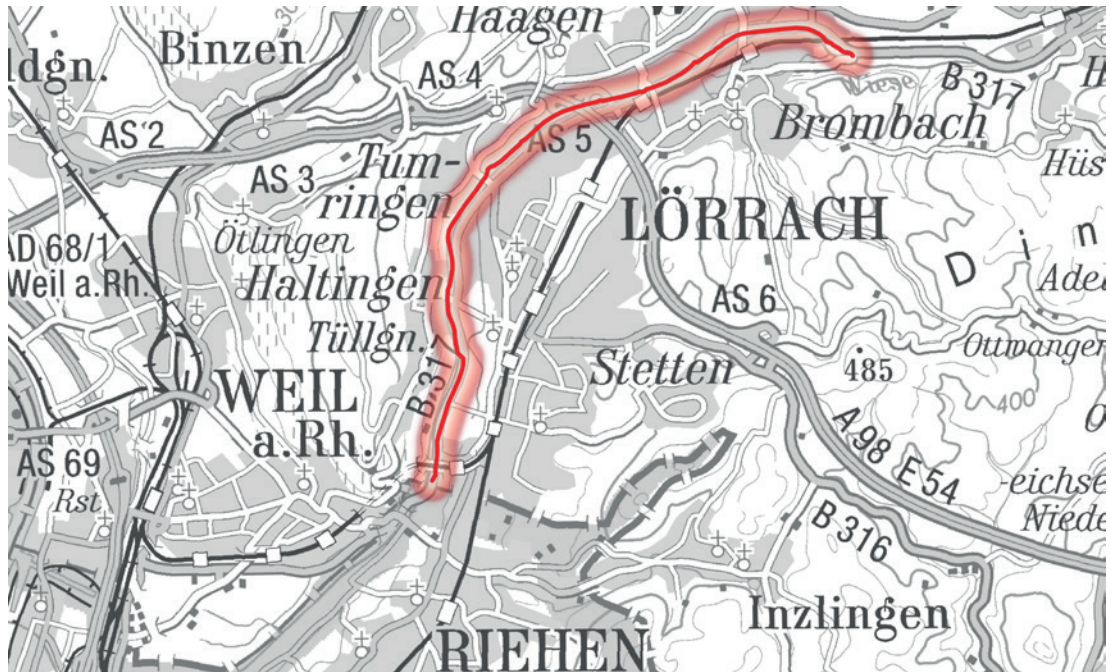
Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV79

Lörrach: Pendlerroute West - Beleuchtung

LV79



Beschrieb

Der Radweg entlang des Flusses Wiese als Verbindung zwischen dem Wiesental und Basel wird von Pendlern rege genutzt.

Laut dem Radverkehrskonzept des Landkreises Lörrach ist der Radweg als Pendlerroute mit überörtlicher Bedeutung für den Radverkehr ausgewiesen.

Die Nutzbarkeit des Radwegs an der Wiese sollte auch während der dunklen Jahres- und Tageszeiten gewährleistet sein, insbesondere auch für Nutzergruppen, deren subjektives Sicherheitsempfindlich bei Dunkelheit gestört ist.

Daher soll eine punktuelle Beleuchtung unter Berücksichtigung des Natur- und Artenschutzes installiert werden.

Bezug zu Teilstrategien

V3-1:
Regionales Velohaupttroutennetz optimieren / fertigstellen

V3-1b:
Aufwertung (Qualitätsverbesserung, Schwachstellenbehebung)

Bezug zu anderen Massnahmen

LV78 - Lörrach:
Radweg rechts der Wiese

LV80 - Lörrach:
Veloabstellplätze S-Bahn-Station
Lörrach-Haagen

L2 - Landschaftsraum Wiese - Landschafts-
park Wiese mit Revitalisierung der Wiese

L10 - Landschaftsraum Wiese - Landschaft
x Fluss = Wiesionen²

LV79

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Lörrach

Baureife

Reifegrad

1

Baubeginn

2022

Inbetriebnahme

nach 2022

Finanzreife

Investitionskosten

495 000 (± 30%)

A

1.G Historie ARE Code Prio
2.G

Reifegrad

1

Baubeginn

2022

Investitionskosten

495 000



Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV80

Lörrach: Veloabstellplätze S-Bahnstation Lörrach-Haagen

LV80



Beschrieb

Die Stadt Lörrach strebt an, entlang der S-Bahn Stationen im Stadtgebiet hochwertige Fahrradabstellanlagen für Pendler anzubieten. Am Bahnhof Lörrach Haagen fehlt ein entsprechendes Angebot. Die vorhandenen Fahrradparkplätze entsprechen nicht mehr dem heutigen Qualitätsstandard und sind unzureichend.

Die Einrichtung moderner, sicherer Veloabstellplätze fördert die Anreise zur S-Bahn Station mit dem Fahrrad sowie die Nutzung des kombinierten Verkehrs (S-Bahn / Velo).

Bezug zu Teilstrategien

V3-3: Veloabstellanlagen ausbauen

Bezug zu anderen Massnahmen

LV78 - Lörrach:
Radweg rechts der Wiese

LV79 - Lörrach:
Pendlerroute West - Beleuchtung

S25.4 - Schöpflin-Areal, Haagen

L10 - Landschaftsraum Wiese - Landschaft
& Fluss = Wiesionen²

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Lörrach

Baureife

Reifegrad

1

Baubeginn

2021

Inbetriebnahme

2022

Finanzreife

Investitionskosten

77 000 (± 30%)

LV80

A



Bildunterschrift ??

Historie ARE Code Prio

1.6

Reifegrad

1

Baubeginn

2021

Investitionskosten

77 000

Langsamverkehr



LV81

Steinen: Eisenbahnbrücke

LV81



Beschrieb

Parallel zur Eisenbahnbrücke oder angeflanscht sollte mit einer Breite von 3,0m eine Geh- und Radverkehrsverbindung geschaffen werden (Massnahmennummer 1048 oder 1166 des Radverkehrskonzeptes Landkreis Lörrach, Gemeinde-Steckbrief Steinen, zwei Varianten). Ein radverkehrsgerechter Anschluss (Radien und Steigung) an die Strecke (Massnahme 1047) ist in Asphaltbauweise herzustellen. Diese Massnahme kann nur zusammen mit den vorgeschlagenen Massnahmen 1047 und 1072 realisiert werden. Deshalb werden beide zusammen mit der Geh- und Radverkehrsverbindungsverbindung parallel zur Eisenbahnbrücke eingereicht bzw. als eine Massnahme behandelt. Die Massnahme 1047 beinhaltet die Asphaltierung des vorhandenen Wirtschaftsweges entlang der Bahn einschliesslich Markierungsarbeiten oder als Variante den Ausbau

des vorhandenen Wirtschaftsweges entlang der Wiese, 3m Breite. Ausserdem muss zwischen der Eisenbahnbrücke und dem bestehenden Radweg am Bahnübergang Föhribuck ein Geh- und Radweg neu gebaut werden (Massnahmennr. 1072).

Pendleroute P1 - Alternative zur bestehenden Pendlerroute. Die Pendlerroute ist eine interkommunale Verbindung im kreisweiten Radverkehrsnetz mit hoher Priorität. Diese Alternativroute würde die bestehende Pendlerroute enorm verkürzen und damit optimieren (direkte Verbindung von Steinen nach Maulburg). Somit würde eine schnelle Verbindung von Lörrach nach Schopfheim geschaffen werden, die auch für die Pendler einen erheblichen Zeitgewinn bringen würde und die Verkehrssicherheit verbessert.

Bezug zu Teilstrategien

V3-1: Regionales Velohaupttroutennetz optimieren / fertigstellen

V3-1a: Ausbauten (Lückenschluss / zusätzliche Verbindung)

V3-4: Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Bezug zu anderen Massnahmen

Ü46 - Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Landkreis Lörrach und Gemeinde Steinen

Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach; Gemeinderat Steinen hat diesem Konzept so zugestimmt.

Baureife

Reifegrad

1

Baubeginn

2022

Inbetriebnahme

ab 2022

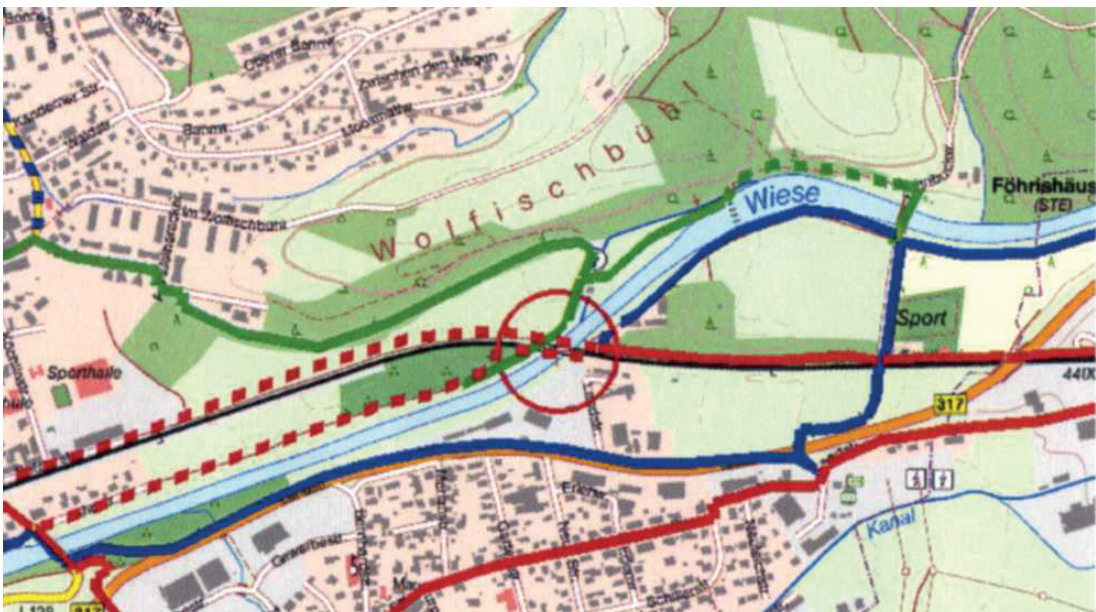
Finanzreife

Investitionskosten

1 000 000 (± 30%)

Im Rahmen des Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach intensiv überprüft und entsprechend mit aufgenommen.

Lageplan Eisenbahnbrücke



LV81



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

Reifegrad

1

Baubeginn

2022

Investitionskosten

1 000 000



Langsamverkehr

AGGLO BASEL

635

LV82

Schopfheim: Radweg Dammweg bis L139 entlang der Wiese

LV82



Beschrieb

Dieser Weg beginnt in Höhe des Dammweges (ehem. Burkhardt & Schmidt Areal) und folgt der Böschungsoberkante des Hochwasserdamms der Grosse Wiese; in Richtung ehem. Bauhof, weiter von der Brücke zum Entegast, entlang der Kleingartenanlage, vorbei am Gewerbegebiet bis zur L139. Dieser Weg ist bereits als Schotterweg vorhanden. Es gibt aus der Bevölkerung bereits seit Jahren den Wunsch, diesen Weg zu asphaltieren. Eine Planung ist aus diesem Grund nicht notwendig. Bei der Radwege-Infoveranstaltung des Landkreises am 18.09.2014 wurde dieser Weg als ein Hauptradweg planerisch dargestellt.

Weglänge : ca 1,7 km

Bauzeit: 2017

Bauvolumen: ca 315.000 € brutto

Bezug zu Teilstrategien

V3-2 Velokorridornetze ausbauen

Bezug zu anderen Massnahmen

LV83: Schopfheim: Radwegverbindung
Schopfheim West P+R und B+R in
Richtung Maulburg

Ö17: S-Bahn-Haltestelle Schopfheim
Schlattholz

S27.1: Auf hinter Hofen

S27.2: Stalten

LV82

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Schopfheim

Baureife

Reifegrad

1

Baubeginn

2017

Inbetriebnahme

2017



Finanzreife

Investitionskosten

347 000 (± 30%)

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

Reifegrad

1

Baubeginn

2017

Investitionskosten

347 000



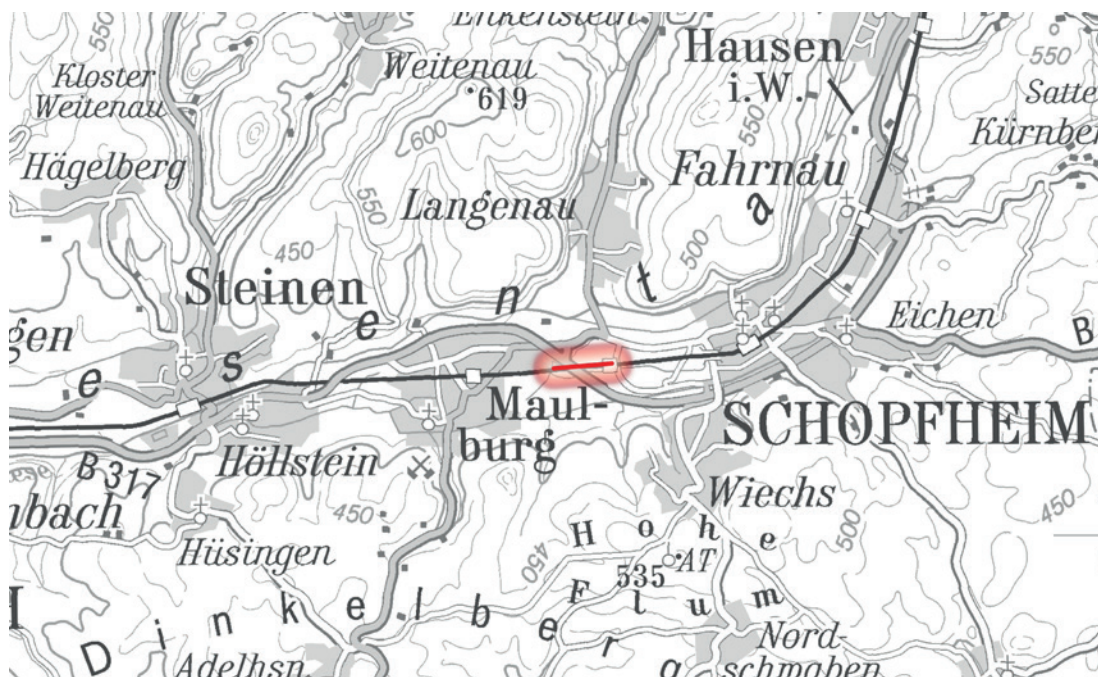
Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV83_Ae

Schopfheim: Radwegverbindung Schopfheim West P+R und B+R in Richtung Maulburg

LV83_Ae



Beschrieb

Dieser Weg schliesst eine Lücke zwischen dem geplanten P+R und B+R an der Regio S Bahn Haltestelle Schopfheim West. Der geplante Weg führt nach Westen und trifft an der Gemarkungsgrenze Maulburg auf ein dort bereits vorhandenes Anschlussstück. Der geplante Radweg nutzt eine vorhandene Unterquerung unter der B317 hindurch, so dass eine Kreuzung der Bundesstrasse durch die Radfahrer vermieden werden kann. Bei der Radwege-Infoveranstaltung des Landkreises am 18.09.2014 wurde dieser Weg als ein Hauptradweg planerisch dargestellt und aufgenommen.

Weglänge : ca 450 m

Bauzeit: frühestens 2016 ff., nach B-Plan, derzeit in Aufstellung

Die Kosten für den Radweg belaufen sich nach Kostenschätzung auf ca. 245.400 € brutto

Bezug zu Teilstrategien

V3-2 Velokorridornetze ausbauen

Bezug zu anderen Massnahmen

LV83: Schopfheim: Radwegverbindung
Schopfheim West P+R und B+R in
Richtung Maulburg

Ö17: S-Bahn-Haltestelle Schopfheim
Schlattholz

S27.1: Auf hinter Hofen

S27.2: Stalten

LV83_Ae

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Schopfheim

Baureife

Reifegrad

1

Baubeginn

2016

Inbetriebnahme

2016

Finanzreife

Investitionskosten

271 040 (± 30%)



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

Reifegrad

1

Baubeginn

2016

Investitionskosten

271 040



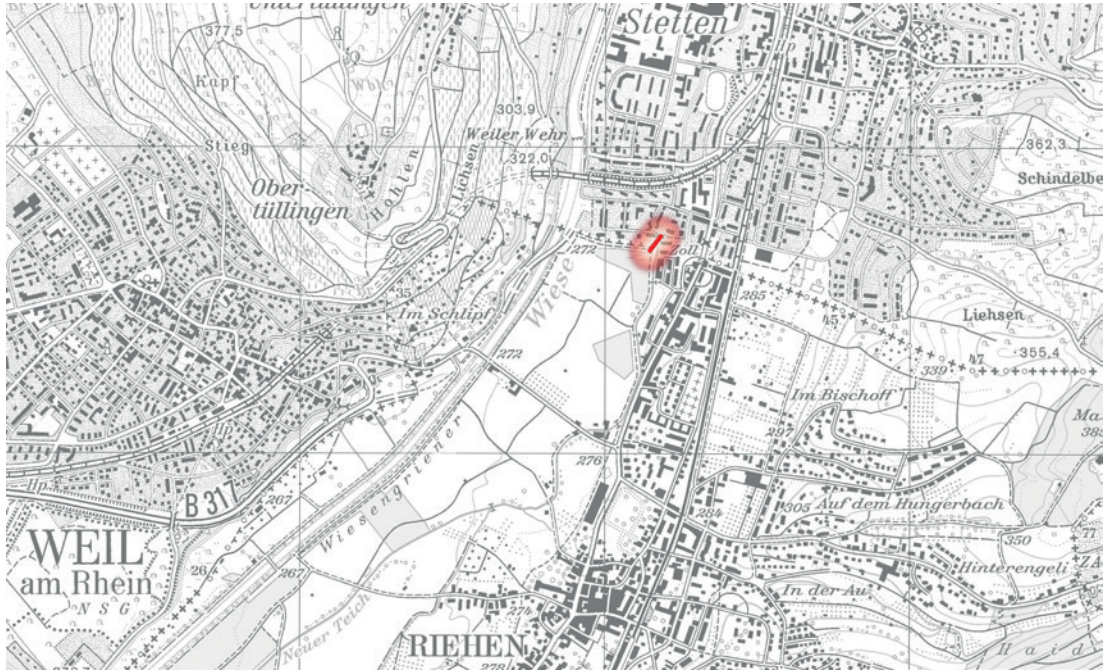
Langsamverkehr

AGGLO BASEL

LV84

Lörrach / Riehen: Steg Gewerbekanal / Mühleiteich

LV84



Beschrieb

Durch die Verdolung des Gewerbekanal (bzw. Mühleiteich auf Riehener Seite) wird das Korridornetz nahe der geplanten Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach / Riehen vervollständigt. Dieses länderübergreifende Projekt wird sowohl von der Stadt Lörrach als auch von der Gemeinde Riehen als sehr wertvoll angesehen. Es macht die Grenze für den Veloverkehr durchlässiger.

Gewerbekanal zwischen
Erlenweg (D) und
Riehen (CH)



AGGLO BASEL

Bezug zu Teilstrategien

V3-1 Regionales Velohaupttroutennetz fertigstellen

Bezug zu anderen Massnahmen

- L1: Tüllinger Berg
- L2: Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese
- L9: Landschaftsraum Wiese - 24 stops am Rehberger-Weg
- L10: Landschaftsraum Wiese - Landschaft & Fluss = Wiesionen²
- S26.2: Stettenfeld
- LV76: Riehen: Bahnunterführung Grienbodenweg
- LV77: Lörrach: Umgestaltung Baslerstrasse (Dammstrasse bis Bahnhof Stetten)
- LV78: Lörrach: Radweg rechts der Wiese
- LV79: Lörrach: Pendlerroute West - Beleuchtung

Planerische Abstützung der Massnahme

Federführende Stelle

Stadt Lörrach

Baureife

Reifegrad

1

Baubeginn

2023

Inbetriebnahme

2024

Finanzreife

Investitionskosten

330 000 (± 30%)

LV84

B

1.G	Historie	ARE Code	Prio
2.G	LV2-16	2701.2.124	B

Reifegrad

1

Baubeginn

2023

Investitionskosten

330 000



Langsamverkehr



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