AGGLOPROGRAMM**BASEL**

Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation

Projet d'agglomération de Bâle 4e génération

Massnahmenband Landschaft und Siedlung

16. April 2021

Recueil des mesures paysage et urbanisation

16 avril 2021

2

Impressum
Mentions légales

Agglomerationsprogramm Basel, 4. Generation
Teil 2 – Massnahmenband Landschaft und Siedlung
Projet d'agglomération de Bâle, 4e génération
Partie 2 – Recueil des mesures paysage et urbanisation

Geschäftsstelle Agglo Basel
Bureau Agglo Basel

Aarau, Basel, Liestal, Lörrach, Saint-Louis, Solothurn – 16. April 2021
Aarau, Bâle, Liestal, Lörrach, Saint-Louis, Soleure – 16 avril 2021

Geschäftsstelle Agglo Basel (Gesamtverantwortung)
Bureau Agglo Basel (Responsabilité générale)

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

Dr. Patrick Leypoldt	Geschäftsführer directeur
Jessica Fässler	Stellvertreterin Geschäftsführer Leiterin Agglomerationsprogramm directrice adjointe responsable projet d'agglomération
Dr. Emanuel Barth	Stellvertreter Geschäftsführer Leiter trireno directeur adjoint responsable trireno
Nina Philipp	Projektleiterin cheffe de projet
Fabio Cachaco	Projektleiter chef de projet
Jonas Kupferschmid	Projektleiter chef de projet
Tania Cachaco	Leiterin Sekretariat & Events responsable secrétariat & événements

Klimaneutraler Druck auf 100 % Recyclingpapier
Impression climatiquement neutre sur papier 100 % recyclé

Politische Steuerung Agglоprogramm[1]
Direction politique Projet d'agglomération[1]

Regierungsrätin Esther Keller*	Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt
Regierungsrat Isaac Reber	Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft
Landrätin Marion Dammann	Landkreis Lörrach
Président Jean-Marc Deichtmann	Saint-Louis Agglomération
Landammann Stephan Attiger	Departement für Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau
Regierungsrat Roland Fürst	Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn

* Präsident/In Agglo Basel
* Président(e) Agglo Basel

Geschäftsleitung Agglоprogramm[2]
Direction opérationnelle Projet d'agglomération[2]

Alain Groff	Leiter Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt
Thom Waltert	Kantonsplaner Kanton Basel-Landschaft
Dr. Martin Sandtner	Kantonsplaner Kanton Basel-Stadt
Urs Roth	Stellvertretender Kantonsingenieur Kanton Basel-Landschaft
Sacha Peter	Kantonsplaner Kanton Solothurn
Hans Ruedi Rihs	Leiter Öffentlicher Verkehr Kanton Aargau
Karl Heinz Hoffmann	Verbandsdirektor Regionalverband Hochrhein-Bodensee
Ulrich Hoehler	Erster Landesbeamter Landkreis Lörrach
Etienne Heinrich	Directeur Général Adjoint des Services Saint-Louis Agglomération (SLA)
Florence Prudent	Responsable des affaires transfrontalières Saint-Louis Agglomération (SLA)

1 Ehemalige Mitglieder der PST AP: Dr. Hans-Peter Wessels (Mitglied bis 2. Februar 2021), Jean-Marie Zoellé, Vice-Président Saint-Louis Agglomération (Mitglied bis 6. April 2020) und Dr. Sabine Pegoraro, Regierungsrätin Kanton Basel-Landschaft (Mitglied bis 30. Juni 2019)
Anciens membres de la DP PA : Dr. Hans-Peter Wessels (membre jusqu'au 2 février 2021), Jean-Marie Zoellé, Vice-Président Saint-Louis Agglomération (membre jusqu'au 6 avril 2020), Dr. Sabine Pegoraro, Regierungsrätin Kanton Basel-Landschaft (membre jusqu'au 30 juin 2019)

2 Ehemalige Mitglieder GL AP: Dr. Martin Kolb, Kantonsplaner Kanton Basel-Landschaft (Mitglied bis 30. September 2020), Bernard Staub, Kantonsplaner Kanton Solothurn (Mitglied bis 31. Dezember 2018), Dr. Daniel Kolb, Kantonsplaner Kanton Aargau (Mitglied bis 30. November 2018), und Guillaume Benoit, Service de l'Urbanisme, de l'Aménagement du Territoire et des Affaires Transfrontalières, SLA (Mitglied bis 31. Dezember 2017)
Anciens membres de la DO PA : Dr. Martin Kolb, Kantonsplaner Kanton Basel-Landschaft (membre jusqu'au 30 septembre 2020), Bernard Staub, Kantonsplaner Kanton Solothurn (membre jusqu'au 31 décembre 2018), Dr. Daniel Kolb, Kantonsplaner Kanton Aargau (membre jusqu'au 30 novembre 2018) et Guillaume Benoit, Service de l'Urbanisme, de l'Aménagement du Territoire et des Affaires Transfrontalières, SLA (membre jusqu'au 31 décembre 2017)

Fachgruppe Raumplanung
Groupe de travail Aménagement du territoire

Susanne Fischer	Stv. Leiterin Richtplanung und Raumkonzepte Kanton Basel-Stadt
Dr. Martin Huber	Stellvertreter Kantonsplaner Kanton Basel-Landschaft
Andreas Stöcklin	Leiter Lärmschutz Kanton Basel-Landschaft
Brigitte Schelble	Leiterin Grundlagen/Richtplanung ARP Kanton Solothurn
Annette Ramp	Leiterin Fachbereich Agglomerationsprogramme Abteilung Verkehr Kanton Aargau
Jean-Michel Damm	Stv. Verbandsdirektor Regionalverband Hochrhein-Bodensee
Florence Prudent	Responsable des affaires transfrontalières Saint-Louis Agglomération (SLA)

Produktion und Druck
Production et impression

E11 WERBEAGENTUR	Etage 11 – Werbeagentur Heinrich-von-Stephan-Str. 5 D-79100 Freiburg im Breisgau Vajra Niemeyer Jana Rupp
HOFMANN DRUCK	Hofmann Druck Am Weiherschloss 8 D-79312 Emmendingen

Inhalt
Sommaire

Impressum
Mentions légales 1

1 Massnahmenliste Landschaft und Siedlung
Liste des mesures paysage et urbanisation 6

1.1 Strategische Massnahme
Mesure stratégique 7

1.2 Landschaft
Paysage 7

1.3 Siedlung
Urbanisation 7

2 Strategische Massnahme Siedlung und Landschaft
Mesure stratégique urbanisation et paysage 11

3 Massnahmen Landschaft
Mesures paysage 19

4 Massnahmen Siedlung
Mesures urbanisation 45

5 Anhang
Annexe 456

5.1 Beilage zu Strategischem Massnahmenblatt Siedlung und Landschaft
Annexe de la fiche de mesure stratégique urbanisation et paysage 457

5.2 Übersichtstabelle der vereinbarten Massnahmen der Vorgängergeneration AP1–3 sowie eingereichte Massnahmen im A- und B-Horizont der 4. Generation
Tableau récapitulatif des mesures convenues dans les générations précédentes PA1-3 ainsi que des mesures soumises dans les horizons A et B de la 4e génération 463

1 Massnahmenliste Landschaft und Siedlung

Liste des mesures paysage et urbanisation

1.1 Strategische Massnahme
Mesure stratégique

Nr. N°	Massnahme Mesure	Teilraum Territoire	Seite Page
4SL1	Strategisches Massnahmenblatt Siedlung und Landschaft	gesamte Agglomeration	9

1.2 Landschaft
Paysage

Nr. N°	Massnahme Mesure	Teilraum Territoire	Korridor Corridor	Seite Page
4L1	Tüllinger Berg	D	Wiesental	26
4L2	Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	BS	Wiesental	28
4L3	Rheinuferrundweg «extended»	AG	Hochrhein	31
4L4	Birspark Landschaft	BL/SO	Birstal	34
4L5	Parc des Carrières	F	Saint-Louis Agglomération	37
4L6	Rheinufer – Bad Bellingen rückt an den Rhein	D	Oberrhein	40
4L7	Landschaft für 1 Stunde	BL	Leimental	42

1.3 Siedlung
Urbanisation

		Fläche Surface	Einwohner Habitants		Arbeitsplätze Emplois		
Nr. N°	Massnahme Mesure	[ha]	heute actuel	zukünftig futur	heute actuel	zukünftig futur	Seite Page
4S1	**Schwerpunktgebiet Kleinbasel**	**49,9**	**2'500**	**5'000**	**10'600**	**16'800**	**52**
4S1.1	Erlenmatt	19,0	2'500	3'000	600	800	56
4S1.2	Messe Basel	12,0	0	400	500	1'000	60
4S1.3	Areal Roche	12,0	0	0	6'000	8'000	64
4S1.4	Areal Rosental Mitte	6,9	0	1'600	3'500	7'000	68
4S2	**Schwerpunktgebiet Basel-Nord 3land**	**133,4**	**0**	**16'990**	**12'380**	**20'415**	**72**
4S2.1	Hafen- und Stadtentwicklung	20,0	0	4'300	800	3'900	76
4S2.2	Areal klybeckplus	32,4	0	10'000	2'250	5'000	79
4S2.3	Weil am Rhein	27,0	0	250	800	850	82
4S2.4	Zone d'activité Huningue Sud	12,6	0	0	0	420	85
4S2.5	ZAC du canal - Huningue	6,0	0	1'200	20	45	88
4S2.6	Campus Novartis	27,0	0	0	8'500	10'000	91
4S2.7	Weil Friedlingen	3,0	0	150	0	100	94
4S2.8	Friche Sterling - Rive du Rhin	1,4	0	460	10	0	97
4S2.9	Quartier les Jetées - Huningue	4,0	0	630	0	100	100

Nr. N°	Massnahme Mesure	Fläche Surface [ha]	Einwohner Habitants heute actuel	Einwohner Habitants zukünftig futur	Arbeitsplätze Emplois heute actuel	Arbeitsplätze Emplois zukünftig futur	Seite Page
4S3	**Schwerpunktgebiet Basel-Nordwest**	**27,2**	**0**	**2'600**	**9'300**	**13'300**	**104**
4S3.1	Areal Felix-Platter-Spital	5,0	0	1'000	800	900	**108**
4S3.2	VoltaNord	11,6	0	1'600	400	2'200	**112**
4S3.3	Campus Schällemätteli (Hochschulareal St. Johann)	4,6	0	0	1'900	2'200	**115**
4S3.4	Universitätsspital Basel	6,0	0	0	6'200	8'000	**118**
4S4	**Schwerpunktgebiet Allschwil/ Hégenheim**	**83,7**	**380**	**1'450**	**6'850**	**14'750**	**122**
4S4.1	Arbeitsplatzgebiet Bachgraben	39,2	50	50	4'500	11'500	**126**
4S4.2	Entwicklungsgebiet Binningerstrasse	24,5	330	1'400	2'350	2'850	**130**
4S4.3	Zone d'activité Hégenheim	20,0	0	0	0	400	**133**
4S5	**Schwerpunktgebiet Basel-Süd**	**143,5**	**100**	**4'300**	**9'600**	**16'900**	**136**
4S5.1	Dreispitz	50,0	100	2'100	7'900	14'000	**140**
4S5.2	Bernoulli/Walkeweg	7,5	0	1'000	0	200	**144**
4S5.3	Wolf-Nord	16,0	0	1'200	1'700	2'700	**147**
4S5.4	Umfeld Bahnhof SBB	70,0	0	k.A.	0	k.A.	**150**
4S6	**Schwerpunktgebiet Münchenstein**	**9,0**	**120**	**1'440**	**1'160**	**1'300**	**154**
4S6.1	Gartenstadt	5,3	120	800	1'130	1'300	**158**
4S6.2	Dychrain	3,7	0	640	30	0	**161**
4S7	**Schwerpunktgebiet Gstad**	**20,0**	**300**	**1'300**	**1'400**	**2'000**	**164**
4S7.1	Gstad	20,0	300	1'300	1'400	2'000	**168**
4S8	**Schwerpunktgebiet Reinach/Dornach/ Aesch**	**38,2**	**80**	**1'395**	**6'450**	**9'165**	**172**
4S8.1	Kägen/Neureinach	28,0	0	0	5'600	8'000	**176**
4S8.2	Hinterkirch	4,4	0	275	350	350	**179**
4S8.3	Stöcklin	4,0	0	590	400	565	**182**
4S8.4	Reinach Ortszentrum	1,8	80	530	100	250	**185**
4S9	**Schwerpunktgebiet Aesch-Nord**	**30,0**	**0**	**1'700**	**2'700**	**3'700**	**188**
4S9.1	Aesch-Nord	30,0	0	1'700	2'700	3'700	**192**
4S10	**Schwerpunktgebiet Dornach/Aesch**	**38,0**	**190**	**1'900**	**700**	**1'750**	**196**
4S10.1	Birsmatt	11,0	190	400	550	750	**200**
4S10.2	Widen	27,0	0	1'500	150	1'000	**203**
4S11	**Schwerpunktgebiet Zwingen**	**10,0**	**0**	**700**	**0**	**50**	**206**
4S11.1	Papierfabrik	10,0	0	700	0	50	**210**
4S12	**Schwerpunktgebiet Laufen**	**8,9**	**25**	**1'255**	**5**	**275**	**214**
4S12.1	Entwicklungsgebiet Bündten	2,0	0	800	0	100	**218**
4S12.2	Entwicklungsgebiet Nau	3,0	10	240	5	175	**221**
4S12.3	Entwicklungsgebiet Dürrenboden	3,9	15	215	0	0	**225**

Nr. N°	Massnahme Mesure	Fläche Surface [ha]	Einwohner Habitants heute actuel	Einwohner Habitants zukünftig futur	Arbeitsplätze Emplois heute actuel	Arbeitsplätze Emplois zukünftig futur	Seite Page
4S13	**Schwerpunktgebiet Birsfelden**	**74,1**	**1'410**	**7'450**	**2'120**	**4'220**	**228**
4S13.1	Hafen Birsfelden	50,0	0	2'000	2'000	4'000	**232**
4S13.2	Sportplatz	8	0	1'500	10	k.A.	**235**
4S13.3	Stadtentwicklung Birsfelden	16,1	1'410	3'950	110	220	**238**
4S14	**Schwerpunktgebiet Muttenz**	**34,9**	**800**	**2'600**	**3'200**	**9'000**	**244**
4S14.1	Bahnhofsgebiet Muttenz	32,0	800	1'600	3'200	8'300	**248**
4S14.2	Muttenz Areal Hagnau	2,9	0	1'000	0	700	**251**
4S15	**Schwerpunktgebiet Pratteln/Augst**	**51,0**	**1'020**	**7'000**	**2'245**	**4'545**	**254**
4S15.1	Salina Raurica-Pratteln	30,0	10	2'500	700	2'500	**258**
4S15.2	Salina Raurica-Augst	6,0	1'000	2'000	45	45	**262**
4S15.3	Bahnhofsgebiet Pratteln	15.0	10	2'500	1'500	2'000	**265**
4S16	**Schwerpunktgebiet Rheinfelden**	**62.8**	**30**	**3'800**	**100**	**450**	**268**
4S16.1	Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)	6,5	30	700	100	250	**272**
4S16.2	Flächennutzungsplan Rheinfelden (Baden)	39,5	0	1'700	0	0	**275**
4S16.3	Neue Mitte in Grenzach	1,2	0	200	0	200	**278**
4S16.4	Kapellenbach Ost	15,6	0	1'200	0	0	**281**
4S17	**Schwerpunktgebiet Kaiseraugst**	**50,0**	**0**	**0**	**3'000**	**6'000**	**284**
4S17.1	ESP Kaiseraugst (Teil des ESP Kaiseraugst/Rheinfelden)	50,0	0	0	3'000	6'000	**288**
4S18	**Schwerpunktgebiet ESP Rheinfelden-Ost/Möhlin**	**10,2**	**0**	**4'300**	**10'550**	**13'000**	**292**
4S18.1	Teile des ESP Rheinfelden-Ost/Möhlin	10,2	0	4'300	10'550	13'000	**296**
4S19	**Schwerpunktgebiet Stein/Bad-Säckingen/Wallbach/Mumpf**	**211,5**	**35**	**935**	**5'000**	**15'000**	**300**
4S19.1	ESP Sisslerfeld	200,0	0	0	5'000	15'000	**304**
4S19.2	Brühl	4,0	0	300	0	0	**307**
4S19.3	Rifeld-Ost	3,5	20	220	0	0	**310**
4S19.4	Rifeld-West	4,0	15	415	0	0	**313**
4S20	**Schwerpunktgebiet Liestal**	**40**	**400**	**2'000**	**5'800**	**10'000**	**316**
4S20.1	Bahnhof Liestal	40	400	2'000	5'800	10'000	**320**
4S21	**Schwerpunktgebiet Ergolzachse**	**9,5**	**40**	**400**	**40**	**540**	**324**
4S21.1	Gelterkinden-Eifeld	6,7	40	400	40	540	**328**
4S21.2	Entwicklung Bahnhofsumfeld Sissach	2,8	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	**331**
4S22	**Schwerpunktgebiet Weil am Rhein**	**48,9**	**7'170**	**11'780**	**3'025**	**4'130**	**334**
4S22.1	Hohe Strasse	9,5	100	1'220	10	600	**338**
4S22.2	Haltingen-Ost	7,0	0	560	0	0	**341**
4S22.3	Im Rad	9,2	190	680	0	0	**344**
4S22.4	Heldelinger Boden	4,9	0	500	0	10	**347**
4S22.5	Unterer Brommacker	4,0	0	400	0	0	**349**

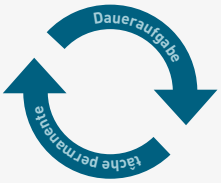
Nr. Nº	Massnahme Mesure	Fläche Surface [ha]	Einwohner Habitants heute actuel	Einwohner Habitants zukünftig futur	Arbeitsplätze Emplois heute actuel	Arbeitsplätze Emplois zukünftig futur	Seite Page
4S22.6	Verdichtungspotential Kernstadt	3,7	6'880	7'120	3'000	3'200	**352**
4S22.7	Otterbach-Süd	10,6	0	1'300	15	320	**355**
4S23	**Schwerpunktgebiet Riehen**	**17,0**	**0**	**1'250**	**0**	**0**	**358**
4S23.1	Stettenfeld	17,0	0	1'250	0	0	**362**
4S24	**Schwerpunktgebiet Lörrach/Maulburg**	**79,8**	**0**	**3'350**	**0**	**1'180**	**366**
4S24.1	Südlich Ötlinger Strasse	3,0	0	250	0	0	**370**
4S24.2	Brühl III	4,9	0	600	0	0	**372**
4S24.3	Franz-Ehret-Strasse, Schöpflin-Areal Brombach	3,0	0	100	0	0	**374**
4S24.4	Schöpflin-Areal, Haagen	1,6	0	250	0	0	**377**
4S24.5	Belist, Haagen	5,6	0	440	0	0	**379**
4S24.6	Siegmeer, Hauingen	4,5	0	245	0	0	**381**
4S24.7	Alte Rheinfelder Strasse, Salzert	24,0	0	1'105	0	0	**383**
4S24.8	MMZ (Areal Weberei Conrad)	1,3	0	240	0	280	**385**
4S24.9	Wohn- und Geschäftshaus LÖ	1,4	0	120	0	0	**387**
4S24.10	Buchmatte	30,5	0	0	0	900	**390**
4S25	**Schwerpunktgebiet Schopfheim/Zell**	**4,1**	**65**	**415**	**10**	**10**	**394**
4S25.1	Auf hinter Hofen	2,0	0	200	0	0	**398**
4S25.2	Stalten	1,6	0	90	0	0	**400**
4S25.3	Bahnhof Zell	0,5	65	125	10	10	**403**
4S26	**Schwerpunktgebiet Saint-Louis**	**25,3**	**0**	**3'110**	**220**	**0**	**406**
4S26.1	Quartier Fernet-Branca	5,0	0	500	10	0	**410**
4S26.2	Rue de la Fraternité - Saint Louis	1,0	0	250	0	0	**413**
4S26.3	Quartier Neuweg Sud - Saint-Louis	6,3	0	600	0	0	**415**
4S26.4	Quartier Forum - Saint-Louis	2,0	0	500	80	0	**418**
4S26.5	Quartier Casino - Saint-Louis	5,0	0	420	50	0	**421**
4S26.6	Quartier Parc Hess - Saint-Louis	6,0	0	840	80	0	**424**
4S27	**Schwerpunktgebiet Euro3lys**	**114,0**	**300**	**400**	**200**	**6'500**	**438**
4S27.1	Pôle de développement Quartier du Lys	25,0	300	400	200	2'500	**432**
4S27.2	Zone de développement Technoport	89,0	0	0	0	4'000	**435**
4S28	**Schwerpunktgebiet EAP-West**	**68,0**	**0**	**525**	**0**	**1'555**	**438**
4S28.1	Zone d'activités aéroportuaires - Blotzheim	42,0	0	0	0	840	**442**
4S28.2	Réserve foncière - Aménagement Sud - RD105 - Hésingue	5,0	0	0	0	225	**445**
4S28.3	Extension zone industrielle - Blotzheim	10,0	0	0	0	450	**448**
4S28.4	ZAC Hattel - Bartenheim	11,0	0	525	0	40	**450**

2
Strategische Massnahme Siedlung und Landschaft

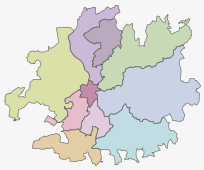
Mesure stratégique urbanisation et paysage

4SL1

Strategisches Massnahmenblatt Siedlung und Landschaft



Historie	Prio
AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
-	-
AP3/ARE-Code	
-	-



Einleitung

In der 4. Generation (AP4) wurden das Zukunftsbild und darauf abgestimmt die Teilstrategie Siedlung komplett überarbeitet und sowohl in den Gremien des Vereins Agglo Basel als auch mit den Gemeinden diskutiert und weiterentwickelt. Auch die Teilstrategie Landschaft wurde erneuert.

Aufgrund der umfassenden Überarbeitung der Teilstrategie Siedlung wurden die drei strategischen Massnahmenblätter Siedlung (S0.1 bis S0.3) der 3. Generation obsolet, weil wesentliche Inhalte dieser Massnahmenblätter in die Teilstrategie AP4 eingeflossen sind. Auch das strategische Massnahmenblatt Landschaft und Freiräume aus AP3 (L0) ist überholt. Die vier strategischen Massnahmenblätter werden durch das vorliegende neue Massnahmenblatt ersetzt. Wegen der engen thematischen Verknüpfung der Bereiche Siedlung und Landschaft werden nicht mehr vier separate strategische Massnahmenblätter verfasst, sondern werden die Themen integral behandelt.

Ziel des neuen strategischen Massnahmenblatts Siedlung und Landschaft von AP4 ist es aufzuzeigen, in welcher Weise das Agglomerationsprogramm Basel die Umsetzung der beiden Teilstrategien Siedlung und Landschaft voranbringen will.

Wie im Kapitel Handlungsbedarf des Hauptberichts aufgezeigt wird, besteht kein Bedarf, dass das Agglomerationsprogramm Basel eine aktive Rolle einnimmt in Bezug auf den Handlungsansatz «Siedlungsausdehnung begrenzen» (wird über Regelungen und Vorgaben der übergeordneten Instrumente gesteuert). Deshalb wird der Fokus auf die Hauptstrategien «Potenziale zur Innenentwicklung nutzen» und «Ortskerne im ländlichen Siedlungsraum stärken» gelegt. Zudem stehen die beiden Querschnittsstrategien «Siedlungsqualität konsequent fördern» und «Ortsverträgliche Dichte fördern» im Vordergrund. Für die Siedlungsqualität ist eine ausreichende Versorgung mit verschiedenartigen (grossen und kleinen, versiegelten und unversiegelten Flächen etc.) und gut erreichbaren Siedlungsfreiräumen für die Nächst- und Naherholung, die Gestaltung des Übergangs von der Siedlung zur Landschaft, 4SL1 die Zugänglichkeiten zu den Landschaftsfreiräumen und deren Nutzung für die Naherholung von entscheidender Bedeutung. Hier spiegelt sich auch die enge Verknüpfung der beiden Bereiche Siedlung und Landschaft.

Im Rahmen der Mitwirkungs- und Kooperationsmöglichkeiten, die das Agglomerationsprogramm im Rahmen jeder Generation vorsieht, wird auch weiterhin die Umsetzung der Querschnittsstrategie «Informieren und sensibilisieren» verfolgt.

Nachfolgend werden zur Orientierung die Teilstrategien Siedlung und Landschaft aufgeführt.

Teilstrategien Siedlung	Querschnittsstrategien Siedlung
S1: Siedlungsbegrenzung	**QS1: Siedlungsqualität**
S2: Innenentwicklung	**QS2: Ortsverträgliche Dichte**
S3: Ortskerne	**QS3: Vielfalt und kurze Wege**
	QS4: Verkehrsintensive Einrichtungen
	QS5: Information und Sensibilisierung

Teilstrategien Landschaft
L1: Landschaftsraum Bruderholz, Landschaftsraum vorderes Leimental
L2: Waldgeprägte Mosaiklandschaft des Tafeljuras, agrargeprägte Mosaiklandschaft des Tafeljuras, waldgeprägte Mosaiklandschaft Dinkelberg
L3: Rebbaulandschaft Tüllinger Berg
L4: Flusstallandschaft Oberrheinebene
L5: Agrargeprägte Mosaiklandschaft Sundgauer Rheinterrasse
L6: Fliessgewässer

Rückblick auf bisherige Aktivitäten im Rahmen der 4. Generation

In der 4. Generation standen jährlich 80'000.- CHF zur Verfügung, um die Erarbeitung von Konzepten und Studien in den Korridoren finanziell zu unterstützen. Je nach Stand in den einzelnen Korridoren wurde seitens des Agglomerationsprogrammes Basel seit AP3 die Erarbeitung von Raumkonzepten oder von Projekten, welche bereits erarbeitete Raumkonzepte umsetzen, begleitet und in vielen Fällen auch finanziell unterstützt. Nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick. Die einzelnen Projekte werden im Korridorbericht ausführlicher beschrieben.

4SL1

Korridor	Projekte	Erläuterungen/Unterstützung Agglomerationsprogramm Basel
Leimental	› Raumkonzept (2018) › Projekt «Landschaft für eine Stunde» (in Erarbeitung)	Mit dem Projekt «Landschaft für eine Stunde» soll der Landschaftsraum im Leimental für die Naherholung aufgewertet und die Erreichbarkeit aus der Siedlung verbessert werden. Damit wird ein Beitrag zur Wohnqualität geleistet. Die Geschäftsstelle Agglo Basel begleitet den Prozess und beteiligt sich bei Bedarf finanziell, wie sie dies schon bei der Erarbeitung des Raumkonzepts tat.
Birstal	› Raumkonzept (2015) › Mobilitätskonzept Birstal (in Erarbeitung) › Aktionsplan Mobilität mit folgenden Schwerpunktthemen: Mobilitätsmanagement in Unternehmen, Parkraumbewirtschaftung, Leitfaden für Mobilitätskonzepte bei Quartierplanungen, Strassenraumaufwertung, Optimierung Langsamverkehr (Fokus: Radschnellrouten), Elektro-Ladeinfrastruktur und Sensibilisierungsaufgaben › Aktionsplan Birspark Landschaft mit diversen Projekten, die von einzelnen Gemeinden schrittweise umgesetzt werden wie bspw. die Aufwertung des Birsufers in Münchenstein. Zudem werden von der Arbeitsgruppe BiLa 4 Querschnittsthemen gemeinsam bearbeitet (siehe Korridorbericht).	Im Birstal wird die Umsetzung des Raumkonzepts (2015) durch verschiedene Gremien (siehe Korridorbericht) und mit verschiedenen Projekten umgesetzt. Grösstes derzeit laufendes Projekt ist das Mobilitätskonzept Birstal – dies ist das einzige Projekt, welches von der Geschäftsstelle Agglo Basel begleitet und mitfinanziert wird. Bei den anderen Projekten findet keine enge Begleitung statt. Die relevanten Schnittstellen werden jedoch mit dem Agglomerationsprogramm koordiniert.
Laufental/ Thierstein	› Zukunftsbild (2015) › Entwicklungskonzept Laufental/ Thierstein (in Erarbeitung)	Die Projektgruppe Umsetzung Zukunftsbild, in welcher die Geschäftsstelle Agglo Basel Einsitz hat, verfolgt verschiedene Themen, die zur Umsetzung des Zukunftsbildes Laufental/Thierstein von 2015 beitragen. Mit dem Entwicklungskonzept Laufental/ Thierstein wird das Zukunftsbild vertieft und vor allem das Umsetzungsziel «Arbeitsstandort Laufental/Thierstein stärken» angegangen. Die einzelnen Arbeitsstandorte sollen mit einem klaren Profil und entsprechender Ausstattung gestärkt und die Verkehrserschliessung darauf abgestimmt werden. Die Geschäftsstelle Agglo Basel begleitet und finanziert die Laufentaler/Thiersteiner Projekte mit.
Ergolztal/ Frenkentäler	› Testplanung Frenkentäler (2016) › Ortskerne und Innenentwicklungspotenzial (2020)	Die Geschäftsstelle Agglo Basel beteiligte sich an der Testplanung im Rahmen von Workshops. Das Agglomerationsprogramm Agglo Basel finanzierte im Rahmen des übergeordneten Projektes «Gemeinsames Zonenreglement Siedlung» des Vereins «Region Frenkentäler Plus» das Spezialprojekt «Ortskerne und Innenentwicklungspotenzial». Er übernahm die Sitzungskoordination und begleitete das Projekt auch inhaltlich eng.

Korridor	Projekte	Erläuterungen/Unterstützung Agglomerationsprogramm Basel
Hochrhein	› Siedlungspotenzialstudie (2015) › Aufbau einer «Applikation für Raum- und Verkehrsexperimente (ARVE)» für den Einsatz am Hochrhein › Raumkonzept Hochrhein (in Erarbeitung)	Die Geschäftsstelle Agglo Basel begleitete die Siedlungspotenzialstudie und beteiligte sich finanziell. Die Geschäftsstelle Agglo Basel beauftragte die Firma ewp AG, für den Hochrhein eine webbasierte Applikation zur Modellierung verkehrlicher Auswirkungen verschiedener Siedlungsszenarien zu entwickeln. ARVE wird bei der Erarbeitung des Raumkonzepts Hochrhein erstmals zum Einsatz kommen (Pilotprojekt). Das Agglomerationsprogramm Basel hat sich intensiv in der Lancierungsphase des Raumkonzepts engagiert und hat unter anderem eine Kerngruppe gegründet. Seither begleitet die Geschäftsstelle Agglo Basel die Erarbeitung eng und beteiligt sich finanziell.
Wiesental	› Flächenpotenzialstudie (2016) › Raumkonzept Wiesental (Abschluss 2019)	Das Agglomerationsprogramm Basel begleitete die Flächenpotanzialstudie und die Erarbeitung des Raumkonzepts (Einsitz Gremien, Input öffentliche Veranstaltung) und beteiligte sich finanziell.
Kandertal	› Erfassung Siedlungspotenziale (2017) › Raumkonzept Kandertal (Abschluss 2020)	Das Agglomerationsprogramm Basel begleitete die Erfassung der Siedlungspotenziale und die Erarbeitung des Raumkonzepts (Einsitz Gremien, Mitwirkung an Veranstaltungen) und beteiligte sich finanziell.
Gesamt agglo	› Arbeitstagungen (22/11/2018; 26/06/2019;) *Die dritte geplante Arbeitstagung konnte aufgrund der Corona-Pandemie (Covid 19) nicht durchgeführt werden.* › Exkursionen (18/09/2019). *Die beiden geplanten Exkursionen im Jahr 2021 (Feb., Herbst) konnten aufgrund der Corona-Pandemie (Covid 19) nicht durchgeführt werden.*	Mit den Arbeitstagungen und den Exkursionen fördert das Agglomerationsprogramm Basel den Informations-und Erfahrungsaustausch mit den Gemeinden, sowie die Sensibilisierung für die Herausforderungen der Siedlungsentwicklung nach innen.

4SL1

Aktivitäten Aggloprogramm Basel zur Umsetzung der 4. Generation

Im Rahmen der Umsetzung der 4. Generation werden alle bereits unterstützten Projekte, die noch nicht abgeschlossen wurden, weiterbegleitet und im Bedarfsfall finanziell unterstützt. Ausserdem wird das Aggloprogramm Basel weiterhin eine starke Rolle bei der Information und Sensibilisierung übernehmen (QS5). Gemeinsam mit den Korridoren oder mit Einzelgemeinden sollen neue Projekte lanciert werden, welche die dritte Teilstrategie «Ortskerne im ländlichen Siedlungsraum stärken» (S3) umsetzen. Auch sollen Projekte zur Umsetzung der Teilstrategien Landschaft initiiert werden. Die Rolle vom Agglomerationsprogramm Basel kann von Projekt zu Projekt und von Korridor zu Korridor variieren. Entweder hilft das Agglomerationsprogramm Basel, ein Projekt zu lancieren (z. B. dank Einsitz im dafür bestimmten Gremium). Oder das Agglomerationsprogramm Basel unterstützt auf Anfrage ein kommunales oder Korridorprojekt finanziell und begleitet den Erarbeitungsprozess.
Bei der Projektbeteiligung setzt das Agglomerationsprogramm Basel die Priorität auf Korridorprojekte zur Umsetzung der jeweiligen Raumkonzepte mit Relevanz für das Agglomerationsprogramm, d.h. primär Projekte, welche die Teilstrategien S2 (Innenentwicklung) und S3 (Ortskerne) umsetzen.

Die Umsetzung der Siedlungsentwicklung nach Innen und das Stärken der Ortskerne sind jedoch in erster Linie kommunale Aufgaben. Deshalb unterstützt das Agglomerationsprogramm Basel auch kommunale Projekte. Sie müssen einen innovativen Charakter haben und einen Erkenntnisgewinn generieren, von welchem auch andere Gemeinden profitieren können. Nachfolgende Tabelle zeigt auf, welcher Handlungsbedarf im Rahmen der Umsetzung von AP4 im Vordergrund steht und mit welchen möglichen Aktivitäten der Handlungsbedarf angegangen werden kann.

Teilstrategien/Querschnittsstrategien	Handlungsbedarf	Mögliche Aktivitäten zur Zielerreichung
S2: Innenentwicklung QS1: Siedlungsqualität QS2: Ortsverträgliche Dichte	Damit die Innenentwicklungspotenziale aktiviert werden können, muss deren Entwicklung von der Bevölkerung akzeptiert werden. Sie müssen in einer ortsverträglichen Weise entwickelt werden und eine hohe Siedlungsqualität aufweisen. Hierbei gibt es zwei Handlungsebenen – die regionale Handlungsebene und die Arealebene. Auf regionaler Ebene kann Siedlungsqualität nur garantiert werden, wenn die Entwicklung der regionalen Potenziale insgesamt ein verträgliches Mass an Verkehr induziert, resp. ein siedlungsverträglicher Verkehrsfluss mit flankierenden verkehrlichen Massnahmen (Verkehrs- und Mobilitätsmanagement, Angebotsverbesserungen u.a. durch Bau neuer Verkehrsinfrastrukturen) sichergestellt wird. Für den regionalen Abstimmungsprozess zu einzelnen Arealentwicklungen sind Vorstellungen bzgl. der zusätzlichen auf einem Areal neu anzusiedelnden Einwohner und/oder Arbeitsplätze nötig. Bei der Festlegung der neuen Nutzungspotenziale ist auf eine ortsverträgliche Dichte zu achten. Ausserdem bedingt Siedlungsqualität ein ausreichendes Angebot an Siedlungsfreiräumen sowie deren Vernetzung untereinander und mit den Landschaftsfreiräumen. Auf Arealebene gilt es, abgestimmt auf die regionalen Rahmenbedingungen (Resultate regionale Ebene, wie z. B. geeignete Nutzungen, Ziele bzgl. Fahrtenaufkommen) mit geeigneten qualitätssichernden Verfahren (u.a. Testplanung) die detaillierte Anordnung von Nutzungen, Erschliessung und Freiraum sowie städtebauliche Ausführungsqualität festzulegen. Zentraler Akteur und im Lead sind die Gemeinden. Sie haben die herausfordernde Aufgabe die Areal-, Lokal- und Regionalebene inhaltlich zusammenzuführen und in Nutzungsvorschriften zu giessen. Im Abstimmungsprozess auf regionaler Ebene sollen die Korridore eine aktive und für die Gemeinden unterstützende Rolle einnehmen.	› Bereits laufende Projekte weiterführen: Einsatz ARVE im Raumkonzept Hochrhein, Mobilitätskonzept Birsstadt, Entwicklungskonzept Laufental/Thierstein, Landschaft für 1h Leimental › Neue Projekte auf regionaler Ebene zur Abstimmung von Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung lancieren: z. B. Einsatz ARVE in anderen Korridoren › Methoden/Instrumente entwickeln, um «Inputdaten» für die regionale Abstimmung zu generieren als Grundlage für das Festlegen des geeigneten Nutzungsmasses und -mixes eines Areals, oder für das Definieren der ortsverträglichen Dichte. › Untersuchungen zum Freiraumversorgungsgrad anstossen und Mängel bei der Freiraumversorgung und deren Vernetzung identifizieren › Projekte zur besseren Vernetzung von Siedlung und Landschaft und zur Aufwertung der Landschaft für Naherholung anstossen. › Prozesse/Gremien in den Korridoren etablieren, welche die Umsetzung der regionalen Ziele auf Arealebene sicherstellen.

4SL1

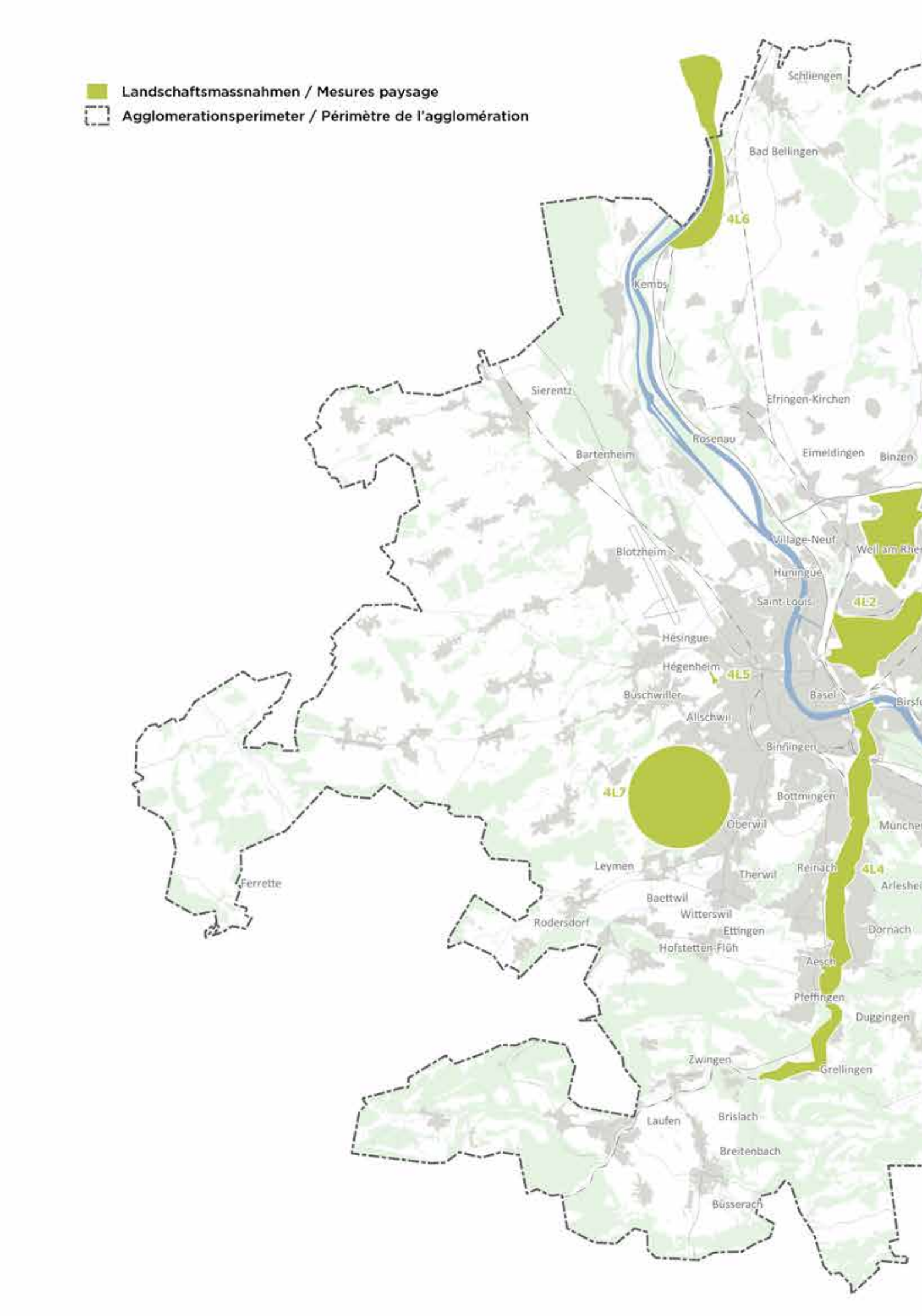
Teilstrategien/Querschnittsstrategien	Handlungsbedarf	Mögliche Aktivitäten zur Zielerreichung
S3: Ortskerne QS1: Siedlungsqualität QS2: Ortsverträgliche Dichte	Der Fokus der Siedlungsentwicklung nach innen im ländlichen Siedlungsraum liegt in den Ortskernen der Dörfer. Bei der zukünftigen Siedlungsentwicklung im Ortskern geht es nicht primär darum, zusätzliche Einwohner anzusiedeln. Die Potenziale hierzu sind beschränkt. Es geht vielmehr darum, die Dörfer nachhaltig zu entwickeln und heute fehlende Nutzungen (z. B. Einkaufsmöglichkeiten des täglichen Bedarfs) oder heute nicht vorhandene Wohnformen (Alterswohnungen, Wohnung/Studios für die junge Bevölkerung) zu etablieren, u.a. auch um zu verhindern, dass Gebäude in den Ortskernen leer stehen und verfallen. Die Gemeinden sind gefordert ihre Ortskerne als attraktive Begegnungsorte aufzuwerten. Bei der Aktivierung von Innenentwicklungspotenzialen ist auf eine ansprechende und ortsangepasste Gestaltung zu achten, sodass der Ortskern eine hohe Aufenthaltsqualität aufweist. Dabei sind die übergeordneten Vorschriften zum Schutz von historischer Bausubstanz zu beachten (in der Schweiz: ISOS), um die Identität der Dorfkerne zu bewahren. Eine objektbezogene Abstimmung zwischen Schutz der Bauten zur Ortsbildsicherung und «Eingriffspotenzialen» ist fallweise sorgfältig abzuwägen. Mit Strassenraumgestaltungsmassnahmen und der Schaffung von belebten (grösseren und kleineren) Platzsituationen wird der Ortskern zu einem sicheren und attraktiven Aufenthaltsort mit zahlreichen Begegnungsmöglichkeiten. Die Zugänglichkeit zum Ortskern aus den Quartieren und das Wegsystem innerhalb des Ortskerns sind optimal zu gestalten. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, ob mit einer naturnahen Gestaltung der Fusswege die Biodiversität erhöht werden kann und eine Einbindung der Landschaft bis in den Ortskern gelingt. Die visuelle Erlebbarkeit der Landschaft im Siedlungsraum erhöht die Aufenthaltsqualität zusätzlich.	› Kommunale Gesamtsicht erstellen und Ortskernperimeter festlegen › Innenentwicklungspotenziale erheben (z. B. Begehung) › Entwicklungsperspektiven ausloten: bauliche Potenziale (Umnutzung, Anbau etc.), funktionale und soziale Durchmischung (neue Nutzungen, neue Wohnformen, wie z. B. Mehrfamilienhäuser), Aufwertungspotenziale (Freiflächen, Strassenraum etc.) › Entwicklungsperspektiven in den behörden- und eigentümerverbindlichen Instrumenten sichern › neue informelle Instrumenten als Ergänzung zu den verbindlichen Instrumenten schaffen: z. B. Workshopverfahren zur Festlegung der Entwicklungsperspektiven einer grösseren Innenentwicklungsfläche als Grundlage für die behördenverbindlichen Festsetzungen
L1 bis L6 «Grüne Finger» und «Fliessgewässer» erhalten und aufwerten	Damit die grünen Finger und die Flussläufe der Agglomeration Basel für die Naherholung atraktiv sind, ist sicherzustellen, dass deren «Zugänglichkeit» und «Erlebnisqualität» ermöglicht und verbessert werden und zwar im Sinne des integralen Landschaftsverständnisses.1	› Als Orientierungsrahmen für die Planung und Umsetzung wurde vom Agglomerationsprogramm Basel ein Faktenblatt mit konkreten Umsetzungshinweisen und Best-Practice- Beispielen erstellt (siehe Anhang 5.1 Beilage zu strategmischem Massnahmenblatt Siedlung und Landschaft).
QS5: Information und Sensibilisierung	Der Erkenntnisgewinn aus den begleiteten/unterstützten Projekten soll erhöht werden, indem sie an Veranstaltungen oder im Rahmen von Exkursionen vorgestellt, besichtigt und der kritischen Diskussion ausgesetzt werden. Die Projekte werden mit Projektbeschrieben bekannt gemacht.	› Kurzbeschriebe der Projekte erstellen und auf der Agglo Basel Webseite publizieren › Erfahrungsaustausche und Exkursionen durchführen

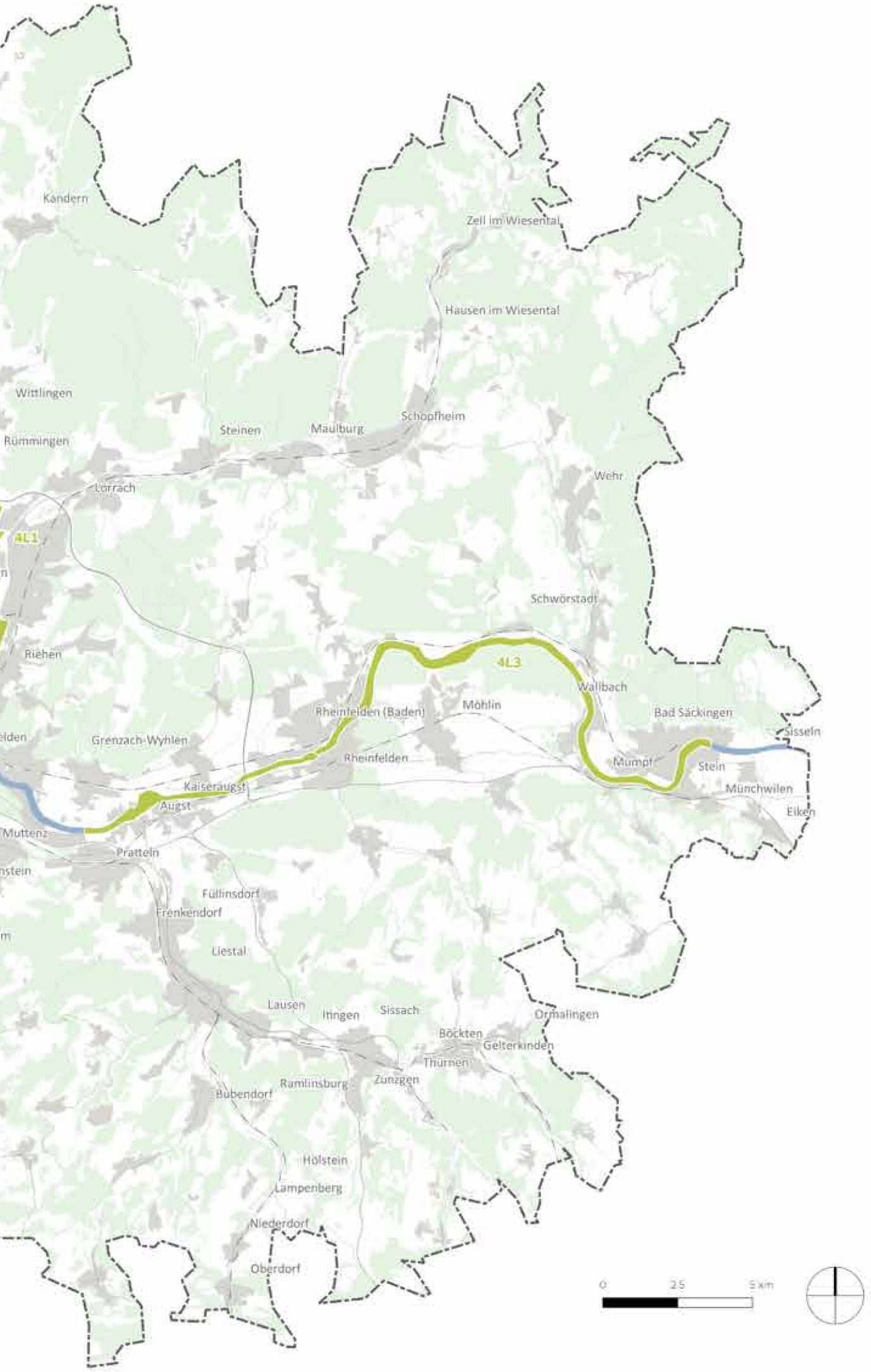
1 Wie in Kapitel 5.3.1 des Hauptberichts ausgeführt, orientiert sich das Agglomerationsprogramm an einem integralen Landschaftsverständnis. Die in der Situations- und Trendanalyse enthaltenen Aussagen zu «Landschaftsschutz und ökologischer Vernetzung» (Kapitel 5.3.3) und «Naturschutz und Lebensräume für Fauna und Flora» (Kapitel 5.3.4) sind bei Projekten und Planungen in den grünen Fingern und entlang der Flussläufe zu berücksichtigen. Auch weitere Funktionen wie die regulierende Wirkung auf das Klima sind mitzudenken.

3
Massnahmen Landschaft
Mesures paysage

Übersichtskarte Landschaft
Carte synoptique paysage

Nr. N°	Massnahme Mesure	Teilraum Territoire	Korridor Corridor	Seite Page
4L1	Tüllinger Berg	D	Wiesental	26
4L2	Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	BS	Wiesental	28
4L3	Rheinuferrundweg «extended»	AG	Hochrhein	31
4L4	Birspark Landschaft	BL/SO	Birstal	34
4L5	Parc des Carrières	F	Saint-Louis Agglomération	37
4L6	Rheinufer – Bad Bellingen rückt an den Rhein	D	Oberrhein	40
4L7	Landschaft für 1 Stunde	BL	Leimental	42


Landschaftsmassnahmen / Mesures paysage
Agglomerationsperimeter / Périmètre de l'agglomération
4L6
4L2
4L5
4L7
4L4
Schliengen
Bad Bellingen
Kembs
Sierentz
Efringen-Kirchen
Rosenau
Eimeldingen
Binzen
Bartenheim
Village-Neuf
Blotzheim
Huningue
Saint-Louis
Hésingue
Hégenheim
Buschwiller
Basel
Allschwil
Binningen
Bottmingen
Oberwil
Leymen
Therwil
Reinach
Ferrette
Baettwil
Witterswil
Rodersdorf
Ettingen
Dornach
Hofstetten-Flüh
Aesch
Pfeffingen
Duggingen
Zwingen
Grellingen
Laufen
Brislach
Breitenbach
Büsserach


Kandern
Zell im Wiesental
Hausen im Wiesental
Wittlingen
Schopfheim
Steinen
Maulburg
Rümmingen
Wehr
Lörrach
4L1
Schwörstadt
Riehen
4L3
Wallbach
Möhlin
Rheinfelden (Baden)
Bad Säckingen
Grenzach-Wyhlen
Rheinfelden
Mumpf
Stein
Kaiseraugst
Augst
Münchwilen
Eiken
Muttenz
Pratteln
Füllinsdorf
Frenkendorf
Liestal
Lausen
Itingen
Sissach
Ormalingen
Böckten
Gelterkinden
Thürnen
Ramlinsburg
Zunzgen
Bubendorf
Hölstein
Lampenberg
Niederdorf
Oberdorf
0
2.5
5 km

Legende
Légende

Siedlungsstrategie
Stratégie urbanisation

Typ Type		
Nachverdichtungsgebiet Zones de densification	Transformationsgebiet Zones de transformation	Neubaugebiet Zones de nouvelles constructions

Weitere Informationen zur Siedlungsstrategie finden Sie im Teil 1 - Hauptbericht, Kapitel 9.2 insbesondere 9.2.4
Vous trouverez plus d'informations sur la stratégie urbanisation dans la partie 1 - Rapport principal, chapitre 9.2 notamment 9.2.4

Kennziffern
Indicateurs

Einwohner zukünftig Habitants futur	Arbeitsplätze zukünftig Emplois futur	Einwohner/AP/ha zukünftig Habitants/EP/ha futur	Fläche in ha Surface en ha	Wohnen Quartier résidentiel	Arbeiten Travail	Mischnutzung Usage mixte
Einwohner Aktuell Habitants actuel	Arbeitsplätze Aktuell Emplois actuel	Einwohner/AP/ha Aktuell Habitants/EP/ha actuel	Öffentliche Nutzung Usage public	Einkaufen Achats	Landwirtschaft / Grünfläche Agriculture / espace vert	Brache / ungenutzt Friche / terrain inutilisé

Zukunftsbild 2040
Vision d'avenir 2040

Raumkategorie Catégorie d'espace	Ziele Objectifs	Verweis Référence
Agglomerationszentrum **Centre de l'agglomération**	als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten densifier le pôle de développement principal en préservant la qualité	Hauptbericht - Teil 1 Kapitel 7 Rapport principal - Partie 1 chapitre 7
Korridorzentrum **Centre de corridor**	als Teil der polyzentrischen Struktur stärken renforcer le développement d'une structure polycentrique	
Innerer Korridor **Corridor intérieur**	Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen utiliser le développement dynamique pour une revalorisation de qualité	
Äusserer Korridor **Corridor extérieur**	konzentriert entwickeln concentrer le développement urbain	
Ankergemeinde **Commune d'ancrage**	ländlichen Siedlungsraum stärken renforcer l'espace rural	
Ländlicher Siedlungsraum **Espace rural**	dörfliche Strukturen weiterentwickeln développer les structures villageoises	

Legende Schwerpunktgebiete
Légende des zones de développement prioritaire

Übergeordnete Massnahmen (A, B, C)
Mesures d'ordre supérieur (A, B, C)

- Motorisierter Individualverkehr
  Trafic individuel motorisé
- Öffentlicher Verkehr
  Transports publics
- Güterverkehr
  Transport de marchandises

Massnahmen AP4 (A, B, C)
Mesures PA4 (A, B, C)

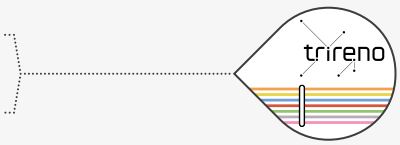
- Langsamverkehr
  Mobilité douce
- Motorisierter Individualverkehr
  Trafic individuel motorisé
- Öffentlicher Verkehr
  Transports publics
- Güterverkehr
  Transport de marchandises
- Siedlung
  Urbanisation
- Landschaft
  Paysage

Massnahmen AP1 - AP3 (A)
Mesures PA1 - PA3 (A)

- Langsamverkehr
  Mobilité douce
- Motorisierter Individualverkehr
  Trafic individuel motorisé
- Öffentlicher Verkehr
  Transports publics
- Güterverkehr
  Transport de marchandises

S-Bahn-Haltestelle
Halte RER

- bestehend
  existant
- neu
  nouveau
- Einzugsgebiet S-Bahn
  zone desservie par le RER



trireno

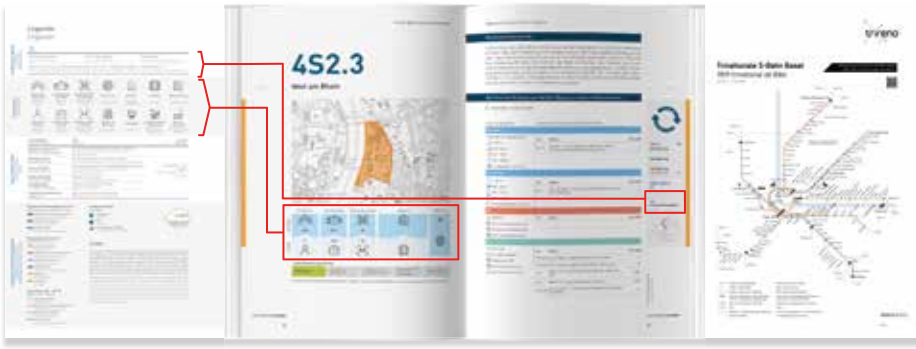
Das an den S-Bahn Haltestellen dargestellte Angebot entspricht dem angestrebten Angebot der trinationalen S-Bahn Basel (trireno) auf den Horizont mit Herzstück (4Ü-Ö23). Die einzelnen S-Bahn-Linien sind mit ihrer Farbe codiert, jedoch wurden noch keine Liniennummern vergeben. Jede Linie verkehrt im 30-Minuten-Takt; durch die Überlagerung mehrerer Linien ergeben sich dichtere Takte. Start, Ziel und Verlauf der Linien können dem trireno-Liniennetzplan auf Seite 454 entnommen werden. Weiterführende Informationen unter www.trireno.org

La desserte représentée aux haltes RER correspond aux objectifs de l'offre du RER trinational de Bâle (trireno) à l'horizon avec Herzstück (4Ü-Ö23). Chaque ligne RER a été codifiée avec sa propre couleur, les numéros de lignes n'ont cependant pas encore été définis. Chaque ligne circule à la cadence semi-horaire. Grâce à la superposition de plusieurs lignes, il en résulte des cadences plus denses. L'origine, la destination et le parcours des lignes peuvent être consultés sur le plan du réseau trireno, en page 454. Pour plus d'informations, veuillez consulter www.trireno.org

Info
Info

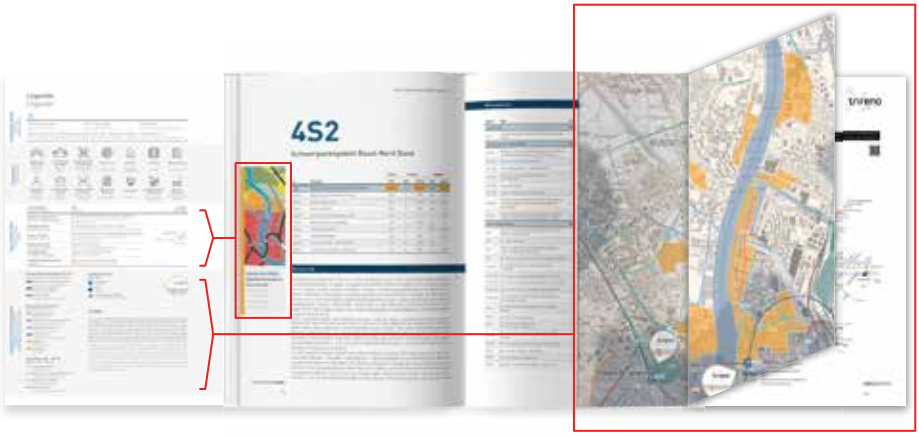
Sie können die Legende auf Seite 23 oder 49 und den Netzplan auf Seite 454 ausklappen.
So haben Sie während der Lektüre alle wesentlichen Informationen immer im Blick.
Vous pouvez déplier la légende sur la page 23 ou 49 et le plan du réseau sur la page 454.
De cette manière, vous avez toutes les informations importantes sous la main durant la lecture.

Siedlung
Urbanisation



Die Legende beschreibt die für die Kennziffern verwendeten Icons in den Massnahmenblättern und verweist auf die Definition der 3 Typen von Innenentwicklungsgebieten im Hauptbericht.
La légende décrit les symboles utilisés pour les indicateurs dans les fiches de mesure et réfère aux 3 types de zones de développement vers l'intérieur décrits dans le rapport principal.

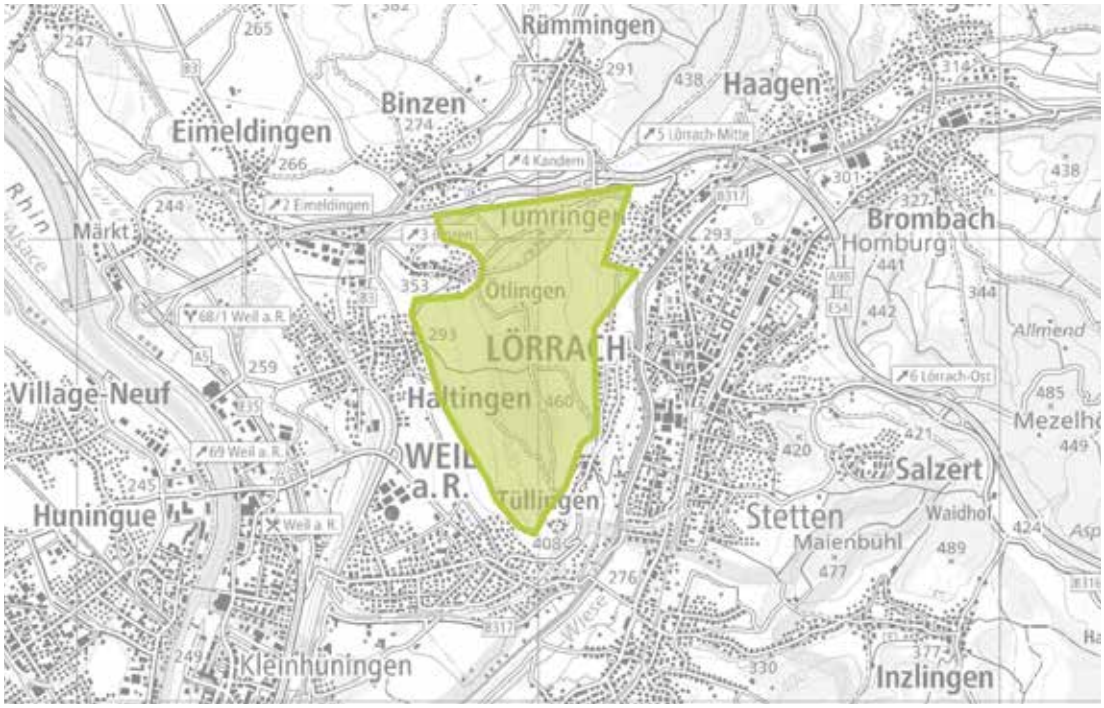
Schwerpunktgebiete Siedlung
Zones à développement urbain prioritaire



Die Schwerpunktgebietskarten geben einen kompakten Überblick über alle betroffenen Projekte und zeigen zusätzlich die Integration der S-Bahn im Zielzustand im Horizont mit Herzstück. Die ausklappbare Legende erläutert die Zielsetzung pro Raumkategorie und enthält die Legende der Überblickskarte.
Les cartes des zones à développement prioritaire donnent un aperçu compact de tous les projets concernés et montrent en outre l'intégration du RER dans l'état-cible à l'horizon avec Herzstück. La légende dépliable explique les objectifs par catégorie d'espace et contient la légende de la carte de synthèse.

4L1

Tüllinger Berg



Massnahmenbeschrieb

Der Tüllinger Berg zwischen Lörrach, Weil am Rhein und Binzen bietet mit seinem Mosaik aus Wald, Obstbaumwiesen, Magerwiesen und Rebflächen Lebensraum für gefährdete Arten und ist ein beliebtes Naherholungsgebiet. Der Tüllinger Berg ist Teil des EU-Netzwerks der NATURA 2000 Gebiete (Flora-Fauna-Habitat Gebiet und Vogelschutzgebiet). Der gesamte Bereich steht unter Landschaftsschutz (LSG) resp. unter «NATURA-2000»- Schutz. Der Tüllinger Berg ist Teil des Biotop-Verbundprojekts «Grenzüberschreidender Naturkorridor», welches vom Trinationalen Umweltzentrum getragen wird. Das Projekt bezweckt die Erhaltung, Aufwertung und Vernetzung wichtiger Naturgebiete im gesamten Dreiländereck. Zudem ist der Tüllinger Berg auch Teil des Biotopvernetzungsprojekts «Modellregion Biotopverbund Markgräflerland (MOBIL)». Hierbei sollen im Auftrag des Regierungspräsidiums Freiburg die wertvollen hochstämmigen Streuobstwiesen am Tüllinger Berg als Lebensräume seltener Vogelarten erhalten und entwickelt sowie eine Bewirtschaftungskonzeption für ausgewählte Grünlandbereiche (FFH Wiesen) erstellt und umgesetzt werden. Ebenso soll ein Leitbildprozess für den Tüllinger Berg sowie weitere Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt werden.

Zweckmässigkeit

Das Projekt Tüllinger Berg ist wichtig für die Erreichung der Zielsetzung «Erhalt der fingerartigen Grünraumstruktur» gemäss Zukunftsbild der Agglomeration Basel. Es handelt sich um eine identitätsstiftende, raumstrukturierende Landschaftskammer und Naherholungsgebiet. Der Tüllinger Berg ist ein wichtiges Naherholungsgebiet für die Korridore Wiesental und Oberrhein/Kandertal aber auch für die Stadt Basel. Für die Versorgung an Naherholungsräumen ist das Gebiet wichtig. Die Siedlungsentwicklung nach innen kann dank dieser zugänglichen «Ruheoasen mit Weitblick» verträglicher erfolgen. Zudem bietet der Tüllinger Berg Lebensraum für gefährdete Arten von Flora und Fauna und ist Teil des Biotop-Verbundprojektes. Dank dem Projekt wird die weitere Zersiedlung in diesem aus ökologischer und aus Sicht der Naherholung wichtigen Gebietes gestoppt. Die Öffentlichkeitsarbeit, die Teil des Projektes ist, leistet einen Beitrag zur Sensibilisierung der Bevölkerung und fördert das Umweltbewusstsein.

4L1

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

S	4S22.2	Haltingen-Ost	
	4S22.3	Im Rad	
	4S22.4	Heldelinger Boden	
	4S22.5	Unterer Brommacker	
	4S24.1	Südlich Ötlinger Strasse	
	4S24.8	MMZ (Areal Weberei Conrad)	
	4S24.9	Wohn- und Geschäftshaus LÖ	
ÖV Tram/Bus	4Ö3	Weil am Rhein: Verlängerung Tram 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	A
	4Ö25	Weil am Rhein: Tram 8 (Weil Läublinpark - Vitra)	A
LV	4LV10.55	Lörrach: Trennung Fuss- und Veloweg entlang der Wiese (Pendlerroute West)	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen	Regionalplanrelevanz (D)
Trinationales Umweltzentrum (TRUZ)	Stadt Lörrach, Stadt Weil am Rhein	☐ Ja ☒ Nein

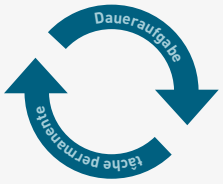
Stand Umsetzungsschritte

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

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

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

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

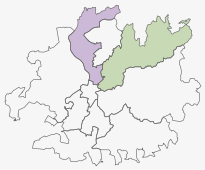


Historie **Prio**

AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

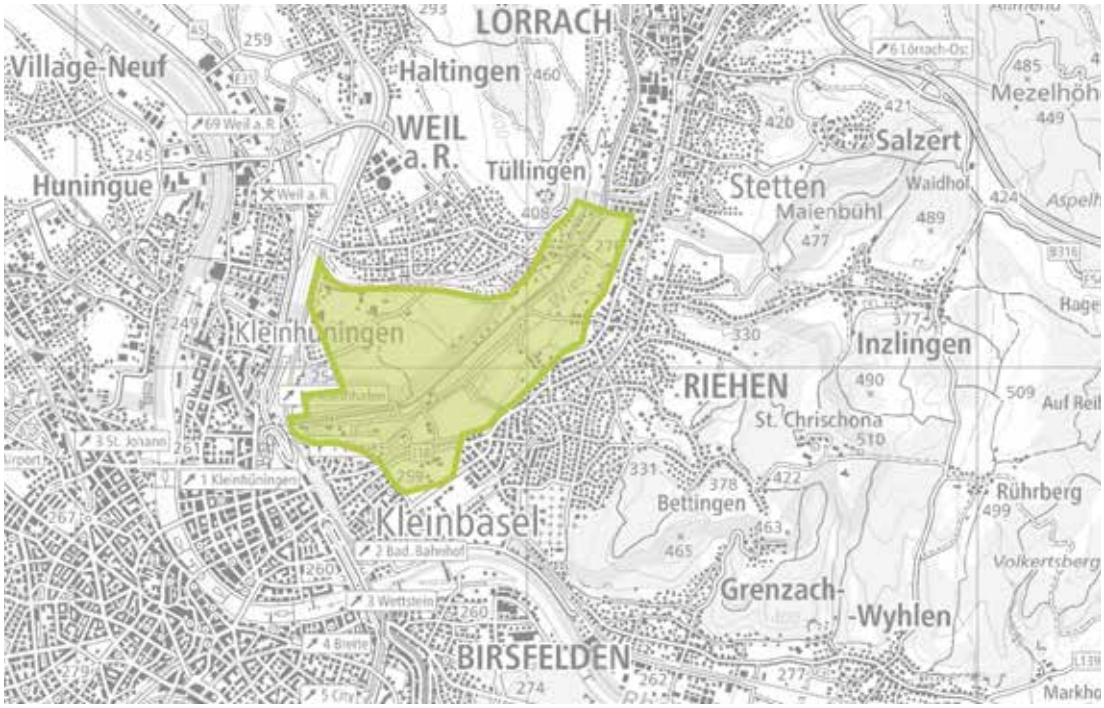
AP3/ARE-Code
L1/2701.3.203 As



4L2

4L2

Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese



Massnahmenbeschrieb

Der rund 6 km² grosse, reich gegliederte, binationale Landschaftspark Wiese hat als stadtnaher Erholungsraum, Trinkwassergewinnungsgebiet und Naturschutz- und Landwirtschaftsgebiet eine wichtige Funktion für die gesamte Agglomeration. Das Projekt will den Landschaftspark Wiese mit seinen unterschiedlichen Lebensraumtypen erhalten, nachhaltig entwickeln und gemeinsam gestalten. In grenzüberschreitender und interdisziplinärer Kooperation mit einem Mix aus baulichen und auf Sensibilisierung zielenden Massnahmen werden Konzepte in den Bereichen Revitalisierung, Erholung und Naturschutz zielgerichtet umgesetzt. Die Qualität des Projekts wird im Rahmen der IBA Basel 2020 sichergestellt. Dabei kann auf einen seit 2001 grenzüberschreitend gültigen Landschaftsrichtplan zurückgegriffen werden. Durch die Revitalisierung der Wiese im Rahmen des Projektes wird die Biodiversität des Wiesetals gefördert. Gleichzeitig steigert die Revitalisierung durch eine möglichst attraktive Gestaltung die Qualität des Erholungsraums.

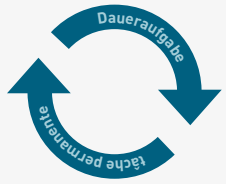
Zweckmässigkeit

Das Projekt Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese entspricht der im Zukunftsbild formulierten Notwendigkeit einer Aufwertung und Vernetzung der siedlungsnahen Fluss- und Freiräume, der sog. «Blauen Bänder». Der Landschaftspark Wiese grenzt unmittelbar an dichten Siedlungskörper der Kernstadt und des inneren Korridors (Wiesental) der Agglomeration Basel an. Für die in diesen Gebieten lebende Bevölkerung ist der Landschaftspark Wiese ein wichtiger Naherholungsraum. Durch die verstärkte Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen steigt die Anzahl von Naherholungssuchenden. Dieser erhöhten Nachfrage wird mit dem vorliegenden Projekt ein qualitativ besseres Angebot geschaffen.

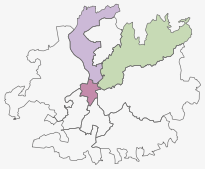
4L2

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

S	4S22.1	Hohe Strasse	
	4S22.6	Verdichtungspotential Kernstadt	
	4S22.7	Otterbach-Süd	
	4S2.1	Hafen- und Stadtentwicklung	
	4S2.2	Areal klybeckplus	
	4S2.3	Weil am Rhein	
	4S2.7	Weil Friedlingen	
	4S23.1	Stettenfeld	
	4S1.1	Erlenmatt	
	4S1.2	Messe Basel	
	4S1.3	Areal Roche	
	4S1.4	Areal Rosental Mitte	
MIV	4M11.3	BS: Aufwertung Ortsdurchfahrt Riehen Dorf	A
LV	4LV10.55	Lörrach: Trennung Fuss- und Veloweg entlang der Wiese (Pendlerroute West)	A



Historie	Prio
AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
-	-
AP3/ARE-Code	
L2/2701.3.205	As



Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen	Regionalplanrelevanz (D)
Kanton Basel-Stadt	Gemeinde Riehen, Stadt Weil am Rhein	☐ Ja ☒ Nein

Richtplanrelevanz (CH)

☐ Ja
☒ Nein

Stand Umsetzungsschritte

Monat/Jahr	Schritt/Termin
2018 – 2021	Pilotphase Rangerdienst
2020/2021	Entscheid Verlängerung Rangerprogramm 2021 – 2027
2020/2021	Umsetzung Beschilderungskonzept
2020/2021	Erarbeitung Biotopverbundkonzept
2020/2021	Erstellung Vorprojekt Revitalisierung der Wiese
2022/2023	Erstellung Bauprojekt Revitalisierung der Wiese

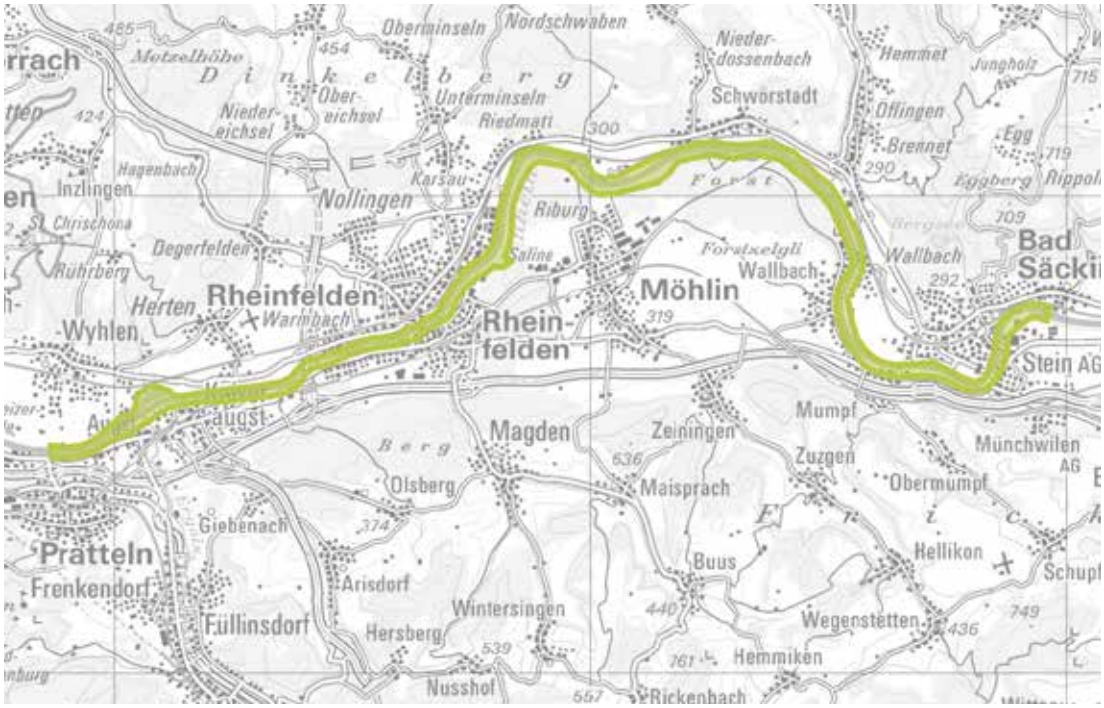
4L2

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

Monat/Jahr	Schritt/Termin
Seit 2001	grenzüberschreitend gültiger Landschaftsrichtplan

4L3

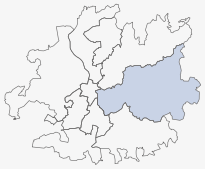
Rheinuferrundweg «extended»



Daueraufgabe

fächerübergreifend

Historie	Prio
AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
-	-
AP3/ARE-Code	
L3/2701.3.206	As



Massnahmenbeschrieb

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

Zweckmässigkeit

Das Projekt Rheinuferrundweg «extended» entspricht der im Zukunftsbild formulierten Zielsetzung einer Aufwertung und Vernetzung der siedlungsnahen Flussräume, der sog. «Blauen Bändern», um den Naherholungsbedürfnissen der durch die Siedlungskonzentration zunehmenden Erholungssuchenden gerecht zu werden.

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

4L3

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

S	4S15.1	Salina Raurica-Pratteln	
	4S15.2	Salina Raurica-Augst	
	4S15.3	Bahnhofsgebiet Pratteln	
	4S16.1	Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)	
	4S16.2	Flächennutzungsplan Rheinfelden (Baden)	
	4S16.3	Neue Mitte in Grenzach	
	4S16.4	Kapellenbach Ost	
	4S17.1	ESP Kaiseraugst (Teil des ESP Kaiseraugst/Rheinfelden)	
	4S18.1	Teile des ESP Rheinfelden-Ost/Möhlin	
	4S19.1	ESP Sisslerfeld	
	4S19.2	Brühl	
	4S19.3	Rifeld-Ost	
	4S19.4	Rifeld-West	
ÖV Tram/Bus	4Ö2	BL: Tram Salina Raurica	A
MIV	4M11.5	Rheinfelden (CH): Umsetzung erste Priorisierung KGV T30/T20 definitive Gestaltung	A
	4M11.6	Rheinfelden (D): Aufwertung Rheinbrückstrasse	A
	4M11.7	Kaiseraugst: Niveaufreie und sichere Fuss- und Veloverkehrsachse Ost-West, Teil Strasse	A
	4M11.8	Kaiseraugst: Erhöhung Sicherheit und Umgestaltung Junkholzweg	A
	4M11.9	Kaiseraugst: Umgestaltung Bahnhofstrasse und Vorplatz	A
	4M24	BL/AG: Verlegung Kantonsstrasse Augst - Kaiseraugst	C
LV	4LV5	Rheinfelden (D): Radweg Kraftwerk Rhyburg - Beuggen	A
	4LV12	Kaiseraugst: Überführung Landstrasse	B
	4LV10.13	Kaiseraugst: Niveaufreie und sichere Fuss- und Veloverkehrsachse Ost-West, Teil Rampe	A
	4LV10.14	Kaiseraugst: Verbreiterung Bahnweglein für LV-Nutzung	A
	4LV10.15	Möhlin: Verbesserung LV-Achsen und Zugänge zum Bahnhof	A
	4LV10.59	Bad Säckingen: Radwegelückenschliessung im Ortsteil Wallbach und Veloabstellanlagen an Bahnhöfen	A

4L3

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen	Regionalplanrelevanz (D)
Städte Rheinfelden (CH und D)	Gemeinden Säckingen, Stein, Wehr, Wallbach, Mumpf, Schwörstadt, Möhlin, Grenzach-Whylen, Interreg ABH, Agglo Basel, IBA Basel 2020, Kanton Aargau, Land Baden-Württemberg, Landkreis Lörrach, Hochrheinkommission	☒ Ja, als Zwischenergebnis ☐ Nein

Stand Umsetzungsschritte

- Stein/Möhlin: Massnahmen umgesetzt
- Rheinfelden D/CH: Massnahmen grösstenteils umgesetzt
- Grenzach-Whylen: Massnahmen teilweise umgesetzt
- Säckingen: Massnahmen teilweise umgesetzt
- Mumpf/Schwörstadt/Wehr/Wallbach: Baustarts im Zeitraum Ende 2020 bis Ende 2021

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

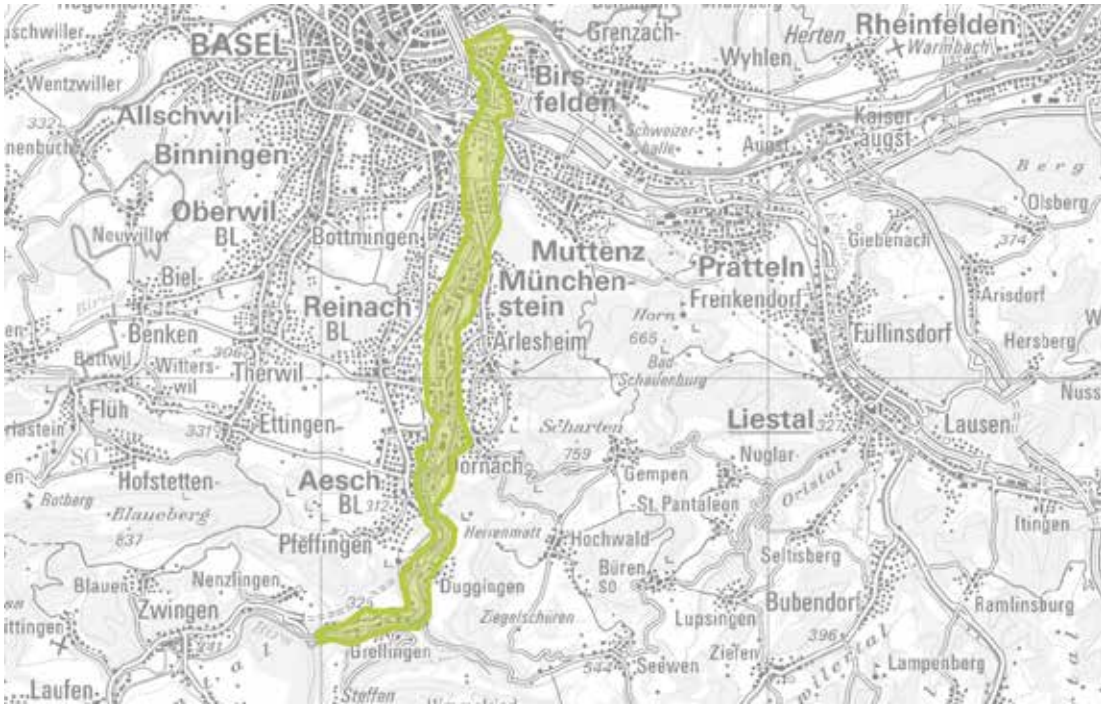
Kantonaler Richtplan (AG): Agglomerationspark «Rheinpark».
Aargauer Rheinuferdekret

Weiteres

- Einige Massnahmen sind bereits abgeschlossen (gewisse Abschnitte des Rheinuferwegs für die Öffentlichkeit bereits zugänglich), weitere noch im Bau und andere noch in der Genehmigungsphase.
- Die Wanderkarte und App werden nach der Umsetzung der baulichen Massnahmen entwickelt und bis 2023 verfügbar sein.
- Aufgrund der Covid19-Krise kann es sein, dass es Verzögerungen gibt oder einzelne Projekte ganz aus dem Massnahmenkatalog gestrichen werden.

4L4

Birspark Landschaft



Massnahmenbeschrieb

Die Gemeinden Aesch, Arlesheim, Dornach, Münchenstein Muttenz und Reinach haben nach dem Erhalt der Auszeichnung «Landschaft des Jahres 2012», unter Einbezug von wichtigen Akteuren aus den Bereichen Natur und Erholung, gemeinsam den Aktionsplan Birspark Landschaft ausgearbeitet. Das Konzept hält den Bestand und die Potenziale bezüglich Natur, Landschaft und Erholung fest und formuliert Massnahmen für eine gezielte Weiterentwicklung und Vernetzung des Birsraums. Hierbei hat die Lancierung von Schlüsselprojekten, sogenannten Leuchtturmprojekten, in den beteiligten Gemeinden eine hohe Bedeutung, um mithilfe von zeitlich gestaffelten Massnahmen den Birsraum weiterzuentwickeln.

Vor dem Hintergrund des anhaltenden Wachstums der Gemeinden ist die Abstimmung zwischen der Siedlungs- und Freiraumentwicklung eine zentrale Herausforderung der Birspark Landschaft. Aufgrund des steigenden Erholungsdrucks und der damit verbundenen Nutzungsansprüche sind Lösungen über die Gemeinde- und Kantonsgrenzen hinweg unabdingbar. In diesem Kontext ist es auch zentral, Naturwerte zu erhalten, weiter zu entwickeln oder neu zu schaffen.

Seit 2018 ist die Birspark Landschaft Teil des Vereins Birsstadt. Der Aktionsplan ist nach wie vor die Leitlinie, gleichzeitig wurde die regionale Zusammenarbeit mit dem Verein institutionalisiert. Die Birspark Landschaft ist, neben der Regionalplanungsgruppe und der Arbeitsgruppe Energie-Region, eine von derzeit drei ständigen Arbeitsgruppen der Birsstadt. Birsfelden, Grellingen und Duggingen sind neu zur Birspark Landschaft dazugekommen.

Zweckmässigkeit

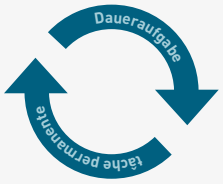
Das Projekt «Birspark Landschaft» entspricht der im Zukunftsbild formulierten Zielsetzung einer Aufwertung und Vernetzung der siedlungsnahen Flussräume, der sog. «Blauen Bänder». Durch die verstärkte Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen steigt die Anzahl von Naherholungssuchenden. Dieser erhöhten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

Für die angestrebte Verdichtung in der Birsstadt ist ein nachhaltiger Umgang mit dem Birsraum von grosser Bedeutung. Das Projekt «Birspark- Landschaft» fördert neben der Diskussion über Naturschutz- und Freiraumziele auch die Verständigung der Birsstadtgemeinden über gemeinsame Funktionen, Aufteilungen und Kooperationen und bildet somit langfristig das Fundament einer gemeinsamen, koordinierten Freiraumentwicklung der Birsstadt.

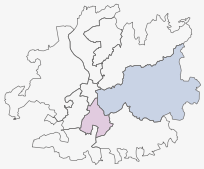
Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

S	4S5.1	Dreispitz	
	4S5.2	Bernoulli/Walkeweg	
	4S5.3	Wolf-Nord	
	4S5.4	Umfeld Bahnhof SBB	
	4S6.1	Gartenstadt	
	4S6.2	Dychrain	
	4S7.1	Gstad	
	4S8.1	Kägen/Neureinach	
	4S8.2	Hinterkirch	
	4S8.3	Stöcklin	
	4S8.4	Reinach Ortszentrum	
	4S9.1	Aesch-Nord	
	4S10.1	Birsmatt	
	4S10.2	Widen	
ÖV Tram/Bus	4Ö16	BL: Tram Polyfeld	C
	4Ö21	BS: Tram Dreispitz - St. Jakob	C
MIV	4M5	BL: Arlesheim - Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse ins Tal (inkl. FlaMa)	A
	4M9	BL: Birsfelden, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	A
	4M11.10	Reinach: Aufwertung Strassenraum Dornacherweg	A

4L4



Historie	Prio
AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
-	-
AP3/ARE-Code	
L4/2701.3.207	As



LV	4LV10.6	BL: Radroute Aesch - Duggingen	A
	4LV10.10	Birsfelden: LV-Brücke über die Birs	A
	4LV10.20	Dornach: Langsamverkehrsunterführung Apfelsee	A
	4LV10.21	Dornach: Erweiterung Personenunterführung Bahnhof Dornach-Arlesheim für Langsamverkehr	A
	4LV10.22	Dornach: Fussverkehr - Behebung Schwachstellen	A
	4LV10.23	Dornach: Langsamverkehr Aufwertung Birsquerung	A
	4LV10.24	Dornach: LV-Verbindung Bahnhof Dornach-Arlesheim - Reinach (Stöcklin Areal)	A
	4LV10.26	Duggingen/Pfeffingen: Durchgehender Birsuferweg	A
	4LV3	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute West, 1. Etappe (Schlüsselmassnahmen)	A
	4LV4	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, 1. Etappe	A
	4LV5	SO: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, Abschnitt Solothurn	A
	4LV7	Duggingen: Neuer Treppenturm mit Lift als Dorfzugang	A

4L4

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen	Regionalplanrelevanz (D)
Gemeinde Dornach (Hinweis: der Lead wechselt periodisch)	Die Birsstadt-Gemeinden Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Duggingen, Dornach (SO), Grellingen, Münchenstein, Muttenz und Reinach	☐ Ja ☒ Nein

Umsetzungsschritte

› Jährlich gemeinsame Projekte. Derzeit laufen noch die Abschlussarbeiten für die IBA Basel 2020; die konkreten gemeinsamen Projekte für die Folgejahre stehen noch nicht fest.
› Jede Gemeinde setzt, gestützt auf den Aktionsplan, eigene Natur- und Freiraumprojekte um.

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

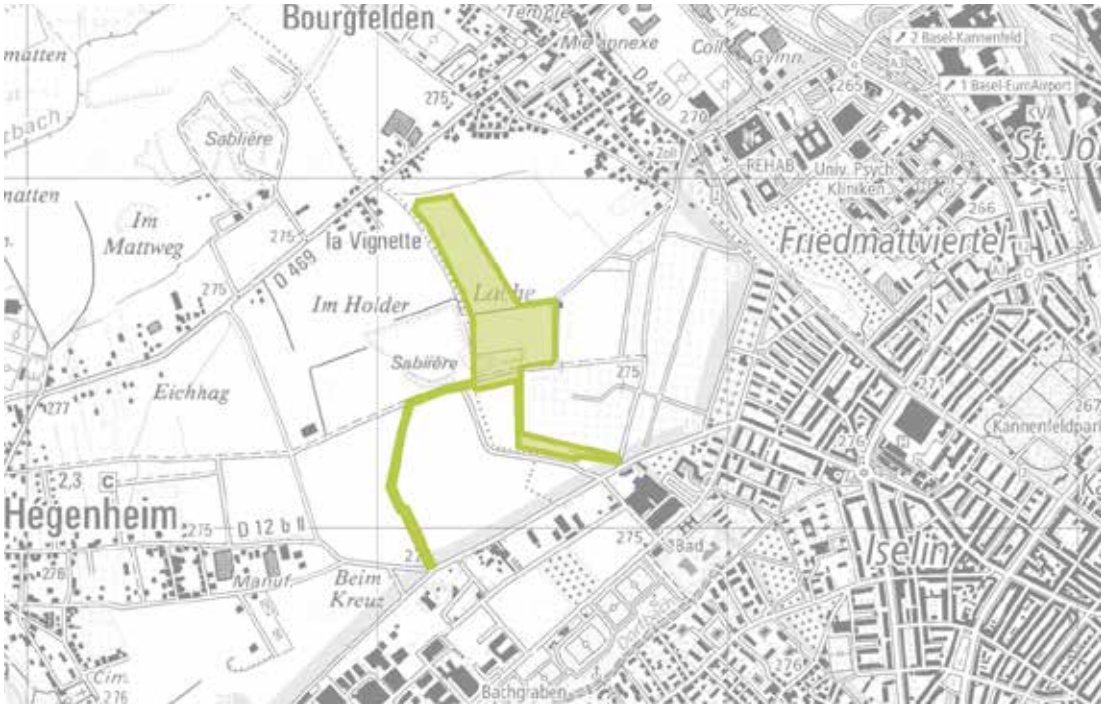
Verein Birsstadt, Arbeitsgruppen Birspark Landschaft und Regionalplanungsgruppe

Weiteres

Der Aktionsplan Birspark Landschaft und das parallel ausgearbeitete Raumkonzept Birsstadt, beide 2016 verabschiedet, sind weitgehend aufeinander abgestimmt. Allfällige Zielkonflikte sind auf Projektebene zu behandeln.

4L5

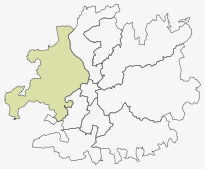
Parc des Carrières



Daueraufgabe

fächenpermanente

Historie	Prio
AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
-	-
AP3/ARE-Code	
L6/2701.3.209	As



Massnahmenbeschrieb

Kiesgruben sind Orte des Wandels. Aus umzäunten «Nicht-Orten» entlang des Rheins entstehen einzigartige Lebens- und Landschaftsräume. Grundidee ist es die bemerkenswerte Morphologie der Region hervorzuheben, und schrittweise ein neues Netzwerk von Räumen mit hohem ökologischem, klimatischem und nutzungsbezogenem Mehrwert im Herzen des dicht bebauten Ballungsraumes zu entwickeln.

Die Initiative beinhaltet eine Gesamtschau und ein erstes Pilotprojekt im Raum Saint-Louis/Basel: das Projekt IBA Parc des Carrières. Nach mehrjähriger Vorbereitung des Projektes im Rahmen der IBA Basel wird die erste Phase im Herbst 2020 umgesetzt. Die Bauarbeiten beziehen sich auf die Gestaltung des nördlichen Teils des Parks (erste gefüllte Parzelle der Kiesgrube, die noch in Betrieb ist). Es entstehen ein zentralenr Begegnungs- und Spielplatz sowie ökologische Korridore mit Wegen für Velo- und Fussgänger die den Park auf der französischen Seite mit Saint-Louis und Hégenheim und auf der Schweizer Seite mit Allschwil und Basel verbinden. Diese Aufwertung lässt einen Landschaftraum von hohem ökologischem Wert und Nutzungswert entstehen und bereitet die Weiterentwicklung eines Gebiets mit hohem Potenzial vor. Rund um den IBA Parc des Carrières gibt es wichtige städtebauliche Entwicklungsgebiete, unter anderem das Projekt «Baselink» in Allschwil, und verkehrsplanerische Projekte wie der Zubringer Bachgraben - Allschwil ZUBA (Massnahme 4M1) und die Umfahrung Hésingue - Hégenheim (Massnahme 4M2).

Kies wird in der Region Basel zurzeit in 50 Gruben abgebaut. Die grössten unter ihnen sind 80 ha gross. Sie sind eingezäunt und den meisten unbekannt. Trotzdem bieten diese Kiesgruben ein hohes Potenzial für die Umsetzung von attraktiven Lebens- und Landschaftsräumen sowie für die Entwicklung eines Netzes von Naturräumen mit hohem klimatischem und ökologischem Mehrwert.

Zweckmässigkeit

4L5

Das Pilotprojekt IBA Parc des Carrières entspricht der im Zukunftsbild formulierten Notwendigkeit einer Aufwertung der siedlungsnahen Freiräume. Durch die verstärkte Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen steigt die Anzahl von Naherholungssuchenden. Dieser erhöhten Nachfrage wird mit dem vorliegenden Projekt ein neues Angebot geschaffen. Die Kiesgruben leisten damit einen Beitrag zur qualitativen Siedlungsentwicklung nach innen, weil sie den dafür nötigen Naherholungsraum bereitstellen. Gleichzeitig kann ihre Aufwertung eine wichtige Rolle bei der Stärkung lokaler/regionaler ökologischer Korridore, oder bei der Milderung der Auswirkungen des Klimawandels spielen.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

S	4S4.1	Arbeitsplatzgebiet Bachgraben	
	4S4.3	Zone d'activité Hégenheim	
	4S26.2	Rue de la Fraternité - Saint Louis	
ÖV Tram/Bus	4Ö13	BL/BS: Tram Bachgraben	B
MIV	4M11.14	Hégenheim: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim	A
	4M1	BL: Zubringer Bachgraben - Allschwil (ZUBA)	A
	4M2	SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim	A
	4M16	Hésingue: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Hésingue	B
	4M17	Saint-Louis: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Saint-Louis-Bourgfelden	B
LV	4LV10.46	SLA: Liaison cyclable Hégenheim - Parc des Carrières - Saint-Louis - Bourgfelden	A
	4LV2	BL: VVR Allschwil Bachgraben - Basel SBB, 1. Etappe	A
	4LV10.27	Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen inkl. Veloabstellanlagen	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen	Regionalplanrelevanz (D)
Saint-Louis Agglomération (SLA)	Gebietskörperschaften, Kiesabbau-Firmen, Landbesitzer, Bürger, Kanton Basel-Stadt, Kanton Basel Landschaft, Gemeinde Allschwil, Ville de Saint-Louis, Ville de Hégenheim, IBA Basel, Kibag, Euroairport, Bürgerspital Basel Stadt, Trinationale Eurodistrict Basel, Verein Parc des Carriéres	☐ Ja ☒ Nein

4L5

Umsetzungsschritte

Monat/Jahr	Schritt/Termin
2019	Endgültiges Bauprojekt
2021	Anfang Bauarbeiten Phase 1Parc des Carrières
2021	Inbetriebnahme Phase 1 Parc des Carrières
2021–2026	Umsetzung Ph. 2 & 3 Parc des Carrières

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

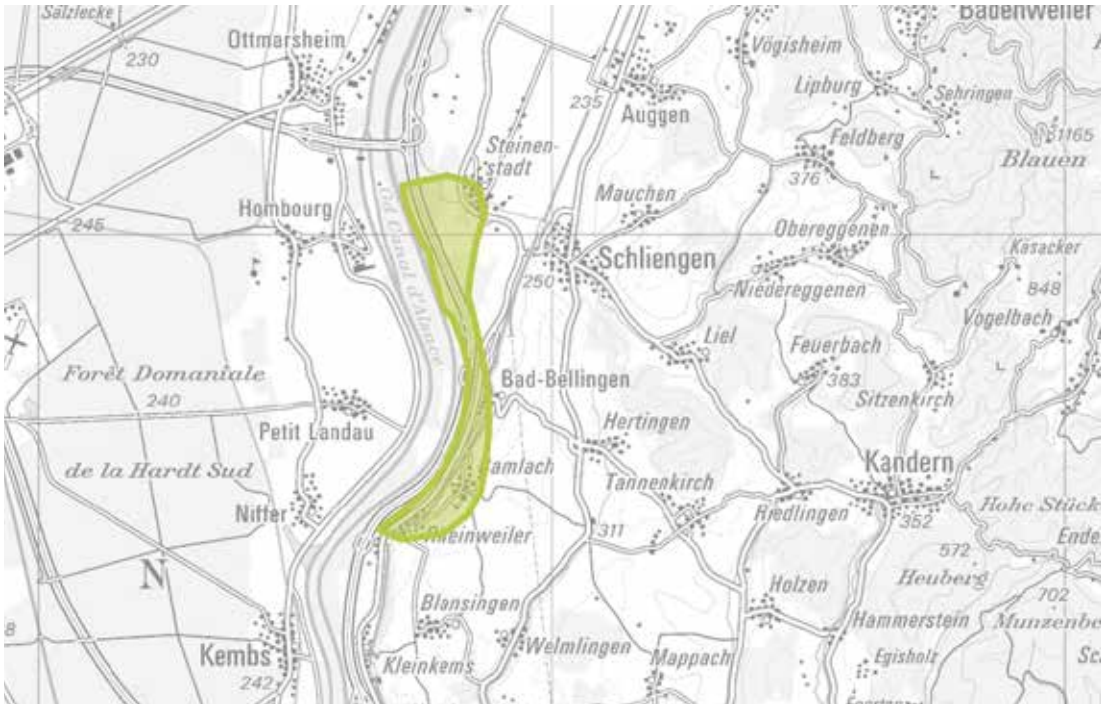
Die oben genannten Partner haben gemeinsam den Verein Parc des Carrières gegründet. SLA hat die Bauherrschaft übernommen.

Weiteres

Im Jahr 2018 hat das Projekt IBA-Parc des Carrières die Unterstützung von der Région Grand-Est und DREAL erhalten (Zuschuss für ökologische Massnahmen im Rahmen des Projektaufrufes «Trame Verte et Bleue»).

4L6

Rheinufer - Bad Bellingen rückt an den Rhein



Massnahmenbeschrieb

Das Projekt beabsichtigt einen attraktiven Erholungsraum am Rhein zu schaffen. Durch die Teilnahme am Rheinliebe-Projekt der IBA Basel 2020 möchte die Gemeinde Bad Bellingen die Anbindung zum Wasser und zur Naherholungszone am Rhein wieder stärker hervorheben und den Fluss für die Menschen neu erlebbar machen. Im Bereich des Rheinufers wird die Aufenthaltsqualität durch verschiedene bauliche Maßnahmen wie eine neue Ufermöblierung, Fitnessparcours und eine Veloraststation deutlich gesteigert. Die Fern- und Nahwanderverbindungen und Radwege am Rhein sollen enger mit dem Ort verbunden werden. Zentrales gestalterisches Element ist ein Aussichtssteg auf der Höhe der Balinea Thermen. Die Besucher gehen zunächst vom Kurpark hinab in eine schmale Straßenunterführung. Von dort steigt der Weg hinauf auf einen 24 Meter langen, sanft ansteigenden, fächerförmigen Aussichtssteg. Man lässt den Verkehr und die Betonbauwerke hinter sich, steht über dem Rhein wie auf einer Theaterbühne und der Blick weitet sich über die Flusslandschaft. Der Mensch wird wieder Teil seiner natürlichen Umgebung.

Zweckmässigkeit

Das Projekt Rheinufer – Bad Bellingen rückt an den Rhein leistet einen Beitrag zur Umsetzung des Zukunftsbildes. Ein Teilstück des Rheins wird aufwertet und damit wird ein hochwertiger, siedlungsnaher Erholungsraum geschaffen. Das Verkehrssystem wird verbessert, indem die Verbindungen zwischen Ort und Rhein aufgewertet werden. Das Fuss- und Velonetz wird mit einer attraktiven Uferpromenade ergänzt.
Ein attraktiver Naherholungsraum leistet einen wichtigen Beitrag für eine hohe Siedlungsqualität und kann die angestrebten Siedlungsprojekte beschleunigen. Die Siedlung kann so in Bad Bellingen erfolgreich in der bestehenden Bauzone weiterentwickelt werden. Das Projekt fördert den Kontakt zur Natur und verbessert die Sensibilisierung der Bevölkerung für Umweltfragen. Bad Bellingen, an der S-Bahn gelegen, gewinnt an Attraktivität und wird als Wohnstandort interessanter. Die Nachfrage nach Wohnraum wird so auf eine gut erschlossene Gemeinde mit S-Bahn-Halt im äusseren Korridor der Agglomeration Basel gelenkt.

4L6

Beteiligte Stellen/Koordination

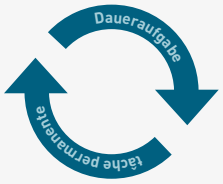
Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen	Regionalplanrelevanz (D)
Gemeinde Bad Bellingen	IBA	☐ Ja ☒ Nein

Umsetzungsschritte

- 2017: Entwicklung der Rheinufer, Wanderwege, Aussichtspunkte,Prüfung Nutzung der Rheininsel
- August 2018: Rheinuferkonzept vorliegend
- 2018: Erste Realisierung der im Jahr 2017 entwickelten Teilprojekte
- 2020: Abschluss Umsetzung aller Teilprojekte

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

Letter of Intent (im Rahmen der IBA)



Historie	Prio
AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
-	-
AP3/ARE-Code	
L7/2701.3.210	As

4L7

Landschaft für 1 Stunde

Massnahmenbeschrieb

Heute sind die Qualitäten der Nah- und Nächsterholungsräume zu einem wichtigen Standortfaktor geworden, der für die lokale Bevölkerung mit wachsender Siedlungsdichte an Bedeutung gewinnt. Gerade in den Gemeinden der Agglomeration werden die umgebenden Alltagslandschaften geschätzt und zunehmend mit Freizeitnutzungen, die im städtischen Umfeld durch Parks gedeckt werden, belegt. Dies führt mitunter zu Konflikten mit den produktiven Funktionen der Landschaftsflächen.

Die Erholungsfunktion der siedlungsnahen Freiräume soll gestärkt werden. Im Sinne der «Landschaft für 1h» wird allen Bewohnern und Beschäftigten attraktive Möglichkeiten für die alltägliche Naherholung geboten. Es soll ein dichtes Wegenetz in den Freiräumen ermöglicht werden, dass vielfältige Routen für die unterschiedlichen Nutzer beinhaltet: Fussgänger, gemütliche und sportliche Velofahrer, Reiter etc. Aus dem Siedlungsgebiet sind unterschiedliche, rund einstündige Erholungstouren möglich. Ein vielfältiges Angebot an kleinen Attraktionspunkten/sanften Freizeiteinrichtungen (Bioerlebnishof, Gastronomie etc.) ist Teil des feinmaschigen Wegnetzes und des Erholungsangebotes.

Zweckmässigkeit

Das Projekt Landschaft für 1 Stunde entspricht der im Zukunftsbild formulierten Anforderung. Die Massnahme bettet sich in die Teilstrategien L1.1 (Siedlungsräume am Rand attraktiv gestalten), L.1.2 (Zugänge/Erreichbarkeit sicherstellen) und L1.3 (Vielfältiges Wegnetz anbieten) ein

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

S	4S4.2	Entwicklungsgebiet Binningerstrasse	
ÖV Tram/Bus	4Ö4	BL: Tram Letten	A
MIV	4M11.13	Binningen: Im Tschuppbaumacker, Aufwertung und Umsetzung Begegnungszone	A
LV	4LV10.27	Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen inkl. Veloabstellanlagen	A
	4LV10.29	Binningen: Fussweg Benkenstrasse	A

Beteiligte Stellen/Koordination

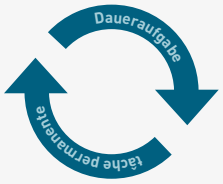
Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen	Regionalplanrelevanz (D)
Verkehrs- und Raumplanungs-kommission Leimental (VRKL)	Region Leimental Plus Gemeinden: Allschwil (BL), Bättwil (SO), Biel-Benken (BL), Binningen (BL), Bottmingen (BL), Burg (BL), Ettingen (BL), Hofstetten-Flüh (SO), Oberwil (BL), Rodersdorf (SO), Schönenbuch (BL), Therwil (BL) und Witterswil (SO), Verein Agglo Basel	☐ Ja ☒ Nein

Umsetzungsschritte

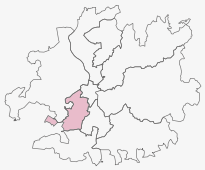
- 2019: Submission
- 2020: Projektstudie
- 2022ff: Realisierung

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

Im Jahr 2015 haben 13 Gemeinden des Leimentals (Allschwil (BL), Bättwil (SO), Biel-Benken (BL), Binningen (BL), Bottmingen (BL), Burg (BL), Ettingen (BL), Hofstetten-Flüh (SO), Oberwil (BL), Rodersdorf (SO), Schönenbuch (BL), Therwil (BL) und Witterswil (SO), die Verkehrs- und Raumplanungskommission Leimental (VRKL) beauftragt, ein regionales Raumkonzept für das Leimental mit den Teilkonzepten Siedlung, Landschaft und Verkehr zu erarbeiten. Seit Mitte 2018 liegt das Raumkonzept vor und die beteiligten Gemeinden haben ihre gemeinsamen Entwicklungsabsichten mit der Unterzeichnung einer Charta für die Umsetzung des Konzepts im September 2018 Nachdruck verliehen. Damit wird auch das Thema Landschaft, als Hauptkapital des Leimentals, vorangetrieben.



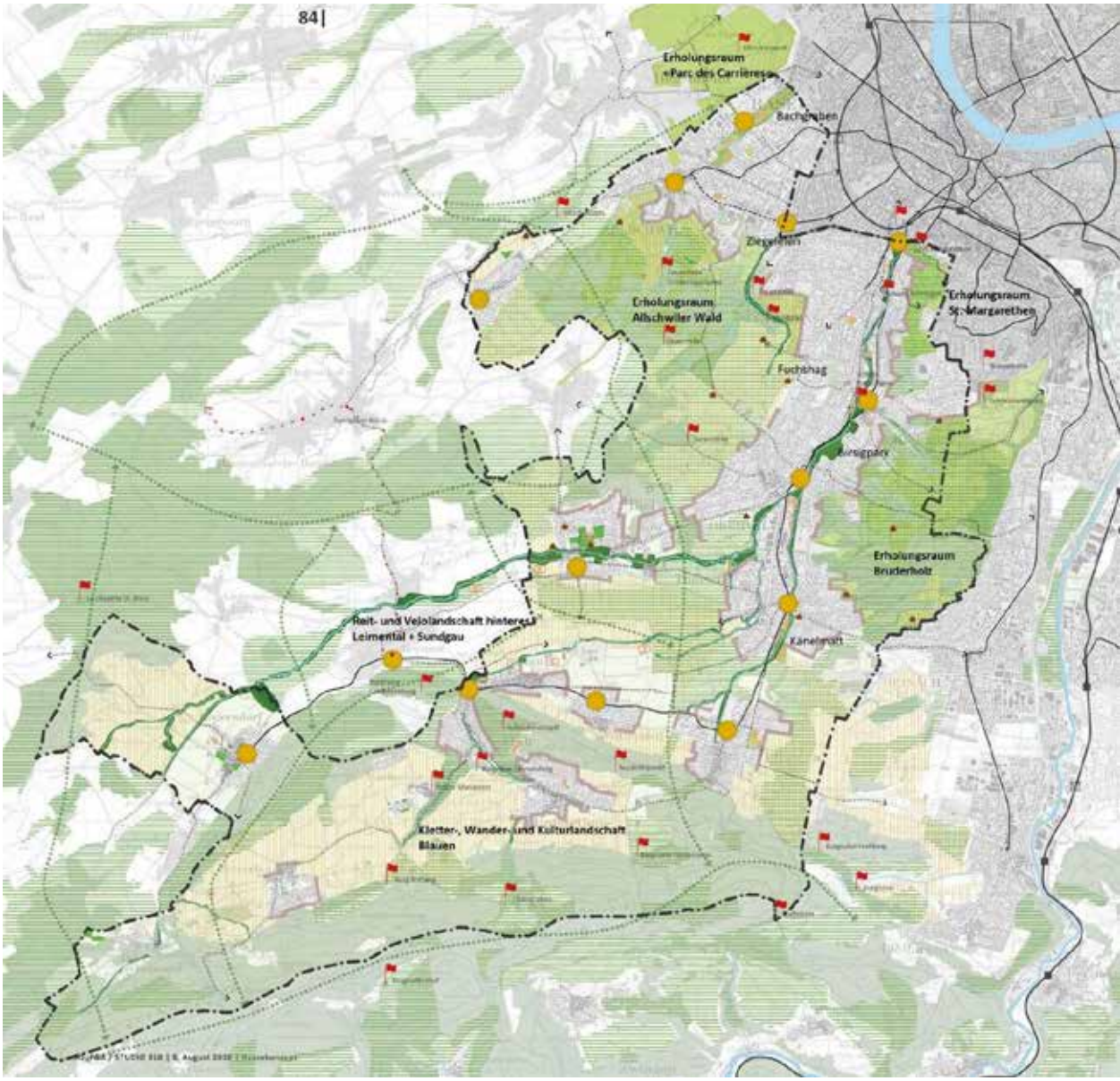
Historie	Prio
AP1/ARE-Code -	-
AP2/ARE-Code -	-
AP3/ARE-Code -	



Weiteres

Die Verkehrs- und Raumplanungskommission Leimental hat sich als Fokusraum für ein erstes Pilotprojekt auf die Landschaftskammer zwischen Binningen, Oberwil, Biel-Benken bis hin zu Neuwiller, Schönenbuch und Allschwil entschieden. Anhand dieses Landschaftsraumes, der als Naherholungsgebiet für die bevölkerungsreichsten Gemeinden des Leimentals eine hohe Bedeutung hat und auch von der Bevölkerung aus der Stadt Basel rege genutzt wird, soll das Prinzip der «Landschaft für 1h» getestet werden. Abschliessend sollen Erkenntnisse für die Ausweitung des Konzepts auf die weiteren Landschaftskammern des Leimentals formuliert werden.

4L7

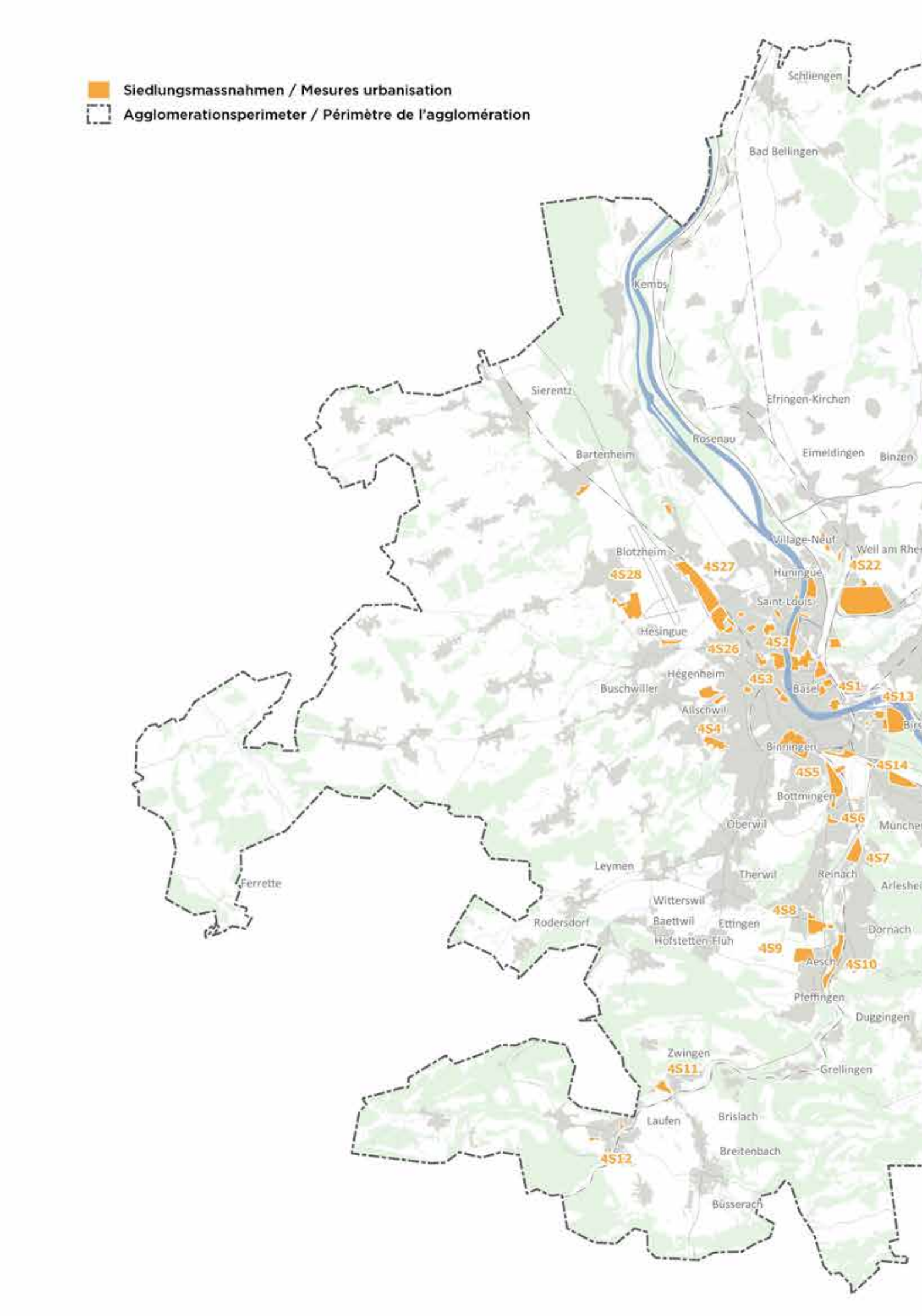


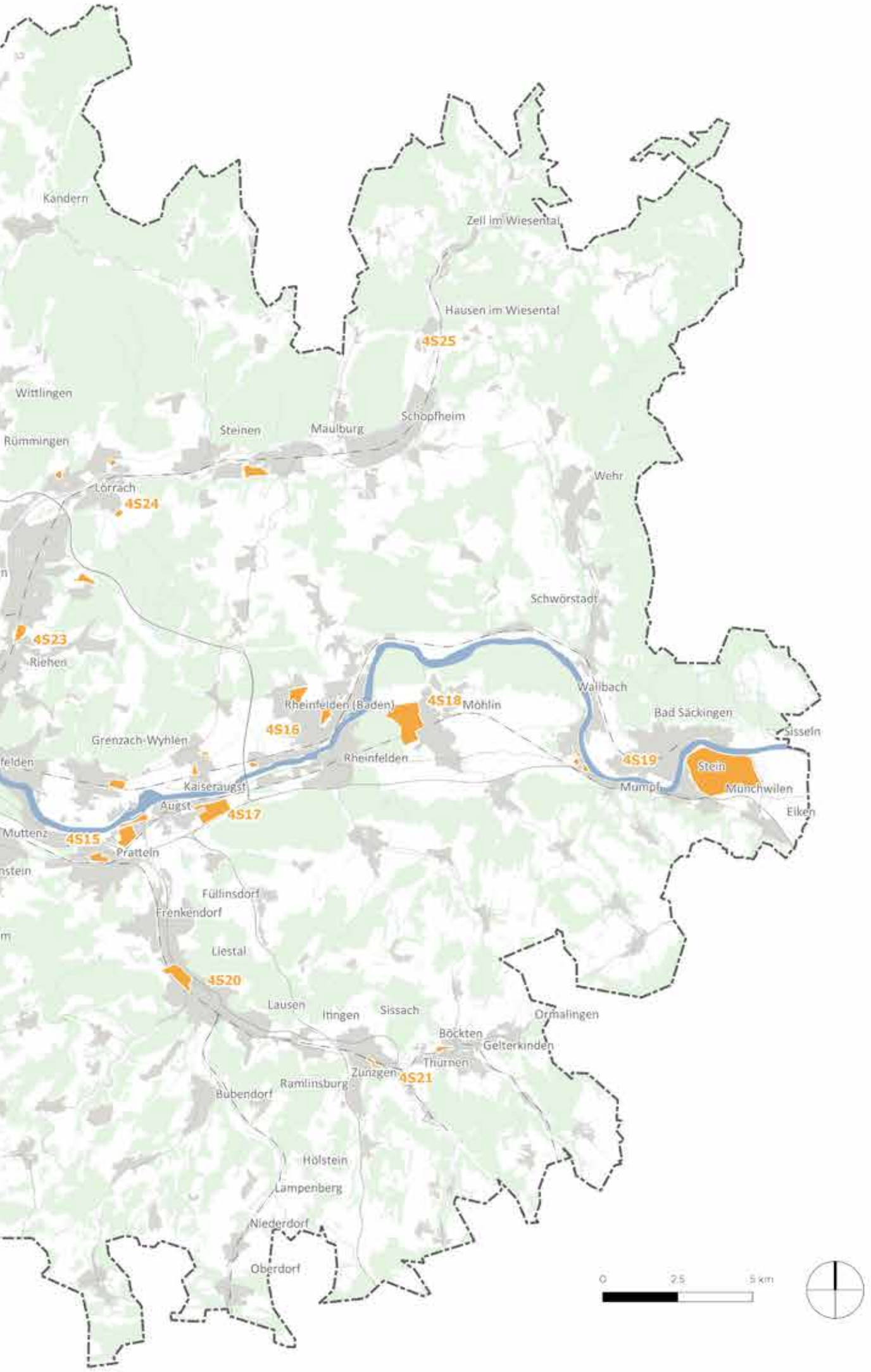
4 Massnahmen Siedlung

Mesures urbanisation

Übersichtskarte Siedlung
Carte synoptique urbanisation

Nr. N°	Massnahme Mesure	Seite Page
4S1	Schwerpunktgebiet Kleinbasel	52
4S2	Schwerpunktgebiet Basel-Nord 3land	72
4S3	Schwerpunktgebiet Basel-Nordwest	104
4S4	Schwerpunktgebiet Allschwil/Hégenheim	122
4S5	Schwerpunktgebiet Basel-Süd	136
4S6	Schwerpunktgebiet Münchenstein	154
4S7	Schwerpunktgebiet Gstad	164
4S8	Schwerpunktgebiet Reinach/Dornach/Aesch	172
4S9	Schwerpunktgebiet Aesch-Nord	188
4S10	Schwerpunktgebiet Dornach/Aesch	196
4S11	Schwerpunktgebiet Zwingen	206
4S12	Schwerpunktgebiet Laufen	214
4S13	Schwerpunktgebiet Birsfelden	228
4S14	Schwerpunktgebiet Muttenz	244
4S15	Schwerpunktgebiet Pratteln/Augst	254
4S16	Schwerpunktgebiet Rheinfelden	268
4S17	Schwerpunktgebiet Kaiseraugst	284
4S18	Schwerpunktgebiet ESP Rheinfelden-Ost/Möhlin	292
4S19	Schwerpunktgebiet Stein/Bad-Säckingen/Wallbach/Mumpf	300
4S20	Schwerpunktgebiet Liestal	316
4S21	Schwerpunktgebiet Ergolzachse	324
4S22	Schwerpunktgebiet Weil am Rhein	334
4S23	Schwerpunktgebiet Riehen	358
4S24	Schwerpunktgebiet Lörrach/Maulburg	366
4S25	Schwerpunktgebiet Schopfheim/Zell	394
4S26	Schwerpunktgebiet Saint-Louis	406
4S27	Schwerpunktgebiet Euro3lys	428
4S28	Schwerpunktgebiet EAP-West	438


Siedlungsmassnahmen / Mesures urbanisation
Agglomerationsperimeter / Périmètre de l'agglomération
Schliengen
Bad Bellingen
Kembs
Sierentz
Efringen-Kirchen
Rosenau
Eimeldingen
Binzen
Bartenheim
Village-Neuf
Weil am Rhe
Blotzheim
4S27
4S22
4S28
Huningue
Saint-Louis
Hésingue
4S2
4S26
Hégenheim
4S3
4S1
Buschwiller
Bâle
4S13
Allschwil
4S4
Binningen
4S14
4S5
Bottmingen
4S6
Münche
Oberwil
4S7
Leymen
Therwil
Reinach
Arlesh
Ferrette
Witterswil
4S8
Baettwil
Ettingen
Dornach
Rodersdorf
Hofstetten-Flüh
4S9
Aesch
4S10
Pfeffingen
Duggingen
Zwingen
4S11
Grellingen
Laufen
Brislach
4S12
Breitenbach
Büsserach


Kandern
Zell im Wiesental
Hausen im Wiesental
4S25
Wittlingen
Schopfheim
Steinen
Maulburg
Rümmingen
Wehr
Lörrach
4S24
Schwörstadt
4S23
Riehen
Wallbach
Rheinfelden (Baden)
4S18
Möhlin
Bad Säckingen
Sisseln
4S16
Grenzach-Wyhlen
Rheinfelden
4S19
Stein
Kaiseraugst
Mumpf
Munchwilen
Augst
4S17
Eiken
Muttenz
4S15
Pratteln
Füllinsdorf
Frenkendorf
Liestal
4S20
Lausen
Itingen
Sissach
Ormalingen
Böckten
Gelterkinden
Thürnen
Zunzgen
4S21
Ramlinsburg
Bubendorf
Hölstein
Lampenberg
Niederdorf
Oberdorf
0
2.5
5 km

Legende
Légende

Siedlungsstrategie
Stratégie urbanisation

Typ Type		
Nachverdichtungsgebiet Zones de densification	Transformationsgebiet Zones de transformation	Neubaugebiet Zones de nouvelles constructions

Weitere Informationen zur Siedlungsstrategie finden Sie im Teil 1 - Hauptbericht, Kapitel 9.2 insbesondere 9.2.4
Vous trouverez plus d'informations sur la stratégie urbanisation dans la partie 1 - Rapport principal, chapitre 9.2 notamment 9.2.4

Kennziffern
Indicateurs

- Einwohner zukünftig — Habitants futur
- Arbeitsplätze zukünftig — Emplois futur
- Einwohner/AP/ha zukünftig — Habitants/EP/ha futur
- Fläche in ha — Surface en ha
- Wohnen — Quartier résidentiel
- Arbeiten — Travail
- Mischnutzung — Usage mixte
- Einwohner Aktuell — Habitants actuel
- Arbeitsplätze Aktuell — Emplois actuel
- Einwohner/AP/ha Aktuell — Habitants/EP/ha actuel
- Öffentliche Nutzung — Usage public
- Einkaufen — Achats
- Landwirtschaft / Grünfläche — Agriculture / espace vert
- Brache / ungenutzt — Friche / terrain inutilisé

Zukunftsbild 2040
Vision d'avenir 2040

Raumkategorie Catégorie d'espace	Ziele Objectifs	Verweis Référence
Agglomerationszentrum **Centre de l'agglomération**	als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten densifier le pôle de développement principal en préservant la qualité	Hauptbericht - Teil 1 Kapitel 7 Rapport principal - Partie 1 chapitre 7
Korridorzentrum **Centre de corridor**	als Teil der polyzentrischen Struktur stärken renforcer le développement d'une structure polycentrique	
Innerer Korridor **Corridor intérieur**	Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen utiliser le développement dynamique pour une revalorisation de qualité	
Äusserer Korridor **Corridor extérieur**	konzentriert entwickeln concentrer le développement urbain	
Ankergemeinde **Commune d'ancrage**	ländlichen Siedlungsraum stärken renforcer l'espace rural	
Ländlicher Siedlungsraum **Espace rural**	dörfliche Strukturen weiterentwickeln développer les structures villageoises	

Legende Schwerpunktgebiete
Légende des zones de développement prioritaire

Übergeordnete Massnahmen (A, B, C)
Mesures d'ordre supérieur (A, B, C)

- Motorisierter Individualverkehr — Trafic individuel motorisé
- Öffentlicher Verkehr — Transports publics
- Güterverkehr — Transport de marchandises

Massnahmen AP4 (A, B, C)
Mesures PA4 (A, B, C)

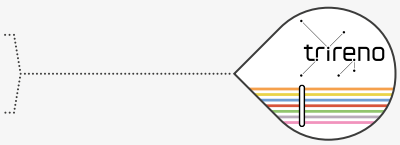
- Langsamverkehr — Mobilité douce
- Motorisierter Individualverkehr — Trafic individuel motorisé
- Öffentlicher Verkehr — Transports publics
- Güterverkehr — Transport de marchandises
- Siedlung — Urbanisation
- Landschaft — Paysage

Massnahmen AP1 - AP3 (A)
Mesures PA1 - PA3 (A)

- Langsamverkehr — Mobilité douce
- Motorisierter Individualverkehr — Trafic individuel motorisé
- Öffentlicher Verkehr — Transports publics
- Güterverkehr — Transport de marchandises

S-Bahn-Haltestelle
Halte RER

- bestehend — existant
- neu — nouveau
- Einzugsgebiet S-Bahn — zone desservie par le RER



trireno

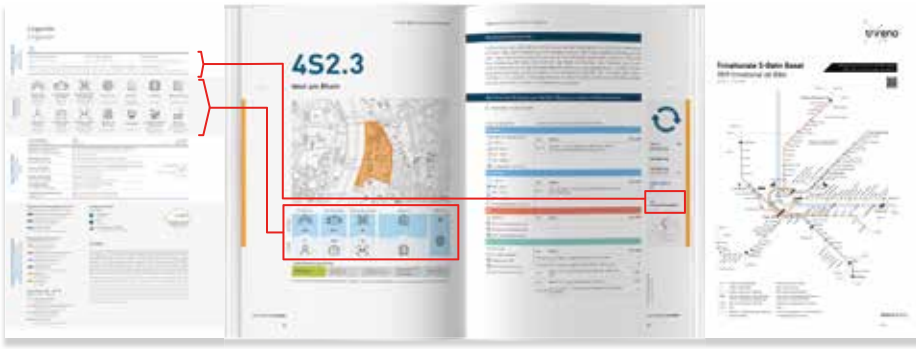
Das an den S-Bahn Haltestellen dargestellte Angebot entspricht dem angestrebten Angebot der trinationalen S-Bahn Basel (trireno) auf den Horizont mit Herzstück (4Ü-Ö23). Die einzelnen S-Bahn-Linien sind mit ihrer Farbe codiert, jedoch wurden noch keine Liniennummern vergeben. Jede Linie verkehrt im 30-Minuten-Takt; durch die Überlagerung mehrerer Linien ergeben sich dichtere Takte. Start, Ziel und Verlauf der Linien können dem trireno-Liniennetzplan auf Seite 454 entnommen werden. Weiterführende Informationen unter www.trireno.org

La desserte représentée aux haltes RER correspond aux objectifs de l'offre du RER trinational de Bâle (trireno) à l'horizon avec Herzstück (4Ü-Ö23). Chaque ligne RER a été codifiée avec sa propre couleur, les numéros de lignes n'ont cependant pas encore été définis. Chaque ligne circule à la cadence semi-horaire. Grâce à la superposition de plusieurs lignes, il en résulte des cadences plus denses. L'origine, la destination et le parcours des lignes peuvent être consultés sur le plan du réseau trireno, en page 454. Pour plus d'informations, veuillez consulter www.trireno.org

Info
Info

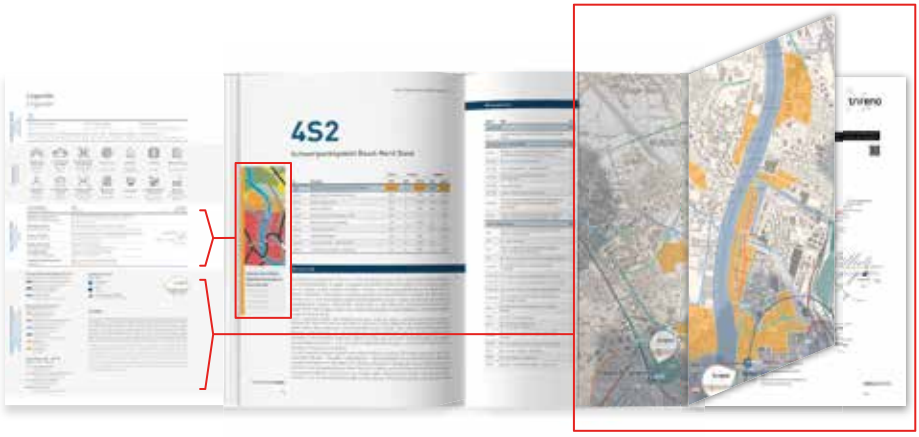
Sie können die Legende auf Seite 23 oder 49 und den Netzplan auf Seite 454 ausklappen.
So haben Sie während der Lektüre alle wesentlichen Informationen immer im Blick.
Vous pouvez déplier la légende sur la page 23 ou 49 et le plan du réseau sur la page 454.
De cette manière, vous avez toutes les informations importantes sous la main durant la lecture.

Siedlung
Urbanisation



Die Legende beschreibt die für die Kennziffern verwendeten Icons in den Massnahmenblättern und verweist auf die Definition der 3 Typen von Innenentwicklungsgebieten im Hauptbericht.
La légende décrit les symboles utilisés pour les indicateurs dans les fiches de mesure et réfère aux 3 types de zones de développement vers l'intérieur décrits dans le rapport principal.

Schwerpunktgebiete Siedlung
Zones à développement urbain prioritaire



Die Schwerpunktgebietskarten geben einen kompakten Überblick über alle betroffenen Projekte und zeigen zusätzlich die Integration der S-Bahn im Zielzustand im Horizont mit Herzstück. Die ausklappbare Legende erläutert die Zielsetzung pro Raumkategorie und enthält die Legende der Überblickskarte.
Les cartes des zones à développement prioritaire donnent un aperçu compact de tous les projets concernés et montrent en outre l'intégration du RER dans l'état-cible à l'horizon avec Herzstück. La légende dépliable explique les objectifs par catégorie d'espace et contient la légende de la carte de synthèse.

4S1

Schwerpunktgebiet Kleinbasel

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nr.	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
4S1	**Schwerpunktgebiet Kleinbasel**	**49,9**	**2'500**	**5'000**	**10'600**	**16'800**
4S1.1	Erlenmatt	19,0	2'500	3'000	600	800
4S1.2	Messe Basel	12,0	0	400	500	1'000
4S1.3	Areal Roche	12,0	0	0	6'000	8'000
4S1.4	Areal Rosental Mitte	6,9	0	1'600	3'500	7'000

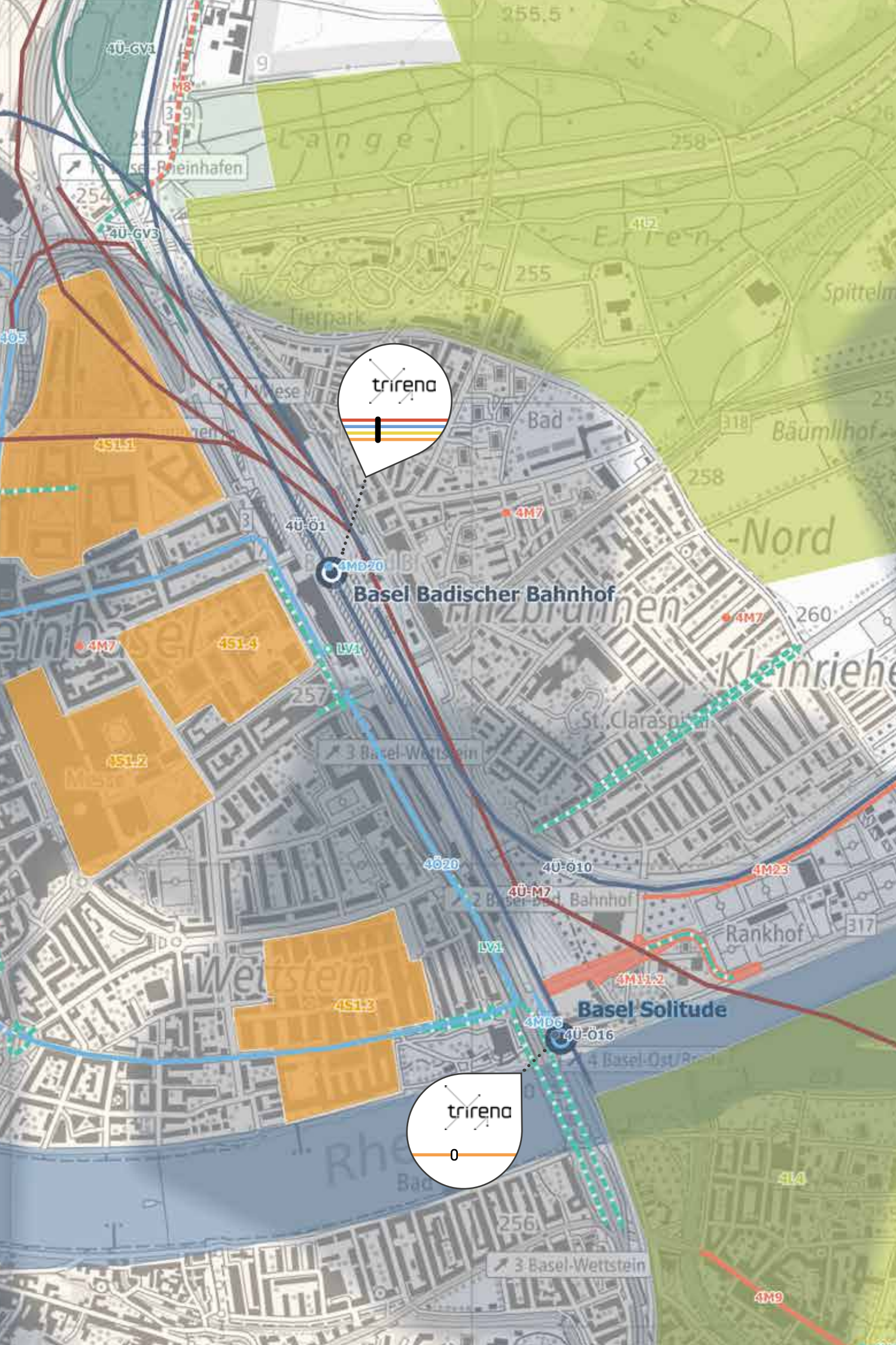
Beschrieb

Das Schwerpunktgebiet Kleinbasel liegt in sehr zentraler Lage und trägt zu einer inneren Verdichtung der Kernstadt Basel bei. Die zum Schwerpunkt Kleinbasel zählenden Arealentwicklungen sind mit der Umsetzung schon weit fortgeschritten. Sie haben bereits zur Ansiedlung neuer Arbeitsplätze und Wohnungen erheblich beigetragen und den Standort Basel gestärkt. Besonders von Bedeutung ist hier das Arbeitsplatzpotenzial von rund 6'200 auf den ausgewiesenen Arealentwicklungen. Auch soll Wohnraum für zusätzliche 2'500 Einwohner geschaffen werden.

Im Zentrum der vier Areale befindet sich der Badische Bahnhof, der mit dem Ausbau der trinationalen S-Bahn Basel in den kommenden rund 20 Jahren seiner Bedeutung als zentraler Verkehrsknotenpunkt steigern wird. Taktverdichtungen der S-Bahn Basel werden bereits mit dem Ausbau und der Elektrifizierung der Hochrheinbahn (4Ü-Ö10) und Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn (4Ü-Ö11) realisiert. Ebenfalls wird nach dem Abschluss der Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe - Basel - Planfestellungsabschnitte 9.2 und 9.3 (4Ü-Ö1) der angestrebte 30' Takt der S-Bahn Richtung Freiburg realisiert werden können. Zudem wird für den Fernverkehr ein Halbstundentakt Richtung Deutschland möglich werden. Damit die zusätzlichen Personenströme im Badischen Bahnhof bewältigt werden können ist ebenfalls mit dem Ausbauschritt 2035 der Ausbau der Publikumsanlagen am Basel Bad Bf (4Ü-Ö14) vorgesehen. Ebenfalls im Mittelfristigen Horizont wird die S-Bahn Haltestelle Basel Solitude (4Ü-Ö16) realisiert werden, die zu einer besseren Erschliessung des Areals Roche (4S1.3) beiträgt. Mit dem Bau des Herzstücks (4Ü-Ö23) wird auch die Haltestelle Basel Klybeck (4Ü-Ö25) realisiert werden, die für das Areal Erlenmatt (4S1.1) nochmals eine Verbesserung der ÖV-Erschliessung mit sich bringt. Bezüglich der Erreichbarkeit des Schwerpunktgebiets Kleinbasel (4S1) wird es in den kommenden Jahren zu grundlegenden Verbesserungen kommen. Auch strassenseitig wird mit der Realisierung des Rheintunnels (4Ü-M7) die Erreichbarkeit des Schwerpunktgebiets merklich verbessert.
Bei der städtischen ÖV-Feinerschliessung sind ebenfalls dringliche Verbesserungen vorge-

Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP4**
4L2	Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	
4L4	Birspark Landschaft	
Übergeordnete Massnahmen		**AP4**
4Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe - Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	A
4Ü-Ö10	Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn Basel Bad Bf - Erzingen (Baden) für den SPNV	A
4Ü-Ö11	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
4Ü-Ö14	Ausbau Publikumsanlagen Basel Bad Bf	A
4Ü-Ö16	S-Bahn Haltestelle Basel Solitude	A
4Ü-GV1	Terminal Gateway Basel Nord	A
4Ü-GV3	Weiterentwicklung Hafenbahnhof Kleinhüningen	A
4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
4Ü-Ö25	S-Bahn Haltestellte Basel Klybeck	B
4Ü-M7	Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau - Augst	B
AGGLO Massnahmen		**AP4**
4Ö5	BS: Tram Klybeck	A
4Ö7	BS: Bussystem 2027 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
4MD6	BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)	A
4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	A
4M11.2	BS: Sicherheit Knoten Grenzacherstrasse/Rankstrasse	A
4LV10.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr, 1. Etappe	A
4GV1	BS: Öffentliche Paketstationen und Mikro-Depots	A
4Ö18	BS: Tram 30 Kleinbasel	C
4Ö20	BS: Tram Grenzacherstrasse - Schwarzwaldstrasse	C
4MD19	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Klybeck	C
4MD20	BS: ÖV-Drehscheibe am Badischen Bahnhof	C
4MD22	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Solitude (Langfristige Massnahme)	C
AGGLO Massnahmen AP1-AP3 (noch offen)		
Ö3	Tram Claragraben	AP3
M8	Basel: Freiburgerstrasse	AP3
LV1	Basel: Priorisierte Velorouten 1. Etappe	AP3


trirena
Basel Badischer Bahnhof
4MD20
4Ü-Ö1
4M7
LV1
4S1.1
4S1.2
4S1.3
4S1.4
4Ö20
4Ü-Ö10
4Ü-M7
4M23
4M11.2
Basel Solitude
4MD6
4Ü-Ö16
trirena
0
4Ü-GV1
4Ü-GV3
4Ö5
M8
Bad
Bahnhof
Rankhof
Wettstein
Kleinriehe
Bäumlihof
Spittelm
Tierpark
St. Clarasp
3 Basel-Wettstein
4 Basel-Ost/R
4M9
S1.4

sehen. So wird das Tram Klybeck (4Ö5) nicht nur das Klybeck-Areal erschliessen, sondern auch das Areal Erlenmatt (4S1.1) ans Tramnetz anbinden. Profitieren wird das Schwerpunktgebiet auch kurz-bis mittelfristig von der Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur (4Ö7) der BVB-Flotte. In einem längeren Horizont sind darüber hinaus zwei weitere Tramprojekte geplant, die vor allem die Anbindung der Areale ins Stadtzentrum verbessern sollen (Tram 30 Kleinbasel und Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse).

Mit dem Projekt Basel: Priorisierte Velorouten 1. Etappe (LV1) aus der 3. Generation werden die Veloachsen im direkten Umfeld der vier Areale bedeutend verbessert.

4S1.1

Erlenmatt

4S1.1

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	3'000	800	200		19
Aktuell	2'500	600	165		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung | Rechtliche Sicherung | Erschliessung / Baulandumlegung | **Baubewilligungs-verfahren / Realisierung** | **Fertigstellung**

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Mit der Reorganisation der betrieblichen Abläufe der Deutschen Bahn AG wurde 1998 das Areal des DB-Güterbahnhofs frei für eine neue Nutzung. Seit 2007 realisierten private Investoren auf der Erlenmatt über 1'500 Wohnungen für verschiedene Anspruchsgruppen, Büro- und Gewerbeflächen, Einkaufsmöglichkeiten und gastronomische Angebote. Der Kanton Basel-Stadt ist verantwortlich für die Quartiererschliessung, schaffte grosszügige und attraktive Grün- und Freiräume und realisierte ein Primarschulhaus mit Kindergarten und Dreifachturnhalle. Die Gesamtfläche weist über 19 ha aus, wovon über 9 ha einer Bauzone und knapp 6 ha der Grünzone zugewiesen sind. Strassen und Plätze beanspruchen etwas mehr als 4 ha. Der rechtsgültige Bebauungsplan limitiert die maximale BGF auf 217 000 m², davon sind mindestens 115 000 m² für Wohnnutzungen vorzusehen.

4S1.1

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☒ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe - Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	A
4Ü-Ö10	Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn Basel Bad Bf - Erzingen (Baden) für den SPNV	A
4Ü-Ö11	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
4Ü-Ö14	Ausbau Publikumsanlagen Basel Bad Bf	A
4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
4Ü-Ö25	S-Bahn Haltestellte Basel Klybeck	B

ÖV Tram/Bus

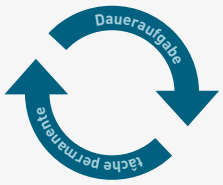
Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ö5	BS: Tram Klybeck	A
4Ö7	BS: Bussystem 2027 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
4Ö18	BS: Tram 30 Kleinbasel	C
4Ö20	BS: Tram Grenzacherstrasse - Schwarzwaldstrasse	C
4MD19	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Klybeck	C
4MD20	BS: ÖV-Drehscheibe am Badischen Bahnhof	C

MIV

Anschluss an:
- ☒ Hochleistungsstrassennetz
- ☐ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	A
M8	Basel: Freiburgerstrasse	AP3
4Ü-M7	Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau - Augst	B



Historie **Prio**

AP1/ARE-Code
S007/2701.203 As

AP2/ARE-Code
S11/2701.2.136 As

AP3/ARE-Code
S8.1/2701.3.322 Bs

Fläche in Hektar
19

Typ
Transformationsgebiet

Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

LV

Anschluss an:

- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☐ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
4LV10.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr, 1. Etappe	A
LV1	Basel: Priorisierte Velorouten 1. Etappe	AP3

4S1.1

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Basel-Stadt	Private

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

4S1.1

4S1.2

Messe Basel

4S1.2

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	400	1'000	115	+ Messehallen, Parking	12
Aktuell	0	500	40	Messehallen, Parking	

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	**Rechtliche Sicherung**	Erschliessung / Baulandumlegung	**Baubewilligungs-verfahren / Realisierung**	Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Mit der Eröffnung der neuen Messehalle über dem Messeplatz im Jahr 2013 wurde ein wesentlicher Meilenstein für die Messe Basel fertiggestellt. 2014 führte die Messe Basel eine Testplanung über das Areal des heutigen oberirdischen Parkhauses durch, mit dem Ziel, die Anzahl der Parkplätze zu erhalten, jedoch unterirdisch neu anzuordnen. Oberirdisch bietet sich die Möglichkeit, an diesem Ort für das Quartier und die Stadt weitere attraktivere Nutzungen wie Hotel, Dienstleistungen und Wohnungen zu erstellen. Der entsprechende Bebauungsplan für den Neubau des «Rosentalturms» wurde vom Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt 2020 beschlossen.

4S1.2

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☒ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe - Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	A
4Ü-Ö10	Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn Basel Bad Bf - Erzingen (Baden) für den SPNV	A
4Ü-Ö11	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
4Ü-Ö14	Ausbau Publikumsanlagen Basel Bad Bf	A
4Ü-Ö16	S-Bahn Haltestelle Basel Solitude	A
4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B

ÖV Tram/Bus

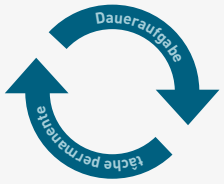
Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ö7	BS: Bussystem 2027 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
4MD6	BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)	A
4Ö18	BS: Tram 30 Kleinbasel	C
4Ö20	BS: Tram Grenzacherstrasse - Schwarzwaldstrasse	C
4MD20	BS: ÖV-Drehscheibe am Badischen Bahnhof	C
4MD22	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Solitude (Langfristige Massnahme)	C

MIV

Anschluss an:
- ☒ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	A
4Ü-M7	Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau - Augst	B



Historie **Prio**

AP1/ARE-Code
S102/2701.238 As

AP2/ARE-Code
S11/2701.2.136 As

AP3/ARE-Code
S8.2/2701.3.323 As

Fläche in Hektar
12

Typ
Transformationsgebiet

Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

LV

Anschluss an:

- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☐ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
LV1	Basel: Priorisierte Velorouten 1. Etappe	AP3

4S1.2

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Basel-Stadt	Messe Basel

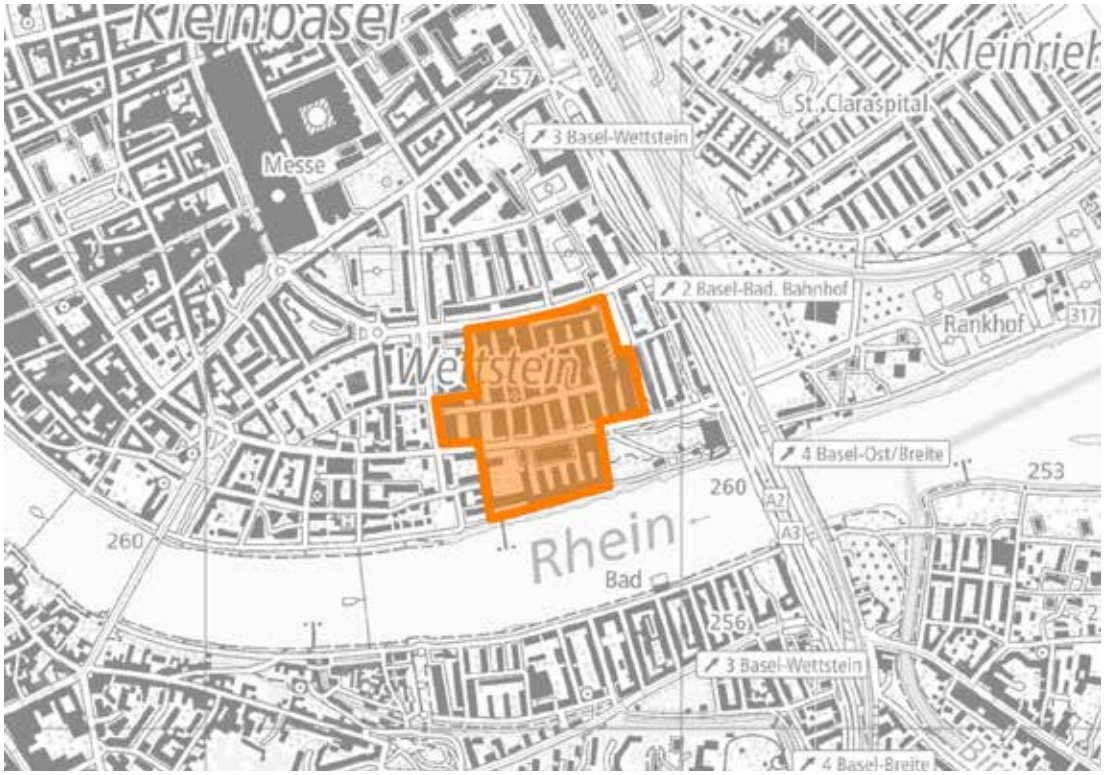
Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja, als Festsetzung	☐ Ja	☐ Ja
☐ Nein	☒ Nein	☒ Nein

4S1.2

4S1.3

Areal Roche

4S1.3



	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	0	8'000	665		12
Aktuell	0	6'000	500		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung | **Rechtliche Sicherung** | Erschliessung / Baulandumlegung | Baubewilligungs-verfahren / Realisierung | Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Die Firma Hoffmann-La Roche AG (kurz Roche) arbeitet seit Jahrzehnten kontinuierlich an der Weiterentwicklung ihres Areals in Basel zwischen der Wettsteinallee und dem Rhein. Dabei richtet sich Roche nach einem Entwicklungsplan, der die langfristige Entwicklung des Gesamtareals aufzeigt. Im Nordareal sind verschiedene Neubauten im Bau, darunter auch Bau 2 mit 205 m Höhe. Parallel zu den Baustellen im Nordareal beschäftigt sich Roche seit 2019 nun auch verstärkt mit dem Südareal. Dort werden rund um Bau 1 ab 2024 verschiedene heutige Produktions- und Forschungsgebäude nicht mehr genutzt. Die Vision von Roche ist, auf Grundlage des Entwicklungskonzepts, die «flache» Gebäudestruktur durch drei Hochhäuser (bis 130m) zu ersetzen. Dies würde eine Durchgrünung und auch eine Öffnung des Areals gegen den Solitude-Park und den Rhein hin ermöglichen. Die Vision dient als Grundlage für die notwendigen nutzungsplanerischen Massnahmen, die zur Umsetzung der Vision auf dem Südareal notwendig sind. Mit der Umsetzung ist ab 2024 zu rechnen.

4S1.3

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☒ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe - Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	A
4Ü-Ö10	Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn Basel Bad Bf - Erzingen (Baden) für den SPNV	A
4Ü-Ö11	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
4Ü-Ö14	Ausbau Publikumsanlagen Basel Bad Bf	A
4Ü-Ö16	S-Bahn Haltestelle Basel Solitude	A
4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B

ÖV Tram/Bus

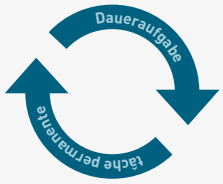
Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ö7	BS: Bussystem 2027 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
4MD6	BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)	A
4Ö20	BS: Tram Grenzacherstrasse - Schwarzwaldstrasse	C
4MD22	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Solitude (Langfristige Massnahme)	C
Ö3	Tram Claragraben	AP3

MIV

Anschluss an:
- ☒ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	A
4M11.2	BS: Sicherheit Knoten Grenzacherstrasse/Rankstrasse	A
4Ü-M7	Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau - Augst	B



Historie **Prio**

AP1/ARE-Code
S101/2701.237 As

AP2/ARE-Code
S11/2701.2.136 As

AP3/ARE-Code
S8.3/2701.3.324 As

Fläche in Hektar
12

Typ
Nachverdichtungsgebiet

Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

LV

- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☐ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
LV1	Basel: Priorisierte Velorouten 1. Etappe	AP3

4S1.3

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Basel-Stadt	Amt für Mobilität, Roche

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja, als Festsetzung	☐ Ja	☐ Ja
☐ Nein	☒ Nein	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

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

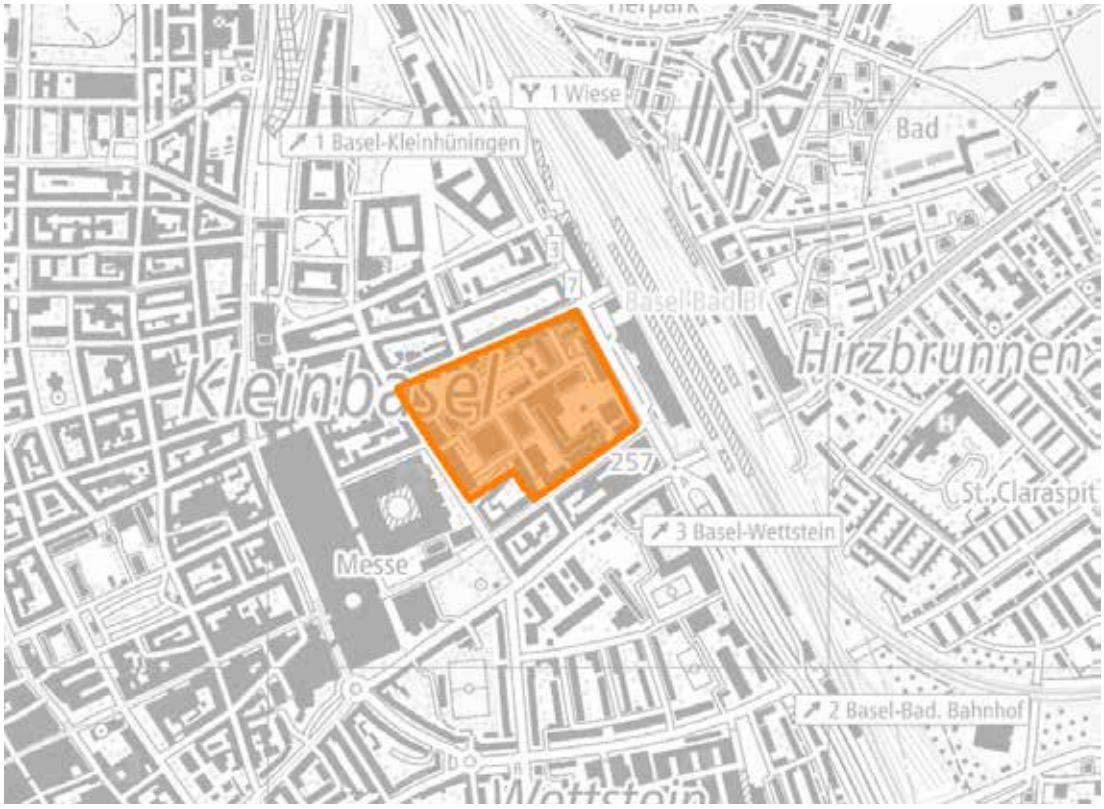
Parallel plant Roche zusammen mit dem Kanton die weitere Entwicklung des Südareals (zwischen Rhein und Grenzacherstrasse). Nach der Fertigstellung der neuen Forschungsgebäude im Nordareal werden viele Gebäude im Südareal leer stehen. Im Anschluss sind Neubauten mit Büronutzung vorgesehen. Die Bruttogeschossfläche wird dabei nicht erhöht.

4S1.3

4S1.4

Areal Rosental Mitte

4S1.4



	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	1'600	7'000	1'245		6,9
Aktuell	0	3'500	505		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung → Rechtliche Sicherung → Erschliessung / Baulandumlegung → Baubewilligungs-verfahren / Realisierung → Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Mit dem sukzessiven Erwerb von Rosental Mitte in den Jahren 2016 und 2019 durch den Kanton wird nun eine Öffnung, Erneuerung und Transformation des bislang abgeriegelten Areals möglich. Im Fokus des Nutzungskonzepts stehen hochwertige Arbeitsflächen für wertschöpfungsintensive Branchen, Unternehmensdienstleistungen sowie Forschung. Das Rosental soll aber nicht nur den Fokus auf Arbeiten setzen, sondern sämtliche Bedürfnisse der Bevölkerung abdecken und darum auch ein attraktives Wohnquartier mit einer hohen Lebensqualität werden. Das differenzierte Wohnangebot mit Potenzial für 1'100 bis 2'200 EinwohnerInnen soll unterschiedliche Preissegmente umfassen und damit für eine soziale Durchmischung sorgen. Mindestens ein Drittel der realisierten Wohnfläche soll im preisgünstigen Bereich liegen. Läden, Restaurants, Cafés, Freizeit- und Sporteinrichtungen bieten sich für soziale Begegnungen an und beleben das Quartier. Schliesslich tragen auch Flächen für Gewerbe und Kultur zum städtischen Charakter des neuen Rosentals bei.

4S1.4

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☒ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

MIV

Anschluss an:
- ☒ Hochleistungsstrassennetz
- ☐ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☐ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe - Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	A
4Ü-Ö10	Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn Basel Bad Bf - Erzingen (Baden) für den SPNV	A
4Ü-Ö11	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
4Ü-Ö14	Ausbau Publikumsanlagen Basel Bad Bf	A
4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B

ÖV Tram/Bus

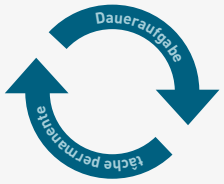
No	Name	Prio AP4
4Ö7	BS: Bussystem 2027 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
4Ö18	BS: Tram 30 Kleinbasel	C
4Ö20	BS: Tram Grenzacherstrasse - Schwarzwaldstrasse	C
4MD20	BS: ÖV-Drehscheibe am Badischen Bahnhof	C

MIV

No	Name	Prio AP4
4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	A
4Ü-M7	Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau - Augst	B

LV

No	Name	Prio AP4
LV1	Basel: Priorisierte Velorouten 1. Etappe	AP3



Historie **Prio**

AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S8.4/2701.3.325 As

Fläche in Hektar
6,9

Typ
Transformationsgebiet

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Basel-Stadt	-

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja, als Festsetzung ☐ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

4S1.4

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Veröffentlichung städtebauliches Leitbild im Januar 2020. Bebauungspläne folgen nach Bedarf ab 2021.

4S1.4

4S2

Schwerpunktgebiet Basel-Nord 3land

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nr.	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
4S2	**Schwerpunktgebiet Basel-Nord 3land**	**133,4**	**0**	**16'990**	**12'380**	**20'415**
4S2.1	Hafen- und Stadtentwicklung	20,0	0	4'300	800	3'900
4S2.2	Areal klybeckplus	32,4	0	10'000	2'250	5'000
4S2.3	Weil am Rhein	27,0	0	250	800	850
4S2.4	Zone d'activité Huningue Sud	12,6	0	0	0	420
4S2.5	ZAC du canal - Huningue	6,0	0	1'200	20	45
4S2.6	Campus Novartis	27,0	0	0	8'500	10'000
4S2.7	Weil Friedlingen	3,0	0	150	0	100
4S2.8	Friche Sterling - Rive du Rhin	1,4	0	460	10	0
4S2.9	Quartier les Jetées - Huningue	4,0	0	630	0	100

Beschrieb

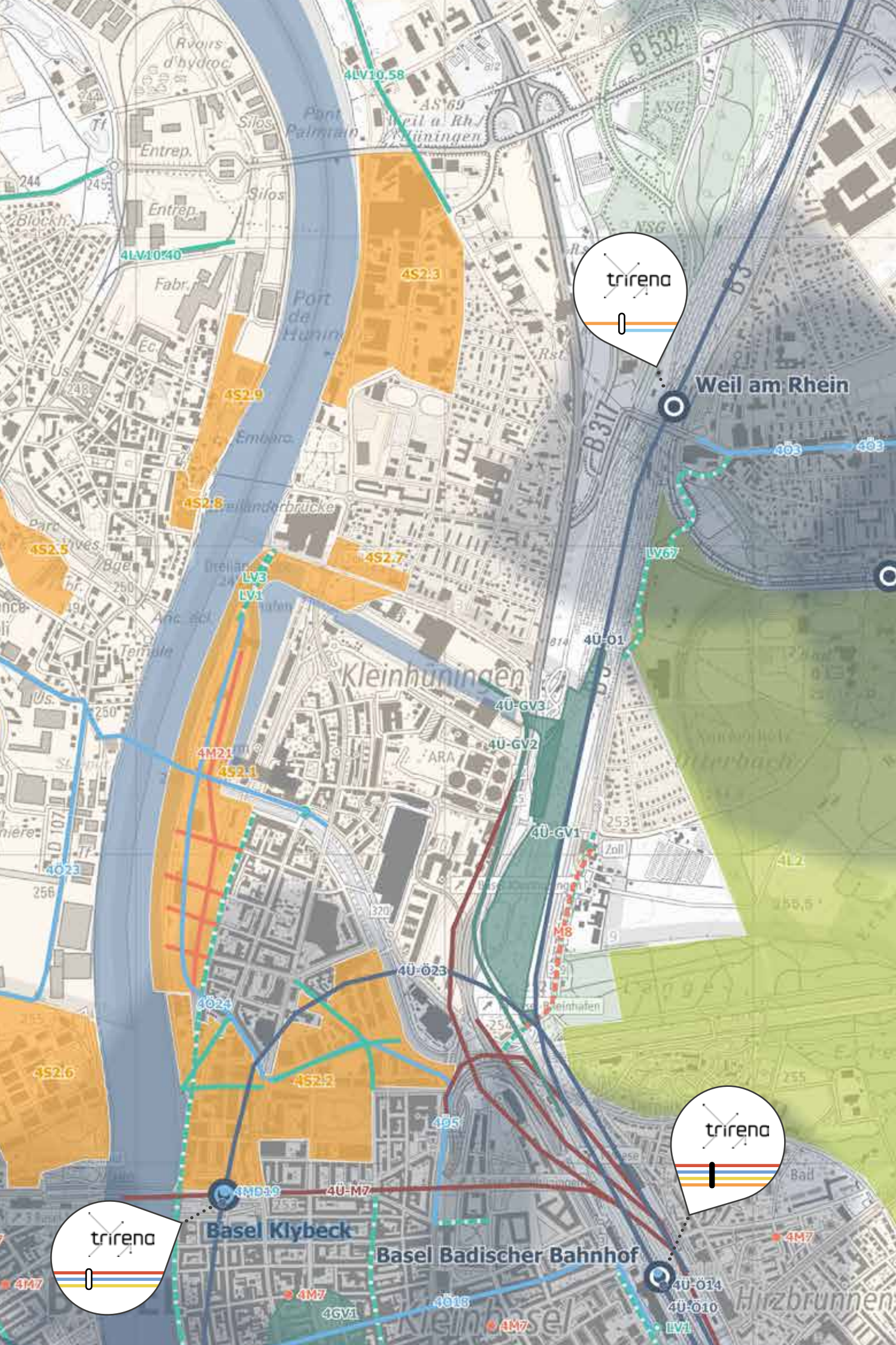
Die Entwicklung grosser Flächen im Norden Basels wurde durch die Transformation von Hafen- und Industriearealen in Basel, Huningue und Weil am Rhein ermöglicht und ist bereits seit Jahren im Gange. Aufgrund des Umbaus in Wohn- und Gewerbegebiete sowie der Schaffung von neuen kulturellen Standorten wird eine neue Erschliessungsstruktur benötigt. Die Bereiche, die vorher durch ihre Grenzlage städtische Randgebiete waren, werden gesamthaft betrachtet und städtebaulich stärker miteinander verbunden. In der Nähe des Siedlungsschwerpunktes 4S2 Basel-Nord 3land liegt zudem das Naherholungsgebiet Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese (4L2).

2012 unterzeichneten die Städte Huningue, Weil am Rhein und Basel eine Planungsvereinbarung für die Entwicklung des 3land, welche u.a. Grundlage für ein erstes Raumkonzept war. 2016 haben die politischen Verantwortlichen des Projekts 3land eine weitere Planungsvereinbarung unterzeichnet, um die trinationale Zusammenarbeit rund um das Dreiländereck fortzuführen. Schwerpunkt zwischen 2016 und 2020 lag auf einem Verkehrskonzept, Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen und Umweltverträglichkeitsprüfungen sowie Projektwettbewerbe zu diversen Infrastrukturvorhaben.

Das Schwerpunktgebiet Basel-Nord 3land umfasst Areale auf Schweizer, deutschem und französischem Boden, darunter Hafenflächen, Industriegebiete sowie Wohnquartiere. Alle neun Areale profitieren von der Nähe zum Rhein und liegen im Norden des Agglomerationszentrums. Das Schwerpunktgebiet Basel-Nord 3land ist in Bezug auf die Fläche (rund 135 ha) das grösste Schwerpunktgebiet im Zentrum der trinationalen Agglomeration Basel. Auch bezüglich Einwohner- und Arbeitsplatzpotenziale kommt diesem Schwerpunktgebiet eine ganz besondere

Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP4**
4L2	Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	
Übergeordnete Massnahmen		**AP4**
4Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe - Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	A
4Ü-GV1	Terminal Gateway Basel Nord	A
4Ü-GV2	Entwicklung Hafen - Hafenbecken 3	A
4Ü-GV3	Weiterentwicklung Hafenbahnhof Kleinhüningen	A
4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
4Ü-Ö25	S-Bahn Haltestellte Basel Klybeck	B
4Ü-Ö27	Vierspurausbau Basel St. Johann - Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	B
4Ü-M7	Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau - Augst	B
AGGLO Massnahmen		**AP4**
4Ö3	Weil am Rhein: Verlängerung Tram 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	A
4Ö5	BS: Tram Klybeck	A
4Ö7	BS: Bussystem 2027 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	A
4LV10.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr, 1. Etappe	A
4LV10.40	SLA: Liaison cyclable Huningue Rue du Rhin	A
4LV10.44	SLA: Liaison cyclable Village-Neuf - Saint-Louis	A
4LV10.50	Saint-Louis: Liaison cyclable avenue de Bâle	A
4LV10.58	Weil am Rhein: Lückenschluss Pendlerroute Heldelinger Strasse	A
4GV1	BS: Öffentliche Paketstationen und Mikro-Depots	A
4Ö13	BL/BS: Tram Bachgraben	B
4M21	BS: Verkehrserschliessung Kleinhüningen - Klybeck	C
4MD19	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Klybeck	C
4MD21	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof St. Johann	C
4Ö23	BS: Tram St. Johann - Huningue	C
4Ö24	BS: Tram Klybeck - Westquai	C
4Ö19	BS/SLA: Tram Kleinhüningen - Saint-Louis	C


trirena
Weil am Rhein
trirena
trirena
Basel Klybeck
Basel Badischer Bahnhof
4LV10.58
4LV10.40
4S2.3
4S2.9
4S2.8
4S2.5
4S2.7
LV3
LV1
4Ü-Ö1
4Ü-GV3
4Ü-GV2
4Ü-GV1
4M21
4S2.1
4Ö23
4Ü-Ö23
4Ö24
4S2.6
4S2.2
4Ü-M7
4Ü-Ö14
4Ü-Ö10
4Ö18
4GV1
4Ö3
LV67
M8
4M7

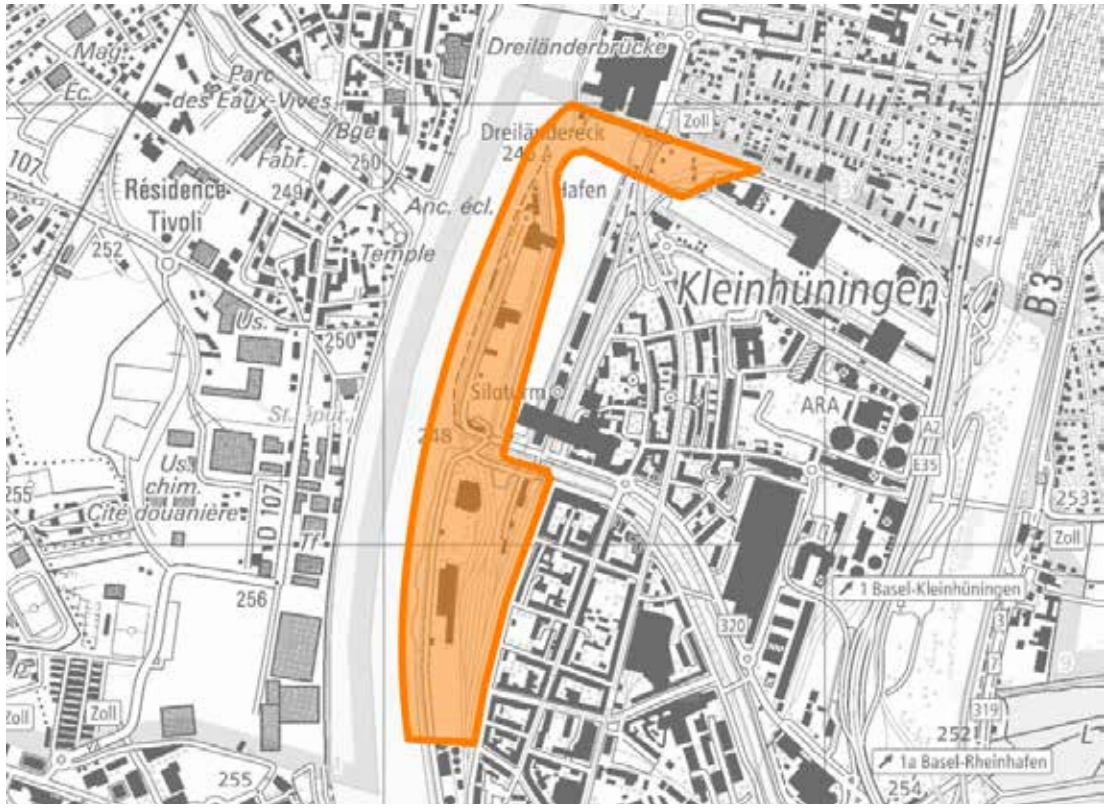
Nummer	Name	Prio
AGGLO Massnahmen AP1-AP3 (noch offen)		
LV1	Basel: Priorisierte Velorouten 1. Etappe	AP3
LV3	Basel: Fuss-/Velobrücke Dreiländereck "Hafenbrücke"	AP3
LV60	CA3F: Liaison cyclable Huningue / Saint-Louis	AP3
LV63	Saint-Louis: Liaison cyclable entre l'avenue Charles de Gaulle et rue du Dr Marcel Hurst	AP3

Bedeutung zu. Insgesamt wird künftig das Schwerpunktgebiet knapp 40'000 Einwohner und Arbeitsplätze umfassen.
Aufgrund der ursprünglichen Nutzung der Areale als Hafenstandorte ist das gesamte Schwerpunktgebiet heute noch nicht ausreichend für den Personenverkehr erschlossen. So wurden beispielsweise die Areale bahnseitig für den Personenverkehr nie ans Schienennetz angebunden. Wichtigste S-Bahn-Stationen für das Schwerpunktgebiet sind die neue S-Bahn Haltestelle Basel Klybeck (4Ü-Ö25), welche im Zusammenhang mit dem Herzstück realisiert werden soll. Sie sorgt zusammen mit der geplanten ÖV-Drehscheibe an der Haltestelle (4MD19) für eine erstklassige Erschliessung des grössten Areals 4S2.2 Areal klybeckplus. Mit Inbetriebnahme der Bahnanbindung des EuroAirport wird das S-Bahnangebot zwischen Frankreich und der Schweiz markant ausgebaut. Dies wird den Bahnhof Basel St. Johann massiv stärken und durch den gleichzeitigen Bau der ÖV-Drehscheibe am Bahnhof St. Johann (4MD21) rund um den Bahnhof St. Johann, das Areal 4S2.6 Campus Novartis besser ans trinationale S-Bahnnetz anbinden.
Strassenseitig ist das Schwerpunktgebiet Basel-Nord «3land» zwar im Osten, Westen und Süden von Hochleistungsstrassen umgeben (inkl. diversen Ausfahrten an der A35, A2, A3 und A5) jedoch fehlen zur Feinerschliessung des Schwerpunktgebietes diverse Strassenelemente (4M21). Die Erschliessung ist aber klar auf den Langsam- und den öffentlichen Verkehr ausgerichtet, was die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch stark vermindert. Motor der Entwicklung soll insbesondere eine neue Rheinbrücke zwischen der Schweiz und Frankreich sein (4Ö19). Diese ermöglicht die Tramnetzerweiterung von Basel über Huningue bis nach Saint-Louis sowie eine optimale Langsamverkehrsverbindung im «3land».
Zur ÖV-seitigen Erschliessung dieser Gebiete sind daher vor allem neue Tramverbindungen (u.a. Tangentiale) vorgesehen. Wichtigstes Element mit der höchsten Umsetzungspriorität hat das Tram Klybeck (4Ö5), welches das Areal 4S2.2 Areal klybeckplus (CH) erschliesst. Gleichzeitig wird mit diesem Projekt eine alternative Erschliessung des Areals 4S1.1 Erlenmatt im Schwerpunktgebiete 4S1 ermöglicht, welche seit der negativen Volksabstimmung zum AP1-Projekt Tram Erlenmatt (ARE-Code: 2701.004 bzw. Ö11b) noch offen war. Verschiedene Velomassnahmen verbessern das Velonetz im Umfeld vom Siedlungsschwerpunkt 4S2.

4S2.1

Hafen- und Stadtentwicklung

4S2.1



	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	4'300	3'900	410	Hafengebiet	20
Aktuell	0	800	40		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung | **Rechtliche Sicherung** | Erschliessung / Baulandumlegung | Baubewilligungs-verfahren / Realisierung | Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Die Transformation wurde aufgrund der Entwicklung des Hafens Basel-Kleinhüningen angestossen. Die Schweizerischen Rheinhäfen und der Kanton Basel-Stadt planen einen Ausbau des Containerumschlags sowie die teilweise Verlagerung der Hafenanlagen auf das Gebiet des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofs sowie des bestehenden Hafenbahnhofs. Mit diesen Investitionen eröffnet sich für den Kanton Basel-Stadt die Möglichkeit auf frei werdenden Flächen in seinem Eigentum und absehbar auslaufenden Baurechtsverträgen am Rhein ein neues urbanes Stadtquartier mit einem breiten Nutzungsmix und einer zentralen Bedeutung für die trinationale Agglomeration zu schaffen.

4S2.1

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☒ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:

- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☒ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
4Ü-Ö25	S-Bahn Haltestellte Basel Klybeck	B

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:

- ☒ < 300 m
- ☒ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ö3	Weil am Rhein: Verlängerung Tram 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	A
4Ö5	BS: Tram Klybeck	A
4Ö19	BS/SLA: Tram Kleinhüningen - Saint-Louis	C
4Ö24	BS: Tram Klybeck - Westquai	C
4MD19	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Klybeck	C

MIV

Anschluss an:

- ☒ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☒ Verbindungsstrassennetz

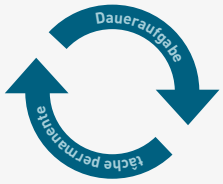
No	Name	Prio AP4
4Ü-M7	Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau - Augst	B
4M21	BS: Verkehrserschliessung Kleinhüningen - Klybeck	C

LV

Anschluss an:

- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☐ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
4LV10.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr, 1. Etappe	A
LV1	Basel: Priorisierte Velorouten 1. Etappe	AP3
LV3	Basel: Fuss-/Velobrücke Dreiländereck "Hafenbrücke"	AP3
LV60	CA3F: Liaison cyclable Huningue / Saint-Louis	AP3
LV63	Saint-Louis: Liaison cyclable entre l'avenue Charles de Gaulle et rue du Dr Marcel Hurst	AP3



Historie	Prio
AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
-	-
AP3/ARE-Code	
S2.1/2701.3.249	As

Fläche in Hektar
20

Typ
Transformationsgebiet

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

GV

No	Name	Prio AP4
4Ü-GV1	Terminal Gateway Basel Nord	A
4Ü-GV2	Entwicklung Hafen - Hafenbecken 3	A
4Ü-GV3	Weiterentwicklung Hafenbahnhof Kleinhüningen	A

4S2.1

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Kanton Basel-Stadt	Schweizerische Rheinhäfen, TEB, Stadt Weil am Rhein, Ville de Huningue, Saint-Louis Agglomération, Département du Haut-Rhin, Landkreis Lörrach

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja, als Zwischenergebnis ☐ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

4S2.2

Areal klybeckplus

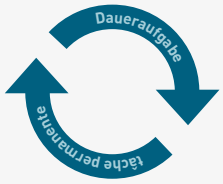
4S2.2

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	10'000	5'000	465	+ Sport, Kultur etc.	32,4
Aktuell	0	2'250	70	Industrie	

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung | **Rechtliche Sicherung** | Erschliessung / Baulandumlegung | Baubewilligungs-verfahren / Realisierung | Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können. Aufgrund des grossen Perimeters laufen Schritte parallel



Historie	Prio
AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
-	-
AP3/ARE-Code	
S2.2/2701.3.250	As

Fläche in Hektar
32,4

Typ
Transformationsgebiet

Massnahmenbeschrieb

Die ehemaligen Industrieareale von BASF und Novartis im Klybeck, seit 2019 im Besitz der CREB AG und Swisslife, sollen zu einem Gebiet mit einer ausgewogenen Mischung von Arbeiten, Wohnen, öffentlichen Einrichtungen und Versorgungseinrichtungen sowie attraktiven Aussenräumen transformiert werden. Angrenzende Naturräume (Uferbereiche der Flüsse Rhein und Wiese) werden aufgewertet, die Verbindungen und Anbindungen zum Rhein und zur Wiese werden verbessert und für die Bevölkerung zugänglich gemacht, wodurch die Attraktivität dieses Stadtquartiers stark erhöht wird.

4S2.2

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:

- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☒ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe - Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	A
4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
4Ü-Ö25	S-Bahn Haltestellte Basel Klybeck	B

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:

- ☒ < 300 m
- ☒ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ö5	BS: Tram Klybeck	A
4Ö7	BS: Bussystem 2027 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
4Ö19	BS/SLA: Tram Kleinhüningen - Saint-Louis	C
4Ö24	BS: Tram Klybeck - Westquai	C
4MD19	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Klybeck	C

MIV

Anschluss an:

- ☒ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☒ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
4Ü-M7	Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau - Augst	B
4M21	BS: Verkehrserschliessung Kleinhüningen - Klybeck	C

LV

Anschluss an:

- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☐ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
4LV10.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr, 1. Etappe	A
LV1	Basel: Priorisierte Velorouten 1. Etappe	AP3

Beteiligte Stellen/Koordination

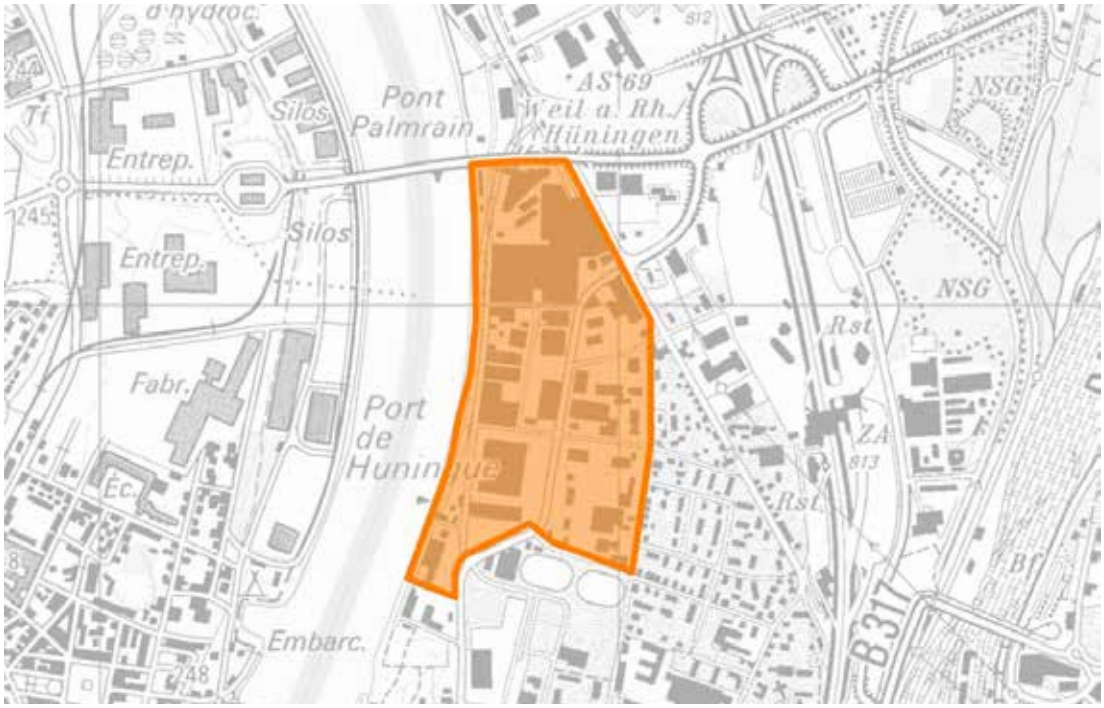
Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Kanton Basel-Stadt	-

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja, als Vororientierung ☐ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

4S2.2

4S2.3

Weil am Rhein



	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	250	850	40		27
Aktuell	0	800	30		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung → Rechtliche Sicherung → Erschliessung / Baulandumlegung → Baubewilligungs-verfahren / Realisierung → Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

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

4S2.3

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:

- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☒ kein Bahnhof in der Nähe

ÖV Tram/Bus

- ☐ < 300 m
- ☒ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

MIV

Anschluss an:

- ☒ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☒ Verbindungsstrassennetz

LV

Anschluss an:

- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe - Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	A

ÖV Tram/Bus

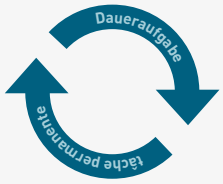
No	Name	Prio AP4
4Ö3	Weil am Rhein: Verlängerung Tram 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	A

MIV

No	Name	Prio AP4
-	-	-

LV

No	Name	Prio AP4
4LV10.40	SLA: Liaison cyclable Huningue Rue du Rhin	A
4LV10.44	SLA: Liaison cyclable Village-Neuf - Saint-Louis	A
LV3	Basel: Fuss-/Velobrücke Dreiländereck "Hafenbrücke"	AP3
LV1	Basel: Priorisierte Velorouten 1. Etappe	AP3
4LV10.58	Weil am Rhein: Lückenschluss Pendlerroute Heldelinger Strasse	A



Historie **Prio**

AP1/ARE-Code
-

AP2/ARE-Code
-

AP3/ARE-Code
S2.3/2701.3.251 Bs

Fläche in Hektar
27

Typ
Transformationsgebiet

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Stadt Weil am Rhein	Amt für Mobilität, Planungsamt, Tiefbauamt.

Regionalplanrelevanz: (D)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

4S2.3

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Die Stadt Basel, die Stadt Weil am Rhein, die Ville de Huningue, die Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (neu: Saint-Louis Agglomération) und der Conseil départemental du Haut-Rhin haben 2012 die gemeinsamen Entwicklungsziele und die Erarbeitung eines gemeinsamen Raumkonzepts vereinbart. 2016 wurden die Ergebnisse des Raumkonzepts und das weitere Vorgehen wiederum in einer Planungsvereinbarung festgehalten. Diese Planungsvereinbarung gilt bis Ende 2020. Eine Ergänzung zur Verlängerung bis Ende 2021 wird derzeit zwischen den Partnern abgestimmt.

4S2.4

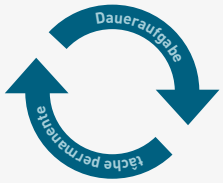
Zone d'activité Huningue Sud

	Habitants	Emplois	Habitants/EP/ha	Utilisation	Surface en ha
futur	0	420	35		12,6
actuelle	0	0	0		

Étapes de mise en oeuvre

Exploration	Début de la préparation	Début de la mise en oeuvre	Réalisation	Achèvement

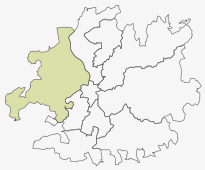
Un site peut être développé par étapes, raison pour laquelle différents états de mise en œuvre peuvent être saisis.



Historie	Prio
AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
-	-
AP3/ARE-Code	
S2.4/2701.3.252	Bs

Surface en ha
12,6

Type
Zones de nouvelles constructions



Description

Cette zone est destinée à accueillir des entreprises de recherches et développement dans le domaine de la biotechnologie, chimie, pharmacie dans le prolongement et en complément des sites d'activités situés à proximité, abritant des entreprises de pointes d'envergure internationale. Il est également envisagé d'étudier la possibilité d'installer un centre de formation de langues ou un établissement scolaire de type école internationale.

Coordination de l'urbanisation et des transports / Lien avec d'autres mesures

4S2.4

☐ Concept de mobilité élaboré

Desserte actuelle

ÖV (Bahn)

Proximité de la prochaine gare:

- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☒ Pas de gare à proximité

ÖV Tram/Bus

Proximité du prochain arrêt de bus:

- ☐ < 300 m
- ☒ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ Pas d'arrêt de bus à proximité

MIV

Connexion à:

- ☐ Réseau des routes à grand débit
- ☐ Réseau des routes à grande circulation
- ☒ Réseau des routes de liaison

LV

Connexion à:

- ☐ Réseau des itinéraires prioritaires
- ☒ Réseau des itinéraires principaux
- ☐ Réseau des itinéraires complémentaires
- ☐ Absence d'infrastructure cyclable

Optimisation / relation avec d'autres mesures

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö27	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	B

No	Name	Prio AP4
4Ö19	BS/SLA: Tram Kleinhüningen - Saint-Louis	C
4Ö23	BS: Tram St. Johann - Huningue	C
4Ö24	BS: Tram Klybeck - Westquai	C
4MD21	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof St. Johann	C

No	Name	Prio AP4
-	-	-

No	Name	Prio AP4
4LV10.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr, 1. Etappe	A
4LV10.40	SLA: Liaison cyclable Huningue Rue du Rhin	A
4LV10.50	Saint-Louis: Liaison cyclable avenue de Bâle	A
LV60	CA3F: Liaison cyclable Huningue / Saint-Louis	AP3
LV63	Saint-Louis: Liaison cyclable entre l'avenue Charles de Gaulle et rue du Dr Marcel Hurst	AP3

Coordination

L'organisme responsable	Autres participante
Saint-Louis Agglomération	Commune de Huningue

SCoT (F)	Mise en zone nécessaire	Surfaces d'assolement concernées
☒ Oui, informations préalables ☐ No	☒ Oui ☐ No	☐ Oui ☒ No

4S2.4

4S2.5

ZAC du canal - Huningue

4S2.5

	Habitants	Emplois	Habitants/EP/ha	Utilisation	Surface en ha
futur	1'200	45	210	+ parc urbain	6
actuelle	0	20	<5		

Étapes de mise en oeuvre

Exploration | Début de la préparation | Début de la mise en oeuvre | Réalisation | Achèvement

Un site peut être développé par étapes, raison pour laquelle différents états de mise en œuvre peuvent être saisis.

Description

Le secteur à aménager se trouve à proximité du canal de Huningue, sur un ancien site industriel présentant aujourd'hui une mixité d'occupations sur environ 6 hectares. Ce secteur sera progressivement réhabilité par le biais d'une ZAC (zone d'aménagement concertée) pour les besoins en matière d'habitat et d'équipements scolaires et sportifs. Ce nouveau quartier réalisé en plusieurs phases, permettra d'économiser du terrain tout en améliorant la qualité urbaine du site par des aménagements paysagers de qualité et des espaces verts.

Coordination de l'urbanisation et des transports / Lien avec d'autres mesures

4S2.5

☐ Concept de mobilité élaboré

Desserte actuelle

ÖV (Bahn)

Proximité de la prochaine gare:

- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☒ Pas de gare à proximité

ÖV Tram/Bus

Proximité du prochain arrêt de bus:

- ☐ < 300 m
- ☒ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ Pas d'arrêt de bus à proximité

MIV

Connexion à:

- ☐ Réseau des routes à grand débit
- ☐ Réseau des routes à grande circulation
- ☒ Réseau des routes de liaison

LV

Connexion à:

- ☐ Réseau des itinéraires prioritaires
- ☒ Réseau des itinéraires principaux
- ☒ Réseau des itinéraires complémentaires
- ☐ Absence d'infrastructure cyclable

Optimisation / relation avec d'autres mesures

ÖV (Bahn)

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö27	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	B

ÖV Tram/Bus

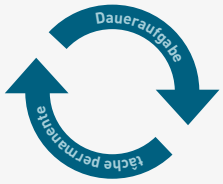
No	Name	Prio AP4
4Ö19	BS/SLA: Tram Kleinhüningen - Saint-Louis	C
4Ö23	BS: Tram St. Johann - Huningue	C
4Ö24	BS: Tram Klybeck - Westquai	C
4MD21	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof St. Johann	C

MIV

No	Name	Prio AP4
-	-	-

LV

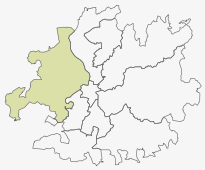
No	Name	Prio AP4
4LV10.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr, 1. Etappe	A
4LV10.40	SLA: Liaison cyclable Huningue Rue du Rhin	A
LV60	CA3F: Liaison cyclable Huningue / Saint-Louis	AP3
LV63	Saint-Louis: Liaison cyclable entre l'avenue Charles de Gaulle et rue du Dr Marcel Hurst	AP3



Historie	Prio
AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
-	-
AP3/ARE-Code	
S2.5/2701.3.253	As

Surface en ha
6

Type
Zones de transformation



Coordination

L'organisme responsable	Autres participante
Commune de Huningue	-

SCoT (F)	Mise en zone nécessaire	Surfaces d'assolement concernées
☒ Oui, informations préalables ☐ No	☐ Oui ☒ No	☐ Oui ☒ No

4S2.5

4S2.6

Campus Novartis

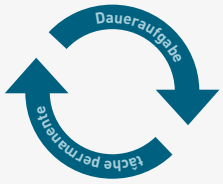
4S2.6

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	0	10'000	370		27
Aktuell	0	8'500	315		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung / Baulandumlegung	**Baubewilligungs-verfahren / Realisierung**	Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.



Historie	Prio
AP1/ARE-Code S097/2701.234	As
AP2/ARE-Code S2/2701.2.127	As
AP3/ARE-Code S2.6/2701.3.254	As

Fläche in Hektar
27

Typ
Nachverdichtungsgebiet

Massnahmenbeschrieb

Novartis transformiert und erweitert das ehemalige Werkareal St. Johann vom geschlossenen Produktionsstandort zu einem attraktiven Campus der Forschung und des Wissens. Dabei wird der baulichen Qualität und der Umgebungsgestaltung eine hohe Priorität eingeräumt. In Zusammenarbeit mit dem Kanton wurde eine öffentliche Rheinuferpromenade angelegt. Novartis verfolgt ab 2020 das Ziel den Campus für Drittfirmen zu öffnen.
Durch die Konzentration der Arbeitsplätze der Novartis im Campus erfolgt eine hohe Arbeitsplatzverdichtung. In Zusammenarbeit zwischen dem Unternehmen und dem Kanton konnte bereits eine Aufwertung der Wohn- und Arbeitsqualität durch einen neuen Rheinuferweg erreicht werden. Durch die angestrebte Öffnung des Campus für Drittfirmen können weitere wirtschaftliche Potenziale erschlossen und weitergehende Umgebungsqualitäten für die Bevölkerung aktiviert werden.

4S2.6

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☒ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö27	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	B

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ö13	BL/BS: Tram Bachgraben	B
4Ö23	BS: Tram St. Johann - Huningue	C
4Ö24	BS: Tram Klybeck - Westquai	C
4MD21	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof St. Johann	C

MIV

Anschluss an:
- ☒ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☒ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
-	-	-

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
4LV10.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr, 1. Etappe	A
4LV10.50	Saint-Louis: Liaison cyclable avenue de Bâle	A
LV1	Basel: Priorisierte Velorouten 1. Etappe	AP3

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Novartis, Kanton Basel-Stadt, Commune de Huningue	Ville de Saint- Louis, SBB, SNCF, Drittfirmen.

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja, als Festsetzung ☐ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

4S2.6

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Die Abstimmung ist insbesondere mit den beiden Nachbargemeinden Saint-Louis und Huningue von Relevanz. Die Zone Sud in Huningue stellt mehrheitlich eine brachliegende Restfläche dar, die ein grosses Transformationspotenzial aufweist (Einwohner- und Arbeitsplätze und Natur- und Freiräume).

4S2.7

Weil Friedlingen

4S2.7

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	150	100	85		3
Aktuell	0	0	0	+ Infrastrukturflächen	

Stand Umsetzungsschritte

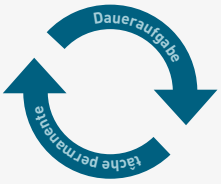
Erkundung | Rechtliche Sicherung | Erschliessung / Baulandumlegung | Baubewilligungs-verfahren / Realisierung | Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Die Stadt Weil am Rhein hat ein Sanierungsgebiet nach BauGB definiert, welches durch Landes- und Bundesmittel gefördert wird. Mit diesen Fördermitteln wurde ein Realisierungswettbewerb zur Umsetzung der Rheinparkneugestaltung und zur Rheinparkerweiterung durchgeführt - unter Einbezug der Planungspartner Huningue und Kanton Basel-Stadt. Die Erweiterung und Umgestaltung des Rheinparks wird voraussichtlich 2020 abgeschlossen. Mit Huningue wurde das Vis-à-vis über den Rhein weiterentwickelt. Das Projekt wird voraussichtlich bis Ende 2020 entlang des Rheinuferns realisiert. Mit dem Kanton Basel-Stadt und den wichtigsten Landeigentümern soll das Vis-à-vis des Hafen- und Zollquartiers südlich bzw. östlich des Rheincenters entwickelt werden. Das Bindeglied zwischen den Entwicklungsgebieten stellt die geplante Langsamverkehr-Brücke über das Hafenbecken dar. Ziel des Projektes ist eine Transformation von Logistik-, Gewerbe- und Infrastrukturflächen zu Wohn- und Dienstleistungsnutzungen. Ein durchmischtes Stadtquartier mit Wohn- und Arbeitsnutzungen im Sinne einer Siedlungsentwicklung nach innen soll hier erfolgen.

4S2.7



Historie **Prio**

AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S2.7/2701.3.255 As

Fläche in Hektar
3

Typ
Nachverdichtungsgebiet

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell — Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☒ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe - Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	A
4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
4Ü-Ö25	S-Bahn Haltestellte Basel Klybeck	B

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ö3	Weil am Rhein: Verlängerung Tram 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	A
4Ö5	BS: Tram Klybeck	A
4Ö19	BS/SLA: Tram Kleinhüningen - Saint-Louis	C
4Ö24	BS: Tram Klybeck - Westquai	C

MIV

Anschluss an:
- ☒ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☒ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
4Ü-M7	Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau - Augst	B
4M21	BS: Verkehrserschliessung Kleinhüningen - Klybeck	C

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☐ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
LV1	Basel: Priorisierte Velorouten 1. Etappe	AP3
LV3	Basel: Fuss-/Velobrücke Dreiländereck «Hafenbrücke»	AP3

Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

GV

No	Name	Prio AP4
4Ü-GV1	Terminal Gateway Basel Nord	A
4Ü-GV2	Entwicklung Hafen - Hafenbecken 3	A
4Ü-GV3	Weiterentwicklung Hafenbahnhof Kleinhüningen	A

4S2.7

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Stadt Weil am Rhein	Amt für Mobilität, Planungsamt, Tiefbauamt

Regionalplanrelevanz: (D)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☐ Ja	☐ Ja	☐ Ja
☒ Nein	☒ Nein	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Die Stadt Basel, die Stadt Weil am Rhein, die Ville de Huningue, die Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (neu: Saint-Louis Agglomération) und der Conseil départemental du Haut-Rhin haben 2012 die gemeinsamen Entwicklungsziele und die Erarbeitung eines gemeinsamen Raumkonzepts vereinbart. 2016 und 2019 wurden die Ergebnisse des Raumkonzepts und das weitere Vorgehen wiederum in einer Planungsvereinbarung festgehalten. Diese Planungsvereinbarung gilt bis Ende 2020. Eine Ergänzung zur Verlängerung bis Ende 2021 wird derzeit zwischen den Partnern abgestimmt.

4S2.8

Friche Sterling - Rive du Rhin

4S2.8

	Habitants	Emplois	Habitants/EP/ha	Utilisation	Surface en ha
futur	460	0	330		1,4
actuelle	0	10	<10		

Étapes de mise en oeuvre

Exploration | **Début de la préparation** | Début de la mise en oeuvre | Réalisation | Achèvement

Un site peut être développé par étapes, raison pour laquelle différents états de mise en œuvre peuvent être saisis.

Daueraufgabe
tâche permanente

Historie **Prio**

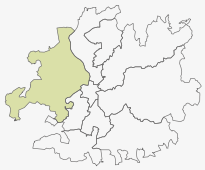
AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

Surface en ha
1,4

Type
Zones de transformation



Description

Reconversion d'un ancien site industriel de la société Sterling sur 1,4 hectare en un projet d'aménagement destiné à l'habitat (150 à 200 logements envisagés). Le site se trouve à proximité du Rhin et du nouveau quartier des Jetées. Ce projet s'inscrit dans la politique globale de valorisation urbaine et paysagère des rives françaises du Rhin sur le ban de Huningue.

Coordination de l'urbanisation et des transports / Lien avec d'autres mesures

4S2.8

☐ Concept de mobilité élaboré

Desserte actuelle / Optimisation / relation avec d'autres mesures

ÖV (Bahn)

Proximité de la prochaine gare:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☒ Pas de gare à proximité

No	Name	Prio AP4
-	-	-

ÖV Tram/Bus

Proximité du prochain arrêt de bus:
- ☐ < 300 m
- ☒ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ Pas d'arrêt de bus à proximité

No	Name	Prio AP4
4Ö19	BS/SLA: Tram Kleinhüningen - Saint-Louis	C
4Ö23	BS: Tram St. Johann - Huningue	C

MIV

Connexion à:
- ☐ Réseau des routes à grand débit
- ☐ Réseau des routes à grande circulation
- ☒ Réseau des routes de liaison

No	Name	Prio AP4
-	-	-

LV

Connexion à:
- ☐ Réseau des itinéraires prioritaires
- ☒ Réseau des itinéraires principaux
- ☐ Réseau des itinéraires complémentaires
- ☐ Absence d'infrastructure cyclable

No	Name	Prio AP4
4LV10.40	SLA: Liaison cyclable Huningue Rue du Rhin	A
4LV10.44	SLA: Liaison cyclable Village-Neuf - Saint-Louis	A
LV60	CA3F: Liaison cyclable Huningue / Saint-Louis	AP3
LV63	Saint-Louis: Liaison cyclable entre l'avenue Charles de Gaulle et rue du Dr Marcel Hurst	AP3

Coordination

L'organisme responsable	Autres participante
Commune de Huningue	-

SCoT (F)	Mise en zone nécessaire	Surfaces d'assolement concernées
☒ Oui, ☐ No	☐ Oui ☒ No	☐ Oui ☐ No

4S2.8

La localisation du site industriel à aménager, correspondant au périmètre de l'OAP

Le front urbain industriel existant face au Rhin

4S2.9

Quartier les Jetées - Huningue

4S2.9

	Habitants	Emplois	Habitants/EP/ha	Utilisation	Surface en ha
futur	630	100	185	+ Hôtellerie, loisirs, gastronomie, Parc, plage/accès à l'eau.	4
actuelle	0	0	0	+ anciens hangars de VNF, espace vert et plage à proximité du Rhin, un camping	

Étapes de mise en oeuvre

Exploration → Début de la préparation → **Début de la mise en oeuvre** → **Réalisation** → **Achèvement**

Un site peut être développé par étapes, raison pour laquelle différents états de mise en œuvre peuvent être saisis.

Description

Ce nouveau quartier constitue un secteur stratégique, au contact direct du Rhin, très proche de la Suisse et directement relié à l'Allemagne (Weil am Rhein) via la passerelle piétonne et cyclable réalisée il y a 10 ans. Porte d'entrée à Huningue et en France, ce site a fait l'objet de plusieurs études successives visant à élaborer un projet urbain de qualité recherchant une harmonie d'ensemble et assurant des liaisons cohérentes avec les quartiers limitrophes et le centre-ville. L'ensemble s'inscrit dans un projet coordonné au niveau transfrontalier.
Le projet prévoit de réaliser différentes opérations de constructions en faveur du développement urbain (logements, commerces, hôtel, bureaux, transfert du camping, base de loisirs, équipements publics etc) et d'un parc public. A terme près de 300 logements sont projetés et une mixité sera recherchée (standing, taille des logements etc).
L'ensemble du site sera fortement végétalisé : le fait de privilégier des constructions en hauteur limitera l'emprise au sol des constructions, et permettra de développer une trame verte étoffée au sein des espaces publics (création d'un parc, plantation d'arbres le long de certains axes, mise en valeurs des rives du Rhin) mais également au sein des espaces privatifs.

4S2.9

Coordination de l'urbanisation et des transports / Lien avec d'autres mesures

☒ Concept de mobilité élaboré

Desserte actuelle — Optimisation / relation avec d'autres mesures

ÖV (Bahn)

Proximité de la prochaine gare:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☒ Pas de gare à proximité

No	Name	Prio AP4
-	-	-

ÖV Tram/Bus

Proximité du prochain arrêt de bus:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ Pas d'arrêt de bus à proximité

No	Name	Prio AP4
4Ö19	BS/SLA: Tram Kleinhüningen - Saint-Louis	C
4Ö23	BS: Tram St. Johann - Huningue	C

MIV

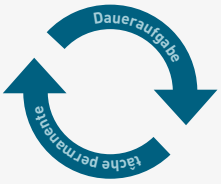
Connexion à:
- ☐ Réseau des routes à grand débit
- ☐ Réseau des routes à grande circulation
- ☒ Réseau des routes de liaison

No	Name	Prio AP4
-	-	-

LV

Connexion à:
- ☐ Réseau des itinéraires prioritaires
- ☒ Réseau des itinéraires principaux
- ☐ Réseau des itinéraires complémentaires
- ☐ Absence d'infrastructure cyclable

No	Name	Prio AP4
4LV10.40	SLA: Liaison cyclable Huningue Rue du Rhin	A
4LV10.44	SLA: Liaison cyclable Village-Neuf - Saint-Louis	A
LV60	CA3F: Liaison cyclable Huningue / Saint-Louis	AP3
LV63	Saint-Louis: Liaison cyclable entre l'avenue Charles de Gaulle et rue du Dr Marcel Hurst	AP3



Historie — **Prio**

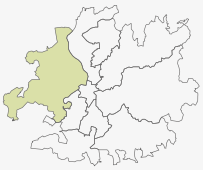
AP1/ARE-Code
- — -

AP2/ARE-Code
- — -

AP3/ARE-Code
S2.5/2701.3.253 — As

Surface en ha
4

Type
Zones de transformation



Coordination

L'organisme responsable	Autres participante
Commune de Huningue	-

SCoT (F)	Mise en zone nécessaire	Surfaces d'assolement concernées
☒ Oui, informations préalables ☐ No	☐ Oui ☒ No	☐ Oui ☒ No

4S2.9

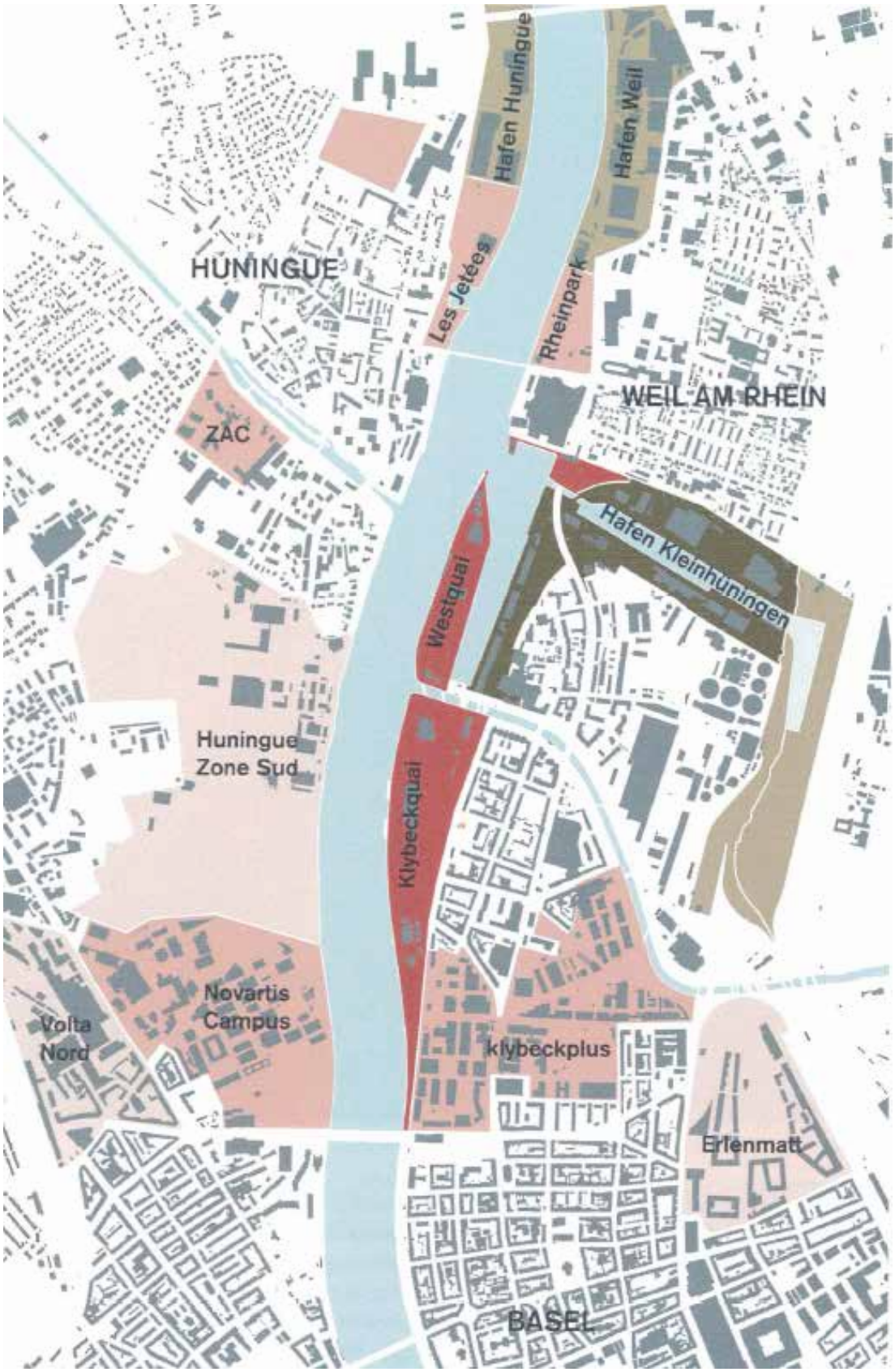
SECTEUR 1 : phase réalisée

SECTEUR 2 : à dominante d'habitation et parc public, avec stationnement (silo et souterrain)

SECTEUR 3 : à dominante de prestations hôtelières

SECTEUR 4 : à dominante de bureaux et/ou d'habitation

SECTEUR 5 : à dominante d'habitation avec espaces verts


HUNINGUE
Hafen Huningue
Hafen Weil
Les Jetées
Rheinpark
WEIL AM RHEIN
ZAC
Hafen Kleinhüningen
Westquai
Huningue
Zone Sud
Klybeckquai
Novartis
Campus
Volta
Nord
klybeckplus
Erlenmatt
BASEL

4S2.9

4S3

Schwerpunktgebiet Basel-Nordwest

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nr.	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
4S3	**Schwerpunktgebiet Basel-Nordwest**	**27,2**	**0**	**2'600**	**9'300**	**13'300**
4S3.1	Areal Felix-Platter-Spital	5,0	0	1'000	800	900
4S3.2	VoltaNord	11,6	0	1'600	400	2'200
4S3.3	Campus Schällemätteli (Hochschulareal St. Johann)	4,6	0	0	1'900	2'200
4S3.4	Universitätsspital Basel	6,0	0	0	6'200	8'000

Beschrieb

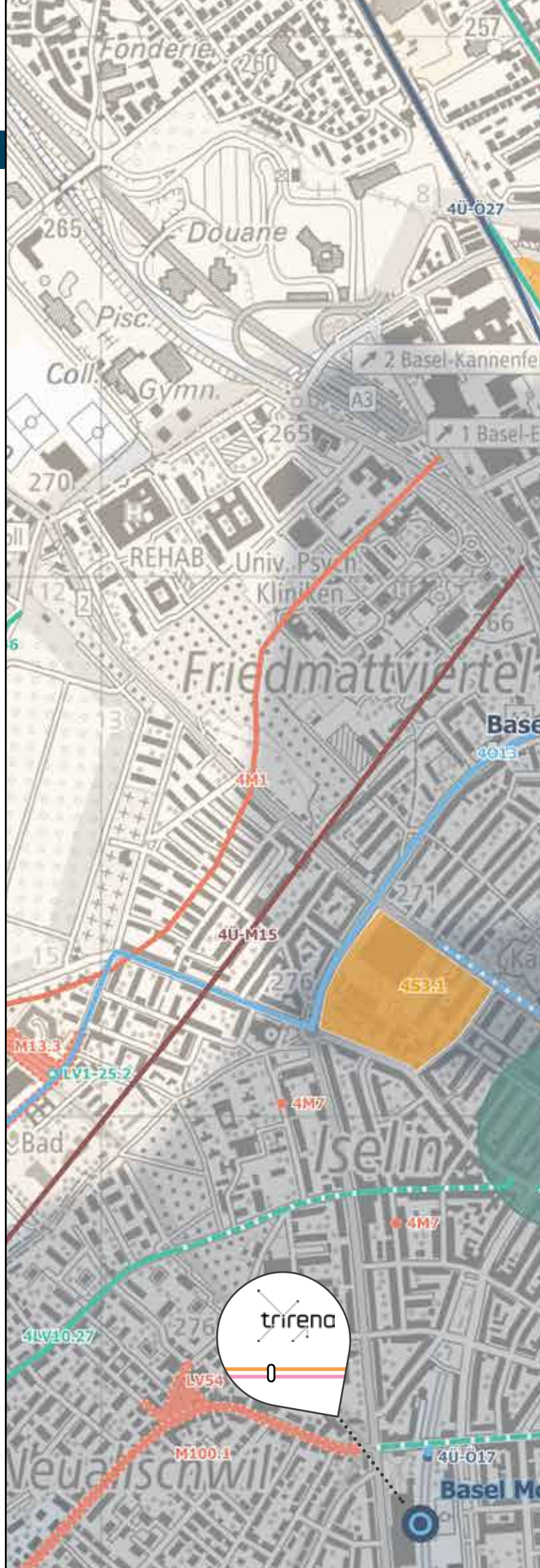
Das Schwerpunktgebiet Basel-Nordwest (4S3) setzt sich aus insgesamt 4 Arealentwicklungen zusammen. Gemeinsam haben sie als Aufgabe eine Transformation von bereits dicht genutzten Arealen (Spitäler, Universität, Gewerbe) zu vollziehen. Gesamthaft umfassen diese Areale im Basler Westen 27,2 ha. Mit den geplanten Neuüberbauungen wird eine erhebliche Verdichtung der gut erschlossenen Flächen erreicht. Gleichzeitig kann der Universitätsstandort durch Modernisierung und Erweiterung erhalten werden. Das Bewahren dieser publikumsintensiven Anlage inmitten der Kernstadt an gut erschlossener Lage ist für das Ziel einer abgestimmten Entwicklung von Siedlung und Verkehr bedeutend. Die einzelnen Areale des Schwerpunktgebiets haben durchgehend bereits einen guten Umsetzungsstand erreicht. Es ist davon auszugehen, dass kurz- bis mittelfristig auf diesen 4 Arealen Wohnraum für 2'600 Einwohner und zu den bereits heute bestehenden 9'300 Arbeitsplätzen rund 4'000 hinzukommen werden.

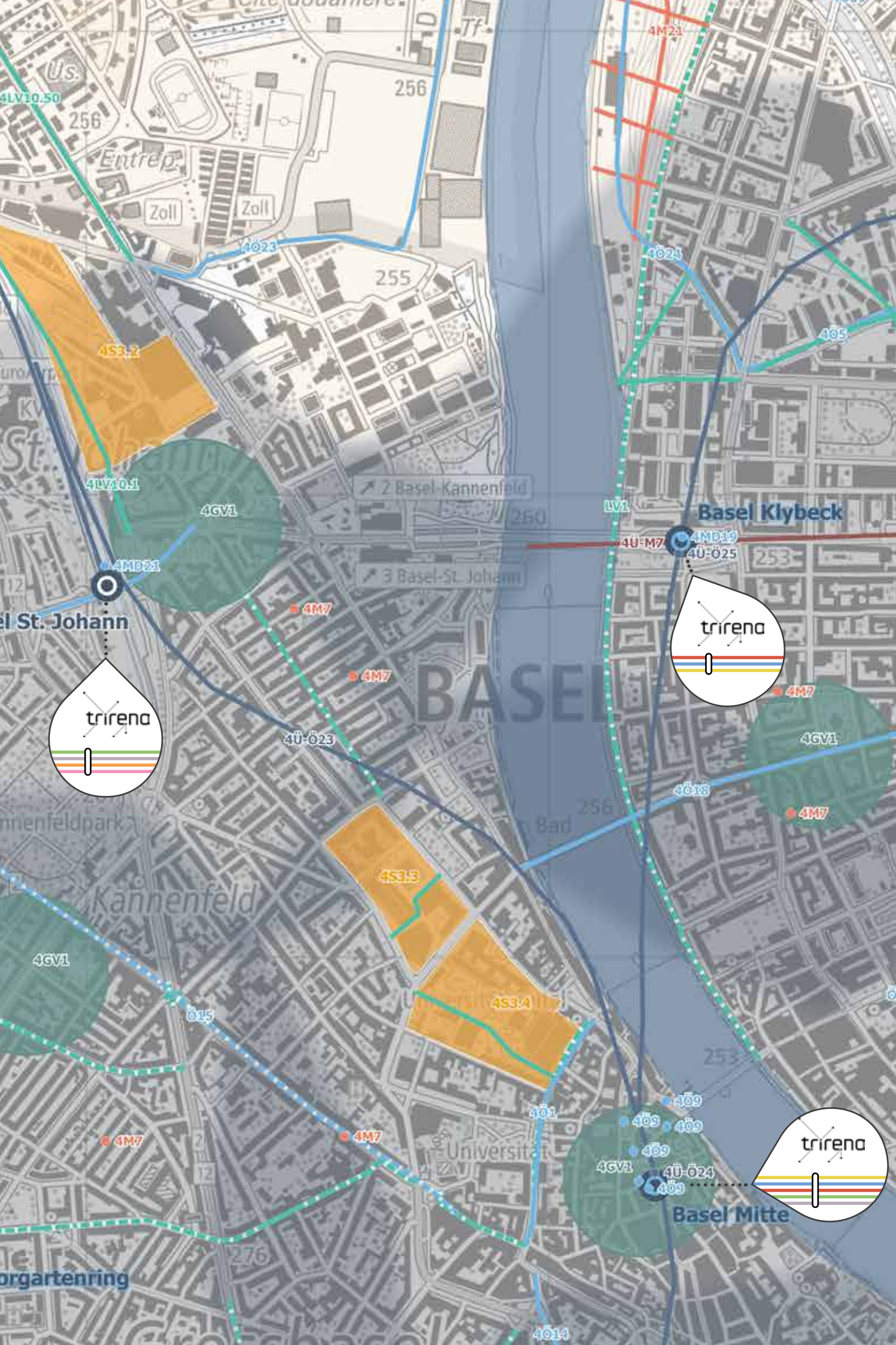
Von zentraler Bedeutung für die Arealentwicklungen in Basels Norden wird der Ausbau der trinationalen S-Bahn sein. Das Areal Volta Nord wird bereits in wenigen Jahren vom Angebotsausbau am Bahnhof St. Johann (4Ü-Ö27) profitieren. Für die Areale 4S3.3 Campus Schällemätteli (Hochschulareal St. Johann) und 4S3.4 Universitätsspital Basel wird das Herzstück mit der neuen Haltestelle Basel Mitte (4Ü-Ö24) einen Quantensprung in der ÖV-Erschliessung bringen. Direktverbindungen von der Universität,- Forschungs-, Spital- und Life-Sciencezentren in praktisch alle Korridore der trinationalen Agglomeration Basel wird eine noch nie dagewesenen Standortattraktivität ermöglichen. Neben der dringend notwendigen Anbindung ans Netz der trinationalen S-Bahn soll mit dem Tram 30 Grossbasel (4Ö14) als Ersatz der heutigen Buslinien auch die ÖV-Erschliessung mit dem Feinverteiler erheblich verbessert werden.

Die ÖV-seitige Feinerschliessung zwischen Bahnhof Basel St. Johann mit den Arealen Volta Nord (4S3.2) und Felix-Platter-Spital (4S3.1) zum Schwerpunktgebiet 4S4 Allschwil/Hégenheim wird mittels dem Tram Bachgraben (4Ö13) sichergestellt. Eine bessere Anbindung in Richtung Allschwil wird auch durch den Zubringer Bachgraben-Allschwil (4M1) erreicht.

Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP4**
4L5	Parc des Carrières	
Übergeordnete Massnahmen		**AP4**
4Ü-Ö9	Bahnanbindung EuroAirport	A
4Ü-Ö17	S-Bahn Haltestelle Basel Morgartenring	A
4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
4Ü-Ö24	S-Bahn Haltestelle Basel Mitte	B
4Ü-Ö27	Vierspurausbau Basel St. Johann - Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	B
4Ü-M7	Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau - Augst	B
4Ü-M15	Westumfahrung Basel	C
AGGLO Massnahmen		**AP4**
4Ö1	BS: Tram Petersgraben	A
4Ö7	BS: Bussystem 2027 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
4Ö9	BS: Haltestellen Schifflände/Marktplatz	A
4M1	BL: Zubringer Bachgraben - Allschwil (ZUBA)	A
4M2	SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim	A
4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	A
4LV10.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr, 1. Etappe	A
4LV10.50	Saint-Louis: Liaison cyclable avenue de Bâle	A
4GV1	BS: Öffentliche Paketstationen und Mikro-Depots	A
4Ö13	BL/BS: Tram Bachgraben	B
4Ö14	BS: Tram 30 Grossbasel	B
4Ö18	BS: Tram 30 Kleinbasel	C
4Ö23	BS: Tram St. Johann - Huningue	C
4MD18	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Mitte	C
4MD21	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof St. Johann	C
AGGLO Massnahmen AP1-AP3 (noch offen)		
Ö15	Basel: Verkehrs- und Gestaltungsprojekt Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt	AP3
LV1	Basel: Priorisierte Velorouten 1. Etappe	AP3




4LV10.50
4M21
4Ö23
4Ö24
4Ö5
4S3.2
4LV10.1
4GV1
4MD21
LV1
Basel Klybeck
4MD19
4Ü-M7
4Ü-Ö25
trirena
4M7
4Ü-Ö23
4S3.3
4S3.4
4GV1
4Ö18
4Ö15
4Ö1
4Ö9
4Ü-Ö24
Basel Mitte
4Ö14

4S3.1

4S3.1

Areal Felix-Platter-Spital

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	1'000	900	380		5
Aktuell	0	800	160		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung | Rechtliche Sicherung | Erschliessung / Baulandumlegung | **Baubewilligungs-verfahren / Realisierung** | Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Das Felix Platter-Spital, das bisher das gesamte Areal einnahm, wurde mit einem im Jahr 2019 eröffneten Neubau auf etwa einem Drittel der Fläche konzentriert. Damit wurde der restliche Arealteil für eine Wohnbauentwicklung frei. Das Land wurde im Baurecht an eine Genossenschaft abgegeben, die das ehemalige Hauptgebäude des Spitals in ein Wohngebäude umbaut und zusätzliche Neubauten erstellt. Insgesamt entstehen in zwei Etappen rund 530 Wohnungen sowie Flächen für Gewerbe- und Quartiernutzungen, die von bester Erschliessung mit Bus und Tram profitieren. Erste Wohnungen können ab 2022 bezogen werden.

4S3.1

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:

- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☒ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö9	Bahnanbindung EuroAirport	A
4Ü-Ö17	S-Bahn Haltestelle Basel Morgartenring	A
4Ü-Ö27	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	B

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:

- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ö7	BS: Bussystem 2027 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
4Ö13	BL/BS: Tram Bachgraben	B
4MD21	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof St. Johann	C
Ö15	Basel: Verkehrs- und Gestaltungsprojekt Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt	AP3

MIV

Anschluss an:

- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☒ Verbindungsstrassennetz

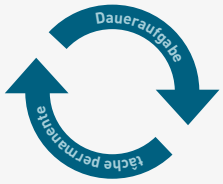
No	Name	Prio AP4
4M1	BL: Zubringer Bachgraben - Allschwil (ZUBA)	A
4M2	SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim	A
4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	A

LV

Anschluss an:

- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☐ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
LV1	Basel: Priorisierte Velorouten 1. Etappe	AP3
4LV10.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr, 1. Etappe	A



Historie **Prio**

AP1/ARE-Code
-

AP2/ARE-Code
-

AP3/ARE-Code
S3.1/2701.3.300 As

Fläche in Hektar
5

Typ
Transformationsgebiet

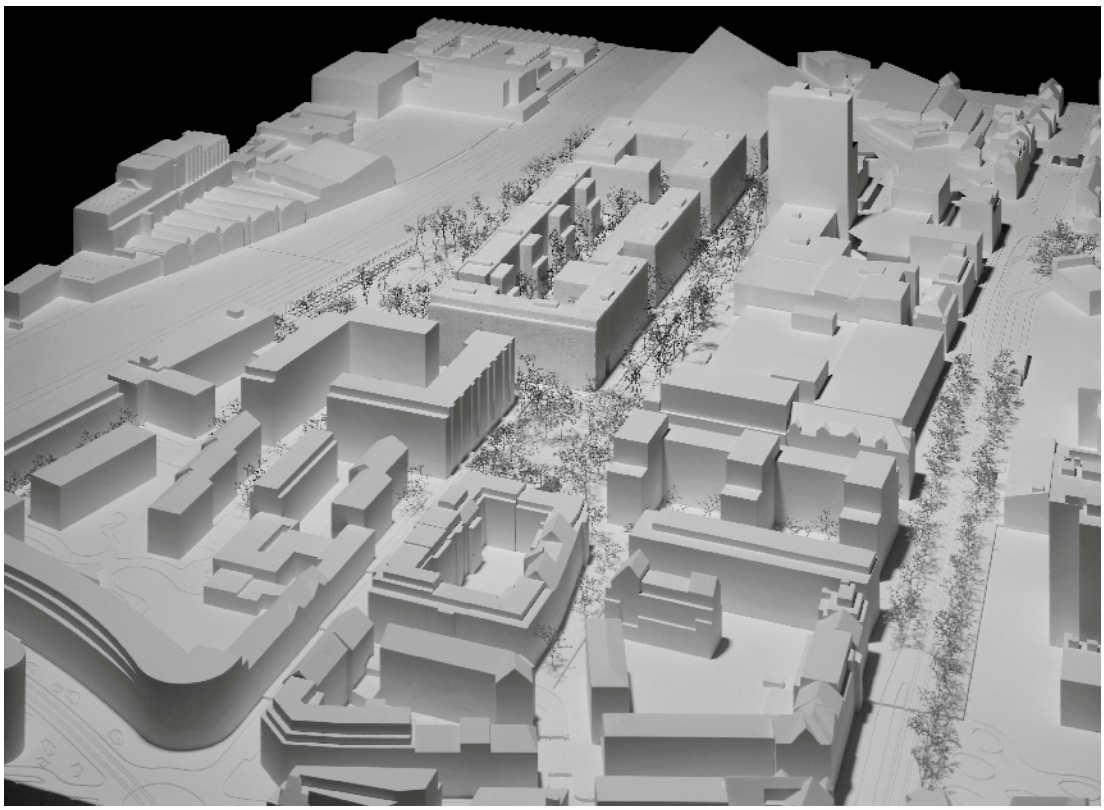
Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Kanton Basel-Stadt	-

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja, als Festsetzung ☐ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

4S3.1

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Zonenänderung und Bebauungsplan erfolgt.



4S3.1

4S3.2

VoltaNord

4S3.2

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	1'600	2'200	330		11,6
Aktuell	0	400	35		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	**Rechtliche Sicherung**	**Erschliessung / Baulandumlegung**	Baubewilligungs-verfahren / Realisierung	Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Das Aeal Volta Nord, früher der Güterbahnhof für den Hafen St. Johann und Standort des Coop Verteilzentrums, wird in ein gemischt genutztes Quarter transformiert. Durch die Nähe zum Bahnhof St. Johann und zu den abgeschlossenen Stadtentwicklungsprojekten im Umkreis des Voltaplatzes ist das Gebiet prädestiniert für eine Nutzungsintensivierung. Der Bebauungsplan VoltaNord sieht im Norden einen verdichteten Arbeitsschwerpunkt und im Süden eine Fortsetzung der Mischnutzung des Quartiers St. Johann mit Schwerpunkt Wohnen vor. Die Verdichtung der heutigen Wirtschaftsflächen ermöglicht eine Vervielfachung der Anzahl der Arbeitsplätze gegenüber heute. Bereits realisiert sind eine Primarschule sowie ein Kultur- und Gewerbehaus. Das städtebauliche Konzept beinhaltet ausserdem einen kompakten, begrünten Platz an der Schnittstelle zum bestehenden Quartier sowie eine vielfältig nutzbare Erholungsfläche im Westen, die mit einer Naturschutzzone entlang der Bahngleise verzahnt sein soll. Emissionsträchtige Gewerbenutzungen sollen von lärmempfindlicheren Nutzungen getrennt werden.

4S3.2

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☒ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

MIV

Anschluss an:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☒ Verbindungsstrassennetz

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö9	Bahnanbindung EuroAirport	A
4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
4Ü-Ö27	Vierspurausbau Basel St. Johann - Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	B

ÖV Tram/Bus

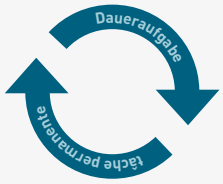
No	Name	Prio AP4
4Ö13	BL/BS: Tram Bachgraben	B
4Ö23	BS: Tram St. Johann - Huningue	C
4MD21	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof St. Johann	C

MIV

No	Name	Prio AP4
4M1	BL: Zubringer Bachgraben - Allschwil (ZUBA)	A
4M2	SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim	A
4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	A

LV

No	Name	Prio AP4
4LV10.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr, 1. Etappe	A
4LV10.50	Saint-Louis: Liaison cyclable avenue de Bâle	A
LV1	Basel: Priorisierte Velorouten 1. Etappe	AP3



Historie **Prio**

AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S3.2/2701.3.301 As

Fläche in Hektar
11,6

Typ
Transformationsgebiet

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Kanton Basel-Stadt	Amt für Mobilität, Planungsamt

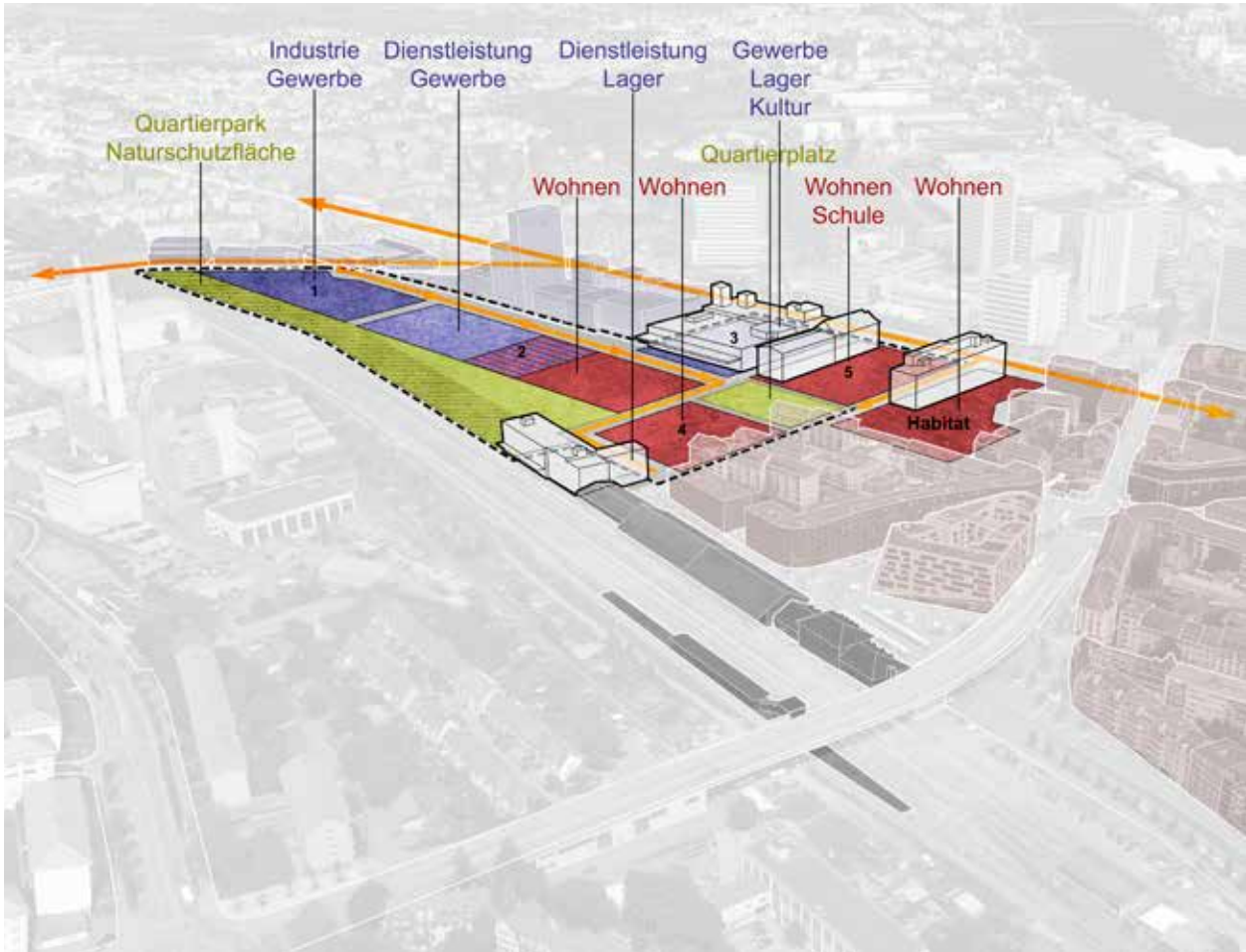
Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja, als Festsetzung ☐ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

4S3.2

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Bebauungsplan VoltaNord seit Mai 2019 rechtskräftig. Bebauungsplan zweiter Stufe wird 2021 vom Regierungsrat beschlossen. Freiraumplanung läuft parallel.

Weiteres

Bezug der ersten Wohnungen voraussichtlich im Jahr 2025.



4S3.3

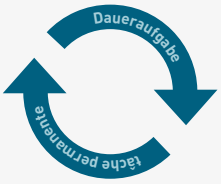
Campus Schällemätteli (Hochschulareal St. Johann)

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	0	2'200	480		4,6
Aktuell	0	1'900	415		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung | **Rechtliche Sicherung** | Erschliessung / Baulandumlegung | **Baubewilligungs-verfahren / Realisierung** | Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.



Historie **Prio**

AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S3.4/2701.3.303 As

Fläche in Hektar
4,6

Typ
Transformationsgebiet

Massnahmenbeschrieb

Der Campus Schällemätteli wird zum Life-Science-Standort der Universität Basel ausgebaut. Zusammen mit dem Universitätsspital (USB), dem Universitätskinderspital beider Basel (UKBB), den Neubauten der ETH Zürich (D-BSSE) sowie dem Biozentrum und der Biomedizin entsteht in Basel ein einmaliger Kompetenzcluster im Bereich der Life Sciences. Weitere Neubauten sind im Bereich der Departemente Chemie und Physik im Geviert St. Johanns-Ring, Klingelbergstrasse, Pestalozzistrasse und Spitalstrasse vorgesehen.

4S3.3

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☒ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö9	Bahnanbindung EuroAirport	A
4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
4Ü-Ö24	S-Bahn Haltestelle Basel Mitte	B
4Ü-Ö27	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	B

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ö1	BS: Tram Petersgraben	A
4Ö7	BS: Bussystem 2027 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
4Ö9	BS: Haltestellen Schifflände/Marktplatz	A
4Ö14	BS: Tram 30 Grossbasel	B
4Ö18	BS: Tram 30 Kleinbasel	C
4MD18	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Mitte	C
Ö15	Basel: Verkehrs- und Gestaltungsprojekt Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt	AP3

MIV

Anschluss an:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☐ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☒ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
-	-	-

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☐ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
LV1	Basel: Priorisierte Velorouten 1. Etappe	AP3

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Kanton Basel-Stadt	Universität Basel

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja, als Festsetzung ☐ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

4S3.3

4S3.4

Universitätsspital Basel

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	0	8'000	1335		6
Aktuell	0	6'200	1035		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	**Rechtliche Sicherung**	Erschliessung / Baulandumlegung	**Baubewilligungs-verfahren / Realisierung**	Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Das Spitalareal ist einem erhöhten Nutzungsdruck ausgesetzt. Dieser kann nicht ausschliesslich durch Nutzungsoptimierung in den vorhandenen Gebäuden aufgefangen werden, sondern erfordert Neubauten mit den entsprechenden städtebaulichen Veränderungen. Das Gebäude des Klinikums 2 wird durch einen Neubau ersetzt, da wegen des grossen Sanierungsaufwandes eine Weiternutzung nicht wirtschaftlich ist und die Gebäudestruktur aus den 1970er-Jahren die Voraussetzungen für einen zukunftsweisenden Spitalbetrieb nicht bietet. Im Perimeter B des Bebauungsplanes entsteht ein weiterer Neubau zur langfristigen Sicherung der regionalen und überregionalen medizinischen Versorgung; zudem können damit für den Neubau des Klinikums 2 die notwendigen Rochadeflächen generiert werden. Mit dem Bebauungsplan werden die städtebaulichen Rahmenbedingungen für die zukünftige Entwicklung des Universitätsspitals Basel (USB) in innerstädtischer Lage an der Schnittstelle zur mittelalterlichen Altstadt definiert.

4S3.4

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☒ kein Bahnhof in der Nähe

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

MIV

Anschluss an:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☐ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☒ Verbindungsstrassennetz

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

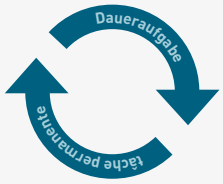
No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö9	Bahnanbindung EuroAirport	A
4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
4Ü-Ö24	S-Bahn Haltestelle Basel Mitte	B
4Ü-Ö27	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	B

ÖV Tram/Bus

No	Name	Prio AP4
4Ö1	BS: Tram Petersgraben	A
4Ö7	BS: Bussystem 2027 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
4Ö9	BS: Haltestellen Schifflände/Marktplatz	A
4Ö14	BS: Tram 30 Grossbasel	B
4Ö18	BS: Tram 30 Kleinbasel	C
4MD18	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Mitte	C
Ö15	Basel: Verkehrs- und Gestaltungsprojekt Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt	AP3

MIV

No	Name	Prio AP4
-	-	-



Historie **Prio**

AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S3.5/2701.3.304 As

Fläche in Hektar
6

Typ
Nachverdichtungsgebiet

Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

LV

Anschluss an:

- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☐ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
LV1	Basel: Priorisierte Velorouten 1. Etappe	AP3

4S3.4

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Kanton Basel-Stadt	Universitätspital Basel

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja, als Festsetzung	☐ Ja	☐ Ja
☐ Nein	☒ Nein	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Regionale und interkantonale Zusammenarbeit wird angestrebt.

4S3.4

4S4

Schwerpunktgebiet Allschwil/Hégenheim

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nr.	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
4S4	**Schwerpunktgebiet Allschwil/Hégenheim**	**83,7**	**380**	**1'450**	**6'850**	**14'750**
4S4.1	Arbeitsplatzgebiet Bachgraben	39,2	50	50	4'500	11'500
4S4.2	Entwicklungsgebiet Binningerstrasse	24,5	330	1'400	2'350	2'850
4S4.3	Zone d'activité Hegenheim	20,0	0	0	0	400

Beschrieb

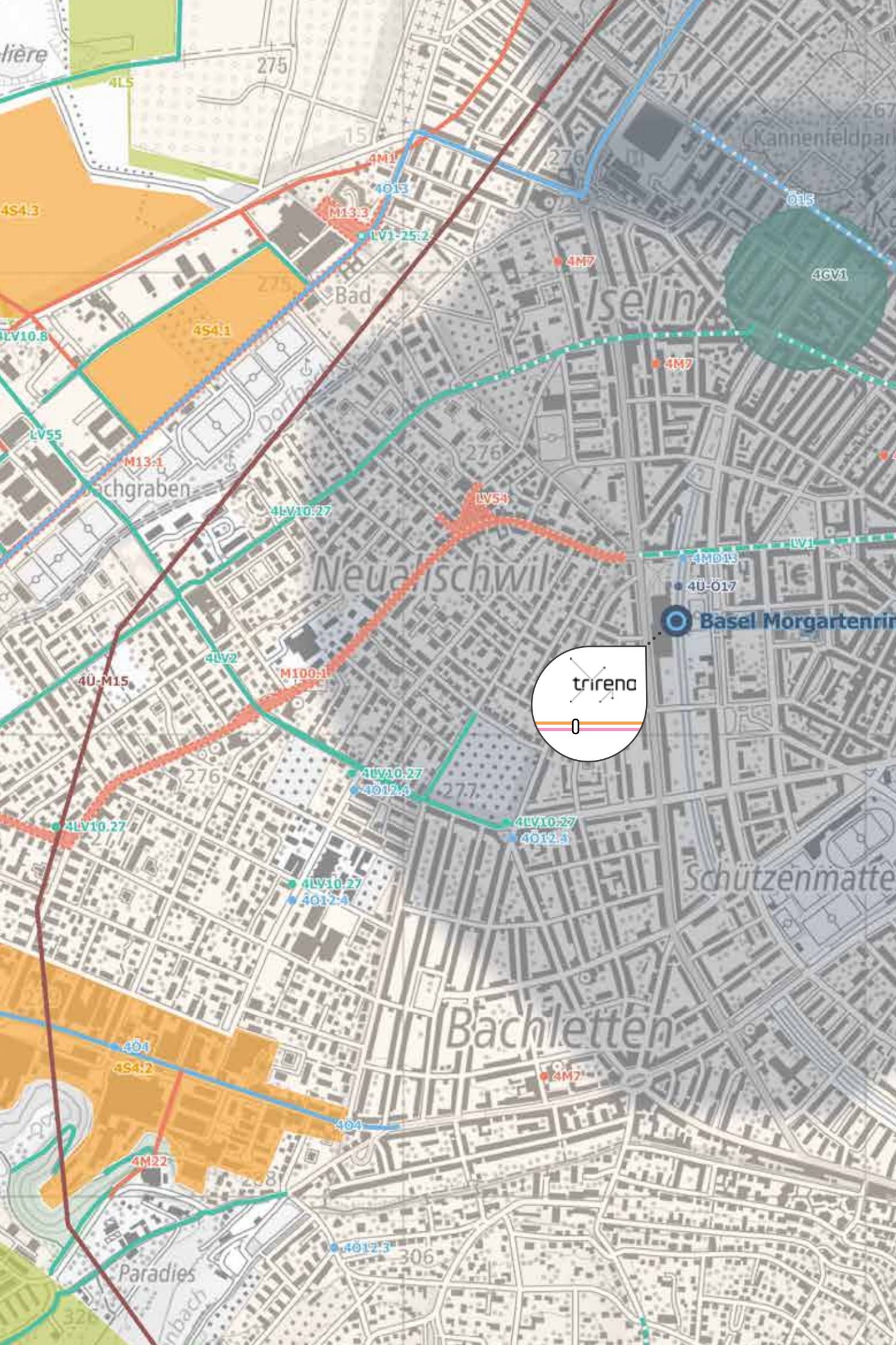
Der Siedlungsschwerpunkt Allschwil/Hégenheim hat sich in den letzten Jahren mit der Ansiedlung vieler Unternehmen, vor allem aus dem Bereich der Biologie-, Pharma- und Chemie-Branche, sehr dynamisch entwickelt. Auf beiden Seiten der Grenze Frankreich/Schweiz sollen auch in Zukunft auf den beiden Arealen (4S4.1 und 4S4.3) Ansiedlung weiterer Firmen aus dem Life-Sciences-Bereich erfolgen. Das Arbeitsplatzgebiet Bachgraben (4S4.1) steht somit im Fokus der wirtschaftlichen Entwicklung der Gemeinde Allschwil und ist als Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung im kantonalen Richtplan vermerkt. Während die beiden genannten Areale als Einheit betrachtet werden können, gehört zum Schwerpunktgebiet 4S4 auch noch das Entwicklungsgebiet Binningerstrasse (4S4.2), welches jedoch verkehrlich eine etwas andere Ausrichtung hat. Mit der Transformation dieses Areals wird an zukünftig gut erschlossener und attraktiver Lage zusätzlicher Raum für Einwohner und Arbeitsplätze geschaffen. Insgesamt sollen in den drei Arealen künftig bis zu 7'900 zusätzliche Arbeitsplätze entstehen und Wohnraum für gut 1'000 Einwohner.

Mit der wachsenden Anzahl Beschäftigter und Einwohner steigt jedoch auch die Verkehrsbelastung. Für den Erfolg des Siedlungsschwerpunkts Allschwil/Hégenheim (4S4) ist die Realisierung des Zubringers Bachgrabens – Allschwil (4M1) inkl. Contournement Hésingue-Hégenheim (4M2) sowie den dazugehörenden FLAMA u.a. auch auf französischer Seite (4M16, 4M17, 4M11.14) von zentraler Bedeutung. Parallel dazu sind mit den beiden Projekten Tram Letten (4Ö4) und Tram Bachgraben (4Ö13) zwei wichtige ÖV-Verbindungen vorgesehen, mit denen alle drei Areal an die Innerstadt und an die S-Bahn-Haltestellen (St. Johann und Bahnhof SBB) angeschlossen werden.

Ebenso wichtig sind die Langsamverkehrsverbindungen innerhalb der Gemeinde Allschwil (4LV10.28) und hin zum zukünftigen Parc des Carrières (4L5).

Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP4**
4L5	Parc des Carrières	
4L7	Landschaft für 1 Stunde	
Übergeordnete Massnahmen		**AP4**
4Ü-Ö9	Bahnanbindung EuroAirport	A
4Ü-Ö17	S-Bahn Haltestelle Basel Morgartenring	A
4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
4Ü-Ö27	Vierspurausbau Basel St. Johann - Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	B
4Ü-M15	Westumfahrung Basel	C
AGGLO Massnahmen		**AP4**
4Ö4	BL: Tram Letten	A
4Ö7	BS: Bussystem 2027 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
4Ö12.3	Binningen: Aufwertung Bushaltestellen	A
4Ö12.4	Allschwil: Aufwertung ÖV-Haltestellen	A
4M1	BL: Zubringer Bachgraben - Allschwil (ZUBA)	A
4M2	SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim	A
4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	A
4M11.14	Hégenheim: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim	A
4LV2	BL: VVR Allschwil Bachgraben - Basel SBB, 1. Etappe	A
4LV10.8	Hégenheim: Aménagement d'un parking vélo sur la placette de l'Europe à Hégenheim	A
4LV10.27	Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen inkl. Veloabstellanlagen	A
4Ö13	BL/BS: Tram Bachgraben	B
4MD13	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring	B
4M16	Hésingue: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Hésingue	B
4M17	Saint-Louis: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Saint-Louis-Bourgfelden	B
4M22	BL: Allschwil, Spange Oberwilerstrasse (inkl. Entlastung Dorfplatz)	C
AGGLO Massnahmen AP1-AP3 (noch offen)		
LV1	Basel: Priorisierte Velorouten 1. Etappe	AP3
LV55	Allschwil: Neuer Fuss- und Veloweg Allschwil - Parc des Carrières	AP3
4M13	Strassenraumgestaltung Bachgraben	AP2
M100	Ausbau Baslerstrasse Allschwil	AP1


4LS
4M1
4O13
M13.3
LV1-25.2
4M7
4GV1
Ö15
4S4.3
4S4.1
4LV10.8
LV55
M13.1
4LV10.27
LV54
LV1
4MD13
4Ü-Ö17
Basel Morgartenring
trirena
4LV2
4Ü-M15
M100.1
4O12.4
Schützenmatte
Bachletten
404
4S4.2
4M22
Paradies
275
276
277
306

4S4.1

4S4.1

Arbeitsplatzgebiet Bachgraben

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	50	8'500 – 11'500	220-295		39,2
Aktuell	50	4'500	115		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung | Rechtliche Sicherung | Erschliessung / Baulandumlegung | Baubewilligungs-verfahren / Realisierung | **Fertigstellung**

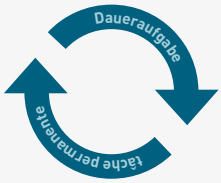
Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Das Arbeitsplatzgebiet Bachgraben von kantonaler Bedeutung ist gemäss geltender Nutzungsplanung für arbeitsplatz- und wertschöpfungsintensive Gewerbenutzungen vorgesehen. Heute ist es etwa zur Hälfte dicht bebaut und intensiv genutzt. Mit 4'500 Arbeitsplätzen vor allem im Bereich Life-Science ist das Bachgrabengebiet funktional eng mit anderen Standorten entsprechender Ausrichtung in der Region verknüpft. In den vergangenen Jahren hat eine enorme Entwicklung stattgefunden.
Mit dem BaseLink-Areal (siehe Potenzialfläche) werden aktuell weitere 7 ha entwickelt und Raum für bis zu 4'000 weitere Arbeitsplätze erstellt. Erste Projekte befinden sich bereits im Bau (Bezug ab 2021).
Entlang der Landesgrenze, vor allem im östlichen Bereich, sind heute extensivere Nutzungen angesiedelt (Kiesabbau, Recycling, Lager). Mittel- bis längerfristig gibt es auch hier erhebliches Entwicklungspotenzial.
Im Räumlichen Entwicklungskonzept Allschwil 2035 REK werden folgende Entwicklungsziele für das Gebiet festgelegt:

- Sicherung der Standortattraktivität
- Wirtschaftsstandort von trinationaler Bedeutung: Dienstleistungen, Forschung und Entwicklung
- Fortsetzung der Kernnutzung, Life-Science Cluster
- Ergänzendes Angebot für KMU
- Ausbau Versorgungsinfrastruktur für Arbeitende
- Attraktive Aussenräume und Adressbildung sicherstellen
- Klein- wie auch grossräumige Erschliessung fördern
- Optimierung öffentlicher Verkehr

4S4.1



Historie **Prio**

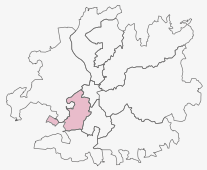
AP1/ARE-Code
S014/2701.210 As

AP2/ARE-Code
S3/2701.2.128 As

AP3/ARE-Code
S9.1/2701.3.328 As

Fläche in Hektar
39,2

Typ
Neubaugebiet



Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt (Gesamtmobilitäts- und Stadtraumkonzept Bachgraben 2018 von Gemeinde Allschwill erarbeitet.

Erschliessung aktuell

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☒ kein Bahnhof in der Nähe

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö9	Bahnanbindung EuroAirport	A
4Ü-Ö17	S-Bahn Haltestelle Basel Morgartenring	A
4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
4Ü-Ö27	Vierspurausbau Basel St. Johann - Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	B

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☒ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ö7	BS: Bussystem 2027 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
4Ö13	BL/BS: Tram Bachgraben	B
4MD13	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring	B

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

MIV

Anschluss an:

- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☐ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☒ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
4M1	BL: Zubringer Bachgraben - Allschwil (ZUBA)	A
4M2	SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim	A
4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	A
4M11.14	Hégenheim: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim	A
4M16	Hésingue: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Hésingue	B
4M17	Saint-Louis: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Saint-Louis-Bourgfelden	B
4Ü-M15	Westumfahrung Basel	C
4M13	Strassenraumgestaltung Bachgraben	AP2

4S4.1

LV

- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
4LV2	BL: VVR Allschwil Bachgraben - Basel SBB, 1. Etappe	A
4LV10.8	Hégenheim: Aménagement d'un parking vélo sur la placette de l'Europe à Hégenheim	A
4LV10.27	Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen inkl. Veloabstellanlagen	A
LV1	Basel: Priorisierte Velorouten 1. Etappe	AP3
LV55	Allschwil: Neuer Fuss- und Veloweg Allschwil - Parc des Carrières	AP3

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Gemeinde Allschwil	Kanton Basel-Landschaft

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja, als Festsetzung	☐ Ja	☐ Ja
☐ Nein	☒ Nein	☒ Nein

4S4.1

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Das Bachgrabengebiet ist im KRIP als Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung ausgewiesen. Das Räumliche Entwicklungskonzept Allschwil 2035 REK wurde im Jahr 2018 vom Gemeinderat beschlossen und vom Einwohnerrat zur Kenntnis genommen. Auch hier ist der entsprechende Ausbau des Gebiets verankert. Die Umsetzung der dort festgelegten Ziele durch die revidierte Zonenordnung ist in Arbeit. Bereits heute ist das Gebiet jedoch für arbeitsplatzintensives Gewerbe und Gebäude bis 20 m Höhe zulässig. Somit gibt es für die weitere Siedlungsentwicklung keine planerischen Hürden. Der Ausbau der entsprechenden Mobilitätsangebote steht jedoch noch aus. Dieser ist auf allen Planungsebenen zu verankern und zeitnah umzusetzen.

4S4.2

4S4.2

Entwicklungsgebiet Binningerstrasse

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	1'400	2'850	175		24,5
Aktuell	330	2'350	110		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung › Rechtliche Sicherung › Erschliessung / Baulandumlegung › **Baubewilligungs-verfahren / Realisierung** › Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Die Binningerstrasse und die umliegenden Areale werden im KRIP als Entwicklungsgebiet für Wohn- und Zentrumsnutzungen ausgewiesen. Das Gebiet hat seit Beginn der Ziegeleiproduktion im späten 19. Jahrhundert mehrere historische Entwicklungsschritte und Umbrüche erlebt. Heute präsentiert sich die Binningerstrasse als vielfältiger Standort mit Gewerbe-, Einkaufs- und Dienstleistungsnutzungen sowie Wohnnutzungen in den Randlagen. Aufgrund von Leerständen und überalterter Substanz stehen grössere Areale vor einer Umstrukturierung und Verdichtung. Die Binningerstrasse selbst wird mit der Verlängerung der Tramlinie 8 eine Aufwertung erfahren.
Im Jahr 2019 wurden in einer städtebaulichen Testplanung verschiedene Szenarien für die Aufwertung und gebietsweise differenzierte Weiterentwicklung erarbeitet. Dabei soll der Wohnanteil erhöht, eine attraktive Umgebung für die Einkaufsnutzung geschaffen und eine Perspektive für die gewerblichen Nutzungen erarbeitet werden.
Die Ergebnisse fliessen in einen städtebaulichen Masterplan als Grundlage für die anstehende Revision der Zonenordnung Siedlung ein.

4S4.2

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☒ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
-	-	

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ö4	BL: Tram Letten	A
4Ö7	BS: Bussystem 2027 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
4Ö12.3	Binningen: Aufwertung Bushaltestellen	A
4Ö12.4	Allschwil: Aufwertung ÖV-Haltestellen	A

MIV

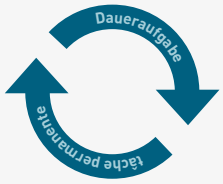
Anschluss an:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☒ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	A
4M22	BL: Allschwil, Spange Oberwilerstrasse (inkl. Entlastung Dorfplatz)	C
4Ü-M15	Westumfahrung Basel	C

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☐ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
4LV10.27	Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen inkl. Veloabstellanlagen	A



Historie **Prio**

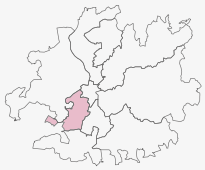
AP1/ARE-Code
-

AP2/ARE-Code
-

AP3/ARE-Code
-

Fläche in Hektar
24,5

Typ
Transformationsgebiet



Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Gemeinde Allschwill	Kanton Basel-Landschaft (Binningerstrasse) Kanton Basel-Stadt Tramprojekt

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja, als Festsetzung ☐ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

4S4.2

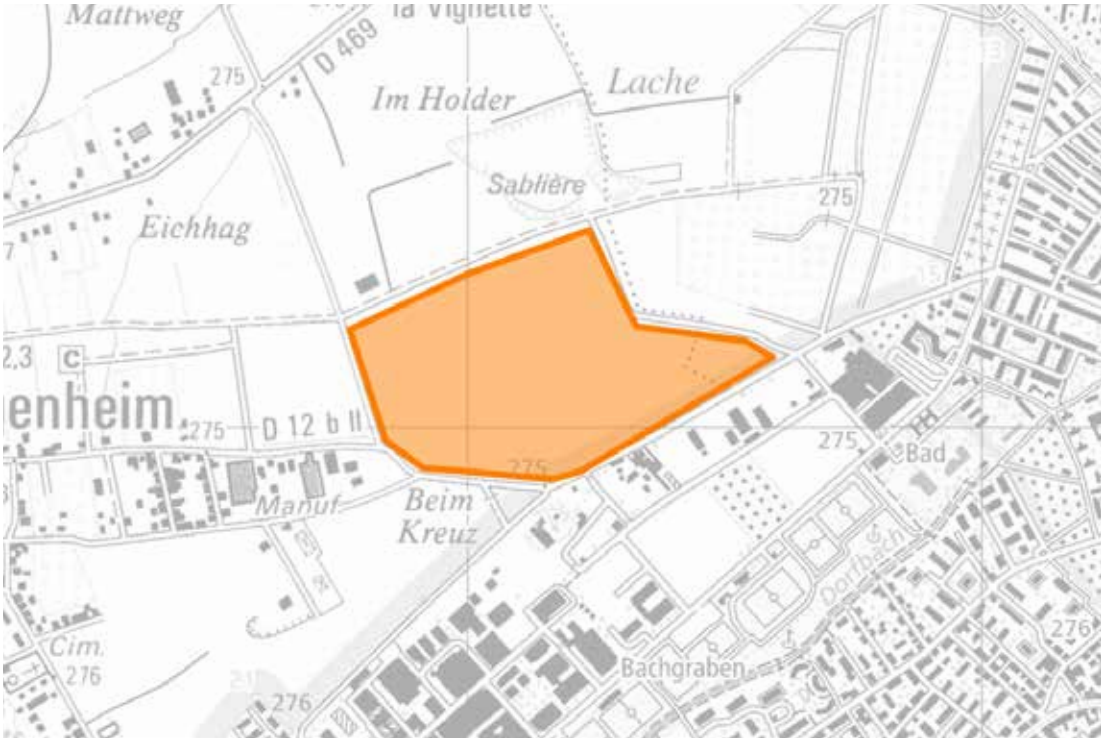
Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Das Gebiet ist im KRIP als Entwicklungsgebiet ausgewiesen. Auch im Räumlichen Entwicklungskonzept Allschwil 2035 REK (im Jahr 2018 vom Gemeinderat beschlossen und vom Einwohnerrat zur Kenntnis genommen) ist das Gebiet als wichtiger Entwicklungsschwerpunkt gekennzeichnet. Die Umsetzung der Ergebnisse der im Jahr 2019 abgeschlossenen Testplanung erfolgt mit der Revision der Zonenvorschriften Siedlung. Abstimmung mit Tramprojekt Binningerstrasse läuft.

4S4.3

Zone d'activité Hégenheim

4S4.3

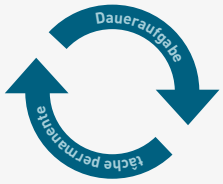


	Habitants	Emplois	Habitants/EP/ha	Utilisation	Surface en ha
futur	0	400	20		20
actuelle	0	0	0		

Étapes de mise en oeuvre

Exploration | Début de la préparation | Début de la mise en oeuvre | Réalisation | Achèvement

Un site peut être développé par étapes, raison pour laquelle différents états de mise en œuvre peuvent être saisis.



Historie **Prio**

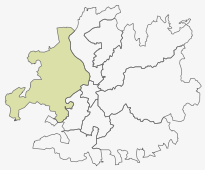
AP1/ARE-Code
-

AP2/ARE-Code
-

AP3/ARE-Code
-

Surface en ha
20

Type
Zones de nouvelles constructions



Description

Cette zone est destinée à accueillir des entreprises de recherches - développement dans le domaine de la biotechnologie, chimie, pharmacie dans le prolongement et en complément des sites d'activités situés à proximité abritant des entreprises de pointes d'envergure.

Coordination de l'urbanisation et des transports / Lien avec d'autres mesures

☐ Concept de mobilité élaboré

4S4.3

Desserte actuelle

ÖV (Bahn)

Proximité de la prochaine gare:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☒ Pas de gare à proximité

ÖV Tram/Bus

Proximité du prochain arrêt de bus:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☒ 750 – 1'000 m
- ☐ Pas d'arrêt de bus à proximité

MIV

Connexion à:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☐ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☒ Verbindungsstrassennetz

Optimisation / relation avec d'autres mesures

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö9	Bahnanbindung EuroAirport	A
4Ü-Ö17	S-Bahn Haltestelle Basel Morgartenring	A
4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
4Ü-Ö27	Vierspurausbau Basel St. Johann - Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	B

No	Name	Prio AP4
4Ö13	BL/BS: Tram Bachgraben	B
4MD13	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring	B

No	Name	Prio AP4
4M1	BL: Zubringer Bachgraben - Allschwil (ZUBA)	A
4M2	SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim	A
4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	A
4M11.14	Hégenheim: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim	A
4M16	Hésingue: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Hésingue	B
4M17	Saint-Louis: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Saint-Louis-Bourgfelden	B
4Ü-M15	Westumfahrung Basel	C

Desserte actuelle	Optimisation / relation avec d'autres mesures

LV

Connexion à:

- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☐ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
4LV2	BL: VVR Allschwil Bachgraben - Basel SBB, 1. Etappe	A
4LV10.8	Hégenheim: Aménagement d'un parking vélo sur la placette de l'Europe à Hégenheim	A
4LV10.27	Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen inkl. Veloabstellanlagen	A
LV55	Allschwil: Neuer Fuss- und Veloweg Allschwil - Parc des Carrières	AP3

4S4.3

Coordination

L'organisme responsable	Autres participante
Saint-Louis Agglomération	Commune de Hégenheim

SCoT (F)	Mise en zone nécessaire	Surfaces d'assolement concernées
☒ Oui, coordination réglée	☒ Oui	☒ Oui
☐ No	☐ No	☐ No

Répartition des rôles entre le canton, la région et les communes :
La modification du PLU de Hégenheim est nécessaire pour assurer la constructibilité des terrains concernés par le projet

4S5

Schwerpunktgebiet Basel-Süd

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nr.	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
4S5	**Schwerpunktgebiet Basel-Süd**	**143,5**	**100**	**4'300**	**9'600**	**16'900**
4S5.1	Dreispitz	50,0	100	2'100	7'900	14'000
4S5.2	Bernoulli/Walkeweg	7,5	0	1'000	0	200
4S5.3	Wolf-Nord	16,0	0	1'200	1'700	2'700
4S5.4	Umfeld Bahnhof SBB	ca 70,0	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.

Beschrieb

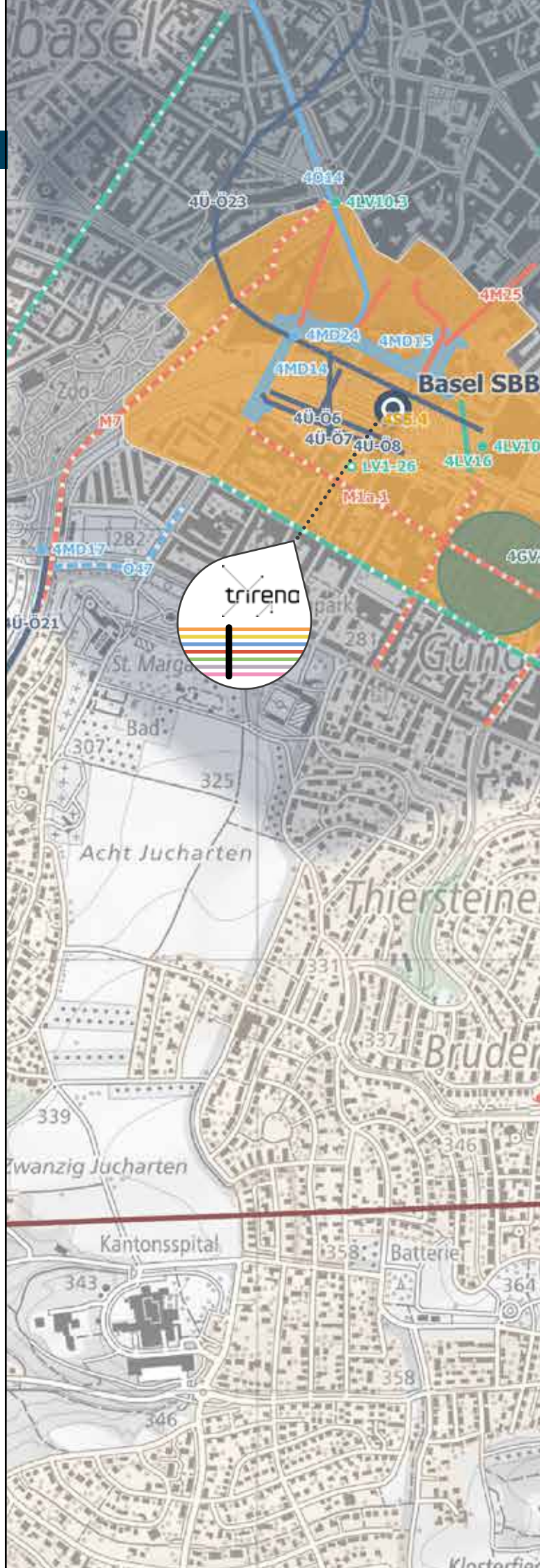
Das Schwerpunktgebiet Basel Süd (4S5) gruppiert sich um die Bahnanlagen im Zentrum der Agglomeration Basel. In den Arealen im Umfeld des Bahnhof SBB (4S5.4) werden einige neue Überbauungen in unmittelbarer Umgebung des Bahnhofs entstehen, die sich allesamt in der Planungs- oder Bauphase befinden. Sie werden zu einer Aufwertung der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof SBB beitragen. Hand in Hand geht diese Entwicklung mit den vorgesehenen infrastrukturellen Ausbauten an den Bahnanlagen selbst sowie dem Aufbau von leistungsfähigen ÖV-Drehscheiben rund um den Bahnhof SBB (4MD14: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB - West 1.Etappe + 4MD24, 2. Etappe, 4MD15: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB - Nord etc.) im Zusammenhang mit der Realisierung des Herzstück Basel. Durch Eingriffe in den öffentlichen Raum können die Erfordernisse der Mobilität zukünftig besser erfüllt werden und eine attraktivere Ankunftssituation am Bahnhof SBB geschaffen werden. In guter S-Bahn-Erreichbarkeit (Haltestelle Basel Dreispitz) liegen die Arealentwicklungen Dreispitz, Bernoulli/Walkeweg und Wolf-Nord, die – wie an anderen Standorten in Basel – die Transformation von Industrie oder Bahnanlagen vorantreiben, um der grossen Nachfrage nach Wohn- und Arbeitsraum zu begegnen.

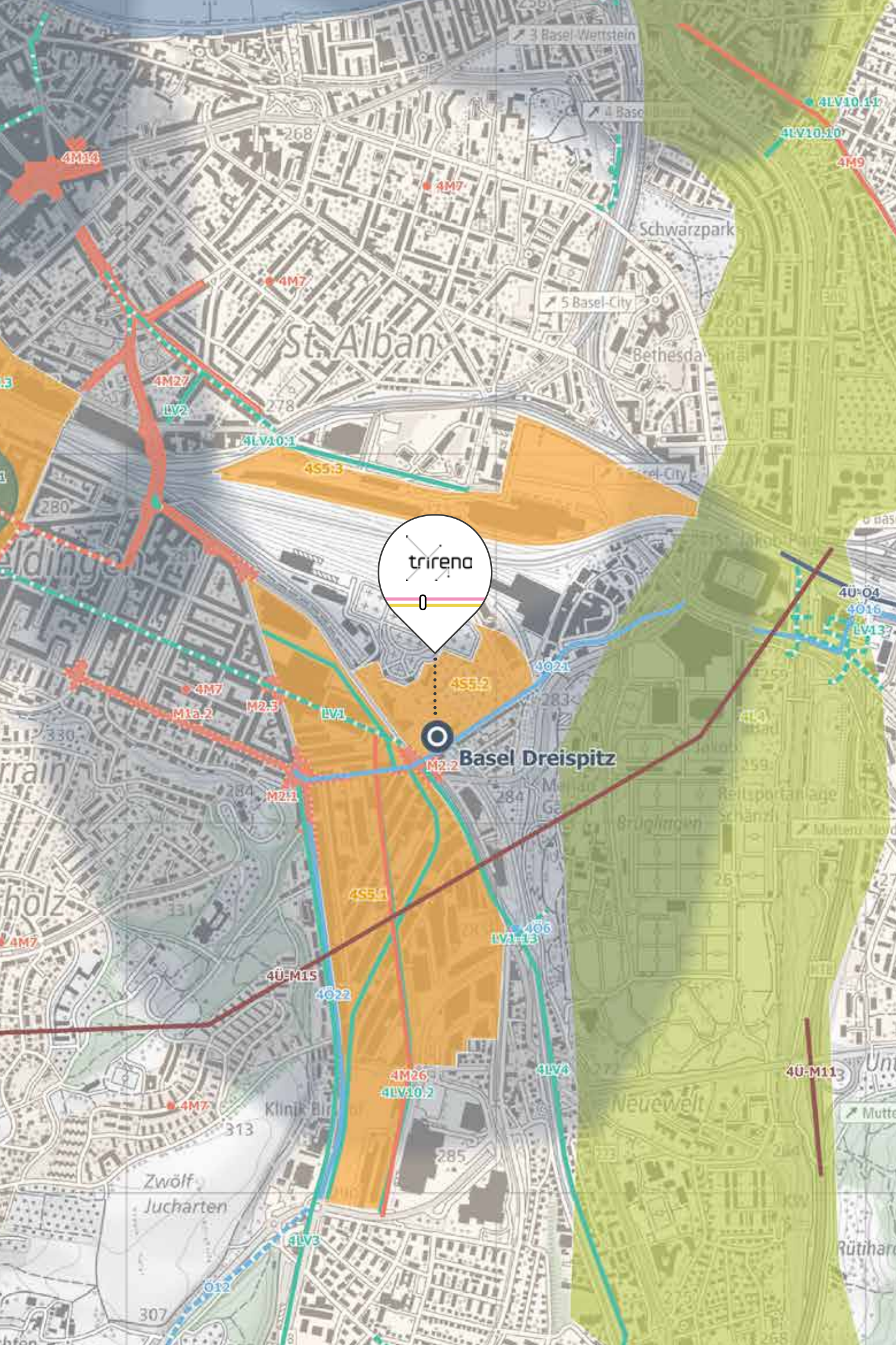
In der Summe können die Areale des Schwerpunktgebietes Basel Süd zusätzliche Einwohnerpotenziale von rund 5'000 (heute: 100) und Arbeitsplatzpotenziale von rund 9'170 (heute: 9'600) bereitstellen; die Verdichtung des Agglomerationszentrums an zentraler Lage wird mit dieser Entwicklung vollzogen.

Neben der kompletten Umgestaltung des Bahnhof SBB durch den Ausbau der trinationalen S-Bahn Basel inkl. Herzstück sowie den dazugehörigen städtischen ÖV-Drehscheiben stehen für die Erschliessung des Areals Dreispitz und Bernoulli/Walkeweg im kurz- bis mittelfristigen Horizont vor allem strassenseitige Optimierungen (AP2: Knotenanpassungen M2.1 bis M2.3) an. Zentral sind hier auch die Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr. So soll das Areal Dreispitz mit der Fuss- und Velowegverbindung Dreispitz-Brüglingen-GrosseAllee

Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP4**
4L4	Birspark Landschaft	
Übergeordnete Massnahmen		**AP4**
4Ü-Ö6	Ausbau Publikumsanlagen Basel SBB (Provisorische Passerelle)	A
4Ü-Ö7	Ausbau Publikumsanlagen Basel SBB (Zusätzliche Gleisquerung)	A
4Ü-Ö8	Leistungssteigerung Basel SBB	A
4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
4Ü-M15	Westumfahrung Basel	C
AGGLO Massnahmen		**AP4**
4Ö6	BL: Neue Tramhaltestelle Freilager	A
4Ö7	BS: Bussystem 2027 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	A
4LV10.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr, 1. Etappe	A
4LV10.2	BS: Fuss- und Veloverkehrsachsen im Gebiet Dreispitz	A
4LV10.3	BS: Velostationen	A
4LV3	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute West, 1. Etappe (Schlüsselmassnahmen)	A
4LV4	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, 1. Etappe	A
4GV1	BS: Öffentliche Paketstationen und Mikro-Depots	A
4Ö14	BS: Tram 30 Grossbasel	B
4MD14	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke), 1. Etappe	B
4MD15	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-Nord (Centralbahnplatz und Centralbahnstrasse-West)	B
4M14	BS: Aeschenplatz	B
4LV14	BS: Veloverbindung Gundeli - Innenstadt	B
4Ö21	BS: Tram Dreispitz - St. Jakob	C
4Ö22	BS/BL: Tram Dreispitz	C
4MD24	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke), 2. Etappe	C
4M25	BS: Aufwertung Verbindung Bahnhof SBB - Innenstadt	C
4M26	BS: Aufwertung Dreispitz Nord	C
4M27	BS: Verbesserungen Denkmal - Grosspeter - Dreispitz	C




trirena
Basel Dreispitz
St.Alban
Schwarzpark
Bethesda
Neuewelt
Zwölf Jucharten
Reitsportanlage
Brüglingen
4M14
4M7
4M27
LV2
4LV10.1
4S5.3
4S5.2
4S5.1
4Ö21
4Ö22
4Ö6
LV1-13
4Ü-M15
4M26
4LV10.2
4LV4
4Ü-M11
4LV3
Ö12
4LV10.11
4LV10.10
4M9
4Ü-Ö4
4Ö16
LV137
M2.3
M1a.2
LV1
M2.2
M2.1

Nummer	Name	Prio
AGGLO Massnahmen AP1-AP3 (noch offen)		
Ö12	Busspur Bruderholzstrasse	AP3
M7	Basel: Heuwaage - Binningerstrasse	AP3
LV1	Basel: Priorisierte Velorouten 1. Etappe	AP3
LV2	Basel: St. Jakobs-Strasse - Velomassnahmen	AP3
M1a	Verkehrssteuerung und FLAMA Anschluss Basel-City - Basel SBB - Gundeli - ABAC	AP2
M2	Basel-Dreispitz: Knotenanpassungen	AP2
LV1-13	Münchenstein: Fuss- und Velowegverbindung Dreispitz-Brüglingen-GrosseAllee	AP2
LV1-26	Neue Velostation Süd am Bahnhof Basel SBB	AP2
Ö47	ÖV-Direktverbindung Leimental – Basel Bahnhof SBB (Margarethenstich)	AP1
LV2	Velo- und Fussgängerbrücke SNCF	AP1

(AP2: LV1-13) einen besseren Zugang zum Naherholungsgebiet Grün80 erhalten. Zur besseren Erschliessung des Areals werden mit dem Projekt 4LV10.2 die Fuss- und Veloverkehrsachsen im Gebiet Dreispitz aufgebaut. Zudem werden im Quartier Gundeldingen mit dem AP3-Projekt LV1 die priorisierte Veloroute verbessert. Das Areal Wolf-Nord wird mit dem Projekt 4LV10.1 besser an die Kernstadt angebunden. In einem zeitlich längerfristigen Horizont sind mit den Tramprojekten Dreispitz (4Ö22) und Tram Dreispitz – St. Jakob auch Verbesserungen für die ÖV-Feinerschliessung vorgesehen (4Ö21).

4S5.1

4S5.1

Dreispitz

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	2'100	14'000	320		50 (total; 25 in BS; 25 in Münchenstein)
Aktuell	100	7'900	160		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung | **Rechtliche Sicherung** | Erschliessung / Baulandumlegung | Baubewilligungsverfahren / Realisierung | Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Auf dem Gebiet des durch die Kantonsgrenze hälftig geteilten, ca. 50 Hektar grossen Dreispitzareals sind heute fast 400 Unternehmen tätig. Die Grundeigentümerin (Christoph Merian Stiftung) gibt das Land an rund 100 Bauberechtigte im Baurecht ab und sieht vor, das Areal in Teilgebieten zu entwickeln und dabei wesentlich zu verdichten. Im Perimeter Kunstfreilager (Gemeinde Münchenstein) entsteht eine Mischung von Arbeits-, Wohn- und kulturellen Nutzungen, 2014 bezog hier die Hochschule für Gestaltung und Kunst (HGK) ihren neuen Standort. Es wird ungefähr von einer Verdopplung des Nutzungspotenzials gegenüber dem Beginn der Planung ausgegangen. Je nach Arbeitssektoren, Wohnanteilen und Erschliessungsgüte durch den öffentlichen Verkehr ist mit 5'000 – 7'000 Arbeitsplätzen und ca. 2'000 Einwohnern zu rechnen. Seit 2009 besteht ein rechtskräftiger Quartierplan «Kunstfreilager». Die Nutzungsplanung für den restlichen Dreispitz wird in Teilgebieten erfolgen. Die Fristigkeit der Umsetzung ist offen und u. a. von den jeweiligen Eigentümerinteressen abhängig. Konkrete Veränderungs- und Entwicklungsinteressen diverser Baurechtnehmer sind aktuell signalisiert, verschiedene Baurechtsparzellen stehen für eine unmittelbare Entwicklung zur Verfügung.

4S5.1

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☒ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
-	-	-

ÖV Tram/Bus

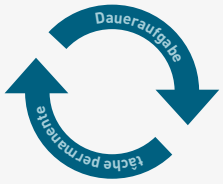
Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ö6	BL: Neue Tramhaltestelle Freilager	A
4Ö7	BS: Bussystem 2027 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
4Ö21	BS: Tram Dreispitz - St. Jakob	C
4Ö22	BS/BL: Tram Dreispitz	C
Ö12	Busspur Bruderholzstrasse	AP3

MIV

Anschluss an:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
4Ö6	BL: Neue Tramhaltestelle Freilager	A
4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	A
4M26	BS: Aufwertung Dreispitz Nord	C
M1a	Verkehrssteuerung und FLAMA Anschluss Basel-City - Basel SBB - Gundeli - ABAC	AP2
M2	Basel-Dreispitz: Knotenanpassungen	AP2



Historie **Prio**

AP1/ARE-Code
S013/2701.209 As

AP2/ARE-Code
S4/2701.2.129 As

AP3/ARE-Code
S4.1/2701.3.306 As

Fläche in Hektar
50

Typ
Nachverdichtungsgebiet

Erschliessung aktuell

LV

- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

No	Name	Prio AP4
4LV3	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute West, 1. Etappe (Schlüsselmassnahmen)	A
4LV4	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, 1. Etappe	A
4LV10.2	BS: Fuss- und Veloverkehrsachsen im Gebiet Dreispitz	A
LV1	Basel: Priorisierte Velorouten 1. Etappe	AP3
LV1-13	Münchenstein: Fuss- und Velowegverbindung Dreispitz-Brüglingen-GrosseAllee	AP2

4S5.1

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Kanton Basel-Stadt	Gemeinde Münchenstein, Christoph Merian Stiftung

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja, als Festsetzung	☐ Ja	☐ Ja
☐ Nein	☒ Nein	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Geplant ist eine etappierte Realisierung gemäss einer modifizierten Entwicklungsstrategie der Liegenschaftseigentümerin, die an die unmittelbar bestehenden Veränderungsinteressen verschiedener Baurechtnehmer anknüpft. Ein genauer Zeitplan kann aber (noch) nicht benannt werden. Realisierungshorizont: ab sofort (respektive nach Schaffen von Planungsrecht), Dauer ca. eine Generation. Eine höhere Veränderungsdynamik erfolgt dabei voraussichtlich in den kommenden 10 – 15 Jahren. Konkret wird aktuell für das nördlichste Geviert «Dreispitz Nord» zwischen der Münchensteinerstrasse, der Reinacherstrasse und der Dornacherstrasse an nutzungsplanerischen Massnahmen gearbeitet mit dem Ziel, diesen Arealteil für Wohnnutzungen zu öffnen. Mit der Rechtskraft dieser Massnahmen ist bis im 2022 zu rechnen. Die Realisierung erfolgt dann zwischen 2025 bis 2030.
Die Angabe eines gesamthaften Realisierungshorizonts für den Dreispitz ist aufgrund der Realisierung in Etappen nicht möglich. Das Dreispitzareal ist im kantonalen Richtplan als Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung enthalten.

4S5.1

4S5.2

Bernoulli/Walkeweg

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	1'000	200	160	+ Grünfläche	7,5
Aktuell	0	0	0	+ Familiengärten	

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung | **Rechtliche Sicherung** | Erschliessung / Baulandumlegung | **Baubewilligungs-verfahren / Realisierung** | Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Direkt an die S-Bahn-Haltestelle Dreispitz grenzen zwei Entwicklungsgebiete mit einem Potenzial für gemeinsam ca. 1'000 Einwohner und ca. 200 Arbeitsplätze an. Für den Perimeter Bernoulli («Irène Zurkinden-Platz») besteht bereits Planungsrecht und ein Baubegehren wurde eingereicht. Die Nutzungsplanung «Am Walkeweg» ist seit Anfang 2021 rechtskräftig. Der Fokus der Gebietsentwicklungen liegt auf Wohnnutzungen, an den verlärmten Rändern sind auch gewerbliche Nutzungen möglich. Der Schwerpunkt der wohnbaulichen Entwicklung wird dem Prinzip «low-cost – low-energy» folgen.

4S5.2

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

MIV

Anschluss an:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

No	Name	Prio AP4
-	-	-

ÖV Tram/Bus

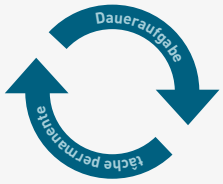
No	Name	Prio AP4
4Ö7	BS: Bussystem 2027 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
4Ö21	BS: Tram Dreispitz - St. Jakob	C
4Ö22	BS/BL: Tram Dreispitz	C

MIV

No	Name	Prio AP4
4Ö6	BL: Neue Tramhaltestelle Freilager	A
4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	A
4M26	BS: Aufwertung Dreispitz Nord	C
M2	Basel-Dreispitz: Knotenanpassungen	AP2

LV

No	Name	Prio AP4
4LV4	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, 1. Etappe	A
4LV10.2	BS: Fuss- und Veloverkehrsachsen im Gebiet Dreispitz	A
LV1	Basel: Priorisierte Velorouten 1. Etappe	AP3



Historie **Prio**

AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S4.2/2701.3.307 As

Fläche in Hektar
7,5

Typ
Neubaugebiet

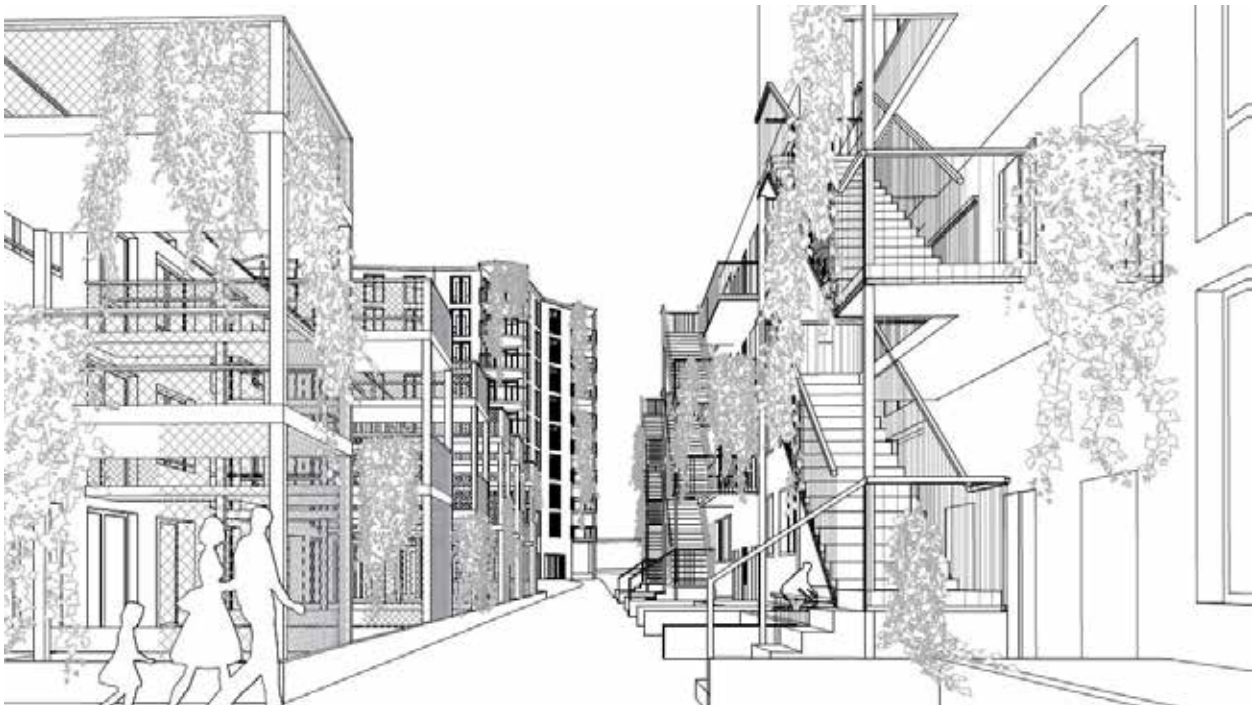
Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Kanton Basel-Stadt	SBB Immobilien

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja, als Festsetzung	☐ Ja	☐ Ja
☐ Nein	☒ Nein	☒ Nein

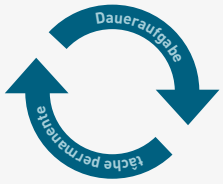
4S5.2

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Bernoulli («Irène Zurkinden-Platz»): Rechtsgültiger Bebauungsplan für Hochhausprojekt; Realisierung ab 2020.
Walkeweg («Am Walkeweg»): Rechtsgültige Zonenänderung mit Bebauungsplan erster Stufe; Bebauungsplan 2. Stufe 2021, Umsetzung ab 2021



4S5.3

Wolf-Nord



Historie **Prio**

AP1/ARE-Code
S095/2701.230 Bs

AP2/ARE-Code
-

AP3/ARE-Code
S4.3/2701.3.308 As

Fläche in Hektar
16

Typ
Transformationsgebiet

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	1'200	2'700	245	+ Logistik	16
Aktuell	0	1'700	105	+ Logistik	

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	**Rechtliche Sicherung**	Erschliessung / Baulandumlegung	Baubewilligungs-verfahren / Realisierung	Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Auf rund 8 Hektaren des 16 Hektar grossen Areals soll eine Transformation zu einem städtischen Quartier erfolgen. Die Transformation soll auf dem westlichen Arealteil erfolgen und Raum für 1'200 Einwohner und 1'200 Arbeitsplätze bieten. Die übrigen Arealteile bleiben der Logistik vorbehalten, insbesondere einer ökologischen und stadtverträglichen City-Logistik. Für die Transformation bedarf es einer Anpassung der Nutzungsplanung. Durch die qualitätsvolle Verdichtung und Transformation des heute extensiv genutzten Bahn- und Logistikareals an bester Lage wird die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert. Ein neues, verdichtetes Stadtquartier mit unterschiedlichen Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Kultur) steht ganz im Sinne der Siedlungsentwicklung nach innen.

4S5.3

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☒ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö6	Ausbau Publikumsanlagen Basel SBB (Provisorische Passerelle)	A
4Ü-Ö8	Leistungssteigerung Basel SBB	A
4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
-	-	-

MIV

Anschluss an:
- ☒ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	A
4M27	BS: Verbesserungen Denkmal - Grosspeter - Dreispitz	C

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
4LV10.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr, 1. Etappe	A
LV1	Basel: Priorisierte Velorouten 1. Etappe	AP3
LV2	Basel: St. Jakobs-Strasse - Velomassnahmen	AP3

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Kanton Basel-Stadt	SBB Immobilien

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja, als Zwischenergebnis ☐ Nein	☒ Ja ☐ Nein	☐ Ja ☒ Nein

4S5.3

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Planungsprozess von SBB angestossen; 2013: Entscheid im Rahmen «Gesamtperspektive» zu möglicher Arealentwicklung; 2018: Partnerschaft im Bereich Smart City zwischen Kanton Basel-Stadt und SBB mit dem Ziel, das Areal Wolf zum «smartesten» Areal der Schweiz zu entwickeln. 2022 Beschluss Nutzungsplanung; benachbarter Perimeter City-Gate: rechtsgültiger Bebauungsplan für Arbeits- und Wohnnutzungen besteht bereits.

4S5.4

Umfeld Bahnhof SBB

4S5.4

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	k.A.	k.A.	k.A.		70
Aktuell	k.A.	k.A.	k.A.		

Stand Umsetzungsschritte

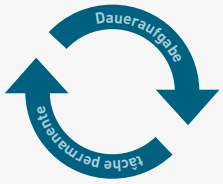
Erkundung	**Rechtliche Sicherung**	Erschliessung / Baulandumlegung	Baubewilligungs-verfahren / Realisierung	Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Rund um den Bahnhof Basel SBB bestehen verschiedene Areale, die im Sinne eines haushälterischen Umgangs mit dem Boden weiter verdichtet werden können. Der Standort erfährt seit Jahren eine stark steigende Attraktivität für Arbeits-, aber auch für Wohnflächen. Die stetig steigende Bahnkundenfrequenz trägt zudem zur Entwicklung bei. Durch gezielte nutzungsplanerische Eingriffe werden die Potenziale konsequent aktiviert. Für das sogenannte Postgebäude im Osten des Bahnhofs beispielsweise wurde das Projekt Nauentor mit einem Potenzial für mehr als 1'500 Arbeitsplätzen und 600 Einwohnern entwickelt; der entsprechende Bebauungsplan wird vsl. 2021 beschlossen. Die zunehmende Nutzung verstärkt wiederum den Kapazitätsbedarf der Bahn wie auch der übrigen Verkehrsträger. Dies muss beim geplanten Ausbau der Infrastruktur besonders berücksichtigt werden.
Durch die gezielte Entwicklung und Verdichtung bisher unternutzter Areale rund um den Verkehrsknoten Bahnhof Basel SBB kann der bereits bestens erschlossene Stadtteil noch effizienter genutzt und damit den Zielen der Raumplanung entsprochen werden. Durch Eingriffe in den öffentlichen Raum können die Erfordernisse der Mobilität zukünftig besser erfüllt werden und eine attraktivere Ankunftssituation am Bahnhof SBB geschaffen werden.

4S5.4



Historie **Prio**

AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S4.4/2701.3.309 As

Fläche in Hektar
70

Typ
Nachverdichtungsgebiet

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell — Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö6	Ausbau Publikumsanlagen Basel SBB (Provisorische Passerelle)	A
4Ü-Ö7	Ausbau Publikumsanlagen Basel SBB (Zusätzliche Gleisquerung)	A
4Ü-Ö8	Leistungssteigerung Basel SBB	A
4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ö7	BS: Bussystem 2027 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
4Ö14	BS: Tram 30 Grossbasel	B
4MD14	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB - West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke), 1. Etappe	B
4MD15	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB - Nord (Centralbahnplatz und Centralbahnstrasse-West)	B
4MD24	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke), 2. Etappe	C
Ö47	ÖV-Direktverbindung Leimental – Basel Bahnhof SBB (Margarethenstich)	AP1

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

MIV

Anschluss an:

- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	A
4M14	BS: Aeschenplatz	B
4M25	BS: Aufwertung Verbindung Bahnhof SBB - Innenstadt	C
4M26	BS: Aufwertung Dreispitz Nord	C
4M27	BS: Verbesserungen Denkmal - Grosspeter - Dreispitz	C
M7	Basel: Heuwaage - Binningerstrasse	AP3
M1a	Verkehrssteuerung und FLAMA Anschluss Basel-City - Basel SBB - Gundeli - ABAC	AP2

4S5.4

LV

Anschluss an:

- ☒ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☐ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
4LV10.3	BS: Velostationen	A
4LV14	BS: Veloverbindung Gundeli - Innenstadt	B
LV1	Basel: Priorisierte Velorouten 1. Etappe	AP3
LV1-26	Neue Velostation Süd am Bahnhof Basel SBB	AP2
LV2	Velo- und Fussgängerbrücke SNCF	AP1

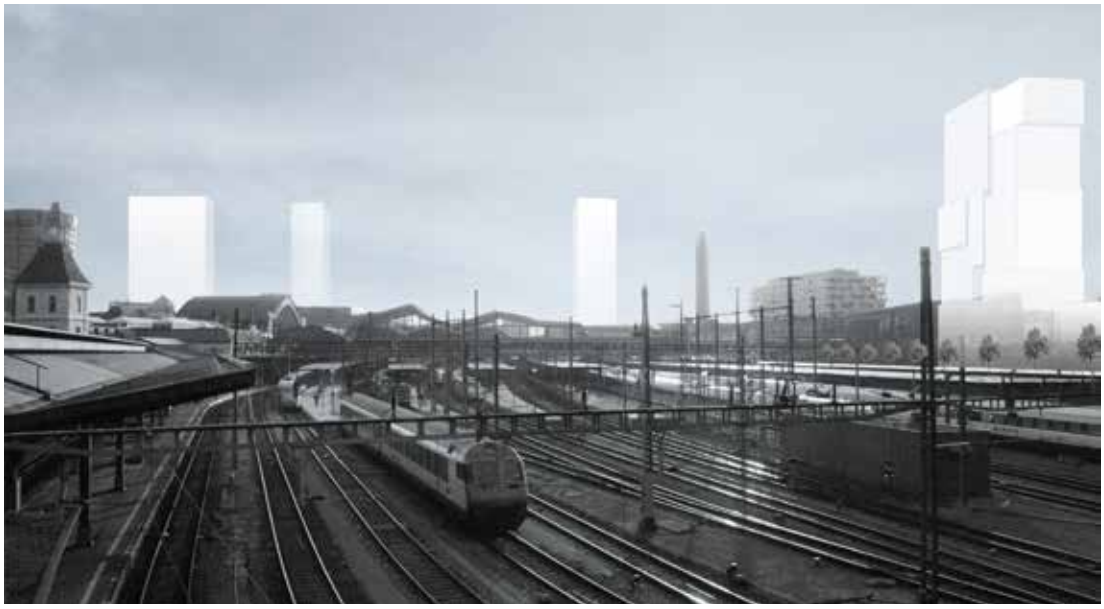
Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Basel-Stadt	SBB, Post Finance

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Mit dem «Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof SBB», verabschiedet im Jahr 2020, wurden die planersichen Absichten des Kantons, abgestimmt mit den bahnseitigen Vorhaben, dargelegt und behördenverbindlich beschlossen.



4S6

Schwerpunktgebiet Münchenstein

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nr.	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
4S6	**Schwerpunktgebiet Münchenstein**	**9,0**	**120**	**1'440**	**1'160**	**1'300**
4S6.1	Gartenstadt	5,3	120	800	1'130	1'300
4S6.2	Dychrain	3,7	0	640	30	0

Beschrieb

Die an die Stadt Basel angrenzende Gemeinde Münchenstein gehört dem Agglomerationszentrum an und verfügt über mehrere wichtige Entwicklungsareale, die sich, teilweise im Wandel befinden. Im Gebiet «Dychrain» (4S6.2), das südlich der Bruderholzsstrasse liegt und somit an das Gebiet der Brüglinger Ebene angrenzt, besteht durch den Wegzug der Läckerli Huus AG die Möglichkeit, neuen Wohnraum für 640 zusätzliche Einwohner an einer verkehrsgünstigen Lage und in unmittelbarer Nähe zur Birs und zum Birspark (4L4) zu entwickeln.
Das an der Tramlinie 11 liegende Areal «Gartenstadt» (4S6.1) wird hingegen bereits intensiv als wichtiges Zentrum mit diversen angesiedelten Dienstleistungen genutzt. Im Rahmen des vorgesehenen Transformationsprozesses soll in der «Gartenstadt» Raum für 680 zusätzliche Einwohner (Total 800 EW) und 170 Arbeitsplätze (total 1'300 AP) geschaffen werden. Beide Areale unterliegen der Quartierplanpflicht. Mit den Quartierplänen besteht die Möglichkeit eine hohe Qualität der Überbauung und des Areals sicherzustellen.
Beide Areale sind via Bruderholzstrasse direkt an die A18 angeschlossen. Mit den Kapazitätserhöhungen im Knotenbereich «Muttenz Süd» (A18) (4Ü-M11: Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2) wird die Anbindung an das übergeordnete Strassennetz noch verbessert.
Der öffentliche Verkehr (Tramlinien 10, 11 und S-Bahn) erschliesst das Schwerpunktgebiet Münchenstein bereits heute gut. Beide Areale befinden sich zwar ausserhalb der S-Bahn Einzugsgebiete, liegen jedoch in unmittelbarer Nähe von mindestens einer Tramhaltestelle. Mit der Massnahme Busspur Bruderholz (AP3: Ö12) kann für die ÖV-Verbindung Richtung Leimental eine Verbesserung erzielt werden.
LV-Seitig sind die Areale zumindest Richtung Stadt Basel gut erschlossen und es wurden in den letzten Programmgenerationen bereits Optimierungen vorgenommen (z. B. AP1: LV12-26.1: MFP-Kreisel, AP1: LV1-11: Fusswegverbindung Bottmingerstrasse). Mit den beiden geplanten Vorzugsrouten (4LV3 BL: Birsstadt-Vorzugsroute West 1. Etappe (Schlüsselmassnahmen) und 4LV4 (BL: Birsstadt Velovorzugsroute Ost 1. Etappe) werden die Gebiete eine zeitgemässe, attraktive Erschliessung für den Veloverkehr und hervorragende Anbindung ins Zentrum von Basel erhalten.

Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP4**
4L4	Birspark Landschaft	
Übergeordnete Massnahmen		**AP4**
4Ü-M11	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2	C
4Ü-M15	Westumfahrung Basel	C
AGGLO Massnahmen		**AP4**
4Ö6	BL: Neue Tramhaltestelle Freilager	A
4LV3	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute West, 1. Etappe (Schlüsselmassnahmen)	A
4LV4	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, 1. Etappe	A
4LV10.2	BS: Fuss- und Veloverkehrsachsen im Gebiet Dreispitz	A
4Ö22	BS/BL: Tram Dreispitz	C
4M26	BS: Aufwertung Dreispitz Nord	C
AGGLO Massnahmen AP1-AP3 (noch offen)		
Ö12	Busspur Bruderholzstrasse	AP3
LV1-11	Münchenstein: Fusswegverbindung Bottmingerstrasse	AP2
LV1-13	Münchenstein: Fuss- und Velowegverbindung Dreispitz-Brüglingen-GrosseAllee	AP2

Brüglingen
Schänzli
Mutten
261
285
4Ü-M15
4Ü6
LV1-13
H18
4M26
4Ü2.2
4LV10.2
272
4Ü-M11
4S6.2
285
4LV4
273
264
290
4L4
KW
275
268
288
LV1-11
4S6.1
288
280
Hofmatt
273

4S6.1

4S6.1

Gartenstadt

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	800	1300	395		5,3
Aktuell	120	1130	235		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung | **Rechtliche Sicherung** | Erschliessung / Baulandumlegung | Baubewilligungs-verfahren / Realisierung | Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Das Gebiet «Gartenstadt» ist eines der wichtigsten Zentren von Münchenstein. Neben diversen Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungsbetrieben befinden sich auch Wohneinheiten auf dem Areal. Bereits heute liegen dem Gebiet – mit Ausnahme des Gewerbeareals entlang der Reinacherstrasse – zwei Quartierpläne zu Grunde. Da diese und vor allem das Zentrum an sich veraltet sind, sollen die Quartierpläne erneuert werden. In diesem Zusammenhang sind Anpassungen zugunsten von mehr Wohnraum vorgesehen; auf einzelnen Parzellen sollen im Gegensatz zu heute auch Mischnutzungen möglich sein. Der gesamte Transformationsprozess ist mit einer starken Verdichtung des Gebiets verbunden, welche jedoch als realistisch einzustufen ist. Das an der Tramlinie 11 gelegene Gebiet ist schon jetzt hervorragend mit dem ÖV erschlossen. Zudem dient die Stöckackerstrasse, welche das Areal im Süden abgrenzt, als Zubringer auf die Kantonsstrassen (Reinacherstrasse und Emil Frey-Strasse).

4S6.1

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☒ kein Bahnhof in der Nähe

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

MIV

Anschluss an:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

No	Name	Prio AP4
-	-	-

ÖV Tram/Bus

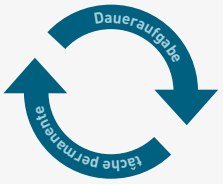
No	Name	Prio AP4
4Ö6	BL: Neue Tramhaltestelle Freilager	A
4Ö22	BS/BL: Tram Dreispitz	C
Ö12	Busspur Bruderholzstrasse	AP3

MIV

No	Name	Prio AP4
4Ü-M11	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2	C

LV

No	Name	Prio AP4
4LV3	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute West, 1. Etappe (Schlüsselmassnahmen)	A
4LV4	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, 1. Etappe	A
4LV10.2	BS: Fuss- und Veloverkehrsachsen im Gebiet Dreispitz	A
LV1-11	Münchenstein: Fusswegverbindung Bottmingerstrasse	AP2



Historie **Prio**

AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S18.1/2701.3.243 As

Fläche in Hektar
5,3

Typ
Transformationsgebiet

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Gemeinde Münchenstein	Kanton Basel-Landschaft

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

4S6.1

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Der überarbeitete Studienauftrag dient als Richtobjekt für die Quartierplanung. Zurzeit erfolgt die Ausarbeitung des Quartierplans.

Weiteres:

Westlich des Areals befindet sich der Teilzonenplan Landschaft Bruderholz. Die Durchlässigkeiten über die Reinacherstrasse kann optimiert werden.

4S6.2

Dychrain

4S6.2

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	640	0	175	+ nicht störendes Gewerbe	3,7
Aktuell	0	30	10	+ Wohnheim	

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung | **Rechtliche Sicherung** | Erschliessung / Baulandumlegung | Baubewilligungs-verfahren / Realisierung | Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Daueraufgabe

Fläche permanente

Historie	Prio
AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
-	-
AP3/ARE-Code	
S18.2/2701.3.244	As

Fläche in Hektar
3,7

Typ
Transformationsgebiet

Massnahmenbeschrieb

Das Areal des Läckerli Huus AG befindet sich zwischen dem St. Albanteich und der östlich angrenzenden Siedlung Teichweg sowie der im Norden angrenzenden Bruderholzstrasse. Auf der gegenüberliegenden Seite des St. Albanteichs befindet sich die Parzelle Nr. 4678. Sie liegt zwischen dem Kanal und der Muttenzerstrasse. Die beiden Flächen sollen einer Wohnnutzung zugeführt werden. Aus diesem Grund wurde das Gebiet in der Zonenplanrevision 2017, mit einer Quartierplanpflicht belegt. Durch die Nähe zur Birs und zur Brüglinger Ebene (Park im Grünen) sowie aufgrund der nahe gelegenen Tramlinie 10 eignet sich das Gebiet hervorragend für eine Verdichtung.

4S6.2

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☒ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
-	-	-

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
-	-	-

MIV

Anschluss an:
- ☒ Hochleistungsstrassennetz
- ☐ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☒ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
4Ü-M11	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2	C

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☐ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
4LV3	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute West, 1. Etappe (Schlüsselmassnahmen)	A
4LV4	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, 1. Etappe	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Gemeinde Münchenstein	Kanton Basel-Landschaft

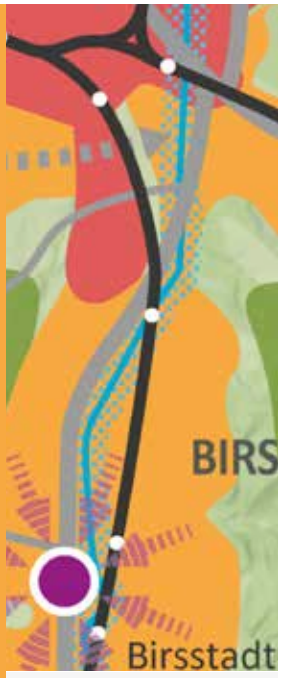
Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

4S6.2

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Der Quartierplan Dychrain Ost (Läckerlihuus) ist bereits genehmigt und durch den Regierungsrat BL in Rechtskraft gesetzt worden.
Der Quartierplan Dychrain West ist zurzeit in der Entwurfsphase. Zurzeit wird noch eine Optimierung des Städtebaus angestrebt, da sich die Ausgangslage bzgl. der Baurechtsparzelle Nr. 4898 geändert haben.

4S7

Schwerpunktgebiet Gstad



Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

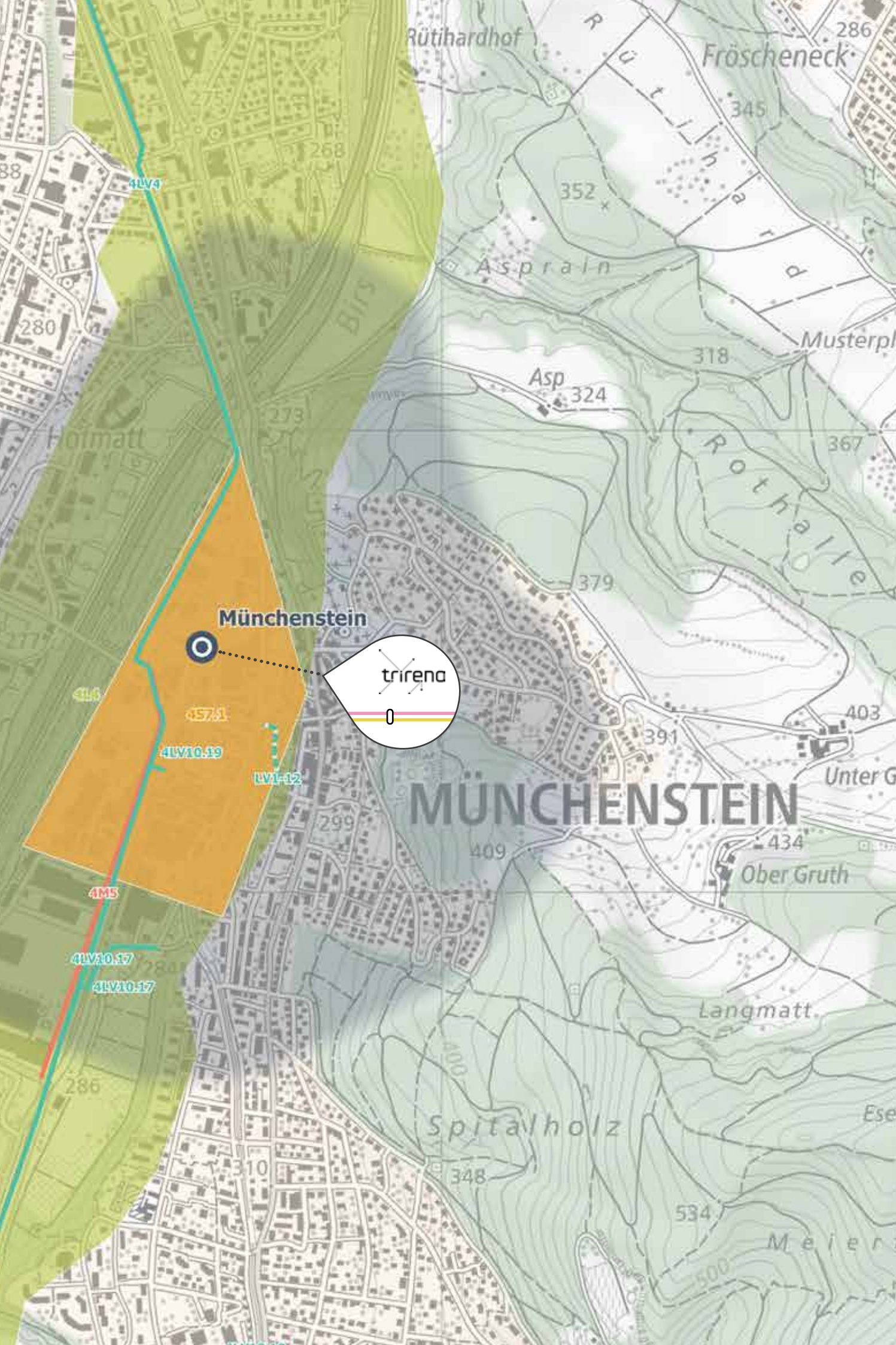
		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nr.	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
4S7	**Schwerpunktgebiet Gstad**	**20,0**	**300**	**1'300**	**1'400**	**2'000**
4S7.1	Gstad	20,0	300	1'300	1'400	2'000

Beschrieb

Das Schwerpunktgebiet Gstad zeichnet sich heute durch unterschiedliche Nutzungen aus. Es sind intensiv genutzte, zwischengenutzte und brach liegende Parzellen vorhanden, einige befinden sich im Prozess der Umnutzung.
Das Gebiet weist ein beachtliches Umstrukturierungspotenzial auf, jedoch mit sehr unterschiedlichen Eignungen: von Logistik und flächenintensiven Nutzungen bis Wohnen und Nutzungsmischung. Entstehen soll ein nachhaltiges Quartier mit Mischnutzung, das Raum für 1'000 neue Einwohner und etwa 600 neue Arbeitsplätze bieten soll.
Das Umfeld des Bahnhofs von Münchenstein ist hervorragend mit Tram und S-Bahn erschlossen. Das Entwicklungsareal «Gstad» (4S7.1) liegt ausserdem nahe am A18-Anschluss Reinach-Nord. Mit der Verlegung der Kantonsstrasse ins Tal (inkl. Flamas) (4M5), resp. ins Schwerpunktgebiet Gstad, wird die Anbindung an die A18 noch verbessert und im Gegenzug der starkfrequentierte Zentrumsbereich von Münchenstein beruhigt. Das Gebiet selbst soll durch zahlreiche Massnahmen aufgewertet werden. Im Siedlungsbereich ist eine intensivere, dichtere Nutzung mit teilweise neuem Nutzungskonzept vorgesehen. Im Bereich Verkehr sind verschiedene Massnahmen angedacht, um das Gebiet aufzuwerten: So soll das Fussnetz weiterentwickelt werden hin zu einer feinmaschigen Durchwegung des Gebietes. Dabei ist insbesondere die Anbindung des Gebietes an den Ortskern und an die Freiräume an der Birs zu verbessern, vor allem durch bessere Ost-West-Verbindungen sowie neue Birsuferzugänge. Als konkrete Massnahmen sind eine Fusswegverbindung in Richtung Zentrum Münchenstein im Lehenrain (AP2: LV1-12), eine neue Fussgängerbrücke mit Lift «Van Baerle-Neue Talstrasse (4LV10.19) und eine LV-Unterführung SBB inkl. Fusswegverbindung bis Griebengasse (Tramhaltestelle) (4LV10.17) vorgesehen. Mit der Massnahme «4LV4 BL: Birsstadt-Velovorzugsroute Ost 1. Etappe» wird das Schwerpunktgebiet Gstad mit einer Velovorzugsroute erschlossen.

Massnahmen

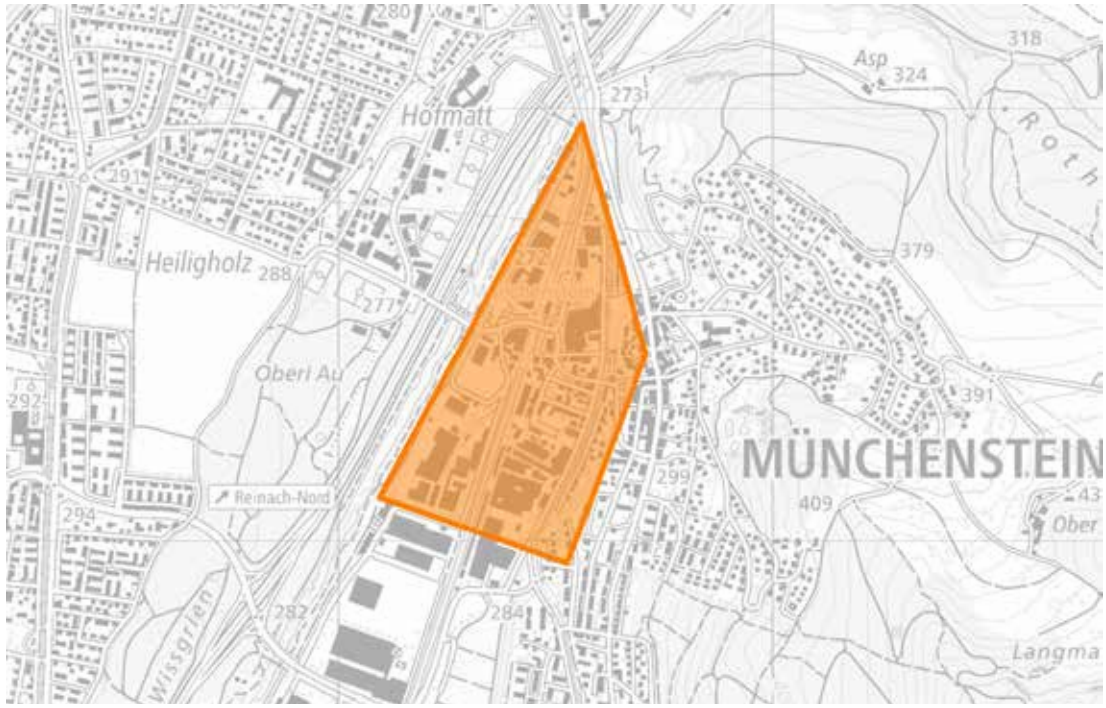
Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP4**
4L4	Birspark Landschaft	
Übergeordnete Massnahmen		**AP4**
4Ü-Ö12	Doppelspur Laufental (Duggingen - Grellingen)	A
4Ü-Ö13	Wendegleis Aesch	A
4Ü-M11	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2	C
AGGLO Massnahmen		**AP4**
4M5	BL: Arlesheim - Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse ins Tal (inkl. FlaMa)	A
4LV4	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, 1. Etappe	A
4LV10.17	Arlesheim: LV-Unterführung SBB inkl. Fussweg-verbindung bis Griebengasse (Tramhaltestelle)	A
4LV10.19	Münchenstein: Neue Fussgängerbrücke mit Lift «Van Baerle-Neue Talstrasse»	A
AGGLO Massnahmen AP1-AP3 (noch offen)		
LV1-12	Münchenstein: Fusswegverbindung Lehenrain	AP2


Münchenstein
trirena
4LV4
4LV10.19
LV1-12
4M5
4LV10.17
4LV10.17
MÜNCHENSTEIN
Rütihardhof
Frösch eneck
Asprain
Asp
Rothalde
Langmatt
Spitalholz
Ober Gruth
Unter G
Musterpl
Holmatt
Meier
Ese

4S7.1

4S7.1

Gstad



	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	1'300	2'000	165		20
Aktuell	300	1'400	85		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	**Rechtliche Sicherung**	Erschliessung / Baulandumlegung	Baubewilligungs-verfahren / Realisierung	Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Im Gebiet Gstad wird eine Umstrukturierung für eine Misch- und Zentrumsnutzung mit hoher Dichte angestrebt. Für das Umfeld des Bahnhofs Münchenstein soll eine Zonenplanänderung vorgenommen werden, damit die Möglichkeit einer Umnutzung entsprechend der guten ÖV-Erschliessung geschaffen wird. Im Bereich zwischen Bahn und Tramstrasse wird beabsichtigt, die heutigen Industrieareale umzunutzen und zu verdichten. Ein Teil der Industriebauten sowie das dicht genutzte Walzwerkareal sollen jedoch erhalten werden.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

4S7.1

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

MIV

Anschluss an:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö12	Doppelspur Laufental (Duggingen - Grellingen)	A
4Ü-Ö13	Wendegleis Aesch	A

ÖV Tram/Bus

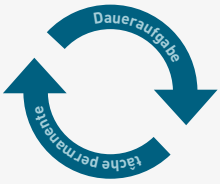
No	Name	Prio AP4
-	-	-

MIV

No	Name	Prio AP4
4M5	BL: Arlesheim - Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse ins Tal (inkl. FlaMa)	A
4Ü-M11	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2	C

LV

No	Name	Prio AP4
4LV4	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, 1. Etappe	A
4LV10.17	Arlesheim: LV-Unterführung SBB inkl. Fusswegverbindung bis Griebengasse (Tramhaltestelle)	A
4LV10.19	Münchenstein: Neue Fussgängerbrücke mit Lift «Van Baerle-Neue Talstrasse»	A
LV1-12	Münchenstein: Fusswegverbindung Lehenrain	AP2



Historie **Prio**

AP1/ARE-Code
S012/2701.208 As

AP2/ARE-Code
S5/2701.2.130 As

AP3/ARE-Code
S14.1/2701.3.231 As

Fläche in Hektar
20

Typ
Transformationsgebiet

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Gemeinden Münchenstein und Arlesheim	Kanton Basel-Landschaft, Eigentümerschaften, Walzwerk

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja, als Vororientierung	☐ Ja	☐ Ja
☐ Nein	☒ Nein	☒ Nein

4S7.1

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Die Realisierung wird in Etappen geschehen. Zurzeit entstehen an der Schützenmattstrasse erste neue Wohnbauten im Inneren Gstad mit rund 20 Wohneinheiten.
Für die unmittelbar beim Bahnhof gelegene Parzelle 799 liegt ein rechtskräftiger QP sowie ein Baugesuch vor. Ein Baubeginn 2021 wird angestrebt.
Für das vanBaerle-Areal wurde ein Studienauftrag für rund 400 Wohneinheiten durchgeführt. Der Quartierplan wird voraussichtlich im Jahr 2021 dem Regierungsrat zur Genehmigung unterbreitet.
Mittlerweile laufen auch Gespräche mit den SBB bzgl. einer möglichen neuen Bahnhofs-Überbauung.
Für das Walzwerkareal, welches auf den Gemeindegebieten von Münchenstein und Arlesheim liegt, ist weiterhin eine (klein)gewerbliche Nutzung vorgesehen. Eine mittelfristige Öffnung für Wohnen wird geprüft.

Weiteres:

Die derzeit nächstgrössere Änderung ist die Umnutzung des vanBaerle-Areals (laufendes Quartierplanverfahren). Im Rahmen des Verfahrens wird ein Mobilitätskonzept erstellt.

4S8

Schwerpunktgebiet Reinach/Dornach/Aesch

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nr.	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
4S8	**Schwerpunktgebiet Reinach/Dornach**	**38,2**	**80**	**1'395**	**6'450**	**9'165**
4S8.1	Kägen/Neureinach	28,0	0	0	5'600	8'000
4S8.2	Hinterkirch	4,4	0	275	350	350
4S8.3	Stöcklin	4,0	0	590	400	565
4S8.4	Reinach Ortszentrum	1,8	80	530	100	250

Beschrieb

Das Koordinationsgebiet Reinach/Dornach liegt am Anschluss zur A18, zwischen S-Bahn- und Tramkorridoren und zwischen den beiden Zentren Reinach und Dornachbrugg. Es besteht im gesamten Gebiet ein grosses Umstrukturierungspotenzial mit Eignung für Verdichtung von Industrie, Gewerbe und Zentrumsnutzungen (hohe Zentralität/hohe Dichten).
Der Kontext für die weitere Entwicklung ist allerdings komplex: hohe Verkehrsbelastung und Konflikte auf der Bruggstrasse (Haupterschliessungsachse in dem Gebiet und Querverbindung über die A18), beim A18-Anschluss Reinach-Süd und beim Knoten Brugg-/Hauptstrasse sowie ungenügende ÖV- und LV-Erschliessung abseits der Hauptachsen, innerhalb der Teilareale (insb. Kägen).
Die A18 wirkt zudem als räumliche Barriere – eine stadteräumliche Verknüpfung war deshalb bisher nicht möglich. Die Platzverhältnisse erschweren das Bereitstellen von Raum für alle Verkehrsarten (MIV, ÖV, LV), und es bestehen Abhängigkeiten zwischen der Strassenraumgestaltung und der ÖV-Erschliessung.
Damit eine attraktive, verdichtete, zukünftige Entwicklung im gesamten Gebiet ermöglicht werden kann, soll eine städtebauliche Verbindung zwischen den Zentren ausgebildet, der Strassenraum aufgewertet und die nötigen verkehrlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Konkret bedeutet dies, dass ein vielfältiges Massnahmenbündel umgesetzt werden muss, bestehend aus: Verkehrsmanagementmassnahmen, Kapazitätserhöhungen auf der A18 (4Ü-M11), dem neuen Zubringer in Dornach/Aesch (AP3: M2) mit dem Vollanschluss Aesch (AP3: M1, im Bau), einer neuen ÖV-Querverbindung (4Ü-Ö30 Tram Therwil – Dornach), diversen Infrastrukturergänzungen an Fuss- und Velowegen sowie Veloabstellanlagen an geeigneter Lage (AP4: 4LV10.16, 4LV10.24, 4LV3, 4LV4, AP3: LV45, AP2: LV1-21, 4LV10.16).

Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP4**
4L4	Birspark Landschaft	
Übergeordnete Massnahmen		**AP4**
4Ü-Ö12	Doppelspur Laufental (Duggingen - Grellingen)	A
4Ü-Ö13	Wendegleis Aesch	A
4Ü-M11	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2	C
4Ü-Ö30	Tram Therwil - Dornach (Tramspange Therwil - Dornach)	C
AGGLO Massnahmen		**AP4**
4LV3	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute West, 1. Etappe (Schlüsselmassnahmen)	A
4LV4	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, 1. Etappe	A
4LV10.16	Reinach: Ergänzungen Fuss- und Velowege inkl. Veloabstellanlagen	A
4LV10.21	Dornach: Erweiterung Personenunterführung Bahnhof Dornach-Arlesheim für Langsamverkehr	A
4LV10.24	Dornach: LV-Verbindung Bahnhof Dornach-Arlesheim - Reinach (Stöcklin Areal)	A
AGGLO Massnahmen AP1-AP3 (noch offen)		
M2	Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach	AP3
LV45	Reinach: Ergänzung Fusswegnetz Landererstrasse (hätte 700m)	AP3
LV46	Reinach: Umgestaltung Angensteinerplatz und Strassenraum	AP3
LV1-21	Reinach: Fuss- /Veloverbindung Reinach-Dornach/Arlesheim	AP2

trirena
Dornach-Arlesheim
trirena
Dornach Apfelsee
4LV10.16
4LV10.18
4LV4
4LV3
4S8.2
4Ü-M11
4S8.1
4S8.3
LV1-21
4LV10.24
4LV10.21
4LV8
LV12-24
LV12-33
4LV10.23
4LV10.20
4MD9
4Ü-Ö18
4LV10.22
LV12-25
Fiechte
Sonnenhof
Fiechtenagger
Aesch
Bad
Klinik
Spital
Waldhort

4S8.1

4S8.1

Kägen/Neureinach

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	0	8'000	285		28
Aktuell	0	5'600	200		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	**Rechtliche Sicherung**	Erschliessung / Baulandumlegung	Baubewilligungs-verfahren / Realisierung	Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Das Gebiet Kägen/Neureinach (Reinach) ist u.a. mit arbeitsplatzintensiven High-Tech Firmen belegt, deren Anteil zukünftig weiter ausgebaut werden soll. Mit der 2015 erfolgten Ortsplanungsrevision wurde das Gebiet aufgezont und neues Verdichtungs- und Arbeitsplatzpotenzial geschaffen. Mit einer bereits laufenden Machbarkeitsstudie über ein Teilgebiet des Kägens (Pilotgebiet Kägen Nordost) wollen Gemeinde, Grundeigentümer und die Standortförderung BL modelmässig untersuchen, wie im Kägen ein Transformationsprozess initiiert und damit Entwicklungsimpulse ausgelöst werden können.
Ein Gesamtkonzept Mobilität und Verkehr im Auftrag des Kantons und der Gemeinde und ein Mobilitätsprogramm Kägen sind aktuell in Erarbeitung. Durch den ÖV und LV ist dieses wichtige Arbeitsplatzgebiet noch nicht optimal erschlossen, Verbesserungen sind beabsichtigt.

4S8.1

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell — Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☒ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö12	Doppelspur Laufental (Duggingen - Grellingen)	A
4Ü-Ö13	Wendegleis Aesch	A

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☐ < 300 m
- ☒ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö30	Tram Therwil - Dornach (Tramspange Therwil - Dornach)	C

MIV

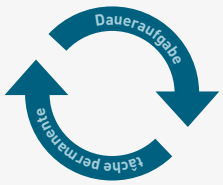
Anschluss an:
- ☒ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
4Ü-M11	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2	C
M2	Zubringer Dornach/Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach	AP3

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☐ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
4LV3	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute West, 1. Etappe (Schlüsselmassnahmen)	A
4LV4	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, 1. Etappe	A
4LV10.16	Reinach: Ergänzungen Fuss- und Velowege inkl. Veloabstellanlagen	A
4LV10.24	Dornach: LV-Verbindung Bahnhof Dornach-Arlesheim - Reinach (Stöcklin Areal)	A
LV1-21	Reinach: Fuss- /Veloverbindung Reinach-Dornach/ Arlesheim	AP2



Historie — **Prio**

AP1/ARE-Code
S1021/2701.214 — As

AP2/ARE-Code
S5/2701.2.130 — As

AP3/ARE-Code
S15.1/2701.3.235 — As

Fläche in Hektar
28

Typ
Nachverdichtungsgebiet

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Gemeinde Reinach	Kanton Basel-Landschaft

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja, als Festsetzung ☐ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

4S8.1

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Im Gebiet Kägen/Neureinach ist zwar grosses Nutzungspotenzial vorhanden, das Gebiet ist aber bereits heute weitgehend bebaut und befindet sich im Besitz vieler verschiedener Grundeigentümer. Eine Realisierung erfolgt deshalb nach und nach in vielen Einzeletappen. Die Entwicklung im Kägen steht im Zusammenhang mit einer verbesserten Verkehrsanbindung, insbesondere an die S-Bahn am Bahnhof Dornach-Arlesheim.

4S8.2

Hinterkirch

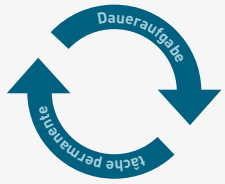
4S8.2

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	275	350	140		4,4
Aktuell	0	350	80		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung / Baulandumlegung	**Baubewilligungs-verfahren / Realisierung**	Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.



Historie	Prio
AP1/ARE-Code S021/2701.214	As
AP2/ARE-Code S5/2701.2.130	As
AP3/ARE-Code S15.2/2701.3.236	As

Fläche in Hektar
4,4

Typ
Transformationsgebiet

Massnahmenbeschrieb

Im Gebiet Hinterkirch (Reinach) wurde mit der Ortsplanungsrevision (2015) für den nördlichen Teil des Hinterkirchs eine Quartierplanpflicht mit Ziel einer Mischnutzung festgelegt. Der Quartierplan «Hinterkirch», welcher für den nördlichen Teil vorwiegend Wohnnutzung vorsieht, wurde im Okt. 2019 vom Regierungsrat genehmigt und soll bis ca. 2022 realisiert werden.
Längerfristig könnte auch der südliche Teil des Hinterkirchs an der Bruggstrasse umstrukturiert und verdichtet werden. Damit dies funktioniert, sind diverse verkehrliche Rahmenbedingungen zu erfüllen.

4S8.2

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☒ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö12	Doppelspur Laufental (Duggingen - Grellingen)	A
4Ü-Ö13	Wendegleis Aesch	A

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö30	Tram Therwil - Dornach (Tramspange Therwil - Dornach)	C

MIV

Anschluss an:
- ☒ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☒ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
4Ü-M11	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2	C
M2	Zubringer Dornach/Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach	AP3

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
4LV3	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute West, 1. Etappe (Schlüsselmassnahmen)	A
4LV4	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, 1. Etappe	A
4LV10.16	Reinach: Ergänzungen Fuss- und Velowege inkl. Veloabstellanlagen	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Gemeinde Reinach	Kanton Basel-Landschaft

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja, als Festsetzung	☐ Ja	☐ Ja
☐ Nein	☒ Nein	☒ Nein

4S8.2

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Die Arealentwicklung für das Teilgebiet Hinterkirch (rechtskräftiger QP) läuft bereits und kann als erste Etappe unabhängig von den geplanten Verkehrsmassnahmen umgesetzt werden. Sie erhöht allerdings das Verkehrsaufkommen auf der Bruggstrasse. Die Realisierung weiterer Etappen hängt massgeblich von den privaten Grundeigentümern ab, ein Zeithorizont kann deshalb (noch) nicht genannt werden.

4S8.3

Stöcklin

4S8.3

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	590	565	290		4
Aktuell	0	400	100		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung | **Rechtliche Sicherung** | Erschliessung / Baulandumlegung | Baubewilligungs-verfahren / Realisierung | Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Das bisherige Gewerbegebiet Stöcklin liegt in den Gemeinden Aesch und Reinach. Durch das stetige Wachstum im Birstal hat sich die Lage des Areals von der Peripherie ins Zentrum der Agglomeration verschoben, vor allem bei einer Betrachtung über die Gemeindegrenzen hinaus (zu den Zentren der Standortgemeinden eher peripher gelegen, aber in Fussdistanz zum Zentrum Dornachbrugg und Bahnhof Dornach-Arlesheim). Die Gewerbezone wurde mittels Quartierplan in ein Gebiet mit Mischnutzung Wohnen/Dienstleistung eingeteilt. Der Quartierplan wurde mittlerweile vom Regierungsrat genehmigt (RRB 1650 vom 30.10.2018) und zurzeit werden Projekte für die Baugesuche entwickelt. Ziel ist ein lebendiges Stadtquartier an der Schnittstelle von vier Gemeinden mit diversen Wohnformen und Geschäftsnutzungen.

4S8.3

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:

- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:

- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

MIV

Anschluss an:

- ☒ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

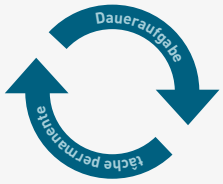
No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö12	Doppelspur Laufental (Duggingen - Grellingen)	A
4Ü-Ö13	Wendegleis Aesch	A

ÖV Tram/Bus

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö30	Tram Therwil - Dornach (Tramspange Therwil - Dornach)	C

MIV

No	Name	Prio AP4
M2	Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach	AP3



Historie **Prio**

AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S15.3/2701.3.236 As

Fläche in Hektar
4

Typ
Transformationsgebiet

Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

LV

Anschluss an:

- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☐ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
4LV3	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute West, 1. Etappe (Schlüsselmassnahmen)	A
4LV4	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, 1. Etappe	A
4LV10.21	Dornach: Erweiterung Personenunterführung Bahnhof Dornach-Arlesheim für Langsamverkehr	A
4LV10.24	Dornach: LV-Verbindung Bahnhof Dornach-Arlesheim - Reinach (Stöcklin Areal)	A
LV1-21	Reinach: Fuss- /Veloverbindung Reinach-Dornach/ Arlesheim	AP2

4S8.3

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Gemeinden Reinach, Aesch	-

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja, als Festsetzung ☐ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Die Quartierplanung ist so konzipiert, dass verschiedene Tramvarianten für den ÖV-Korridor/Tram Therwil- Dornach möglich bleiben. Die Arealentwicklung kann kurzfristig ohne grössere Verkehrsinfrastrukturmassnahmen umgesetzt werden, erhöht allerdings den Druck auf die bereits stark belastete Bruggstrasse. Zusammen mit der weiteren laufenden und beabsichtigten Siedlungsverdichtung bedingt sie längerfristig eine bessere Verkehrserschliessung und Anbindung an den Bahnhof Dornach-Arlesheim, v.a. durch den ÖV.

Weiteres:

Im Rahmen der Quartierplanung wird eine ca. 1'700m² grosse, aktuell als Parkplatz genutzte Fläche zwischen Dornacherstrasse und Birsufer an die Gemeinde Aesch abgetreten und naturnah umgestaltet. (Gestaltung Übergang zwischen QP-Gebiet und Birsufer - Birspark Landschaft).

4S8.4

Reinach Ortszentrum

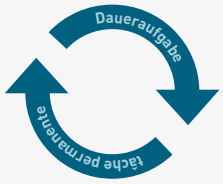
4S8.4

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	530	250	435		1,8
Aktuell	80	100	100		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung | **Rechtliche Sicherung** | Erschliessung / Baulandumlegung | Baubewilligungs-verfahren / Realisierung | Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.



Historie **Prio**

AP1/ARE-Code
-
-

AP2/ARE-Code
-
-

AP3/ARE-Code
-

Fläche in Hektar
1,8

Typ
Nachverdichtungsgebiet

Massnahmenbeschrieb

Die drei Areale mitten im Zentrum von Reinach sollen erneuert, nachverdichtet und aufgewertet werden. Vorgesehen ist eine Mischnutzung aus Wohnen, Arbeiten, Einkaufsmöglichkeiten und Gastronomie, eine Neugestaltung des Angensteinerplatzes, der Verkehrsflächen und Fusswegverbindungen und ein direkter Zugang zum zukünftigen Stadtpark. Die drei Planungen leisten einen wichtigen Beitrag zu einem attraktiven und belebten Ortszentrum. Die Realisierung erfolgt etappenweise über drei aufeinander abgestimmte Quartierplanungen.

4S8.4

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:

- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö12	Doppelspur Laufental (Duggingen - Grellingen)	A
4Ü-Ö13	Wendegleis Aesch	A

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:

- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö30	Tram Therwil - Dornach (Tramspange Therwil - Dornach)	C

MIV

Anschluss an:

- ☒ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
4Ü-M11	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2	C
M2	Zubringer Dornach/Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach	AP3
LV46	Reinach: Umgestaltung Angensteinerplatz und Strassenraum	AP3

LV

Anschluss an:

- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☐ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
4LV3	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute West, 1. Etappe (Schlüsselmassnahmen)	A
4LV4	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, 1. Etappe	A
4LV10.16	Reinach: Ergänzungen Fuss- und Velowege inkl. Veloabstellanlagen	A
LV45	Reinach: Ergänzung Fusswegnetz Landererstrasse (hätte 700m)	AP3

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Gemeinde Reinach	-

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

4S8.4

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Quartierpläne Hauptstrasse und Im Zentrum befinden sich in Erarbeitung.
Landererstrasse: Bebauungskonzept liegt vor.

4S9

Schwerpunktgebiet Aesch-Nord

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

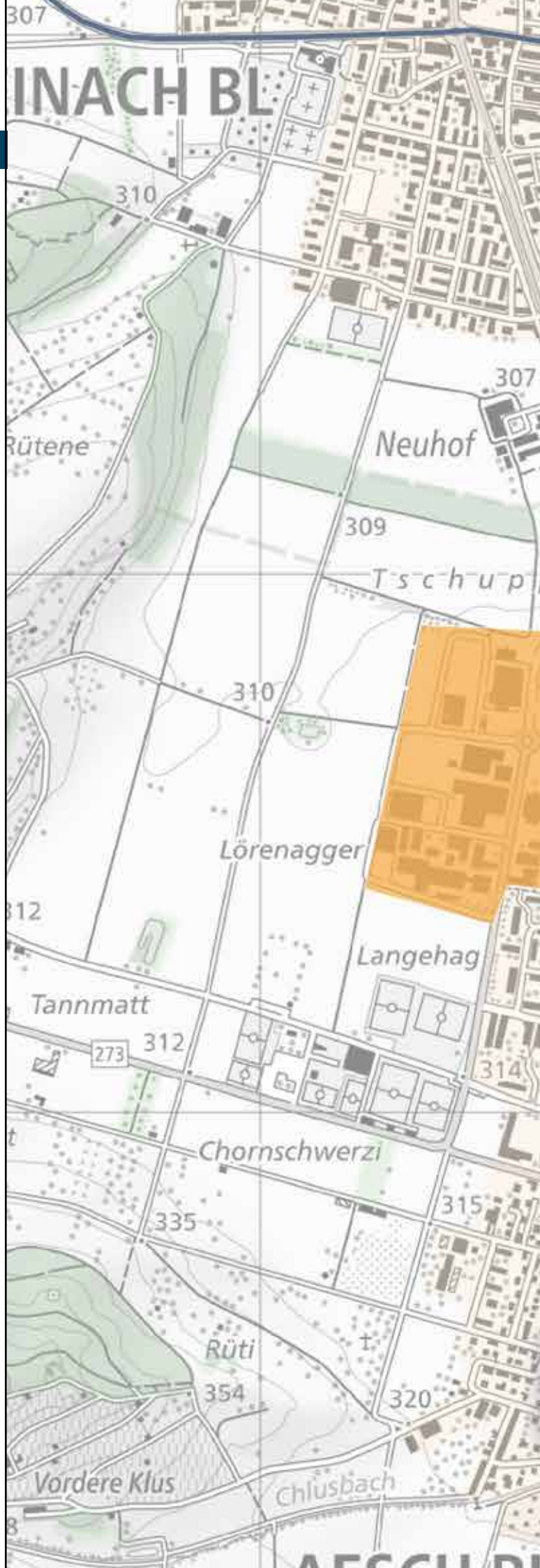
		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nr.	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
4S9	**Schwerpunktgebiet Aesch-Nord**	**30,0**	**0**	**1'700**	**2'700**	**3'700**
4S9.1	Aesch-Nord	30,0	0	1'700	2'700	3'700

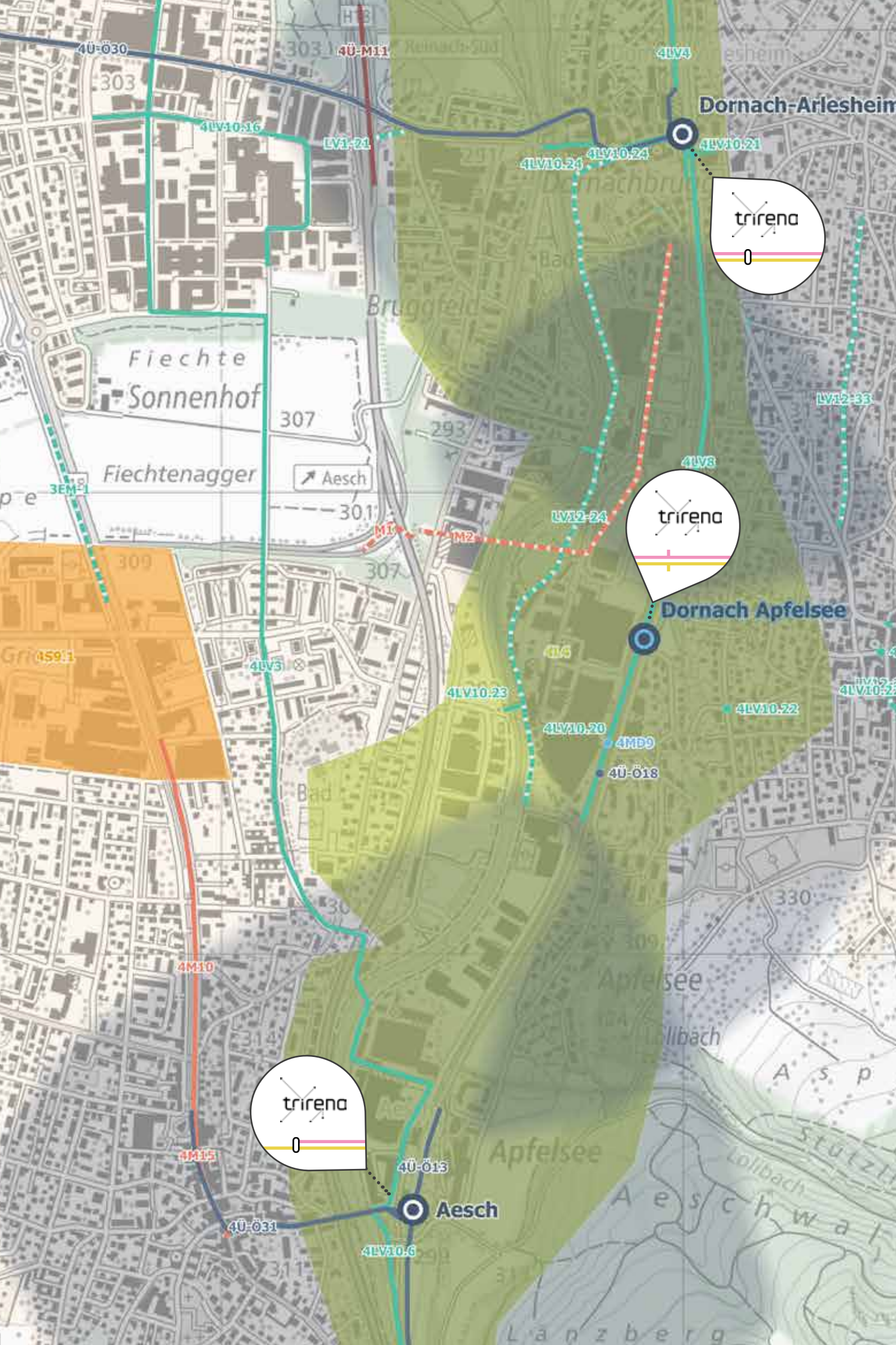
Beschrieb

Aesch Nord ist ein entwicklungsfähiges Zukunftsareal, das eine gute Erreichbarkeit und freie bzw. verfügbare Grundstücke bietet. Aus kantonaler Sicht soll das Gebiet als Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung gestärkt werden. Aus regionaler Sicht wird ein optimaler Nutzungsmix von Wohnen und Arbeiten im Sinne des Konzepts der kurzen Wege angestrebt. Das Gebiet Aesch Nord ist ein exemplarisches Beispiel für ein Areal, das aufgrund der Ausgangslage – gute Erschliessung sowohl für den MIV als auch für den ÖV – nicht per se einer einzigen Nutzungskategorie zugeteilt werden kann. Die verschiedenen Sichtweisen gilt es differenziert zu betrachten und dafür braucht es vertiefte konzeptionelle Abklärungen.
Gerade der Nutzungsmix von Wohnen und Arbeiten ist generell eine Herausforderung – das Finden von praktikablen Lösungen ist im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung nach innen jedoch von grosser Bedeutung.
Die heute bereits gute regionale und überregionale MIV-Erschliessung wird mit den folgenden Massnahmen verbessert und sichergestellt:
Unmittelbar an das Schwerpunktgebiet angrenzend werden der Vollanschluss Aesch (AP3: M1, im Bau) mit dem Zubringer Dornach/Aesch an die A18 (AP3: M2) realisiert. Mit dieser hervorragenden Anbindung an das Hochleistungsstrassennetz, bietet sich das Areal «Aesch Nord» auch für verkehrsintensive Nutzungen an.
Die Verbindung zwischen Aesch Nord und dem Ortszentrum Aesch, wird mit der Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Bereich Zentrum (4M17) und Nord (4M10) verbessert. ÖV-Seitig erfolgt die Haupterschliessung über die Tram 11, welche innerhalb des Areals (Haltestelle Arlesheimerstrasse) hält. Ausserdem wird das Areal zukünftig von einer Velovorzugsroute erschlossen (4LV3). Der «Birspark Landschaft» (4L4) nimmt für das zukünftige Wohn- und Arbeitsplatzgebiet «Aesch Nord» eine wichtige Funktion als Naherholungsraum ein.

Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP4**
4L4	Birspark Landschaft	
Übergeordnete Massnahmen		**AP4**
4Ü-M6	Anschluss Angenstein/Aesch (Kurzfristige Optimierung)	A
4Ü-M10	A18, Muggenbergtunnel	C
4Ü-M11	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2	C
4Ü-Ö31	Tram Aesch Dorf - Aesch Bahnhof	C
AGGLO Massnahmen		**AP4**
4M10	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Nord	A
4M15	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Bereich Zentrum	A
4LV3	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute West, 1. Etappe (Schlüsselmassnahmen)	A
AGGLO Massnahmen AP1-AP3 (noch offen)		
M2	Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach	AP3
M1	Vollanschluss Aesch	AP3




4Ü-Ö30
4Ü-M11
4LV4
Dornach-Arlesheim
4LV10.16
LV1-21
4LV10.24
4LV10.24
4LV10.21
trirena
Fiechte
Sonnenhof
307
Fiechtenagger
Aesch
3EM-1
301
LV12-33
4LV8
M1
M2
LV12-24
trirena
Dornach Apfelsee
4S9.1
4LV3
4LV4
4LV10.23
4LV10.22
4LV10.20
4MD9
4Ü-Ö18
330
4M10
trirena
4M15
4Ü-Ö13
Aesch
4Ü-Ö31
4LV10.6

POTAIN
POTAIN
POTAIN

4S9.1

4S9.1

Aesch-Nord

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	1'700	3'700	180		30
Aktuell	0	2'700	90		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	**Rechtliche Sicherung**	Erschliessung / Baulandumlegung	Baubewilligungs-verfahren / Realisierung	Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Das Areal Aesch Nord befindet sich am nördlichen Siedlungsrand von Aesch. In westlicher Richtung grenzt das Areal an Landwirtschaftsgebiet und in südlicher Richtung an das Wohngebiet. Das heute als Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung genutzte Areal weist noch mehrere, zum Teil auch grosse unbebaute Grundstücke auf. Bei bereits bestehenden Liegenschaften kann die Ausnutzung optimiert respektive verdichtet werden. Die Gemeinde hat aufgrund des neuen Raumplanungsgesetzes geänderte und entsprechend angepasste Zielvorstellungen definiert. Aus Sicht der Gemeinde hat das Areal mehr Potenzial als «nur» für die Nutzung als Arbeitsplatzgebiet. Dazu müsste das Areal als Mischgebiet für Gewerbe- und Geschäftsnutzung, Bildung, Forschung und Wohnen entwickelt werden. Gemäss den Entwicklungsvorstellungen der Gemeinde würden dank zukunftsorientierter, hochstehender architektonischer Gestaltung und dadurch auch verdichteter Bauweise keine Gewerbeflächen verdrängt, sondern sie würden lediglich mit attraktivem Wohnraum über dem Gewerbe ergänzt werden.

4S9.1

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☒ Mobilitätskonzept erstellt (Inkl. Verkehrs- und Erschliessungskonzept)

Erschliessung aktuell

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☒ kein Bahnhof in der Nähe

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☐ < 300 m
- ☒ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

MIV

Anschluss an:
- ☒ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

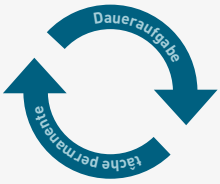
No	Name	Prio AP4
-	-	-

ÖV Tram/Bus

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö31	Tram Aesch Dorf - Aesch Bahnhof	C

MIV

No	Name	Prio AP4
4Ü-M6	Anschluss Angenstein/Aesch (Kurzfristige Optimierung)	A
4M10	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Nord	A
4M15	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Bereich Zentrum	A
4Ü-M10	A18, Muggenbergtunnel	C
4Ü-M11	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2	C
M1	Vollanschluss Aesch	AP3
M2	Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach	AP3



Historie **Prio**

AP1/ARE-Code
S021/2701.3.214 As

AP2/ARE-Code
S5/2701.2.130 As

AP3/ARE-Code
S17.1/2701.3.241 As

Fläche in Hektar
30

Typ
Transformationsgebiet

Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
4LV3	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute West, 1. Etappe (Schlüsselmassnahmen)	A

4S9.1

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Gemeinde Aesch	-

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja, als Festsetzung	☐ Ja	☐ Ja
☐ Nein	☒ Nein	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Mit dem Gesamtkonzept Aesch Nord wurde die gestellte Bedingung für die angestrebte Mischnutzung im Gebiet erfüllt. Der Kanton hat das Gesamtkonzept im Dezember 2019 positiv zur Kenntnis genommen. Die Grundeigentümer können nun in einem weiteren Schritt zusammen mit der Gemeinde Quartierpläne erarbeiten.
Kanton und Gemeinde sind im regen Austausch um die Bus- Erschliessung von Aesch Nord noch in den 9. generellen Leistungsauftrag (GLA) aufzunehmen. Die Bus-Erschliessung soll den Anschluss an den Bahnhof Aesch gewährleisten, für welche das Wendegleis Aesch und der 15'-Takt von grosser Bedeutung ist.

4S10

Schwerpunktgebiet Dornach/Aesch

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nr.	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
4S10	**Schwerpunktgebiet Dornach/Aesch**	**38,0**	**190**	**1'900**	**700**	**1'750**
4S10.1	Birsmatt	11,0	190	400	550	750
4S10.2	Widen	27,0	0	1'500	150	1'000

Beschrieb

Das Schwerpunktgebiet Dornach/Aesch ist ein zusammenhängendes Gewerbe- und Industriegebiet entlang der Bahnlinie Basel – Delémont auf Aescher und Dornacher Gemeindegebiet und umfasst die beiden Areale Widen und Birsmatt. Es befindet sich, speziell auf Dornacher Gebiet, durch die Aufgabe der industriellen Nutzung (Swissmetall) in einer Umstrukturierungsphase und weist teilweise Leerstände auf. Das Potenzial zur Transformation ist erheblich und ist als überkommunales und überkantonales Koordinationsgebiet im Raumkonzept Birsstadt identifiziert.

Mit einer gezielten Entwicklung des Gebietes besteht die Möglichkeit, hochwertiges Wohnen und Arbeiten anzusiedeln und die heute geringe Einbindung des Areals ins Siedlungsgebiet aufgrund der Barriere der Bahnlinie zu verbessern und den Naherholungsraum der Birs zu erschliessen (4L4).

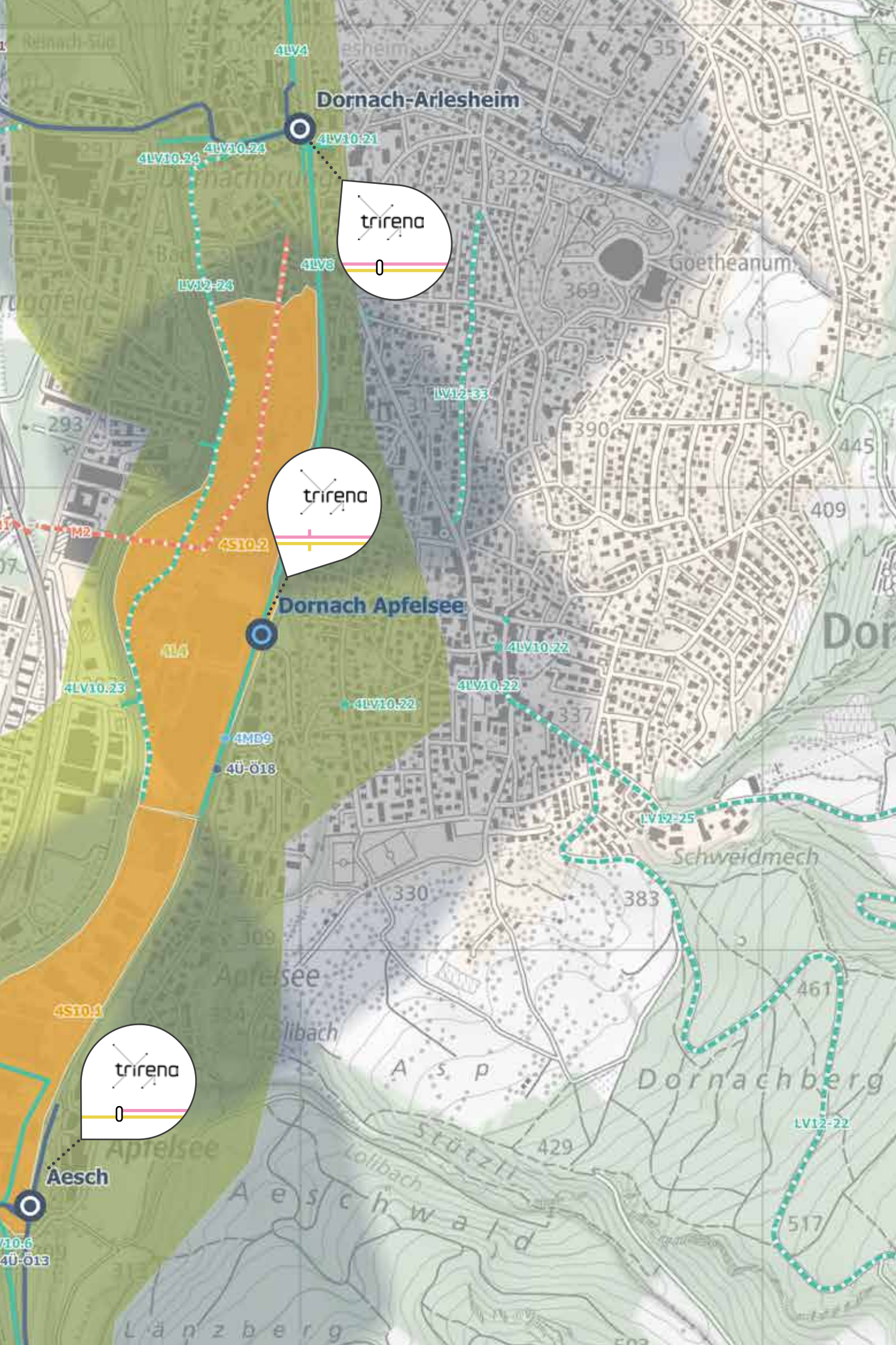
Das Areal Widen (4S10.2) wird mit der Realisierung der Haltestelle Apfelsee (4Ü-Ö18) einen direkten Anschluss an das S-Bahnnetz erhalten. Das Areal Birsmatt (4S10.1) verfügt mit dem Bahnhof Aesch bereits heute über einen direkten S-Bahnanschluss.

Die MIV-Erschliessung erfolgt heute über zwei Sackgassen aus Norden und Süden ohne Durchbindung und direkten Anschluss an das überörtliche Strassennetz. Die aktuell noch ungenügende Erschliessung wird derzeit mit dem Bau des Vollanschlusses Aesch (AP3: M1) verbessert. Die beiden Areale erhalten so einen Direktanschluss an die Stadtautobahn A18. Mit dem Zubringer Dornach/Aesch an die A18 (AP3: M2) soll die Erschliessung der Gebiete weiter verbessert werden. Die Verkehrsverbindung ins Laufental wird mittelfristig durch die Massnahmen Anschluss Angenstein/Aesch (4Ü-M6) und langfristig durch den Muggenbergtunnel (4Ü-M10) verbessert.

Für den Fuss- und Veloverkehr sind ebenfalls Verbesserungen geplant. So soll beispielsweise der Birsradweg (AP1: LV12-24) eine durchgehende Verbindung von Dornach Zentrum bis zum Areal Birsmatt ermöglichen. Auch sollen Birsquerungen in Dornach (4LV10.23) und eine Langsamverkehrsunterführung Apfelsee (4LV10.20)realisiert werden.

Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP4**
4L4	Birspark Landschaft	
Übergeordnete Massnahmen		**AP4**
4Ü-Ö12	Doppelspur Laufental (Duggingen - Grellingen)	A
4Ü-Ö13	Wendegleis Aesch	A
4Ü-Ö18	S-Bahn Haltestelle Dornach Apfelsee	A
4Ü-M6	Anschluss Angenstein/Aesch (Kurzfristige Optimierung)	A
4Ü-Ö31	Tram Aesch Dorf - Aesch Bahnhof	C
4Ü-Ö30	Tram Therwil - Dornach (Tramspange Therwil - Dornach)	C
4Ü-M10	A18, Muggenbergtunnel	C
4Ü-M11	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2	C
AGGLO Massnahmen		**AP4**
4M10	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Nord	A
4LV3	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute West, 1. Etappe (Schlüsselmassnahmen)	A
4LV4	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, 1. Etappe	A
4LV8	SO: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, Abschnitt Solothurn	A
4LV10.6	BL: Radroute Aesch - Duggingen	A
4LV10.22	Dornach: Fussverkehr - Behebung Schwachstellen	A
4LV10.23	Dornach: Langsamverkehr Aufwertung Birsquerung	A
4LV10.20	Dornach: Langsamverkehrsunterführung Apfelsee	A
4M15	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Bereich Zentrum	B
4MD9	SO: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach Apfelsee	B
AGGLO Massnahmen AP1-AP3 (noch offen)		
M1	Vollanschluss Aesch	AP3
M2	Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach	AP3
LV48	Aesch: Vernetzung Radroute vom Bahnhof Aesch ins Laufental	AP3
LV12-24	Dornach: Birsradweg	AP1


Dornach-Arlesheim
4LV4
4LV10.21
4LV10.24
4LV10.24
4LV8
LV12-24
LV12-33
trirena
Goetheanum
369
322
351
390
445
409
293
M2
4S10.2
Dornach Apfelsee
4LV10.22
4LV10.22
4LV10.23
4LV10.22
4MD9
4Ü-Ö18
LV12-25
Schweidmech
330
383
461
4S10.1
Aesch
LV12-22
429
517
Dornachberg
Aesch
Länzberg
4Ü-Ö13

4S10.1

4S10.1

Birsmatt

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	400	750	105		11
Aktuell	190	550	65		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung | Rechtliche Sicherung | Erschliessung / Baulandumlegung | Baubewilligungs-verfahren / Realisierung | Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Das Gebiet Birsmatt liegt zwischen der Bahnhaltestelle Aesch und der geplanten zusätzlichen S-Bahn-Haltestelle «Apfelsee». Im Teil westlich der Bahnlinie handelt es sich aktuell um ein Arbeitsplatzgebiet. Wie im kommunalen Richtplan der Gemeinde Aesch festgehalten, liegt der Fokus im Gebiet der Birsmatt auf einer Mischnutzung. Unmittelbar vis-à-vis des Bahnhofs wurde bereits ein Quartierplan mit Mischnutzung Wohnen/Dienstleistung realisiert (RRB Nr. 0991 vom 1. Juli 2014) und baulich umgesetzt (Bauvollendung 2016). Die Entwicklung soll dahingehend im Rahmen der Zonenplanrevision fortgesetzt werden. Die bestehenden und auch zukünftig aktiv genutzten Gewerbebauten sind in der Planung mit einzubeziehen. Mögliche Immissionskonflikte mit der Mischnutzung sind in der Planung aktiv zu bearbeiten. Die Konzentration von Wohnen und Gewerbe-/ Geschäftsnutzung in unmittelbarer Nähe zur S-Bahn-Haltestelle Aesch folgt den Prinzipien der Siedlungsentwicklung nach innen. Eine Entwicklung mit Mischnutzung soll von Süden aus in Richtung Norden stattfinden. Sodass, das Gewerbe welches dort angesiedelt ist nicht verdrängt wird.

4S10.1

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö12	Doppelspur Laufental (Duggingen - Grellingen)	A
4Ü-Ö13	Wendegleis Aesch	A
4Ü-Ö18	S-Bahn Haltestelle Dornach Apfelsee	A

ÖV Tram/Bus

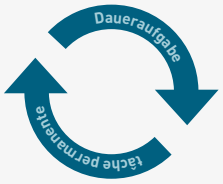
Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4MD9	SO: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach Apfelsee	B
4Ü-Ö31	Tram Aesch Dorf - Aesch Bahnhof	C

MIV

Anschluss an:
- ☒ Hochleistungsstrassennetz
- ☐ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
4Ü-M6	Anschluss Angenstein/Aesch (Kurzfristige Optimierung)	A
4M10	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Nord	A
4M15	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Bereich Zentrum	B
4Ü-M10	A18, Muggenbergtunnel	C
4Ü-M11	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2	C
M2	Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach	AP3



Historie	Prio
AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
-	-
AP3/ARE-Code	
S10.1/2701.3.220	As

Fläche in Hektar
11

Typ
Transformationsgebiet

Erschliessung aktuell

LV

Anschluss an:

- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

No	Name	Prio AP4
4LV3	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute West, 1. Etappe (Schlüsselmassnahmen)	A
4LV4	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, 1. Etappe	A
4LV8	SO: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, Abschnitt Solothurn	A
4LV10.6	BL: Radroute Aesch - Duggingen	A
4LV10.20	Dornach: Langsamverkehrsunterführung Apfelsee	A
4LV10.23	Dornach: Langsamverkehr Aufwertung Birsquerung	A
LV48	Aesch: Vernetzung Radroute vom Bahnhof Aesch ins Laufental	AP3

4S10.1

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Gemeinde Aesch	Verein Birsstadt

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja. Kein Stand ☐ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

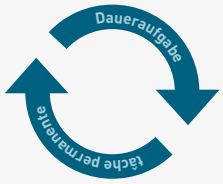
Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Regionale Abstimmung im Rahmen Raumkonzept Birsstadt.

4S10.2

Widen

4S10.2



Historie	Prio
AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
-	-
AP3/ARE-Code	
S10.2/2701.3.221	As

Fläche in Hektar
27

Typ
Transformationsgebiet

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	1'500	1'000	95		27
Aktuell	0	150	5		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung / Baulandumlegung	Baubewilligungs-verfahren / Realisierung	Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

4S10.2

Das Gebiet «Widen» der Gemeinde Dornach liegt nördlich des Areals «Birsmatt» (Aesch) und bildet zusammen mit ihm das Koordinationsgebiet «Widen/Birsmatt» gemäss Raumkonzept Birsstadt. Es erstreckt sich über das ehemalige Industriegebiet der «Swissmetall» und das Gewerbegebiet bis hin zum Rand des Kerngebietes von Dornachbrugg. Durch den geordneten Rückzug der Industriefirma Baoshida (ehemals Swissmetall) bis ins Jahr 2018 wurde über das Areal der Swissmetal hinaus für das ganze Gebiet «Widen» eine Gesamtplanung ausgelöst. Im Jahr 2014 beschloss die Gemeindeversammlung der Gemeinde Dornach das Teilleitbild «Widen», dass die vorgängig erarbeiteten raumplanerischen Entwicklungsvorstellungen des Masterplanes «Widen» behördenverbindlich regelt. Nutzung, Nutzungsmix, Erschliessung, Städtebau und Freiraumkonzept sind für das Gebiet planerisch erörtert und auf die Gesamtentwicklung der Birsstadt abgestimmt. Die Konkretisierung der Planung ist zurzeit in Gang. Der Schwerpunkt der Entwicklung wird auf hochwertiges Wohnen und Arbeiten gelegt. Die unmittelbare Nähe zum landschaftlich prägenden Raum der Birs bietet hohe Naherholungsqualitäten für die zukünftigen Bewohner und Arbeitenden. Durch die lineare Langsamverkehrverbindung entlang der Birs besteht eine attraktive Anbindung an die Kernstadt einerseits und die Erholungsgebiete im Laufental andererseits. Eine S-Bahnhaltestelle Apfelsee, der Vollanschluss A-18, sowie eine Velo-Vorzugsroute entlang der SBB wird die Erschliessung optimieren.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

MIV

Anschluss an:
- ☒ Hochleistungsstrassennetz
- ☐ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☒ Verbindungsstrassennetz

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö12	Doppelspur Laufental (Duggingen - Grellingen)	A
4Ü-Ö13	Wendegleis Aesch	A
4Ü-Ö18	S-Bahn Haltestelle Dornach Apfelsee	A

ÖV Tram/Bus

No	Name	Prio AP4
4MD9	SO: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach Apfelsee	B
4Ü-Ö30	Tram Therwil - Dornach (Tramspange Therwil - Dornach)	C

MIV

No	Name	Prio AP4
4Ü-M6	Anschluss Angenstein/Aesch (Kurzfristige Optimierung)	A
4Ü-M10	A18, Muggenbergtunnel	C
4Ü-M11	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2	C
M2	Zubringer Dornach/Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach	AP3

Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

LV

Anschluss an:

- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
4LV4	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, 1. Etappe	A
4LV8	SO: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, Abschnitt Solothurn	A
4LV10.20	Dornach: Langsamverkehrsunterführung Apfelsee	A
4LV10.22	Dornach: Fussverkehr - Behebung Schwachstellen	A
4LV10.23	Dornach: Langsamverkehr Aufwertung Birsquerung	A
LV12-24	Dornach: Birsradweg	AP1

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Gemeinde Dornach	Verein Birsstadt

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja, als Zwischenergebnis	☐ Ja	☐ Ja
☐ Nein	☒ Nein	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Die Zielsetzungen der Arealentwicklung bedingen eine gestaffelte Realisierung der Erschliessungsmassnahmen für ÖV und MIV. In erster Linie ist Wohnnutzung vorgesehen. Im Bereich der zukünftigen S-Bahn-Haltestelle Apfelsee ist auch eine konzentrierte Büro- und Gewerbenutzung geplant. Damit eine nachhaltige Mobilitätsform gefördert und eine grosse Entwicklungsdynamik aufgebaut werden kann, ist die Realisierung der Haltestelle Apfelsee als Entwicklungsimpuls eine zwingende Voraussetzung. Im Zuge der weiteren Umsetzungsplanung der Haltestelle Dornach-Apfelsee sind deren städtebauliche Einbindung sowie die Ausstattung (Veloabstellplätze etc.) parallel mitzuplanen, um eine funktionierende Mobilitätsdrehscheibe zu verwirklichen, die optimal mit den umliegenden Nutzungen verzahnt und städtebauliche integriert ist. Damit diese planerische Abstimmungsaufgabe gelingt, beabsichtigt der Kanton Solothurn eine vertiefende Studie im Perimeter rund um die neue Haltestelle Dornach-Apfelsee.

4S11

Schwerpunktgebiet Zwingen

4S11

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum
Innerer Korridor
Äusserer Korridor
Korridorzentrum
Ankergemeinde
Ländlicher Raum

		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nr.	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
4S11	**Schwerpunktgebiet Zwingen**	**10,0**	**0**	**700**	**0**	**50**
4S11.1	Papierfabrik	10,0	0	700	0	50

Beschrieb

Neben dem Korridorzentrum Laufen ist die Siedlungsentwicklung im Laufental vor allem an gut erschlossenen Standorten in der Nähe von S-Bahn Haltestellen zu fördern. In Zwingen befindet sich ein Entwicklungspotenzial direkt angrenzend an den Bahnhof, auf dem Areal der alten Papierfabrik. Gemäss Teilzonenplan soll auf dem heute brachliegenden Areal mehrheitlich Wohnraum (für 700 zusätzliche Einwohner) und wenige Arbeitsplätze (+ 50 AP) entstehen.

Zwischen Bahnlinie und Kantonsstrasse liegend, ist das Schwerpunktgebiet optimal verkehrlich erschlossen. Die direkte Lage an der stark belasteten A18 bietet jedoch auch den Nachteil der hohen Lärm- und Luftbelastung. Damit die Wohnqualität im Entwicklungsareal, und allgemein in Zwingen hoch bleibt ist eine längerfristige Massnahme geplant: die Umfahrung Laufen–Zwingen (4Ü-M12). Sie soll das Ortszentrum von Zwingen insbesondere vom Schwerverkehr entlasten.

Zur Stärkung der alternativen Verkehrsträger, wird einerseits der Bahnhof Zwingen aufgewertet (4MD3: BL: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Zwingen) und andrerseits die Veloinfrastruktur punktuell verbessert (AP2: LV1-24: Neubau Radweg Tunnelportal Eggflue, AP1: LV12-16: Fertigstellung kantonale Radroute, Teil 12: Laufen-Zwingen-Grellingen). So können die Umsteigebeziehungen verbessert und das LV-Netz attraktiviert werden.

Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Übergeordnete Massnahmen		**AP4**
4Ü-Ö12	Doppelspur Laufental (Duggingen - Grellingen)	A
4Ü-M10	A18, Muggenbergtunnel	C
4Ü-M12	A18, Umfahrung Laufen-Zwingen	C
AGGLO Massnahmen		**AP4**
4MD3	BL: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Zwingen	A
AGGLO Massnahmen AP1-AP3 (noch offen)		
LV12-16	Fertigstellung kantonale Radroute	AP1

Leimgruben
Hämmerli
464
Hart
341
Schloss
LV12-16
337
In den Weide
trirena
0
6S11.1
Zwingen
4MD3
346 Hägenberg
421
426
Hägenberg
Eichhölzli
399
4Ü-M12
361

4S11.1

4S11.1

Papierfabrik

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	700	50	75		10
Aktuell	0	0	0		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung / Baulandumlegung	Baubewilligungs-verfahren / Realisierung	Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Die heutige Industriebrache der ehemaligen Papierfabrik wurde bereits vor einigen Jahren mit einer Teilzonenplanung beplant. Darin wird die künftige Nutzung definiert und das weitere Vorgehen (Erarbeitung einiger Quartierplanungen) aufgezeigt. Hauptsächlich soll auf dem Gebiet Wohnfläche entstehen, jedoch wird auch Gewerbe, vor allem im Erdgeschossbereich, ermöglicht. Sämtliche Bauten sollen abgerissen und durch Neubauten ersetzt werden. Die ideale Anbindung an die Kantonsstrasse, die Nähe zum Bahnhof und der direkte Anstoss an ein öffentliches Gewässer ermöglichen eine ideale wie auch gesuchte Überbauung. Nicht zuletzt wird durch die Nähe zum Ortskern Zwingen (Aufwertung Bahnhof und möglicher Einbezug einer weiteren Gewerbebrache) eine grossflächige Überbauung möglich, die die Gemeindeentwicklung von Zwingen voranbringen kann.

4S11.1

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

MIV

Anschluss an:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☒ Verbindungsstrassennetz

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö12	Doppelspur Laufental (Duggingen - Grellingen)	A

ÖV Tram/Bus

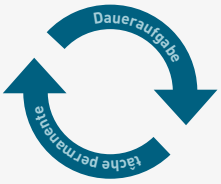
No	Name	Prio AP4
4MD3	BL: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Zwingen	A

MIV

No	Name	Prio AP4
4Ü-M10	A18, Muggenbergtunnel	C
4Ü-M12	A18, Umfahrung Laufen-Zwingen	C

LV

No	Name	Prio AP4
LV12-16	Fertigstellung kantonale Radroute	AP1



Historie	Prio
AP1/ARE-Code S105/2701.241	Bs
AP2/ARE-Code -	-
AP3/ARE-Code S23.1/2701.3.269	As

Fläche in Hektar
10

Typ
Transformationsgebiet
Neubaugebiet

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Gemeinde Zwingen	Kanton Basel-Landschaft

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja	☐ Ja	☐ Ja
☐ Nein	☒ Nein	☒ Nein

4S11.1

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Die Realisierung unterliegt dem Zeitplan des neuen Investors. Die Gemeinde würde es begrüssen, wenn der Baubeginn dieser riesigen Überbauung in den kommenden 10 Jahren erfolgen könnte.

4S12

Schwerpunktgebiet Laufen

4S12

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

Nr.	Massnahme	Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
		Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
4S12	**Schwerpunktgebiet Laufen**	**8,9**	**25**	**1'255**	**5**	**275**
4S12.1	Entwicklungsgebiet Bündten	2,0	0	800	0	100
4S12.2	Entwicklungsgebiet Nau	3,0	10	240	5	175
4S12.3	Entwicklungsgebiet Dürrenboden	3,9	15	215	0	0

Beschrieb

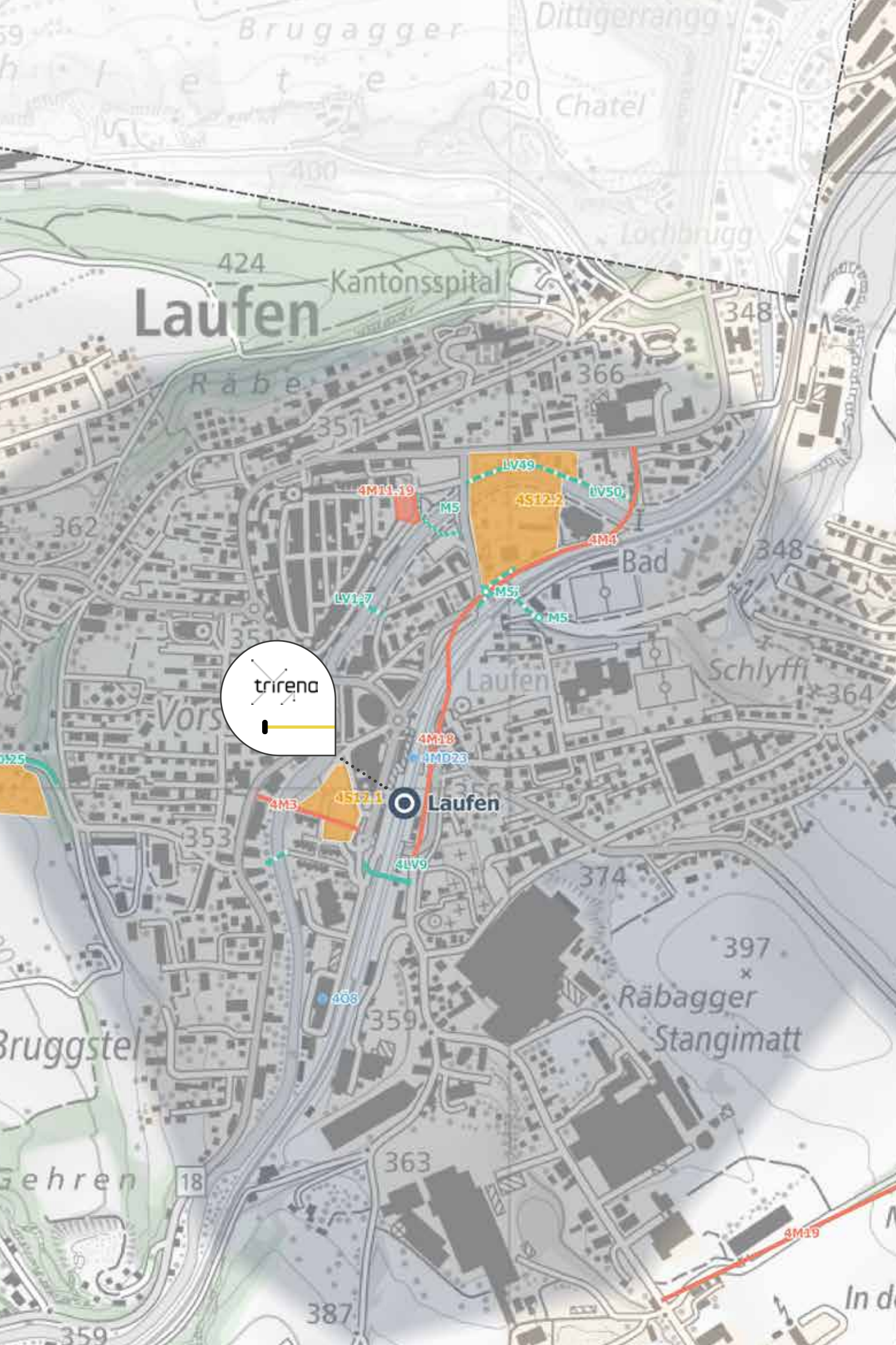
Nicht nur als Wohnstandort, sondern auch als Arbeitsstandort und Versorgungszentrum sowie als Verkehrsdrehscheibe, nimmt das Korridorzentrum Laufen eine zentrale Rolle ein. Gemäss Stadtentwicklungsprogramm strebt die Stadt Laufen ein stetiges Bevölkerungswachstum (von 1% pro Jahr) an.

In den beiden Arealen «Bündten» und «Nau» soll eine qualitativ hochwertige bauliche Verdichtung stattfinden. Sowohl Wohneinheiten als auch Raum für neue Arbeitsplätze sollen an zentraler Lage geschaffen werden. Das Areal «Dürrboden» soll zum reinen Wohngebiet entwickelt werden.

Die zukünftige, dichtere und damit nutzungsintensivere Stadtentwicklung in Laufen, gelingt nur, wenn die verkehrlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Längerfristig ist eine Umfahrung Laufen-Zwingen (4Ü-M12) vorgesehen, welche die bereits heute stark durch Schwerverkehr belastete Ortsdurchfahrt entlasten soll. Mittelfristig soll mit der Massnahme BL: Laufen, Zentrumsentlastung (Kernumfahrung) (4M18) die prekäre Verkehrssituation beheben und eine Entlastung des Kerns bewirken. Zusammen mit der neuen Birsbrücke Süd (4M3) ermöglicht die Verlegung der Naustrasse mit Brücke Norimatt (4M4) eine Verlegung des übergeordneten Strassennetzes an die Grenzen des Stadtzentrums. Die durch die Verlegung entlasteten Strassen können LV-freundlich gestaltet, die Siedlungsgebiete verdichtet und im Fall des Areals Nau zusammenhängend entwickelt werden. Im Zentrumsbereich von Laufen sind demnach diverse LV-Massnahmen geplant wie beispielsweise die Langsamverkehrsbrücke im Grien und Nau (AP2: LV1-7), die beiden Fusswege Nau Nord und Norimatt (AP3: LV49/LV50) sowie die LV-Verbesserungen im Rahmen der Verlegung der Naustrasse (AP3: M5). Auch LV-Verbindungen zu weiter aussen liegenden Quartieren und Nachbargemeinden sind vorgesehen (4LV10.25: Laufen: Erschliessung Fussweg Bierkellerweg, 4LV9 BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung am Bahnhof Laufen. Voraussetzung für die Kernumfahrung ist nach heutigem Kenntnisstand die Verbindungsstrasse Stängimatt (4M13). Die regionale und überregionale Erreichbarkeit vom Siedlungsschwerpunkt Laufen wird mit den Kapazitätserhöhungen der A18 (4Ü-M11), dem Anschluss Angenstein/Aesch (4Ü-M6), dem Muggenbergtunnel (4Ü-M10) erhöht.

Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Übergeordnete Massnahmen		**AP4**
4Ü-Ö12	Doppelspur Laufental (Duggingen - Grellingen)	A
4Ü-M10	A18, Muggenbergtunnel	C
4Ü-M12	A18, Umfahrung Laufen-Zwingen	C
AGGLO Massnahmen		**AP4**
4Ö8	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
4M3	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa	A
4M4	BL: Laufen, Brücke Norimatt und Verlegung Nau	A
4LV9	BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung am Bahnhof Laufen	A
4M11.19	Laufen: Umgestaltung Amthausplatz	A
4LV10.25	Laufen: Erschliessung Fussweg Bierkellerweg	A
4M18	BL: Laufen, Zentrumsentlastung (Kernumfahrung)	C
4M19	BL: Laufen, Verbindungsstrasse Stangenmatt	C
4MD23	BL: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Laufen	C
AGGLO Massnahmen AP1-AP3 (noch offen)		
M5	Laufen, Verlegung Naustrasse - Teil LV	AP3
LV49	Laufen: Fussweg Nau Nord	AP3
LV50	Laufen: Fussweg Norimatt	AP3
LV1-7	Laufen: Langsamverkehrsbrücken im Grien und Nau	AP2


Laufen
Kantonsspital
Brugagger
Dittigerrangg
Chatel
Lochbrügg
Räbe
Bad
Laufen
Schlyffi
Vors
Räbagger
Stangimatt
Bruggstel
Gehren
424
420
400
348
366
351
362
364
374
397
359
363
387
353
LV49
LV50
4M11.19
M5
4S12.2
4M4
LV1-7
4M18
4MD23
4M3
4S12.1
4LV9
408
4M19
18
trirena

Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs soll im Interesse einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Korridorzentrum Laufen ebenfalls verbessert werden. Hierfür sind die Angebotsverbesserungen der S-Bahn zu unterstreichen. Voraussetzung für die Taktverdichtung ist einerseits ein Doppelspurausbau zwischen Grellingen und Duggingen (4Ü-Ö12). Nebst der Taktverdichtung, wird auch die ÖV-Drehscheibe Laufen aufgewertet (4MD23). Das Korridorzentrum Laufen hat eine wichtige Funktion als Umsteigeort zwischen Auto und Bahn, Velo und Bahn sowie Bus und Bahn. Die Zugänge zum Bahnhof sollen daher verbessert und die Verknüpfungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern optimiert werden.

4S12.1

4S12.1

Entwicklungsgebiet Bündten

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	800	100	450		2
Aktuell	0	0	0		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung | Rechtliche Sicherung | Erschliessung / Baulandumlegung | **Baubewilligungs-verfahren / Realisierung** | Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Das neue Quartier bietet eine grosse Chance, die Stadt Laufen an zentraler Lage baulich zu verdichten und dadurch das zukünftige Wachstum im Zentrum, am Bahnhof und in der Talachse zu konzentrieren.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

4S12.1

Erschliessung aktuell

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

MIV

Anschluss an:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☒ Verbindungsstrassennetz

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☐ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö12	Doppelspur Laufental (Duggingen - Grellingen)	A

ÖV Tram/Bus

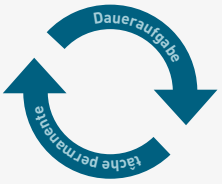
No	Name	Prio AP4
4MD23	BL: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Laufen	C

MIV

No	Name	Prio AP4
4M3	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa	A
4M4	BL: Laufen, Brücke Norimatt und Verlegung Nau	A
4Ü-M10	A18, Muggenbergtunnel	C
4Ü-M12	A18, Umfahrung Laufen-Zwingen	C
4M18	BL: Laufen, Zentrumsentlastung (Kernumfahrung)	C
4M19	BL: Laufen, Verbindungsstrasse Stangenmatt	C

LV

No	Name	Prio AP4
LV1-7	Laufen: Langsamverkehrsbrücken im Grien und Nau	AP2
4LV9	BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung am Bahnhof Laufen	A



Historie **Prio**

AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S22.1/2701.3.265 As

Fläche in Hektar
2

Typ
Nachverdichtungsgebiet

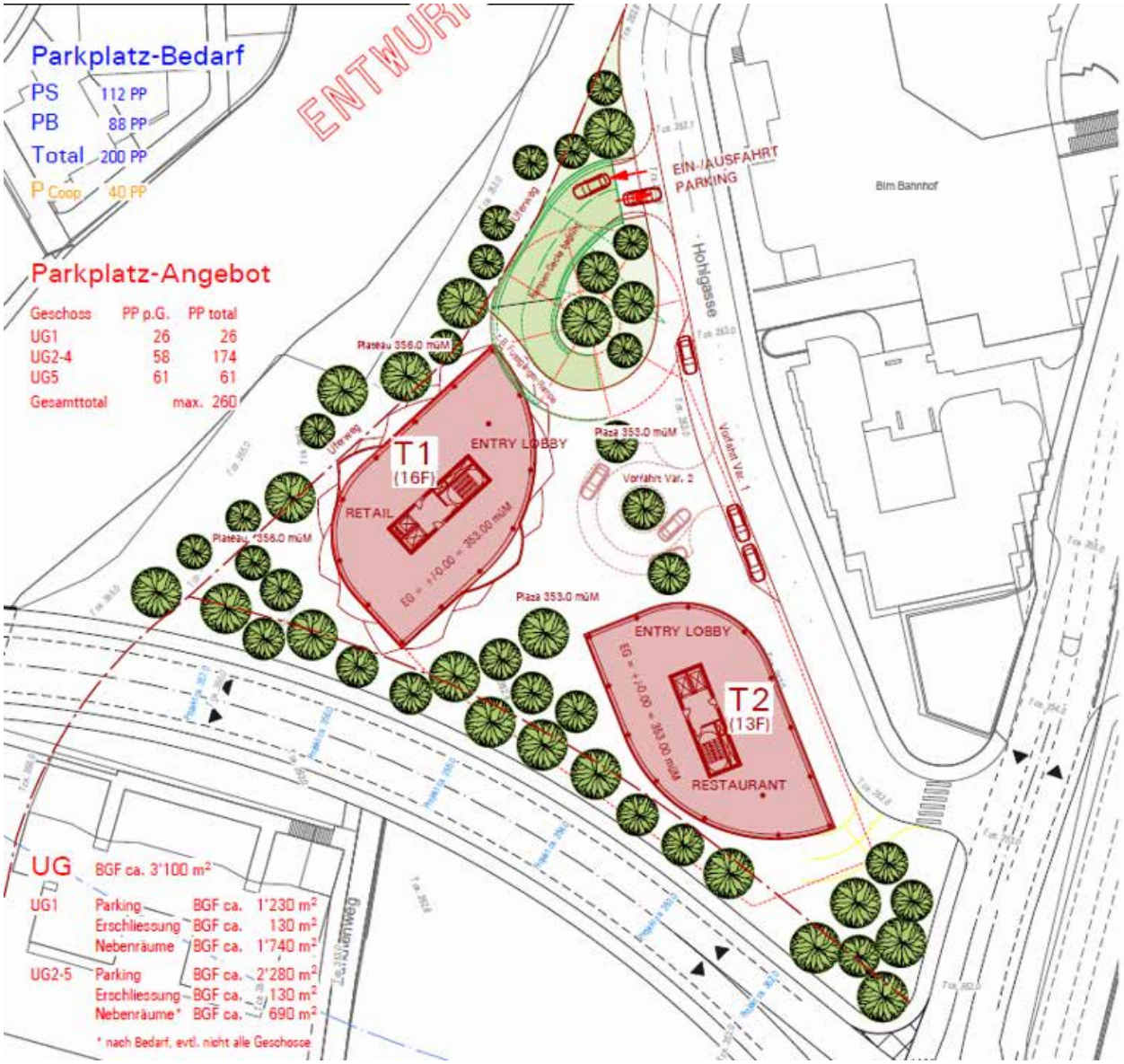
Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Stadt Laufen	Kanton Basel-Landschaft

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

4S12.1

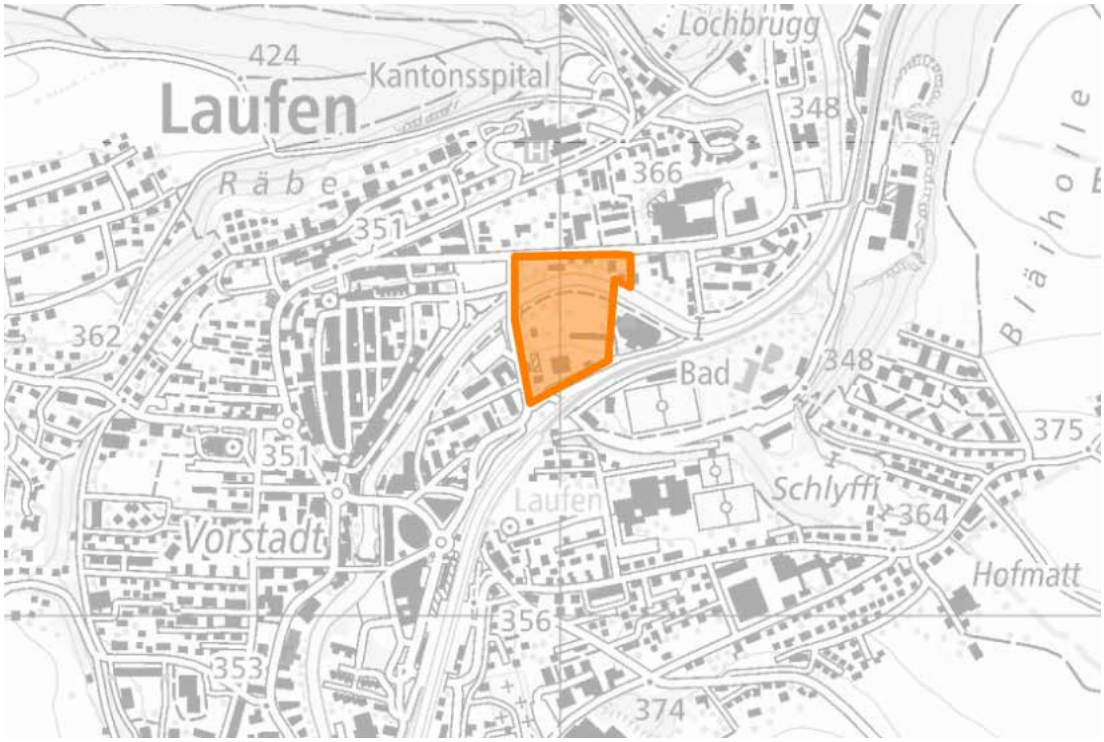
Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Umsetzungshorizont ist von 2022 bis 2025 vorgesehen.



4S12.2

Entwicklungsgebiet Nau

4S12.2



Daueraufgabe

Rollende Planung

Historie **Prio**

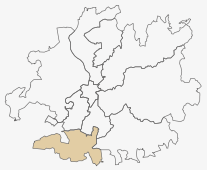
AP1/ARE-Code
-

AP2/ARE-Code
-

AP3/ARE-Code
S22.2/2701.3.266 As

Fläche in Hektar
3

Typ
Neubaugebiet



	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	240	175	140		3
Aktuell	10	5	5		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung / Baulandumlegung	**Baubewilligungs-verfahren / Realisierung**	Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Die Arealentwicklung Nau ist als Entwicklungsgebiet W02 im Zukunftsbild Laufental/Thierstein enthalten, dass eine Vertiefung des Zukunftsbildes der Agglomeration Basel darstellt. Es besteht ein Zusammenhang zu verschiedenen, u. a. verkehrlichen Massnahmen (4M4, Hochwasserschutzprojekt), die mit der Entwicklung des Areals Nau zu koordinieren sind. Die Gesamtheit der Massnahmen in Laufen stärken die Funktion «Korridorzentrum» der Stadt Laufen. Abschliessend kann festgehalten werden, dass die Vorteile des Quartiers Nau sehr vielseitig sind. Das Quartier Nau ist optimal auf das Hochwasserschutzprojekt abgestimmt. Es liegt direkt an der Birs und in Fussgängerdistanz zum Bahnhof, zur Altstadt, zu den Schulanlagen und den Sportanlagen. Es entsteht in diesem Quartier ein hochwertiger Wohn- und Arbeitsraum, wie er sonst im Laufental noch nicht existiert und nur an dieser Lage möglich ist. Die Erschliessung des Quartiers ist bezüglich ÖV (Nähe zu Bahnhof), MIV (an Kantonsstrasse in Richtung Basel) und LV (Birsuferweg und Langsamverkehrsbrücke zur Altstadt) nahezu perfekt. Durch die Verlegung der Naubrücke wird das neue Quartier weitgehend vom Lärm befreit und mit der neuen Langsamverkehrsbrücke optimal an die Altstadt angebunden. Das neue Quartier wird somit Teil des verkehrsberuhigten Zentrums

4S12.2

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

MIV

Anschluss an:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö12	Doppelspur Laufental (Duggingen - Grellingen)	A

ÖV Tram/Bus

No	Name	Prio AP4
4MD23	BL: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Laufen	C

MIV

No	Name	Prio AP4
4M3	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa	A
4M4	BL: Laufen, Brücke Norimatt und Verlegung Nau	A
4Ü-M10	A18, Muggenbergtunnel	C
4Ü-M12	A18, Umfahrung Laufen-Zwingen	C
4M18	BL: Laufen, Zentrumsentlastung (Kernumfahrung)	C

Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

LV

Anschluss an:

- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
4M11.19	Laufen: Umgestaltung Amthausplatz	A
4LV10.25	Laufen: Erschliessung Fussweg Bierkellerweg	A
M5	Laufen, Verlegung Naustrasse - Teil LV	AP3
LV49	Laufen: Fussweg Nau Nord	AP3
LV50	Laufen: Fussweg Norimatt	AP3
LV1-7	Laufen: Langsamverkehrsbrücken im Grien und Nau	AP2

4S12.2

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Stadt Laufen	Kanton Basel-Landschaft

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja, als Festsetzung	☐ Ja	☐ Ja
☐ Nein	☒ Nein	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

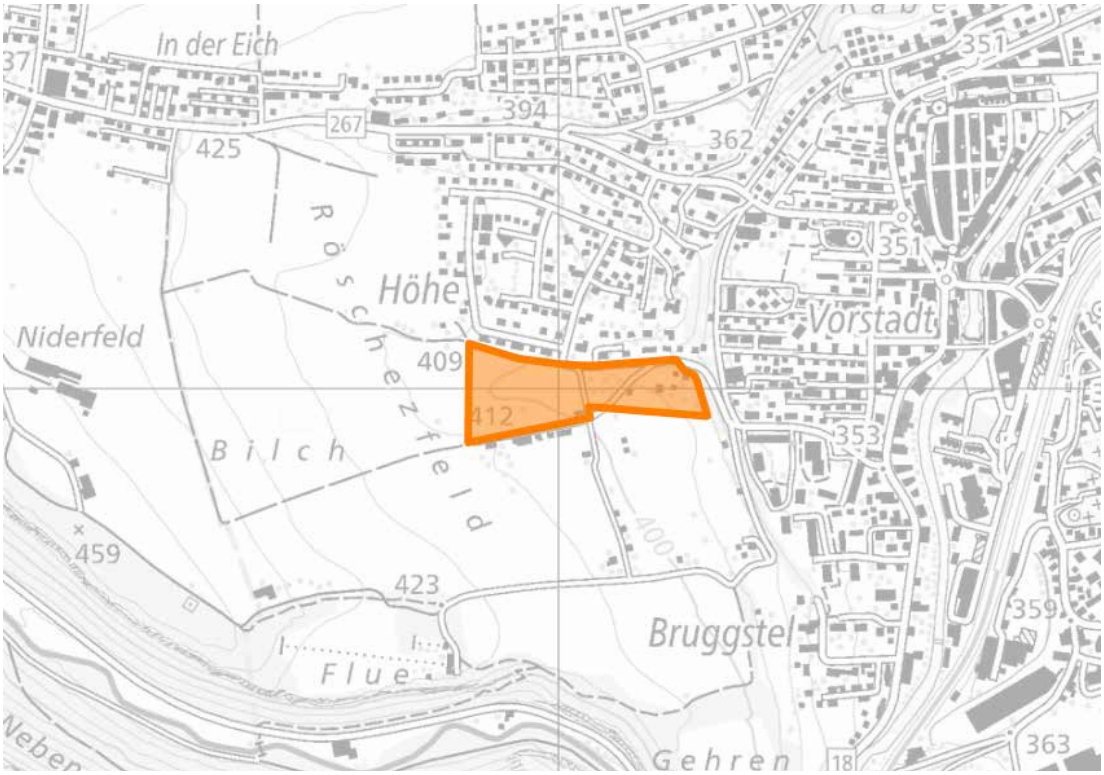
Die Realisierung einer ersten Bauetappe ist ab 2020 möglich und so vorgesehen.

4S12.2

4S12.3

Entwicklungsgebiet Dürrenboden

4S12.3



Daueraufgabe

Lâche permanente

Historie **Prio**

AP1/ARE-Code
-
-

AP2/ARE-Code
-
-

AP3/ARE-Code
-
-

Fläche in Hektar
3,9

Typ
Neubaugebiet

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	215	0	55		3,9
Aktuell	15	0	5		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung | Rechtliche Sicherung | **Erschliessung / Baulandumlegung** | **Baubewilligungs-verfahren / Realisierung** | **Fertigstellung**

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Für das Entwicklungsgebiet Dürrenboden soll mittels Studienauftrag die ideale Bebauungsform gefunden und anschliessend im Quartierplanverfahren rechtlich verankert werden. Mit dem Areal Dürrenboden wird für längere Zeit das letzte grössere Baugebiet geplant, erschlossen und bebaut. Mit der Arealplanung besteht die Chance, die Bebauung den aktuellen raumplanerischen Vorgaben sowie den aktuellen Bedürfnissen der Gemeinde anzupassen.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

4S12.3

☒ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell / Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☒ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö12	Doppelspur Laufental (Duggingen - Grellingen)	A

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☒ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4MD23	BL: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Laufen	C

MIV

Anschluss an:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☒ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
4M3	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa	A
4M4	BL: Laufen, Brücke Norimatt und Verlegung Nau	A
4Ü-M10	A18, Muggenbergtunnel	C
4Ü-M12	A18, Umfahrung Laufen-Zwingen	C
4M18	BL: Laufen, Zentrumsentlastung (Kernumfahrung)	C
4M19	BL: Laufen, Verbindungsstrasse Stangenmatt	C

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☐ Hauptroutennetz
- ☐ Ergänzungsroutennetz
- ☒ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
4LV10.25	Laufen: Erschliessung Fussweg Bierkellerweg	A
LV1-7	Laufen: Langsamverkehrsbrücken im Grien und Nau	AP2

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Stadt Laufen	Kanton Basel-Landschaft

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

4S12.3

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Die Realisierung einer ersten Bauetappe ist ab 2024 vorgesehen.

4S13

Schwerpunktgebiet Birsfelden

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nr.	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
4S13	**Schwerpunktgebiet Birsfelden**	**74,1**	**1'410**	**7'450**	**2'120**	**4'220**
4S13.1	Hafen Birsfelden	50,0	0	2'000	2'000	4'000
4S13.2	Sportplatz	8	0	1'500	10	k.A.
4S13.3	Stadtentwicklung Birsfelden	16,1	1'410	3'950	110	220

Beschrieb

Birsfelden ist als «Aussenquartier der Stadt Basel» Teil des Agglomerationszentrums. Trotz attraktiver Lage zwischen Basel, Rhein, Birs und Hardwald verzeichnete Birsfelden die letzten 40 Jahre einen stetigen Bevölkerungsrückgang. Mit verschiedenen städtebaulichen und raumplanerischen Mitteln möchte die Gemeinde Birsfelden diesen Trend stoppen und attraktiven Wohnraum für zusätzliche Einwohner schaffen. Gleichzeitig soll auch die Anzahl der Arbeitsplätze gesteigert werden. Um diese Zielsetzungen zu erreichen, hat die Gemeinde Birsfelden im Jahr 2016 ein Stadtentwicklungskonzept (STEK) mit einem nachgelagerten Stadtentwicklungsprogramm (STEP) entwickelt und verabschiedet. Das STEK umfass die langfristige Vision zur Gemeindeentwicklung mit verschiedenen konzeptionellen Überlegungen und Massnahmen. Unter anderem werden darin auch Aussagen zu Entwicklungspotenzialen und Schwerpunktgebieten gemacht.

Das 50 Hektar grosse Areal «Hafen Birsfelden» deckt fast einen Drittel des Gemeindegebiets ab und soll langfristig, zumindest teilweise, umgenutzt werden. Dabei soll Raum für 2'000 neue Einwohner und 2'000 zusätzliche Arbeitsplätze entstehen. Eine Herausforderung, welche Planungsunsicherheiten mit sich bringt, stellen die unterschiedlichen Nutzungsvorstellungen der involvierten Akteure in diesem Areal dar (Nutzungsplan Rheinhäfen, kommunale Planungshoheit).

Die Areale des Schwerpunktgebiets Birsfelden weisen grundsätzlich eine gute Erschliessungsqualität für den MIV auf. Aufgrund der täglichen Überlastung der A2 werden die Strassenzüge von Birsfelden jedoch häufig als Umfahrungsroute genutzt. Der Transitverkehr macht die Hälfte des Gesamtverkehrs aus. Die Engpassbeseitigungen auf der A2 sind deshalb für das Schwerpunktgebiet Birsfelden von grosser Bedeutung (4Ü-M7: Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau – Augst).

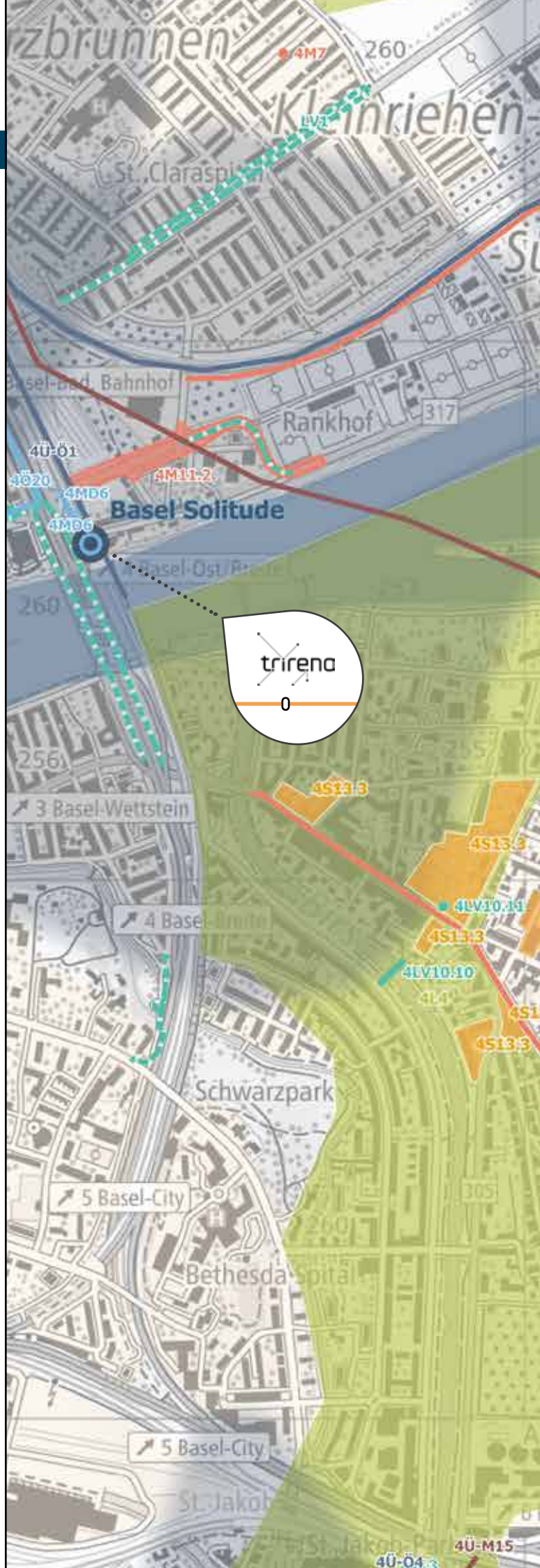
Aber auch auf dem untergeordneten Netz sind Massnahmen zu ergreifen. Mit Ausnahme der Hauptverkehrsachsen wurde in Birsfelden bereits flächendeckend Tempo 30 eingeführt. Mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt (4M9) wird der Strassenraum für verschiedene Nutzergruppen erheblich aufgewertet.

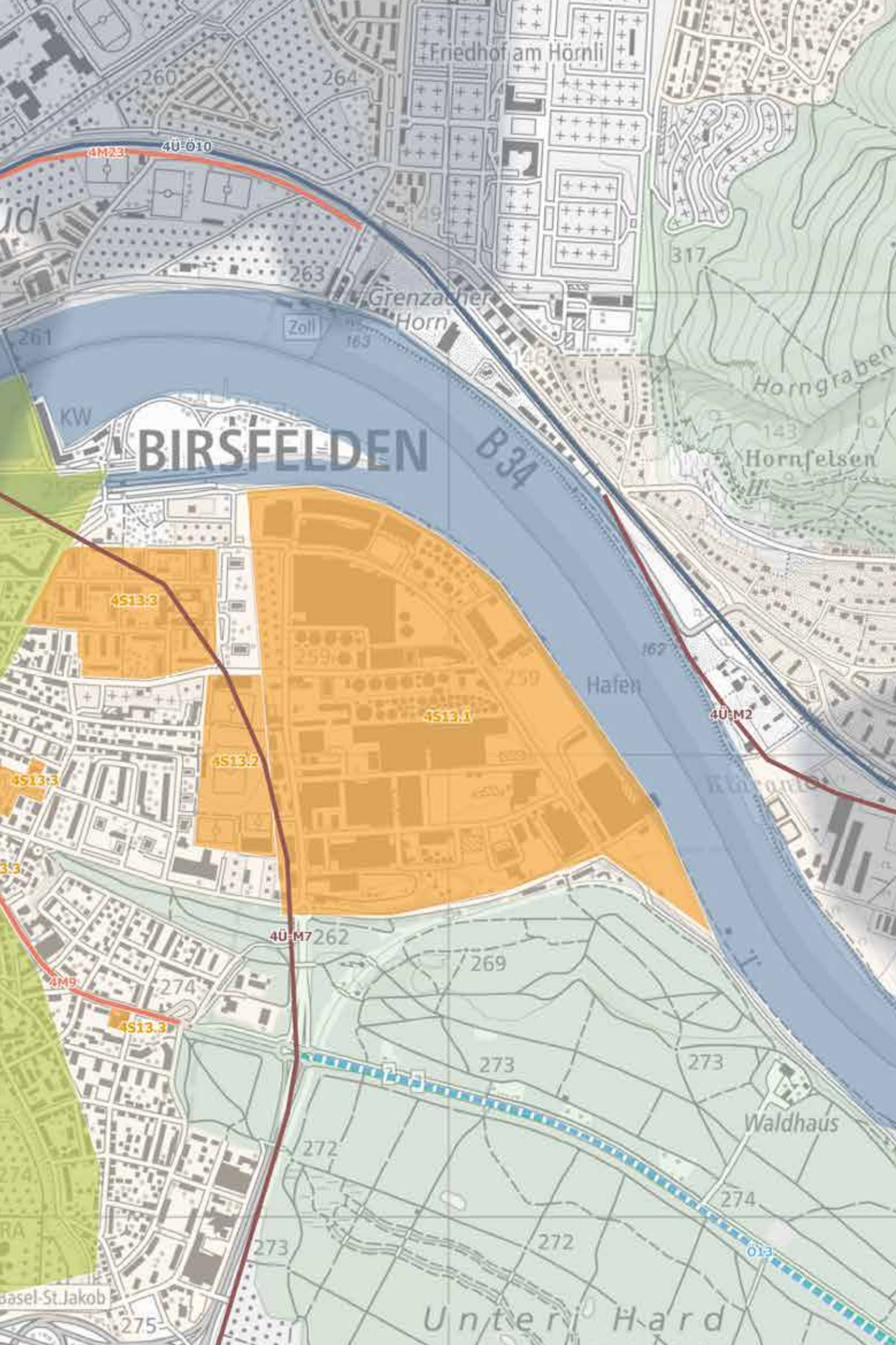
Weitere punktuelle Massnahmen (4LV10.10: Birsfelden: LV-Brücke über die Birs, 4LV10.11:

Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP4**
4L4	Birspark Landschaft	
Übergeordnete Massnahmen		**AP4**
4Ü-M7	Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau - Augst	B
AGGLO Massnahmen		**AP4**
4M9	BL: Birsfelden, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	A
4LV10.10	Birsfelden: LV-Brücke über die Birs	A
4LV10.11	Birsfelden: Öffentliche gedeckte Veloabstellplätze im Zentrum	A
AGGLO Massnahmen AP1-AP3 (noch offen)		
Ö13	Fahrplanstabilität Bus BL (Linie 80/81)	AP3
LV1-4	LV-Massnahmen Birsfelden - Schweizerhalle (Rheinfelder-/Rheinstrasse)	AP2

Birsfelden: Öffentliche gedeckte Veloabstellplätze im Zentrum, AP2: LV1-4: LV-Massnahmen Birsfelden – Schweizerhalle) tragen dazu bei, den LV-Anteil zu erhöhen und das Schwerpunktgebiet Birsfelden von allen Seiten her optimal für den Veloverkehr zu erschliessen. Die ÖV-Erschliessung erfolgt momentan über die Tram 3, welche entlang der Hauptstrasse von der Hard, zur Breite und weiter ins Stadtgebiet verkehrt. Ergänzt wird das Angebot durch die Buslinie 80/81 (Linie Liestal – Pratteln - Basel Aeschenplatz), welche das Schwerpunktegebiet Birsfelden quert und die beiden Areale damit erschliesst. Im Zusammenhang mit der Massnahme Ö13 (AP3) wird die Fahrplanstabilität dieser Buslinie verbessert.

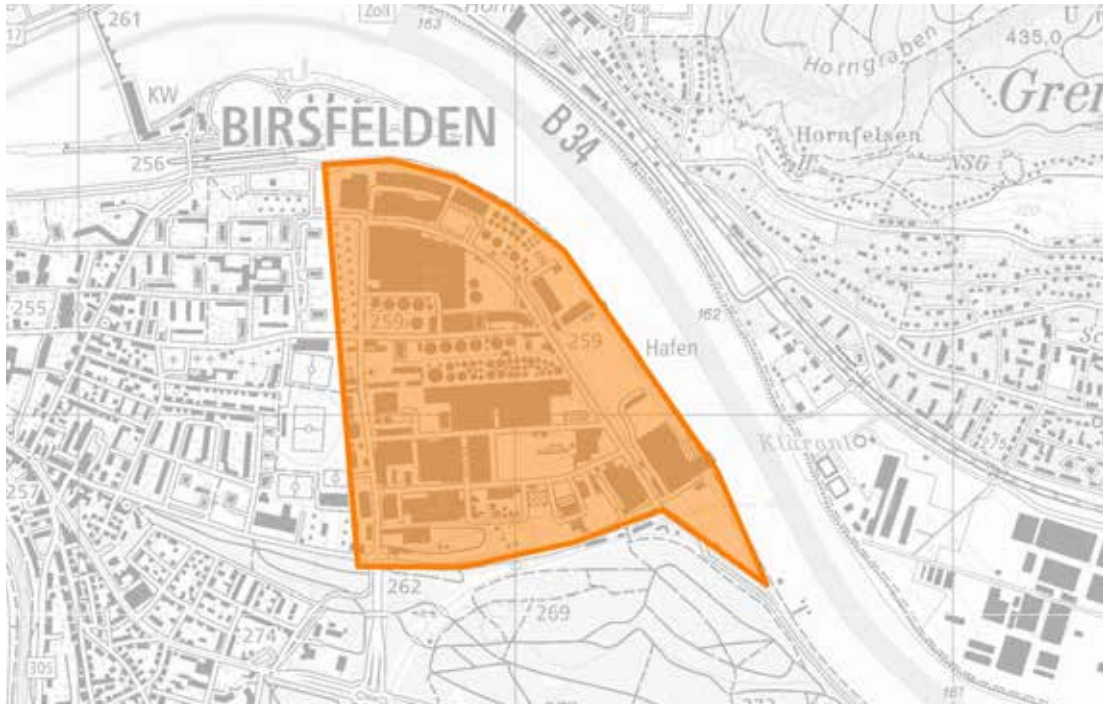



Friedhof am Hörnli
260
264
4M23
4Ü-010
263
Grenzacher Horn
Zoll
261
317
Horngraben
KW
BIRSFELDEN
B34
143
Hornfelsen
4S13.3
259
162
Hafen
4S13.1
4Ü-M2
4S13.2
4S13.3
4Ü-M7
262
269
4M9
274
4S13.3
273
273
Waldhaus
272
274
272
273
Ö13
Basel-St.Jakob
275
Unteri Hard

4S13.1

4S13.1

Hafen Birsfelden



	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	2'000	4'000	120		50
Aktuell	0	2'000	40		

Stand Umsetzungsschritte

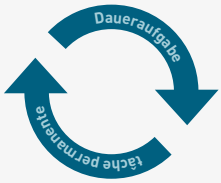
Erkundung	**Rechtliche Sicherung**	Erschliessung / Baulandumlegung	Baubewilligungs-verfahren / Realisierung	Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Das Hafengebiet Birsfelden bedeckt fast ein Drittel des gesamten Gemeindegebiets. Es besteht zu zwei Dritteln aus dem «Hafenperimeter» – einem Areal, das dem kantonalen Nutzungsplan Rheinhäfen unterliegt – und zu einem Drittel aus dem «Industrie- und Gewerbegebiet Hafen Birsfelden» das der kommunalen Planungshoheit unterstellten ist. Die hervorragende Lage zwischen Rheinlehne und Basel-Stadt, die direkte Anbindung an die Autobahn und an das Schienennetz eröffnen ein grosses Entwicklungspotenzial. Das Potenzial ergibt sich nicht nur aus der besonderen Lage, sondern auch aus der teilweise geringen Bebauungsdichte und den Möglichkeiten einer infrastrukturellen Aufwertung des Perimeters. Innerhalb des Hafenperimeters wird eine aktive Verdichtung angestrebt. Umnutzungsvisionen, wie zum Beispiel Wohnen sind in dieser Zone nur ganz am Rande angedacht, da sie einen alternativen Hafenstandort voraussetzen würden. Auf den Gebieten, die der kommunalen Planungshoheit unterstellt sind, werden Entwicklungsplanungen angestrebt, die eine Verdichtung mit Mischnutzung inklusive Wohnen ermöglichen sollen. Da die Baurechte im Perimeter sich auf 2020 bis 2055 belaufen und eine Entwicklung des Hafengebietes in grossem Masse von der Kooperation des Kantons abhängt, ist dieses Projekt mit grösseren Unsicherheiten behaftet.

4S13.1



Historie **Prio**

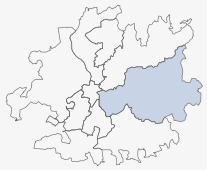
AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S16.1 As

Fläche in Hektar
50

Typ
Nachverdichtungsgebiet



Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell — Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☒ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
-	-	-

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
Ö13	Fahrplanstabilität Bus BL (Linie 80/81)	AP3

MIV

Anschluss an:
- ☒ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
4M9	BL: Birsfelden, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	A
4Ü-M7	Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau - Augst	B

Erschliessung aktuell

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

No	Name	Prio AP4
4LV10.10	Birsfelden: LV-Brücke über die Birs	A
4LV10.11	Birsfelden: Öffentliche gedeckte Veloabstellplätze im Zentrum	A
LV1-4	LV-Massnahmen Birsfelden - Schweizerhalle (Rheinfelder-/Rheinstrasse)	AP2

4S13.1

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Gemeinde Birsfelden	Kanton Basel-Landschaft, Schweizerische Rheinhäfen

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja, als Festsetzung	☐ Ja	☐ Ja
☐ Nein	☒ Nein	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Es bestehen unterschiedliche Nutzungsvorstellungen von Kanton und Gemeinde. Das Hafenareal ist im kantonalen Richtplan als Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung enthalten. Die Frage der Zulässigkeit der Umnutzung von Teilgebieten wird im Rahmen der Anpassung des kantonalen Richtplanes an das RPG geklärt werden. Im Zusammenhang mit der Anpassung des kantonalen Richtplanes an das RPG soll auch die Rolle und der Flächenbedarf des Hafens geklärt werden.

4S13.2

Sportplatz

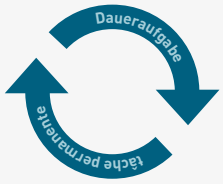
4S13.2

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	1'500	k.A.	190	+ Bildung, Freizeit	8
Aktuell	0	10	1	+ Freizeit	

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung / Baulandumlegung	Baubewilligungs-verfahren / Realisierung	Fertigstellung

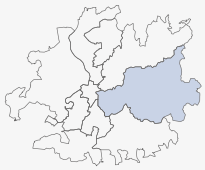
Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.



Historie	Prio
AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
-	-
AP3/ARE-Code	
S16.2/2701.3.239	Bs

Fläche in Hektar
8

Typ
Transformationsgebiet



Massnahmenbeschrieb

Die auf dem 81'000m² grossen Areal ansässigen Sportnutzungen sollen flächenmässig optimiert werden, wodurch eine Verringerung des Flächenbedarfs erwartet wird. Für die freigespielte Fläche prüft die Gemeinde eine angemessene Nutzung, die unterschiedlichste Nachfrageoptionen bedienen können sollten. Das Areal liegt am Rande der Siedlungsfläche zwischen Industrieareal, Familiengärten und Wohnsiedlungen.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

4S13.2

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☒ kein Bahnhof in der Nähe

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

MIV

Anschluss an:
- ☒ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

No	Name	Prio AP4
-	-	-

ÖV Tram/Bus

No	Name	Prio AP4
Ö13	Fahrplanstabilität Bus BL (Linie 80/81)	AP3

MIV

No	Name	Prio AP4
4M9	BL: Birsfelden, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	A
4Ü-M7	Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau - Augst	B

LV

No	Name	Prio AP4
4LV10.10	Birsfelden: LV-Brücke über die Birs	A
4LV10.11	Birsfelden: Öffentliche gedeckte Veloabstellplätze im Zentrum	A
LV1-4	LV-Massnahmen Birsfelden - Schweizerhalle (Rheinfelder-/Rheinstrasse)	AP2

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Birsfelden	-

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja	☐ Ja	☐ Ja
☐ Nein	☒ Nein	☒ Nein

4S13.2

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Der Realisierungszeitpunkt ist noch offen. Die Weiterentwicklung des Bestandes bedingt den Dialog mit den Grundeigentümern. Die ÖV-Erschliessung ist ungenügend. Die Frage der Zulässigkeit der Umnutzung von Teilgebieten des Arbeitsgebiets von kantonaler Bedeutung wird im Rahmen der Anpassung des kantonalen Richtplanes an das RPG geklärt werden.

4S13.3

Stadtentwicklung Birsfelden

4S13.3

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	3'950	220	260	+ Bildung	16,1
Aktuell	1'410	110	95	+ Bildung	

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung → **Rechtliche Sicherung** → Erschliessung / Baulandumlegung → Baubewilligungs-verfahren / Realisierung → Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Die Stadtentwicklung Birsfelden umfasst 7 Areale, die allesamt ein Potenzial von mehr als 200 EW/AP aufweisen und damit auch als einzelne Massnahmen erfasst werden könnten (Ziel AP5). Nachfolgend wird jedes beschrieben.

Sternenfeld

Bei der Erneuerung des Sternenfeldquartiers wird grosser Wert auf die Bewahrung der bereits heute bestehenden Qualitäten gelegt. Erneuerung bedeutet im Kontext des Sternenfeld deshalb nicht automatisch Verdichtung. Verdichtung ist dort angezeigt, wo durch verdichtete Bauweise ein Mehrwert und Qualitätssteigerungen für alle Beteiligten geschaffen werden kann. Mit einer vorausschauenden Planung sollen in einem kooperativen Prozess frühzeitig die Weichen für ein nachhaltiges Wohnquartier mit vielfältigen Nutzungen entstehen. Dabei stehen massvolle planerische Verdichtungsmassnahmen im Zentrum. Diese sollen so ausgestaltet sein, dass sie zu einer Aufwertung der Wohnraum- und Wohnumfeldqualität beitragen.

Hardstrasse

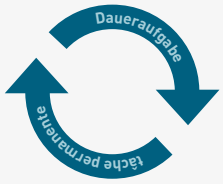
Mit dem Areal Hardstrasse wird in Birsfelden die östliche Hälfte des grossen Strassengeviertes zwischen Hardstrasse, Lärchengartenstrasse, Schützenstrasse und Schulstrasse neu entwickelt und zusätzlicher Wohnraum geschaffen. Die strassenbegleitende Bebauung wird ergänzt. Mit einer leichten Zurücksetzung wird die Eingangssituation in den Innenbereich angedeutet.

Eine neue Gasse verbindet Lärchengartenstrasse und Hardstrasse und erschliesst so den Innenbereich. Im Innenbereich entsteht eine typisch kleinstädtische, intime Wohnwelt, die an zentraler Lage in Birsfelden ein ruhiges Wohnen ermöglicht. Mit der Entwicklung entsteht nicht eine homogene, privatisierte Arealbebauung, sondern ein Stück Kleinstadt, welche mit einer öffentlichen Gasse, privaten und gemeinschaftlichen Gärten und einem kleinen Park vielfältig und abwechslungsreich ist. Der bestehende Gewerbebau sowie der alte Baumbestand werden in die Planung eingebunden.

Zentrum

Die Zentrumsplanung ist im Gesamtkontext der Ortsentwicklung zu betrachten. Einerseits soll neuer, attraktiver Wohnraum geschaffen werden und andererseits stehen die Fragen der Innenentwicklung (Verdichtungs- und Wachstumspotenzial) in starkem Bezug zur Infrastrukturplanung (Schule, Gemeindeverwaltung, Hauptstrasse) und zur künftigen Identität des Ortszentrums. Ziel der Entwicklung ist, hohe Lebensraumqualitäten für Wohnen, Arbeiten und Freizeitaktivitäten zu schaffen. Dabei spielen die Aufgaben des künftigen Zentrumsplatzes, ein nachhaltiger Umgang mit den Freiräumen und ökologischen Werten sowie die städtebauliche Disposition eine wesentliche Rolle. Aus der Zentrumsplanung soll eine Dynamik entstehen, welche auf die gesamte Gemeinde und das Umfeld eine positive Auswirkung hat. Die Gemeinde beabsichtigt, das gemeindeeigene, der Bebauung gewidmete Land im Baurecht abzugeben und die Entwicklung nicht selbst umzusetzen. Dazu wird das Baugebiet in 13 Baurechtsparzellen unterteilt. Der öffentliche Raum wird nicht im Baurecht abgegeben und verbleibt in öffentlicher Hand. Die Gemeinde Birsfelden möchte den genossenschaftlich organisierten Wohnungsbau fördern und plant mindestens 50 % der Baurechts-fläche an ebensolche Baurechtsnehmer zu vergeben respektive an solche, die eine spätere genossenschaftliche Bewirtschaftung der Flächen garantieren. Das grundsätzlich verkehrsfreie, barrierefreie Zentrum ist primär Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehalten. Es ist über viele Zuwege bequem erreichbar. Das belebte Zentrum bildet einen neuen Verknüpfungspunkt zwischen den Erholungsgebieten Rheinbord und Birsufer sowie den Einkaufsschwerpunkten Migros und Coop. Der begrünte Weg von der Schulstrasse zur Gartenstrasse verbindet die Quartiere parallel zur befahrenen Hauptstrasse. Gedeckte Velounterstände nahe der Tramstation sowie oberirdisch zugängliche Bus- und Tramhaltestellen binden das Zentrum opti-

4S13.3



Historie **Prio**

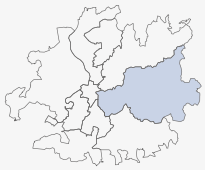
AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

Fläche in Hektar
16,1

Typ
Nachverdichtungsgebiet



mal an den ÖV an und machen es so für alle gut erreichbar. Dem motorisierten Individualverkehr stehen begrenzt Einstellhallen zur Verfügung, die über eine bereits bestehende und eine neue Zufahrt an der Schulstrasse erschlossen werden. Die Bewohner des neuen Zentrums sollen über attraktive Mobilitätskonzepte für den Verzicht auf MIV gewonnen werden.

Quartierhof

Den Grundeigentümern und der Gemeinde Birsfelden ist es ein Anliegen, eine Bebauung auf dem Perimeter Quartierhof zu erreichen, welche hohe Ansprüche an den Städtebau und die Architektur, die Stadtökologie sowie die Wirtschaftlichkeit und bedarfsorientierte, etappierte Umsetzung ermöglicht. Das Areal liegt nahe an der Grenze zu Basel am Eingang der Gemeinde Birsfelden und hat dadurch grossen Einfluss auf das Eingangsbild der Gemeinde. Das Areal soll städtebaulich neu interpretiert werden und dabei angemessen auf den umliegenden Bestand reagieren. Ein allfälliger Massstabssprung darf sich nicht zum Nachteil der Nachbargevierte auswirken. Eine klare städtebauliche Setzung der Bauten und Anlagen ist in diesem Blockrandgebilde elementar. Die städtebauliche Struktur sollte klar ausformuliert sein, um die Innen- und Aussenräume zu definieren. Es sollte eine klare städtische Architektursprache gefunden werden. Die Gebäudetypologien sollen ideale Grundlagen für Wohnen schaffen und insbesondere im Erdgeschoss soll eine hohe Qualität erzielt werden.
Zur Steigerung der Lebens- und Standortqualität ist der ober- und unterirdische Flächenverbrauch und der Versiegelungsgrad möglichst gering zu halten und der Innen- und Aussenraum ökologisch für Mensch und Natur hochwertig auszugestalten.

4S13.3

Birsstegweg

Die Eigentümer der Parzellen 157, 158, 1406 und 1414 haben sich zusammengeschlossen, um das Nutzungspotenzial ihrer Parzellen gemeinsam zu realisieren. Das kantonale und das kommunale Hochhauskonzept weisen für diese Parzellen die städtebauliche Eignung für Hochhäuser aus. Das Projekt Birsstegweg markiert einen prominenten Platz im Birsfelder Stadtgefüge. Hier treffen sich zwei wesentliche Verkehrsachsen: Die verkehrsreiche Kantonsstrasse wird hier durch die begrünte Langsamverkehrsachse Rhein-Birs gequert. Durch die Setzung des geplanten Hochhauses wird dem Birsstegweg mehr Raum gegeben, um die Erwartung aus dem STEK, an eine begrünte Achse, entsprechen zu können. Ausserdem wird die Erweiterung des Zugangs zur Birs vorgeschlagen. Mit der vertikalen Verdichtung und der schlanken Bauform auf einem Grundriss von nur 22x24m kann erreicht werden, dass ca. nur ein Viertel der Parzellen überbaut wird und damit mehr Freiraum als im Bestand geschaffen werden kann. Die geplante Nutzung sieht in den Geschossen EG-4. OG Dienstleistung, Gastronomie, Verkauf und in den Geschossen 5-28 ca. 140 Wohnungen vor.

Birseckstrasse

Das Areal Birseckstrasse 2 - 14 wird heute durch eine parallel zur Birs geschlossene, fünfgeschossige und eine senkrecht zur Birseckstrasse stehende dreigeschossige Wohnbauzeile sowie einen beachtlichen Baubestand geprägt. Das Areal eignet sich für eine verdichtete Wohnbauentwicklung. Das Bebauungskonzept sieht auf der Parzelle die Realisierung eines schlanken Hochhaueses und zweier 3- resp. 5-regelgeschossiger Punkthäuser vor. Insgesamt können mit diesem Projekt ca. 145 neue Wohnungen gegenüber einem heutigen Bestand von 78 Wohnungen realisiert werden. Im Untergrund verbindet eine Einstellhalle die drei Wohnhäuser mit einer AEH. Der Fussabdruck der drei geplanten Wohnhäuser verringert sich gegenüber dem der bestehenden Überbauung um ca. 210 m². Bei gleichzeitigem Zugewinn an Freifläche können ca. 85% mehr Wohnungen realisiert werden. Zwischen den Wohnhäusern erstreckt sich neu eine öffentlich begehbare Grünanlage, die die Sicht und den Weg von der Muttenzer-/Birseckstrasse hin zum Ufer der Birs freigibt. Die Grünanlage umfasst u.a. einen Spielplatz und ein «Belvedere» zur Birs. Für den Langsamverkehr eröffnen sich durch das Freiraumkonzept des Areals neue attraktive Möglichkeiten, das Areal von Seiten der Birseckstrasse, wie auch vom Birsuferweg direkt zu erreichen. Das Areal wird für den Individualverkehr über eine Zu- und Wegfahrt zur unterirdischen Einstellhalle erschlossen. Auf Basis eines Mobilitätskonzeptes wird eine deutliche Reduktion der PP-Zahl von maximal

0.6 PP/Wohnung gegenüber dem kantonalen Berechnungsfaktor von 1.3 angestrebt. Die Gemeinde unterstützt das Anliegen und die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs auf Basis eines entsprechenden Mobilitätskonzeptes. Veloabstellplätze sind in der Einstellhalle und im EG des Hochhauses vorgesehen. Dem zunehmenden Bedarf an E-Mobilitäts-Infrastruktur ist bei den Planungen Rechnung zu tragen.

Am Eck

Das stark coupierte Areal - bestehend aus zwei privaten Parzellen und einem Abschnitt der Kantonsstrasse, Areal «Am Eck» genannt, markiert die historische Weggabelung Richtung Rheinfelden und Richtung Muttenz. Es weist erhebliches Verdichtungspotential auf. Erste Machbarkeitsstudien wurden auf Basis des Stadtentwicklungskonzepts (STEK) der Gemeinde Birsfelden und einer Verdichtungs- und Bebauungsstudie entwickelt. Gegenstand der Studien war u.a. das Aufzeigen des Potenzials vor Ort für die Realisierung eines Hochhauses. Das Hochhaus soll überwiegend Platz für Wohnraum, im Sockelbereich aber auch für Gewerberaum bieten. Einen wichtigen Aspekt bildet die Tatsache, dass das Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft derzeit einen neuen Verkehrsanschluss resp. Verkehrsknotenpunkt zwischen der Muttenzerstrasse und der östlich des Areals gelegenen Rheinfelderstrasse plant. Die seitens Kantons und Gemeinde bevorzugte Variante bietet das substanzielle städtebauliche Potential, den westlich angrenzenden Strassenraum der Muttenzerstrasse künftig als verkehrsberuhigten städtischen Freiraum gestalten zu können. Die Planungspartner streben u.a. folgende Entwicklungsziele an: die Schaffung von Verdichtungsmöglichkeiten für Gewerbeflächen und insbesondere für Wohnnutzung, eine massgebliche Reduktion der Anzahl Parkplätze, eine städtebaulich optimale Integration der künftigen Bebauung und Erschliessung, eine qualitative und ökologische Aufwertung des städtischen Freiraums.

4S13.3

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
-	-	-

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
Ö13	Fahrplanstabilität Bus BL (Linie 80/81)	AP3

MIV

Anschluss an:
- ☒ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
4M9	BL: Birsfelden, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	A
4Ü-M7	Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau - Augst	B

Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

LV

Anschluss an:

- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
4LV10.10	Birsfelden: LV-Brücke über die Birs	A
4LV10.11	Birsfelden: Öffentliche gedeckte Veloabstellplätze im Zentrum	A
LV1-4	LV-Massnahmen Birsfelden - Schweizerhalle (Rheinfelder-/Rheinstrasse)	AP2

4S13.3

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Birsfelden	-

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja	☐ Ja	☐ Ja
☐ Nein	☒ Nein	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Der Realisierungszeitpunkt ist noch offen. Die Weiterentwicklung des Bestandes bedingt den Dialog mit den Grundeigentümern. Die ÖV-Erschliessung ist ungenügend. Die Frage der Zulässigkeit der Umnutzung von Teilgebieten des Arbeitsgebiets von kantonaler Bedeutung wird im Rahmen der Anpassung des kantonalen Richtplanes an das RPG geklärt werden.

4S14

Schwerpunktgebiet Muttenz

4S14

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nr.	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
4S14	**Schwerpunktgebiet Muttenz**	**34,9**	**800**	**2'600**	**3'200**	**9'000**
4S14.1	Bahnhofsgebiet Muttenz	32,0	800	1'600	3'200	8'300
4S14.2	Muttenz Areal Hagnau	2,9	0	1'000	0	700

Beschrieb

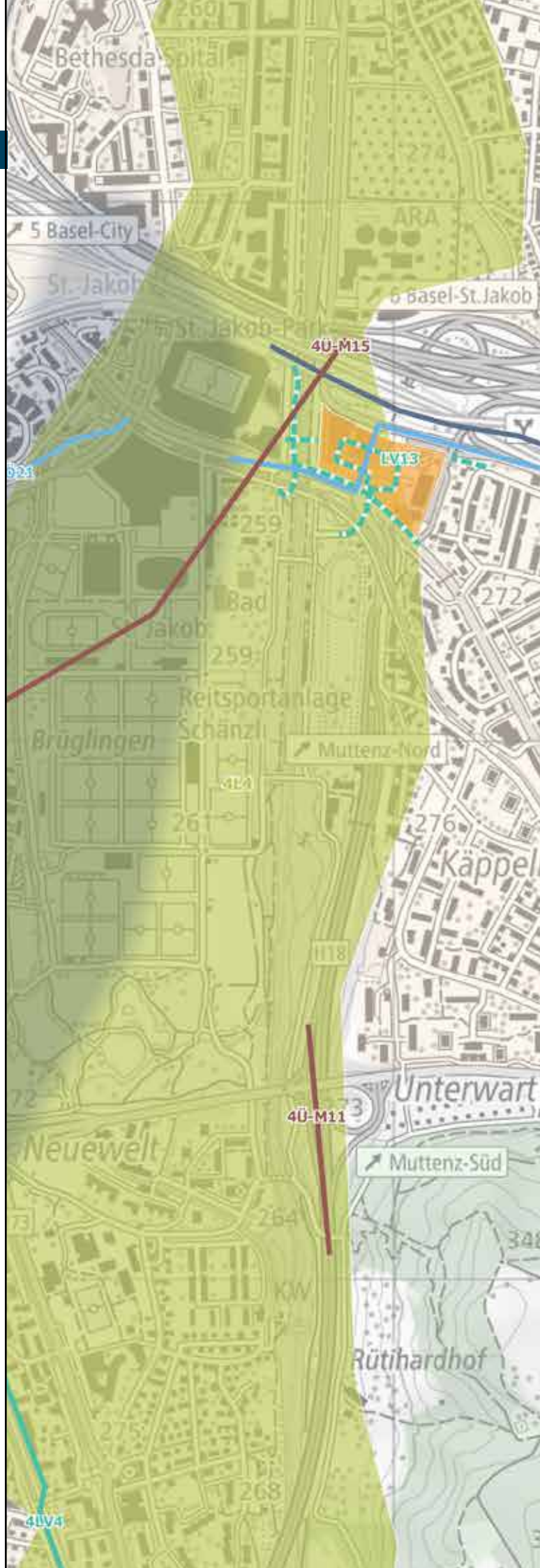
Die Gemeinde Muttenz ist im inneren Korridor der Agglomeration Basel gelegen und hat eine wichtige Aufgabe in Bezug auf die Bereitstellung von zusätzlichem Wohn- und Arbeitsraum durch die innere Siedlungsentwicklung. In der Bauzone gibt es kaum mehr grössere freie Areale. Grosse Potenziale werden im Bahnhofsumfeld aktiviert, und mit dem Areal Hagnau verfügt die Gemeinde noch über ein grösseres, strategisches Entwicklungsgebiet von knapp 3 ha. Neben diesen beiden «Grossprojekten» erfolgt die Entwicklung von Muttenz über flächige Siedlungsverdichtung z. B. durch Schliessen von Baulücken oder durch Nachverdichten, und zwar im Rahmen der vorhandenen Instrumente wie Quartierpläne etc. Für die dichtere, bauliche Entwicklung von Muttenz müssen die verkehrlichen Rahmenbedingungen erfüllt sein, sonst kann die induzierte erhöhte Mobilitätsnachfrage nicht siedlungsverträglich abgewickelt werden.

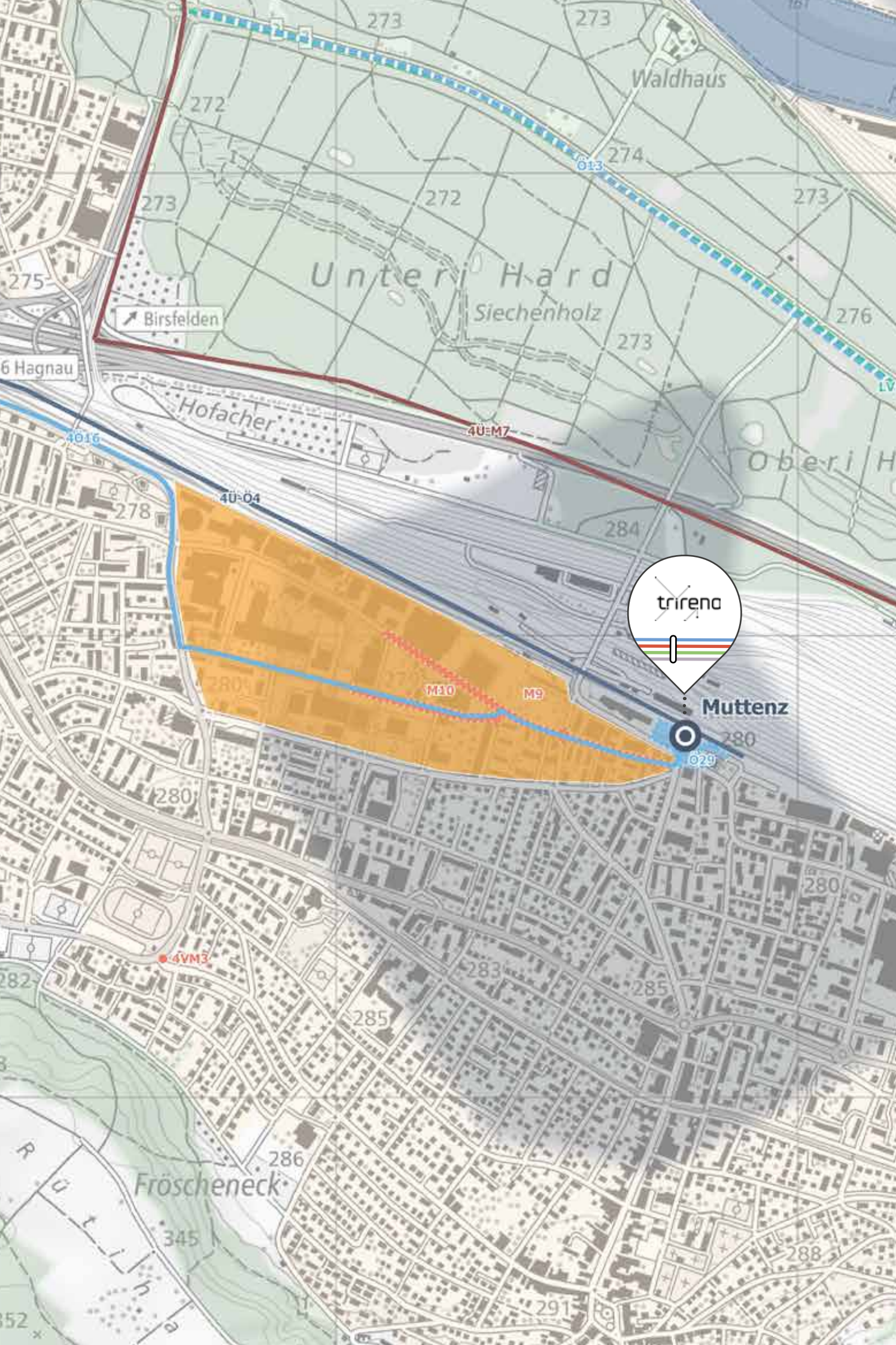
Die Gemeinde Muttenz benötigt ein attraktives, dichtes LV-Netz sowie ein gut ausgebautes ÖV-System mit 15-Minuten-Takten nach Basel, ins Ergolztal (Liestal) sowie ins Fricktal (Rheinfelden). Ergänzend zur S-Bahn soll mit dem Tram Polyfeld (4Ö16) und Tram Dreipsitz – St. Jakob (4Ö21) die Gemeinde Muttenz besser an die Kernstadt angebunden werden. Für die Erschliessung mit dem ÖV ist der Bahnhof Muttenz zentral. Im Zusammenhang mit der starken Erhöhung der Nutzungsdichte im Bahnhofsumfeld gilt es den dortigen verkehrlichen Rahmenbedingungen eine besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Die Verkehrsabläufe rund um den Bahnhof sollen mit der betrieblichen und gestalterischen Aufwertung der Hofackerstrasse Ost (AP3: M9) und der Kriegackerstrasse Ost (AP3: M10) verbessert werden.

Die geplanten Entwicklungen auf dem Areal Hagnau an der Stadtgrenze zu Basel zeigen exemplarisch auf, wie ein bisher wenig dicht respektive teilweise ungenutztes Gebiet umgenutzt und damit die Siedlungsentwicklung nach innen gelenkt werden kann. Die Erschliessungssituation für den MIV ist grundsätzlich hervorragend. Die regionale und überregionale Erreichbarkeit ist aufgrund von Kapazitätsproblemen jedoch beeinträchtigt, weshalb folgende Projekte geplant sind: Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau - Augst (4Ü-M7) sowie Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2 (4Ü-M11). Die ÖV-Erschliessung mit Bus- und Tramhaltestellen soll mit einer zusätzlichen Bushaltestelle verbessert werden. Mangelhaft ist bislang die LV-Anbindung des Areals. Bereits in AP3 wurden neue Fuss- und Velowege genehmigt, die demnächst in Bau gehen werden (AP3: LV13).

Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP4**
4L4	Birspark Landschaft	
Übergeordnete Massnahmen		**AP4**
4Ü-Ö2	Vierspurausbau Liestal	A
4Ü-Ö4	Entflechtung Basel Ost - Muttenz	A
4Ü-Ö8	Leistungssteigerung Basel SBB	A
4Ü-M7	Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau - Augst	B
4Ü-M11	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2	C
AGGLO Massnahmen		**AP4**
4VM3	BL: Fahrplanstabilität (Punktuelle Verbesserungen)	A
4Ö16	BL: Tram Polyfeld	C
4Ö21	BS: Tram Dreispitz - St. Jakob	C
AGGLO Massnahmen AP1-AP3 (noch offen)		
M9	Muttenz: Betriebs- und Gestaltungskonzept Hofackerstrasse Ost	AP3
M10	Muttenz: Betriebs- und Gestaltungskonzept Kriegsackerstrasse Ost	AP3
LV13	Muttenz: LV-Erschliessung Areal Hagnau	AP3
Ö29	ÖV-Drehscheibe Muttenz (Busbahnhof)	AP2




Waldhaus
Unteri Hard
Siechenholz
Birsfelden
Hofacher
Oberi H
4Ü=M7
4Ü=O4
4O16
O13
O29
M10
M9
4VM3
Muttenz
trirena
Frösch
eneck
273
272
274
275
276
278
280
283
284
285
286
288
291
345

4S14.1

4S14.1

Bahnhofsgebiet Muttenz

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	1'600	8'300	310		32
Aktuell	800	3'200	125		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	**Rechtliche Sicherung**	Erschliessung / Baulandumlegung	**Baubewilligungs-verfahren / Realisierung**	**Fertigstellung**

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Das Bahnhofsgebiet hat gemäss dem kantonalen Richtplan Basel-Landschaft regionale Bedeutung. Diese Funktion soll in Zukunft mit der Ansiedlung von öffentlichen Einrichtungen gestärkt und das gesamte Arbeits- und Wohngebiet Kriegacker/Hofacker aufgewertet werden. Wichtigste Projekte sind die Neubauten für die Fachhochschule Nordwestschweiz und das kantonale Justizzentrum, die bereits realisiert sind. Ebenfalls bereits heute sind im Perimeter zahlreiche Schulen der Sekundarstufe II angesiedelt. Das BGF-Potenzial des 34 ha grossen Areals liegt bei ca. 500'000 m² (AZ 1.5/1.6).

4S14.1

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö2	Vierspurausbau Liestal	A
4Ü-Ö4	Entflechtung Basel Ost - Muttenz	A
4Ü-Ö8	Leistungssteigerung Basel SBB	A

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ö16	BL: Tram Polyfeld	C
Ö29	ÖV-Drehscheibe Muttenz (Busbahnhof)	AP2

MIV

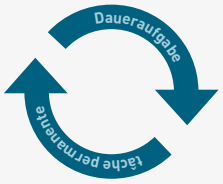
Anschluss an:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☐ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☒ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
4VM3	BL: Fahrplanstabilität (Punktuelle Verbesserungen)	A
4Ü-M7	Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau - Augst	B
4Ü-M11	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2	C
M9	Muttenz: Betriebs- und Gestaltungskonzept Hofackerstrasse Ost	AP3
M10	Muttenz: Betriebs- und Gestaltungskonzept Kriegsackerstrasse Ost	AP3

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☐ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

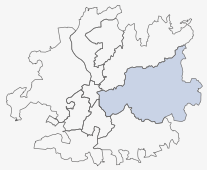
No	Name	Prio AP4
-	-	-



Historie	Prio
AP1/ARE-Code S094/2701.229	As
AP2/ARE-Code S6/2701.2.131	As
AP3/ARE-Code S11.1/2701.3.223	As

Fläche in Hektar
32

Typ
Transformationsgebiet



Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Gemeinde Muttenz	Kanton Basel-Landschaft

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja, als Festsetzung	☐ Ja	☐ Ja
☐ Nein	☒ Nein	☒ Nein

4S14.1

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Im Richtplan ist das Gebiet als Arbeitsgebiet kantonaler Bedeutung ausgewiesen. Es finden sich die Festsetzungen:
«S-Bahn-Station und Aufwertung Bahnhofsgebiet» sowie «Kantonale Radroute»
Es sind bereits folgende Projekte im Polyfeld realisiert worden: Der FHNW Neubau, der Umbau der sogenannten «Züblin-Halle» für ein Oldtimerzentrum Pantheon, der Neubau für die Rennbahnklinik, der Neubau des Strafjustizzentrums Basel-Landschaft, die Wohnüberbauung Lutzert-Garten, die Wohnüberbauung «Brüggli», der Umbau der Geschäftsliegenschaften «Cube».
Das Varianzverfahren für die Sekundarschulbauten ist abgeschlossen. Der darauf basierende Quartierplan Chriegacker I befindet sich derzeit im Mitwirkungs- und Genehmigungsprozess.
Die Neugestaltung des Bushofs und des Bahnhofplatzes ist gestartet worden, es liegt eine Vorstudie vor.

Weiteres:

Der «Masterplan Polyfeld Muttenz» enthält im Abschnitt Nachhaltigkeit behördenverbindliche Vorgaben zur Verbesserung der Siedlungsökologie. Im Rahmen des Naturförderkonzepts Polyfeld wurde ein «ökologischer Baukasten» entwickelt der verschiedenen Möglichkeiten einer bewussten ökologischen Gestaltung von Aussenräumen aufzeigt.

4S14.2

Muttenz Areal Hagnau

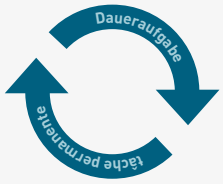
4S14.2

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	1'000	700	585		2,9
Aktuell	0	0	0		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	**Rechtliche Sicherung**	Erschliessung / Baulandumlegung	Baubewilligungs-verfahren / Realisierung	Fertigstellung

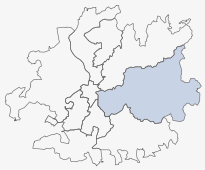
Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.



Historie	Prio
AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
-	-
AP3/ARE-Code	
S11.2/2701.3.224	As

Fläche in Hektar
2,9

Typ
Transformationsgebiet



Massnahmenbeschrieb

4S14.2

In der vorliegenden Standortgunst macht die Weiterführung einer ausschliesslich gewerblichen Nutzung des heutigen Hagnau Areals raumplanerisch und wirtschaftlich wenig Sinn. Das Areal ist geradezu prädestiniert für eine Umstrukturierung und für hochwertige Nutzungen. Durch die Quartierplanungen Hagnau-Ost und Hagnau-West soll in Zukunft ein attraktives, gemischt genutztes, einladendes Quartier mit ansprechender Architektur und attraktiven öffentlichen Aussenräumen entstehen. Ein Ensemble von sechs präzisen gesetzten und aufeinander abgestimmten Hochhäusern von 39 bis 90,5 Metern beansprucht vergleichsweise wenig Fläche und ermöglicht so die grosszügigen öffentlichen Frei- und Platzräume. Wegen der hervorragenden Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, der Distanz zum historischen Ortskern sowie der topografischen Lage definiert auch der Kanton die Hagnau-Areale als optimalen Standort für Hochhäuser. Dank der dichten Nutzung an einer dafür bestens geeigneten Stelle wächst das Siedlungsgebiet nicht und der Landschaftsraum wird geschont.
Neben Büroflächen und Wohnungen wird das Quartier auch Freizeit- und Versorgungsangebote bieten. So plant die KITAG Kino-Theater AG mehrere Kinosäle mit Bowlingcenter und Sportsbar. Hinzu kommen u. a. ein Quartierladen, ein Fitnesscenter und ein Café. Das heute meist wenig belebte Gebiet lässt sich so zu einem einladenden Quartier umgestalten – mit direktem Zugang zum Naherholungsraum Schänzli und der Birs.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☒ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☒ kein Bahnhof in der Nähe

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

MIV

Anschluss an:
- ☒ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☒ Verbindungsstrassennetz

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö4	Entflechtung Basel Ost - Muttenz	A
4Ü-Ö8	Leistungssteigerung Basel SBB	A

ÖV Tram/Bus

No	Name	Prio AP4
4Ö16	BL: Tram Polyfeld	C
4Ö21	BS: Tram Dreispitz - St. Jakob	C

MIV

No	Name	Prio AP4
4Ü-M7	Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau - Augst	B
4Ü-M11	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2	C

Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

LV

Anschluss an:
- [x] Vorzugsroutennetz
- [x] Hauptroutennetz
- [x] Ergänzungsroutennetz
- [ ] keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
LV13	Muttenz: LV-Erschliessung Areal Hagnau	AP3

4S14.2

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Gemeinde Muttenz	Private

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
[x] Ja, als Festsetzung	[ ] Ja	[ ] Ja
[ ] Nein	[x] Nein	[x] Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Das Areal ist im kantonalen Richtplan als Standort für verkehrsintensive Einrichtungen festgelegt.
Im Februar 2020 hat der Regierungsrat Basel-Landschaft die Quartierplanungen Hagnau Ost, Hagnau West und Schänzli genehmigt. Derzeit ist beim Kantonsgericht ein Beschwerdeverfahren hängig (Stand Ende September 2020)

Weiteres:

Das Projekt fand in enger Abstimmung mit der Quartierplanung Schänzli statt, die Revitalisierungs-, Naturschutz- sowie Landschaftsgestaltungsmassnahmen im südlich an das Hagnau-Areal angrenzenden Schänzli vorsieht. Dank finanzieller Beteiligung der privaten Hagnau-Investoren kann das Schänzli zu einem Natur- Freizeit- und Naherholungsraum entwickelt werden.

4S15

Schwerpunktgebiet Pratteln/Augst

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nr.	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
4S15	**Schwerpunktgebiet Pratteln/Augst**	**51,0**	**1'020**	**7'000**	**2'245**	**4'545**
4S15.1	Salina Raurica-Pratteln	30,0	10	2'500	700	2'500
4S15.2	Salina Raurica-Augst	6,0	1'000	2'000	45	45
4S15.3	Bahnhofsgebiet Pratteln	15,0	10	2'500	1'500	2'000

Beschrieb

Salina Raurica ist ein Entwicklungsgebiet von kantonaler Bedeutung. Das Schwerpunktgebiet Pratteln/Augst liegt im inneren Korridor und bietet ein grosses Entwicklungspotenzial. Ziel ist die bessere Ausnutzung der bestehenden Siedlungsgebiete durch Auf- und Umzonungen. Es soll zu einem attraktiven Wohn- und Arbeitsplatzgebiet transformiert werden. Das Gebiet weist ein grosses Einwohner- und Arbeitsplatzpotenzial auf. Mit der geplanten Entwicklung soll für rund 6'000 zusätzliche Bewohner Raum geschaffen werden und 2'300 neue Arbeitsplätze entstehen.

Die Siedlungsentwicklung nach innen kann hier auf einem am Rhein gelegenen Gebiet über die beiden Gemeinden Pratteln und Augst erfolgen. Die hohe Bedeutung des Gebiets kommt mit der eigens für dieses Gebiet bereits realisierten S-Bahnhaltestelle «Pratteln Salina Raurica» zum Ausdruck.

Rund um das Bahnhofsgebiet in Pratteln 4S15.3) kann durch Transformation von Gewerbegebiet zu Wohnen und von Industrieflächen zu Büronutzung ein weiteres Entwicklungspotenzial mobilisiert werden.

Eine Siedlungsentwicklung dieser Grössenordnung muss verkehrlich gut abgestimmt sein. Um eine erfolgreiche verkehrlich abgestimmte Siedlungsentwicklung in Salina Raurica zu erzielen, sind folgende verkehrliche Massnahmen notwendig:

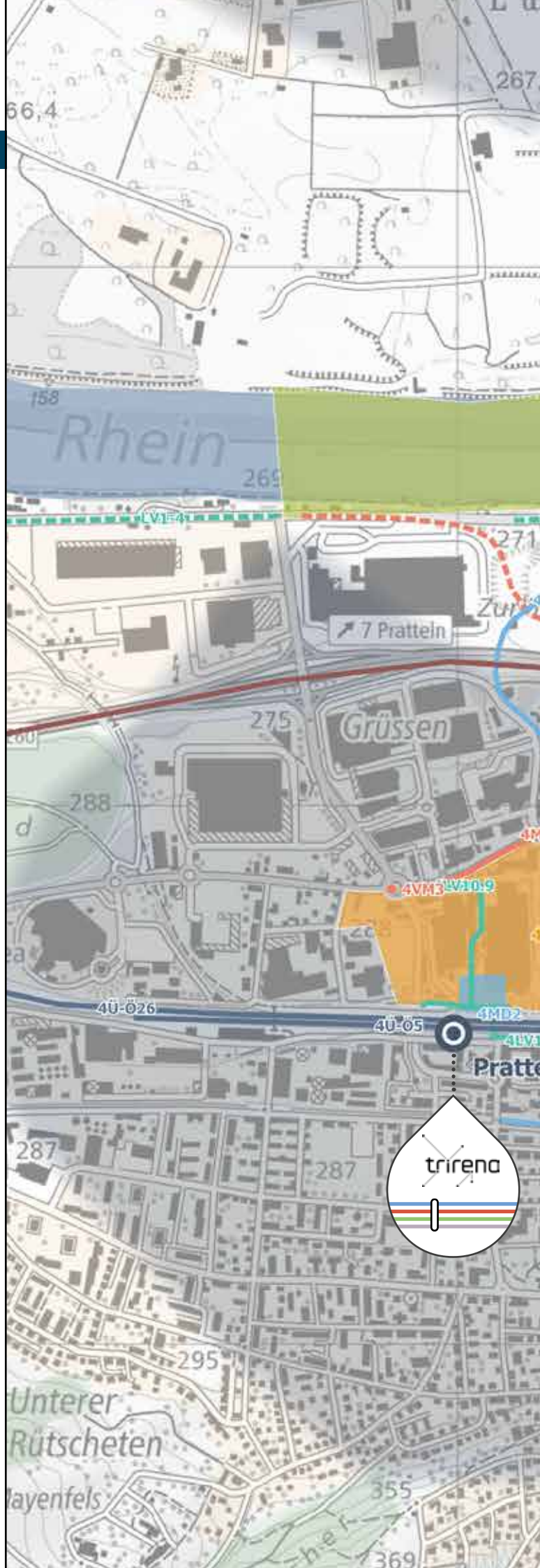
Die regionale und überregionale Erreichbarkeit profitiert vor allem von der Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau - Augst (4Ü-M7) und von den Angebotsverbesserungen der S-Bahn.

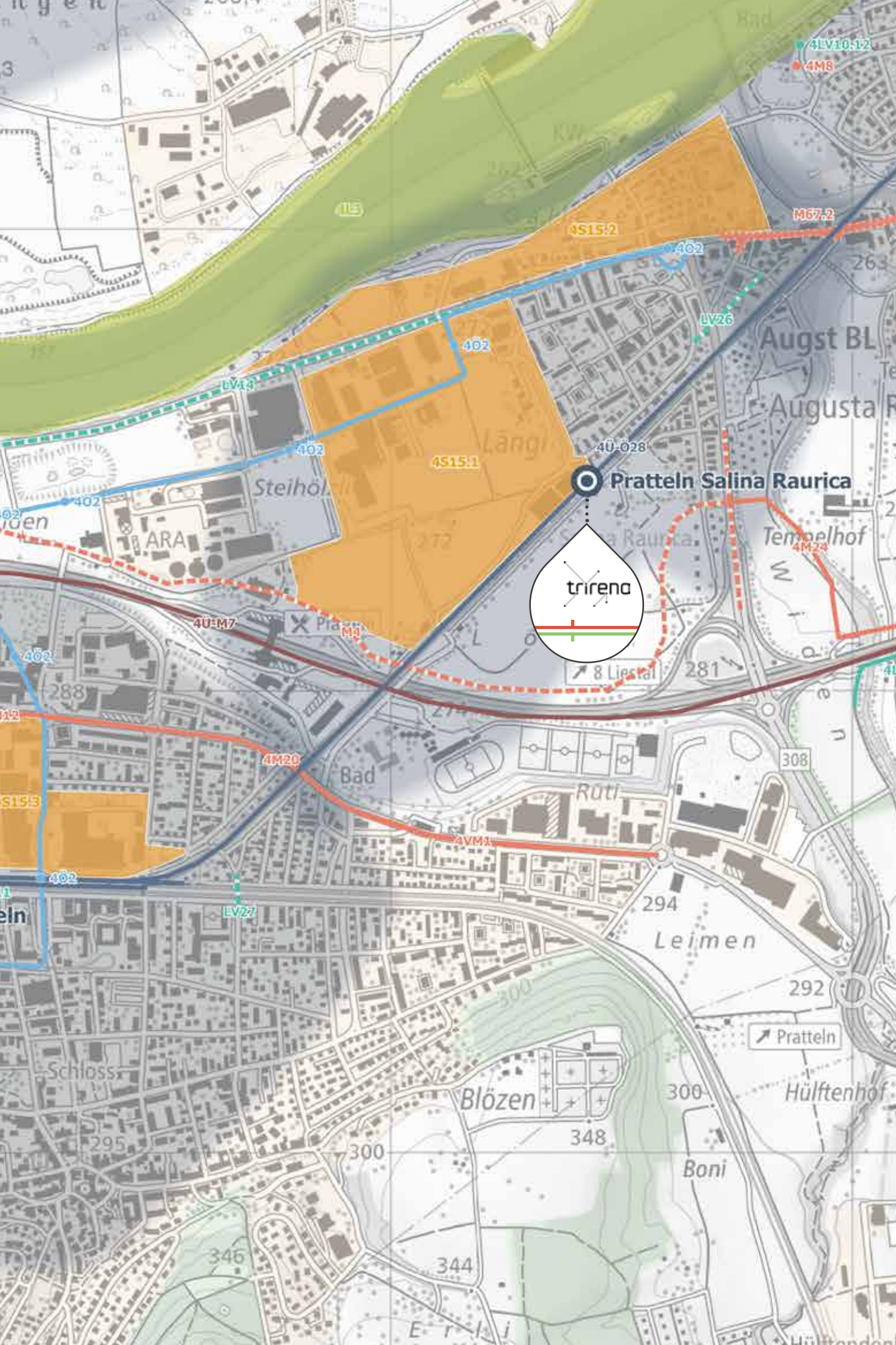
Zur Feinerschliessung der Areale steht eine neue ÖV-Drehscheibe am Bahnhof in Pratteln (4MD2, 4LV11, 4LV10.9) sowie die Tram Salina Raurica (4Ö2) im Zentrum. Dabei entsteht ein neuer Übergang vom Tram auf die S-Bahn in Pratteln (direkter Perronzugang von der Haltestelle, auch für Fussgänger generell nutzbar) sowie eine Schnittstelle Tram/Bus/Velo mit sehr guten Umsteigebeziehungen in Augst. Entlang der Strecke der neuen Tramlinie werden zudem sechs neue Haltestellen gebaut.

Mehrere Massnahmen aus der 3. Generation für den Fuss- und Veloverkehr werden demnächst in die Realisierung gehen. Eine wichtige Achse am Rhein entlang wird mit den Massnahmen LV1-4 (AP2) und LV14 (AP3) umgesetzt.

Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Übergeordnete Massnahmen		**AP4**
4Ü-Ö4	Entflechtung Basel Ost - Muttenz	A
4Ü-Ö5	Entflechtung Pratteln 1. Etappe (Anpassung Signalisierung)	A
4Ü-M7	Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau - Augst	B
4Ü-Ö26	Entflechtung Pratteln 2. Etappe (Entflechtungsbauwerk)	B
4Ü-Ö28	3. Gleis Pratteln - Rheinfelden	B
AGGLO Massnahmen		**AP4**
4Ö2	BL: Tram Salina Raurica	A
4MD2	Pratteln: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Pratteln	A
4VM1	BL: Fahrplanstabilität in Pratteln	A
4VM3	BL: Fahrplanstabilität (Punktuelle Verbesserungen)	A
4LV10.9	Pratteln: LV-Achsen Bredella	A
4M12	BL: Pratteln, Ausbau Hohenrainstrasse (West)	B
4LV11	Pratteln: Velounterführung Bahnhof	B
4M20	BL: Pratteln, Ausbau Hohenrainstrasse (Ost)	C
4M24	BL/AG: Verlegung Kantonsstrasse Augst - Kaiseraugst	C
AGGLO Massnahmen AP1-AP3 (noch offen)		
LV14	BL: Langsamverkehrsachse Salina Raurica	AP3
LV25	Augst: Giebenacherstrasse	AP3
LV26	Augst: Velo-/Fusswegquerung Frenkendörferstrasse Augst/Pratteln	AP3
LV27	Pratteln: Aufwertung Unterführung Viaduktstrasse (Fröschmatt)	AP3
M4	H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina Raurica)	AP2
LV1-4	LV-Massnahmen Birsfelden - Schweizerhalle (Rheinfelder-/Rheinstrasse)	AP2
M67.2	Umgestaltung / Sanierung Ortsdurchfahrt Augst & Kaiseraugst - Teil 2 (Augst)	AP1

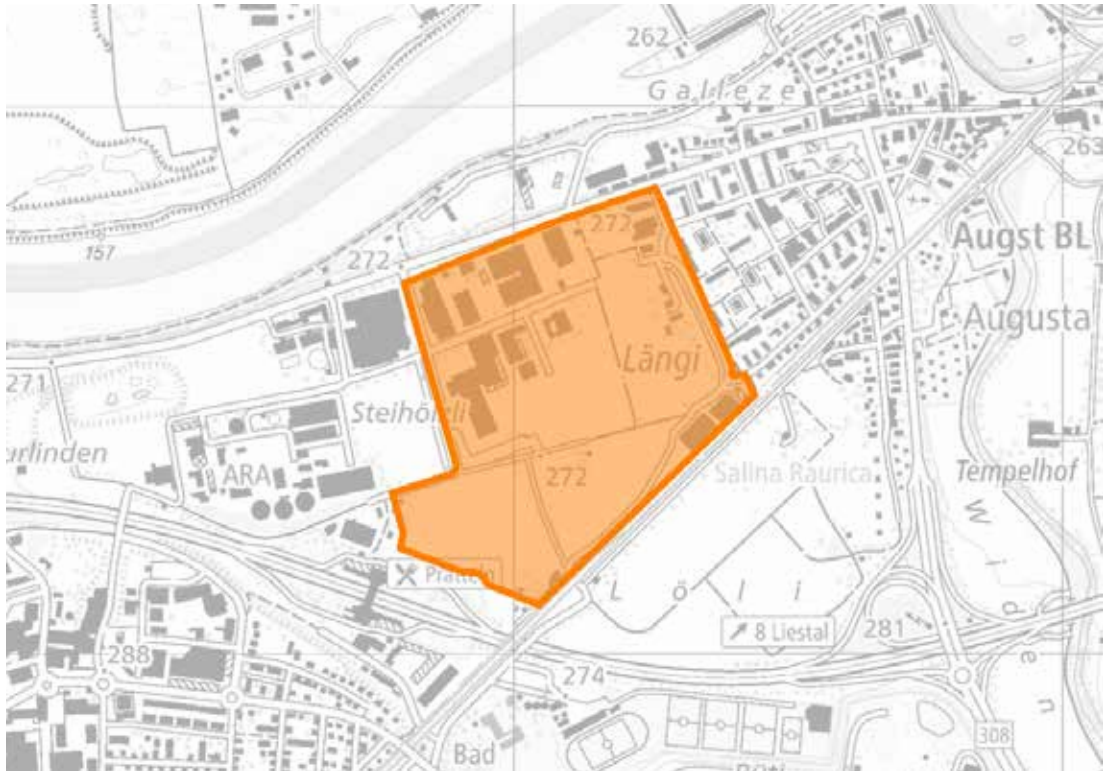



4LV10.12
4M8
M67.2
4S15.2
4Ü2
LV26
Augst BL
Augusta R
4Ü2
LV14
4Ü2
4S15.1
Längi
4Ü-028
Pratteln Salina Raurica
Steihöl
ARA
4Ü2
Tempelhof
4M24
trirena
4Ü-M7
M4
8 Liestal
281
4Ü2
288
4M20
Bad
Ruti
308
4VM1
4Ü2
LV27
294
Leimen
292
Pratteln
Schloss
Blözen
300
Hülftenhof
348
300
Boni
295
346
344

4S15.1

4S15.1

Salina Raurica-Pratteln



	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	2'500	2'500	165		30
Aktuell	10	700	25		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	**Erschliessung / Baulandumlegung**	Baubewilligungs-verfahren / Realisierung	Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Das Gebiet Salina Raurica wird raumplanerisch dreigeteilt. Im Westen werden Gewerbezonen ausgeschieden. Zwischen den Gewerbezonen liegen die bereits bestehenden Zonen für öffentliche Werke und Anlagen. Der östliche Teilbereich ist der Zone mit Quartierplanpflicht zugewiesen. Aufgrund eines städtebaulichen Bebauungs- und Aussenraumkonzepts (Rahmenplan) wird Salina Raurica Ost in ein attraktives Wohn- und Arbeitsquartier transformiert. Teil des Gebiets ist ein mindestens 2,5 ha grosser neuer Stadtpark. Die übergeordnete Erschliessung erfolgt über die verlegte Rheinstrasse und die Tramverlängerung der Linie 14 bis nach Augst sowie der bereits erstellten S-Bahn-Station. Die bisherige Rheinstrasse wird in eine Langsamverkehrsachse zurück gebaut. Zentrale Parkhäuser ermöglichen verkehrsarme, familienfreundliche Wohnquartiere. Um die zukünftigen Verkehrsströme möglichst vom MIV weg zu lenken wurde ein Mobilitätsgutachten erarbeitet.
Neben dem neuen Stadtpark werden durch die Gemeinde ein Schulhaus mit dreifach Turnhalle und Kindergarten erstellt. Der bestehende Robi-Spielplatz wird in den neuen Park verlegt. Ein neuer Bahnhofplatz bildet das urbane Zentrum des Gebiets mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten.

4S15.1

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☒ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

MIV

Anschluss an:
- ☒ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

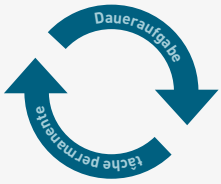
No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö5	Entflechtung Pratteln 1. Etappe (Anpassung Signalisierung)	A
4Ü-Ö26	Entflechtung Pratteln 2. Etappe (Entflechtungsbauwerk)	B
4Ü-Ö28	3. Gleis Pratteln - Rheinfelden	B

ÖV Tram/Bus

No	Name	Prio AP4
4Ö2	BL: Tram Salina Raurica	A
4MD2	Pratteln: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Pratteln	A

MIV

No	Name	Prio AP4
4Ü-M7	Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau - Augst	B
4M24	BL/AG: Verlegung Kantonsstrasse Augst - Kaiseraugst	C
M4	H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina Raurica)	AP2
M67.2	Umgestaltung / Sanierung Ortsdurchfahrt Augst & Kaiseraugst - Teil 2 (Augst)	AP1



Historie **Prio**

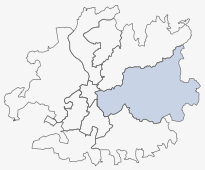
AP1/ARE-Code
S010/2701.206 As

AP2/ARE-Code
S7/2701.2.132 As

AP3/ARE-Code
S12.1/2701.3.226 As

Fläche in Hektar
30

Typ
Neubaugebiet



Erschliessung aktuell

LV

Anschluss an:

- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

No	Name	Prio AP4
LV14	BL: Langsamverkehrsachse Salina Raurica	AP3
LV26	Augst: Velo-/Fusswegquerung Frenkendörferstrasse Augst/Pratteln	AP3
LV1-4	LV-Massnahmen Birsfelden - Schweizerhalle (Rheinfelder-/Rheinstrasse)	AP2

4S15.1

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Gemeinde Pratteln	Gemeinde Augst, Kanton Basel-Landschaft, Losinger Marazzi

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja, als Festsetzung	☐ Ja	☐ Ja
☐ Nein	☒ Nein	☒ Nein

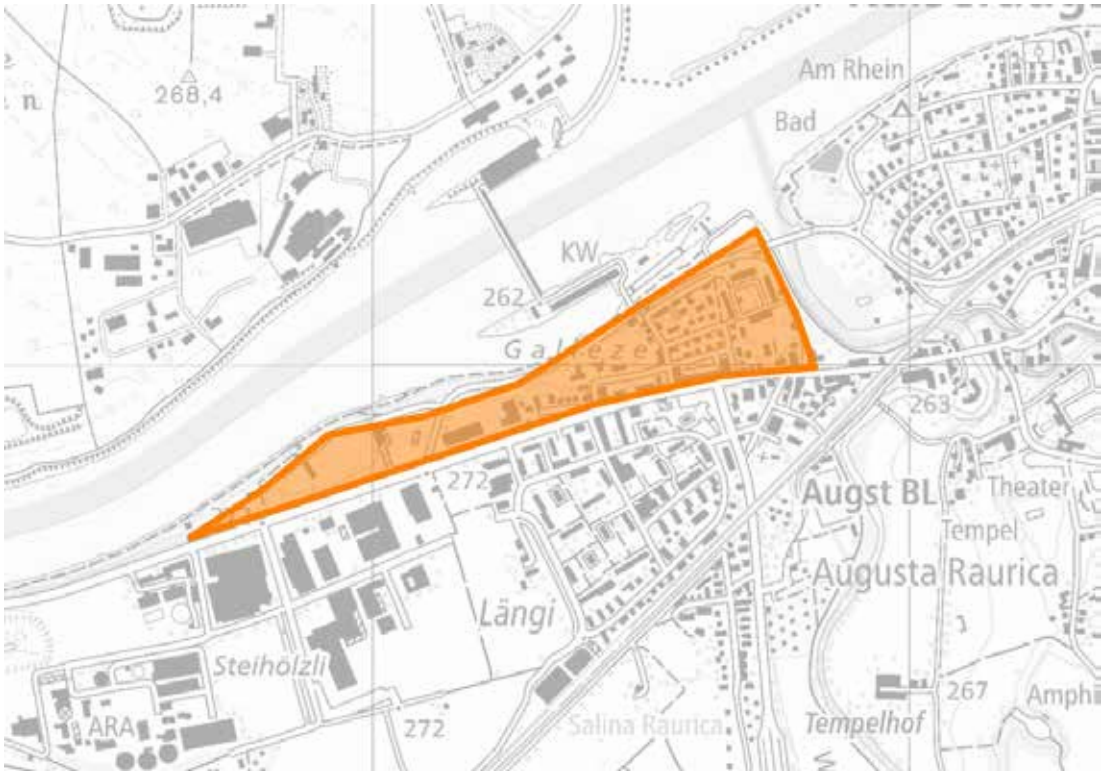
Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Städtebauliches Gesamtkonzept 2018 – 2019, BLU 2019 – 2022, Masterplanung 2019 - 2020, Sondernutzungsplanungen 2021 – 2022, Bauprojekte ab 2023. Die ÖV-Erschliessung ist ungenügend, Verbesserungen sind geplant.

4S15.1

4S15.2

Salina Raurica-Augst

4S15.2



	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	2'000	45	340		6
Aktuell	1'000	45	175		

Stand Umsetzungsschritte

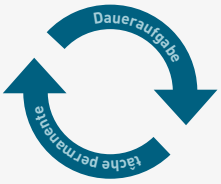
Erkundung | Rechtliche Sicherung | **Erschliessung / Baulandumlegung** | **Baubewilligungs-verfahren / Realisierung** | Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Das Gesamtgebiet Salina Raurica ist eines der wichtigsten Entwicklungsgebiete des Kantons Basel-Landschaft und hat einen hohen Stellenwert in der Wirtschafts- und Standortförderung. Das Gesamtgebiet soll aufgewertet und dichter genutzt werden. Das Teilgebiet Augst wird bereits für Wohnen und für Gewerbe genutzt und ist teilweise mit wenig wertschöpfenden Nutzungen belegt. Um zukünftig das wertvolle Bauland besser zu nutzen und eine höhere Nutzungsdichte zu erreichen, werden wesentliche Umzonungsmassnahmen und Aufzonungen vorgenommen. Es handelt sich hauptsächlich um das Gebiet Gallisacher, ein Gewerbegebiet, das in zwei Wohnzonen (Zonen mit Quartierplan-Pflicht (ZQP) zur Sicherstellung der Siedlungsqualität) umzoniert wird. In diesen beiden neuen Wohnzonen können zwischen 340 und 440 neue Wohnungen entstehen. Neben den beiden ZQP gibt es im Augster Teil von Salina Raurica noch eine weitere ZQP mit Verdichtungspotenzial. Ausserdem gibt es noch zwei Quartierpläne auf dem Areal. Auf den Flächen des einen Quartierplanes befinden sich 6 neue Mehrfamilienhäuser. Zwei Wohn- und Geschäftszonen wurden aufgezont, um die Entwicklungsmöglichkeiten zu erhöhen. Das Grün- und Freiraumkonzept, das 2013 erarbeitet wurde, dient als Grundlage für das weitere Planungsverfahren und gibt damit den Rahmen für eine hochwertige Planung vor.

4S15.2



Historie **Prio**

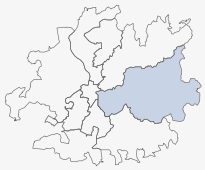
AP1/ARE-Code
S010/2701.206 As

AP2/ARE-Code
S7/2701.2.132 As

AP3/ARE-Code
S12.2/2701.3.227 As

Fläche in Hektar
6

Typ
Transformationsgebiet



Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell — Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☒ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö5	Entflechtung Pratteln 1. Etappe (Anpassung Signalisierung)	A
4Ü-Ö26	Entflechtung Pratteln 2. Etappe (Entflechtungsbauwerk)	B
4Ü-Ö28	3. Gleis Pratteln - Rheinfelden	B

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☒ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ö2	BL: Tram Salina Raurica	A
4MD2	Pratteln: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Pratteln	A

MIV

Anschluss an:
- ☒ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
4Ü-M7	Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau - Augst	B
4M24	BL/AG: Verlegung Kantonsstrasse Augst - Kaiseraugst	C
M4	H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina Raurica)	AP2
M67.2	Umgestaltung / Sanierung Ortsdurchfahrt Augst & Kaiseraugst - Teil 2 (Augst)	AP1

Erschliessung aktuell

LV

Anschluss an:

- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☐ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

No	Name	Prio AP4
LV14	BL: Langsamverkehrsachse Salina Raurica	AP3
LV25	Augst: Giebenacherstrasse	AP3
LV26	Augst: Velo-/Fusswegquerung Frenkendörferstrasse Augst/Pratteln	AP3
LV1-4	LV-Massnahmen Birsfelden - Schweizerhalle (Rheinfelder-/Rheinstrasse)	AP2

4S15.2

Beteiligte Stellen/Koordination

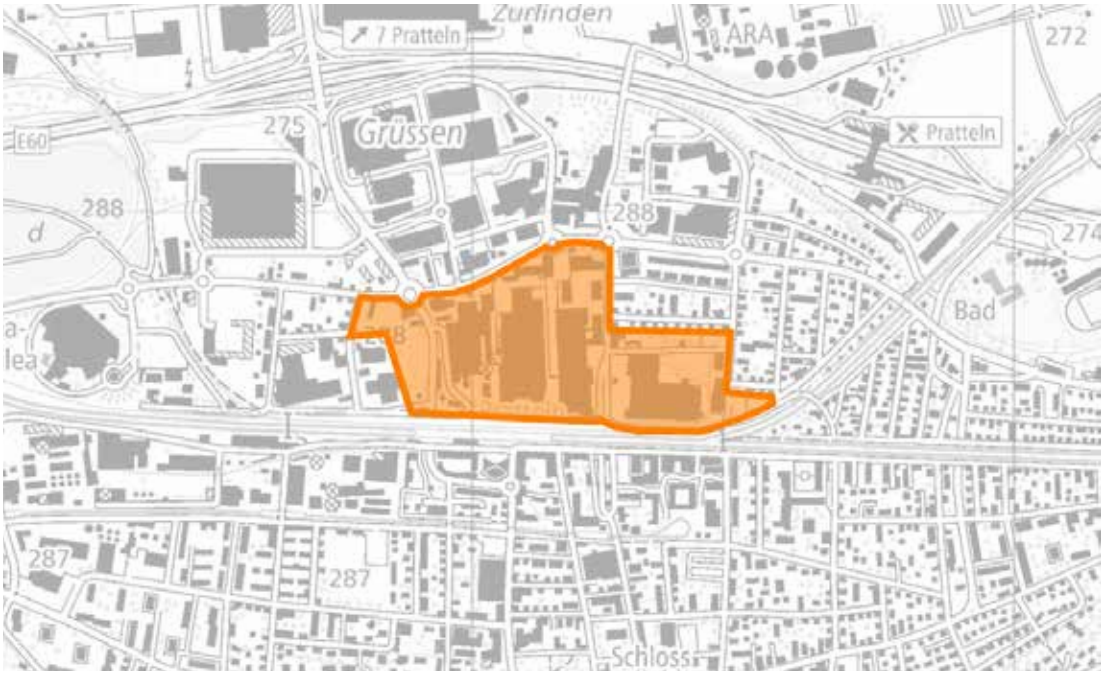
Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Gemeinde Augst	Kanton Basel-Landschaft, Landeigentümer

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja, als Festsetzung	☒ Ja	☐ Ja
☐ Nein	☐ Nein	☒ Nein

4S15.3

Bahnhofsgebiet Pratteln

4S15.3

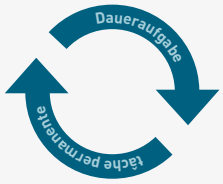


	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	2'500	2'000	300		15
Aktuell	10	1'500	100		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung | Rechtliche Sicherung | Erschliessung / Baulandumlegung | **Baubewilligungs-verfahren / Realisierung** | Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.



Historie **Prio**

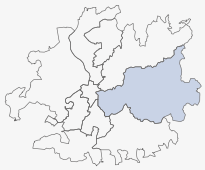
AP1/ARE-Code
S028/2701.217 As

AP2/ARE-Code
S6/2701.2.131 As

AP3/ARE-Code
S5.1/2701.3.311 As

Fläche in Hektar
15

Typ
Transformationsgebiet



Massnahmenbeschrieb

Das Gewerbeareal nördlich des Bahnhofs soll längerfristig einer hochwertigen, nachhaltigen Zentrumsnutzung zugeordnet werden. Ziel ist es ein Quartier der kurzen Wege zu gestalten. Westlich der Salinenstrasse wird die Industriefläche einer hochwertigen Büronutzung zugeführt. Die bisher geschlossenen Gewerbeareale werden geöffnet und mit einem Netz an Grün- und Freiräumen für die Bevölkerung attraktiv umgestaltet. Mit einem neuen Bahnhofplatz nördlich der Geleise und einer neuen Velounterführung am Bahnhof wird die Siedlungsentwicklung über die Geleise geführt. Die neue Bahnhofstrasse dient dem MIV als Hauptzugang zum Quartier. Die bestehende Wasenstrasse wird dafür in eine Langsamverkehrsachse zurückgebaut und dient als wichtigste Ost-West Verbindung nördlich der Geleise. Das alte Schulhaus wird durch ein grösseres, modernes Schulgebäude mit zweifach Turnhalle ersetzt.

4S15.3

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☒ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö4	Entflechtung Basel Ost - Muttenz	A
4Ü-Ö5	Entflechtung Pratteln 1. Etappe (Anpassung Signalisierung)	A
4Ü-Ö26	Entflechtung Pratteln 2. Etappe (Entflechtungsbauwerk)	B
4Ü-Ö28	3. Gleis Pratteln - Rheinfelden	B

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ö2	BL: Tram Salina Raurica	A
4MD2	Pratteln: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Pratteln	A

MIV

Anschluss an:
- ☒ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

No	**Name**	**Prio AP4**
4VM1	BL: Fahrplanstabilität in Pratteln	A
4VM3	BL: Fahrplanstabilität (Punktuelle Verbesserungen)	A
4Ü-M7	Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau - Augst	B
4M12	BL: Pratteln, Ausbau Hohenrainstrasse (West)	B
4M20	BL: Pratteln, Ausbau Hohenrainstrasse (Ost)	C

Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

LV

Anschluss an:

- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
4LV10.9	Pratteln: LV-Achsen Bredella	A
4LV11	Pratteln: Velounterführung Bahnhof	B
LV14	BL: Langsamverkehrsachse Salina Raurica	AP3
LV27	Pratteln: Aufwertung Unterführung Viaduktstrasse (Fröschmatt)	AP3
LV1-4	LV-Massnahmen Birsfelden - Schweizerhalle (Rheinfelder-/Rheinstrasse)	AP2

4S15.3

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Gemeinde Pratteln	Logis Suisse, HRS Real Estate AG

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja	☐ Ja	☐ Ja
☐ Nein	☒ Nein	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Studienaufträge 2017 – 2018, Sondernutzungsplanungen 2018 – 2021, Bauprojekte ab 2022.

4S16

Schwerpunktgebiet Rheinfelden

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nr.	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
4S16	**Schwerpunktgebiet Rheinfelden**	**62,8**	**30**	**3'800**	**100**	**450**
4S16.1	Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)	6,5	30	700	100	250
4S16.2	Flächennutzungsplan Rheinfelden (Baden)	39,5	0	1'700	0	0
4S16.3	Neue Mitte in Grenzach	1,2	0	200	0	200
4S16.4	Kapellenbach Ost	15,6	0	1'200	0	0

Beschrieb

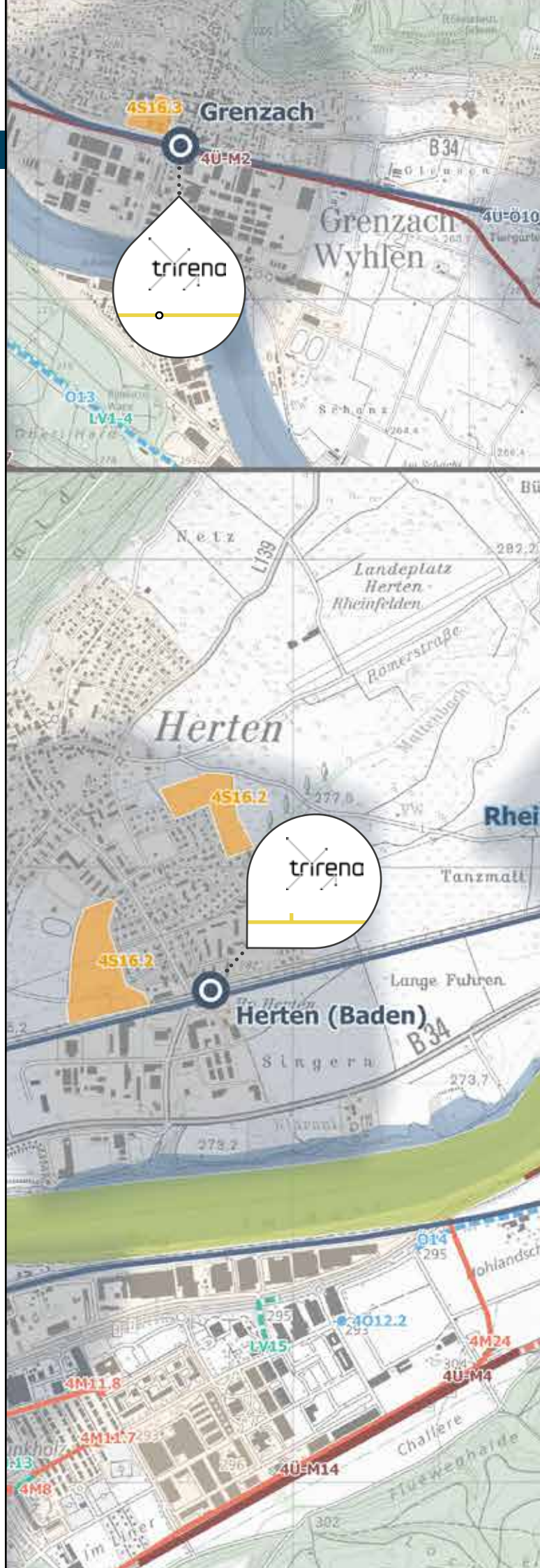
Das Schwerpunktgebiet Rheinfelden umfasst Areale in den beiden Schwesterstädten Rheinfelden (Baden, D) und Rheinfelden (Aargau, CH), beidseits des Rheins, sowie ein kleines Entwicklungsareal in der benachbarten Gemeinde Grenzach-Wyhlen. In allen drei Gemeinden sind bedeutende Flächen für die bauliche Entwicklung (Siedlungsentwicklung nach innen) vorhanden. Insgesamt sollen im Schwerpunktgebiet Rheinfelden rund 3'700 zusätzliche Einwohner angesiedelt werden. Während Rheinfelden (D) und Grenzach-Wyhlen über Flächennutzungspläne und teilweise bereits über konkrete Bebauungspläne für ihre Areale verfügen, steht in Rheinfelden (CH) in den nächsten Jahren eine Revision der baurechtlichen Nutzungsplanung an. Als Grundlage dafür wurde, unter Einbezug der Bevölkerung, ein Räumliches Entwicklungskonzept (REK) erarbeitet. Das Bahnhofsareal (4S16.1: Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)) wurde darin als Schlüsselgebiet definiert.

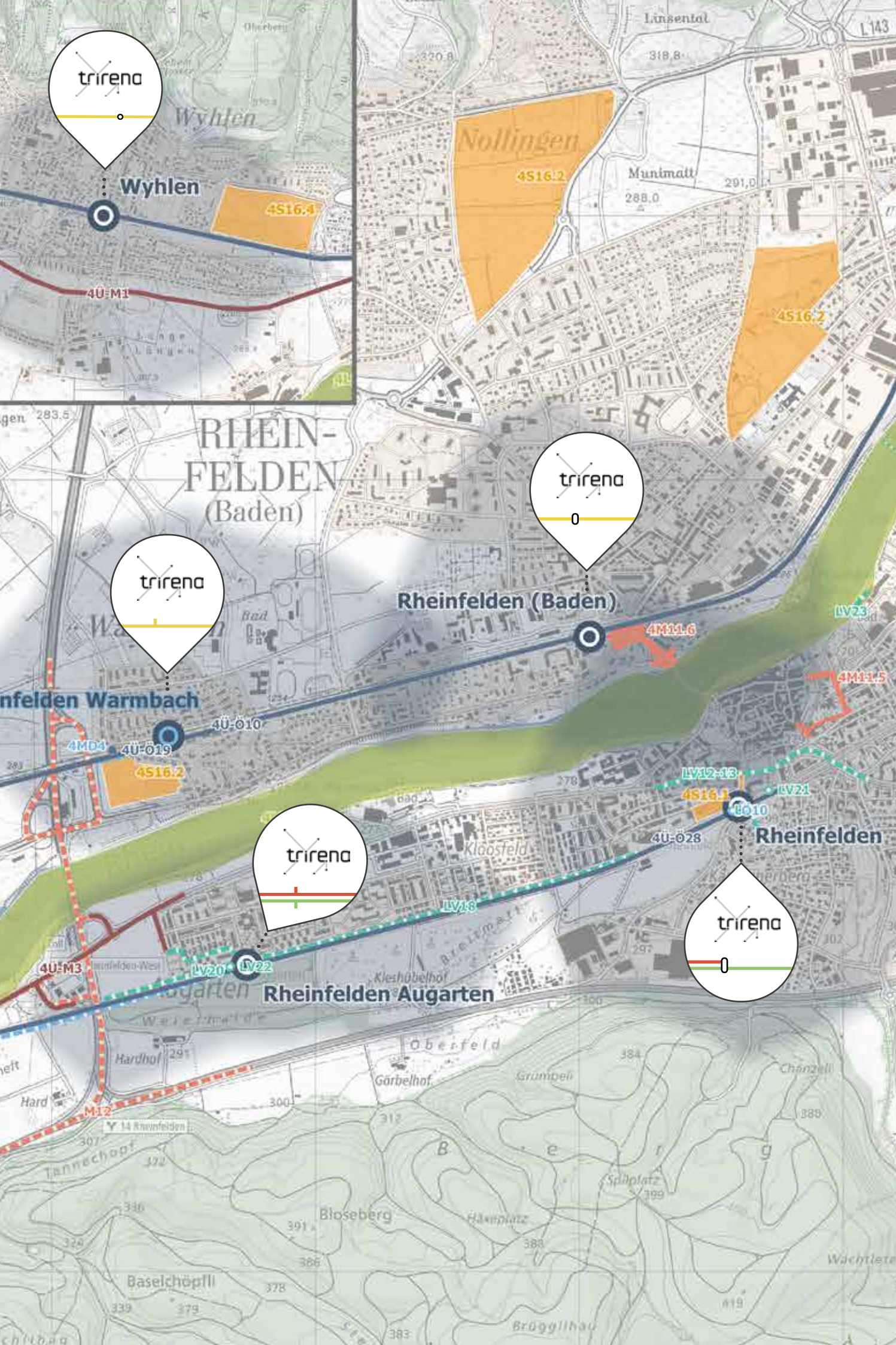
Damit die beide Rheinfelden sich entsprechend ihrer Funktion als bipolares Korridorzentrum mit entsprechendem Siedlungswachstum entwickeln können und in Grenzach-Wyhlen eine attraktive «Neue Mitte» entstehen kann, sind verschiedene verkehrliche Massnahmen zu planen und zu realisieren. Dabei liegt der Fokus auf der Förderung der nachhaltigen Mobilitätsformen ÖV und LV. Um den Verkehr möglichst zuverlässig auf das übergeordnete Strassennetz zu bringen sind jedoch auch MIV-Massnahme notwendig. Die Optimierung des A3-Anschlusses Rheinfelden-West 4Ü-M3) in Kombination mit Verkehrsmanagement und Massnahmen zur Kapazitätssteigerung auf der A3 (4Ü-M4/4Ü-M14) wird ein rascher Abfluss des Verkehrs aus dem Siedlungsgebiet sichergestellt. Die Fertigstellung der A98 (4Ü-M8/4Ü-M9) sowie die Ortsumgehung Grenzach – Wyhlen (4Ü-M1/4Ü-M2) entlasten die Ortsdurchfahrten auf deutscher Seite und spielen die lokalen Strassen für alternative Nutzungen frei.

Der durch die Siedlungsentwicklung induzierte Mobilitätsbedarf soll möglichst über den öffentlichen Verkehr und den Fuss-/Veloverkehr abgewickelt werden. Der Ausbau und die Elektrifizierung der Hochrheinbahn (4Ü-Ö10) ist dabei ein wesentliches Projekt. Mit der Inbetriebnahme der neuen Haltestelle Rheinfelden Warmbach (4Ü-Ö19) inkl. B+R- sowie P+R-Anlage (4MD4) wird das Entwicklungsareal Warmbach optimal erschlossen.

Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP4**
4L3	Rheinuferrundweg «extended»	
Übergeordnete Massnahmen		**AP4**
4Ü-M1	Ortsumgehung Wyhlen	A
4Ü-M2	Ortsumgehung Grenzach	A
4Ü-M3	A3, Anschluss Rheinfelden West	A
4Ü-M4	A3, Pannenstreifenumnutzung, Verzw. Augst - Verzw. Rheinfelden	A
4Ü-Ö10	Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn Basel Bad Bf - Erzingen (Baden) für den SPNV	A
4Ü-Ö19	S-Bahn Haltestelle Rheinfelden Warmbach	A
4Ü-Ö26	Entflechtung Pratteln 2. Etappe (Entflechtungsbauwerk)	B
4Ü-Ö28	3. Gleis Pratteln - Rheinfelden	B
4Ü-M8	A98, Abschnitt Rheinfelden - Schwörstadt (Unterabschnitt A 98.5), 1. Fahrbahn	B
4Ü-M9	A98, Abschnitt Schwörstadt-Tiengen (Unterabschnitte A98.5 (2. FB), A98.6, A98.7 (2. FB), A98.8 + A98.9)	C
4Ü-M14	A3, Kapazitätserweiterung, Verzw. Augst - Verzw. Rheinfelden, 6-Streifenausbau	C
AGGLO Massnahmen		**AP4**
4MD4	Rheinfelden (DE): B&R und P&R an der S-Bahn Haltestelle Warmbach	A
4M11.5	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	A
4M11.6	Rheinfelden (D): Aufwertung Rheinbrückstrasse	A
4LV5	Rheinfelden (D): Radweg Kraftwerk Rhyburg - Beuggen	A
AGGLO Massnahmen AP1-AP3 (noch offen)		
Ö10	Rheinfelden: Umgestaltung und Aufwertung Bahnhofplatz mit Busbahnhof	AP3
Ö14	Rheinfelden: Eigentrassierung ÖV (Bus) Kaiseraugst-Rheinfelden (Augarten-Hirsrüti)	AP3
LV18	Rheinfelden (CH): Fuss- und Radwegverbindung entlang Bahndamm (Bhf SBB - Haltestelle Augarten)	AP3
LV19	Rheinfelden: Behindertengerechte Erschliessung Bahnhof SBB - Kapuzinerberg	AP3
LV20	Rheinfelden (CH): Fuss- und Radverkehrsverbindung S-Bahnhaltestelle Augarten-Weiherfeld	AP3
LV21	Rheinfelden (CH): Erweiterung/Neubau Velostation Bahnhof	AP3
M12	Verkehrsmanagement Rheinfelden-Kaiseraugst	AP2
LV12-13	Rheinfelden, Kaiserstrasse	AP1




trirena
Wyhlen
4S16.4
4U-M1
Nollingen
4S16.2
Munimatt
4S16.2
RHEIN-
FELDEN
(Baden)
trirena
Rheinfelden (Baden)
4M11.6
LV23
4M11.5
trirena
nfelden Warmbach
4U-010
4MD4
4U-019
4S16.2
LV12-13
4S16.1
LV21
LO10
Rheinfelden
4U-028
trirena
LV18
4U-M3
LV20
LV22
Rheinfelden Augarten
M12
Bloseberg
Baselchöpfli
Brüggihau

Das Netz an Fuss- und Veloverbindungen wird durch zahlreiche punktuelle Massnahmen optimiert. Im Fokus steht dabei die gute Erschliessung der ÖV-Zugangspunkte sowie das Schliessen von offensichtlichen Netzlücken.
Die Siedlungsentwicklung findet beidseits des Rheins statt. Der Rhein liegt, als identitätsstiftendes und verbindendes «Blaues Band» dazwischen und nimmt eine bedeutende Rolle für die Siedlungsqualität und das Erholungsangebot ein. Mit dem «Rheinuferrundweg-extended» (4L3), welcher sich von Rheinfelden bis Bad Säckingen erstreckt, besteht eine attraktive Naherholungsmöglichkeit für Fussgänger und Radfahrer.

4S16.1

4S16.1

Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	700	250	145		6,5
Aktuell	30	100	20		

Stand Umsetzungsschritte

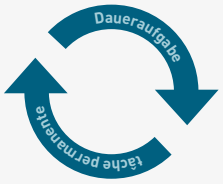
Erkundung | Rechtliche Sicherung | Erschliessung / Baulandumlegung | **Baubewilligungs-verfahren / Realisierung** | Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Eines der zentralen Entwicklungsgebiete in Rheinfelden (CH) ist der Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof, für den 2013 der Strukturplan Bahnhof vom Gemeinderat genehmigt wurde. Die Stadt hat 2019 zusammen mit den SBB die 1. Phase einer Testplanung über das Bahnhofareal (Perimeter: vor allem öffentliche Flächen, Grundeigentum SBB und weiterer privater Eigentümer) durchgeführt. Die 2. Phase, die Erarbeitung eines konsolidierten Richtprojektes, läuft zurzeit. Ziel ist es einen attraktiven Ankunftsort, eine optimale intermodale Verkehrsdrehscheibe und eine qualitätsvolle, dem Ort entsprechende Dichte zu schaffen.
Im Teilgebiet 3.3 «Bahnhofsaal» hat die Grundeigentümerin einen Studienauftrag im Jahr 2012 durchgeführt. Das Siegerprojekt dient als Grundlage (Richtkonzept) für den Gestaltungsplan «Bahnhofsaal». Dieser ist derzeit beim Kanton in der Vorprüfung. Geplant sind rund 65 Wohnungen mit einem Potenzial von 120 – 150 Einwohnern und 2'300 m² Dienstleistungsflächen.
Im Teilgebiet 3.4 «Bahnhof West» realisiert die Grundeigentümerin, auf dem ehemaligen Furnierwerkareal eine Wohn- und Geschäftsüberbauung. Es entstehen rund 150 Wohnungen mit einem Potenzial von 300 – 350 Einwohnern und rund 3'000m² Dienstleistungs- und Gewerbefläche.

4S16.1



Historie **Prio**

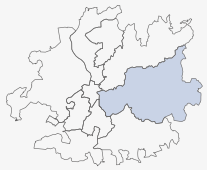
AP1/ARE-Code
S011/2701.207 As

AP2/ARE-Code
S8/2701.2.133 As

AP3/ARE-Code
S19.1/2701.3.246 As

Fläche in Hektar
6,5

Typ
Nachverdichtungsgebiet



Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell — Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö10	Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn Basel Bad Bf - Erzingen (Baden) für den SPNV	A
4Ü-Ö26	Entflechtung Pratteln 2. Etappe (Entflechtungsbauwerk)	B
4Ü-Ö28	3. Gleis Pratteln - Rheinfelden	B

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
Ö14	Rheinfelden: Eigentrassierung ÖV (Bus) Kaiseraugst-Rheinfelden (Augarten-Hirsrüti)	AP3

MIV

Anschluss an:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
4Ü-M3	A3, Anschluss Rheinfelden West	A
4Ü-M4	A3, Pannenstreifenumnutzung, Verzw. Augst - Verzw. Rheinfelden	A
4M11.5	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	A
4Ü-M14	A3, Kapazitätserweiterung, Verzw. Augst - Verzw. Rheinfelden, 6-Streifenausbau	C
M12	Verkehrsmanagement Rheinfelden-Kaiseraugst	AP2

Erschliessung aktuell

LV

Anschluss an:

- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

No	Name	Prio AP4
LV18	Rheinfelden (CH): Fuss- und Radwegverbindung entlang Bahndamm (Bhf SBB - Haltestelle Augarten)	AP3
LV19	Rheinfelden: Behindertengerechte Erschliessung Bahnhof SBB - Kapuzinerberg	AP3
LV20	Rheinfelden (CH): Fuss- und Radverkehrsverbindung S-Bahnhaltestelle Augarten-Weiherfeld	AP3
LV21	Rheinfelden (CH): Erweiterung/Neubau Velostation Bahnhof	AP3
LV12-13	Rheinfelden, Kaiserstrasse	AP1

4S16.1

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Gemeinde Rheinfelden (CH)	Kanton Aargau, SBB

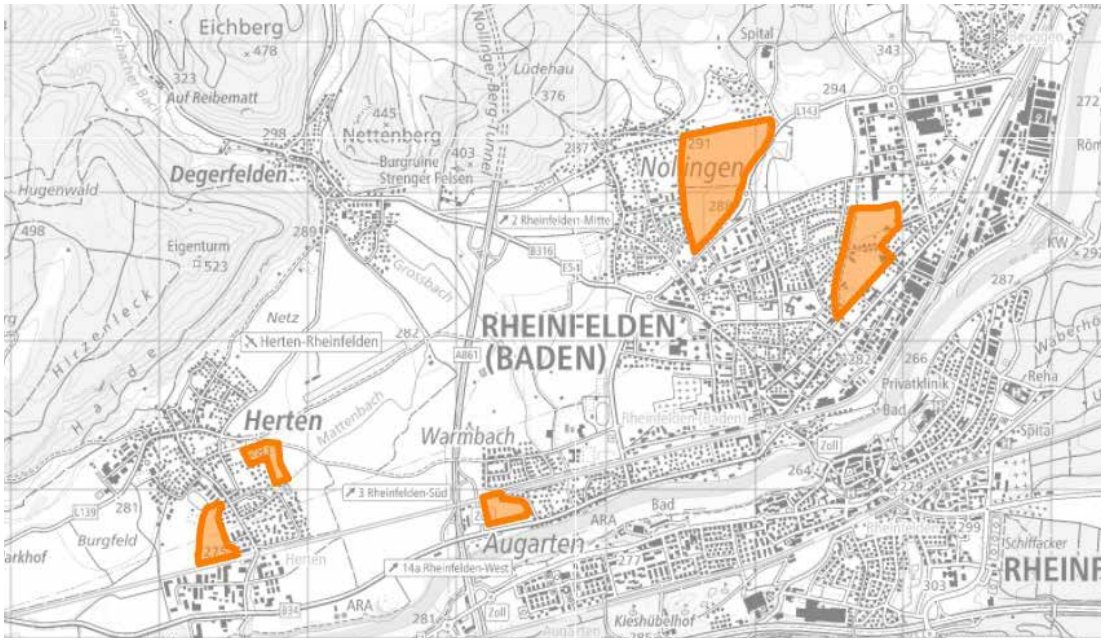
Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☐ Ja	☐ Ja	☐ Ja
☒ Nein	☒ Nein	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Der Gemeinderat hat den Strukturplan Bahnhof am 16. Dezember 2013 beschlossen.

4S16.2

Flächennutzungsplan Rheinfelden (Baden)

4S16.2

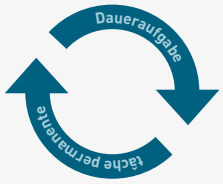


	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	1'700	0	43		34
Aktuell	0	0	0		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung / Baulandumlegung	Baubewilligungs-verfahren / Realisierung	Fertigstellung

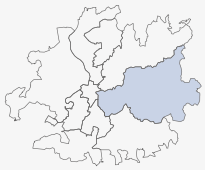
Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.



Historie	Prio
AP1/ARE-Code S011/2701.207	As
AP2/ARE-Code S8/2701.2.133	As
AP3/ARE-Code S19.2/2701.3.247	As

Fläche in Hektar
34

Typ
Nachverdichtungsgebiet



Massnahmenbeschrieb

Die Stadt Rheinfelden (D) mit den kernnahen Ortsteilen Nollingen, Herten, Karsau und Degerfelden ist im Regionalplan Hochrhein- Bodensee als Siedlungsbereich innerhalb der Entwicklungsachsen gekennzeichnet, das heißt als Bereich, in dem sich zur Entwicklung der regionalen Siedlungsstruktur die Siedlungstätigkeit vorrangig vollziehen soll. Die Erfüllung dieser Aufgabe bedeutet im Rahmen der Flächennutzungsplanung eine verstärkte Bereitstellung von Wohnbauflächen für den Bedarf aus Wanderungsgewinnen, wobei sich die Siedlungsbereiche in das zentralörtliche System und die übergemeindlichen Verkehrs- und Versorgungsnetze einfügen sollen. Wichtige Siedlungbereiche der Zukunft sind die Flächen Cranachstrasse Ost, Grendelmatt, Mattenbach und Warmbach.

4S16.2

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☒ < 300 m
- ☒ 300 – 500 m
- ☒ 500 – 750 m
- ☒ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☒ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

MIV

Anschluss an:
- ☒ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☒ Verbindungsstrassennetz

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö10	Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn Basel Bad Bf - Erzingen (Baden) für den SPNV	A
4Ü-Ö19	S-Bahn Haltestelle Rheinfelden Warmbach	A

ÖV Tram/Bus

No	Name	Prio AP4
4MD4	Rheinfelden (D): B&R und P&R an der S-Bahn Haltestelle Warmbach	A

MIV

No	Name	Prio AP4
4M11.6	Rheinfelden (D): Aufwertung Rheinbrückstrasse	A
4Ü-M8	A98, Abschnitt Rheinfelden - Schwörstadt (Unterabschnitt A 98.5), 1. Fahrbahn	B
4Ü-M9	A98, Abschnitt Schwörstadt-Tiengen (Unterabschnitte A98.5 (2. FB), A98.6, A98.7 (2. FB), A98.8 + A98.9)	C
M12	Verkehrsmanagement Rheinfelden-Kaiseraugst	AP2

LV

No	Name	Prio AP4
4LV5	Rheinfelden (D): Radweg Kraftwerk Rhyburg - Beuggen	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Stadt Rheinfelden (Baden)	-

Regionalplanrelevanz: (D)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☐ Ja	☐ Ja	☒ Ja
☒ Nein	☒ Nein	☐ Nein

4S16.2

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Eine Entwicklungsfläche wurde 2016 aktiviert. Die weiteren Entwicklungsareale des Flächennutzungsplans werden in den nächsten Jahren überbaut.

4S16.3

Neue Mitte in Grenzach

4S16.3

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	200	200	335		1,2
Aktuell	0	0	0		

Stand Umsetzungsschritte

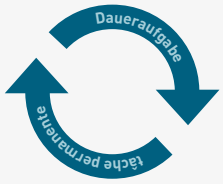
Erkundung | **Rechtliche Sicherung** | Erschliessung / Baulandumlegung | Baubewilligungs-verfahren / Realisierung | Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Die «Neue Mitte» Grenzach ist die 1,2 ha grosse Freifläche im Zentrum des Ortsteiles Grenzach, ca. 300 m nordwestlich vom Bahnhof Grenzach gelegen. Südlich an den 1,2 ha grossen Projektperimeter der «Neuen Mitte» stösst das Industrieareal Grenzach mit den global agierenden Firmen Roche, BASF, SDM und Bayer zusammen. Im Industrieareal sind mehrere Tausend Arbeitnehmer beschäftigt. Grundvision für das Areal ist es, ein zentrales Handels-, Dienstleistungs- und Wohnquartier mit funktional und gestalterisch hochwertigem öffentlichem Raum, vor allem mit einem zentralen, autofreien und bepflanzten Platz «Stadthain» zu schaffen. Die «Neue Mitte» soll den nördlich gelegenen historischen Ortskern über den Bahnhof sowie das daran angrenzende und arbeitsplatzintensive Industrieareal bis hin zum Rhein (und langfristig darüber hinweg bis in die Schweiz) verbinden und eine Scharnier- und Bindefunktion übernehmen. Die Flächen der «Neuen Mitte» sind im Besitz der Stadt Grenzach-Wyhlen. Die Gemeinde ist bestrebt, die oben aufgeführten Nutzungen (Handel, Kleingewerbe, Dienstleistung, neuer 5 gruppiger Kindergarten und Wohnen) in der «Neuen Mitte» in einer Mischnutzungszone geschickt zu vereinen und verdichtet zu entwickeln. Zusammengefasst verfolgt das Projekt «Neue Mitte» drei Hauptziele: Die Entwicklung eines zentral gelegenen Areals, Die Etablierung der Scharnierfunktion zwischen historischem Ortskern, Bahnhof, Industrieareal und Rhein und die Zentralitätsstärkung des Innenbereichs.

4S16.3



Historie **Prio**

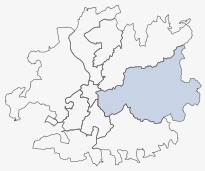
AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S5.2/2701.3.312 As

Fläche in Hektar
1,2

Typ
Nachverdichtungsgebiet



Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell — Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö10	Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn Basel Bad Bf - Erzingen (Baden) für den SPNV	A

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☐ < 300 m
- ☒ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
-	-	-

MIV

Anschluss an:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
4Ü-M1	Ortsumgehung Wyhlen	A
4Ü-M2	Ortsumgehung Grenzach	A

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
-	-	-

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Gemeinde Grenzach-Wyhlen	Landkreis Lörrach

Regionalplanrelevanz: (D)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

4S16.3

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

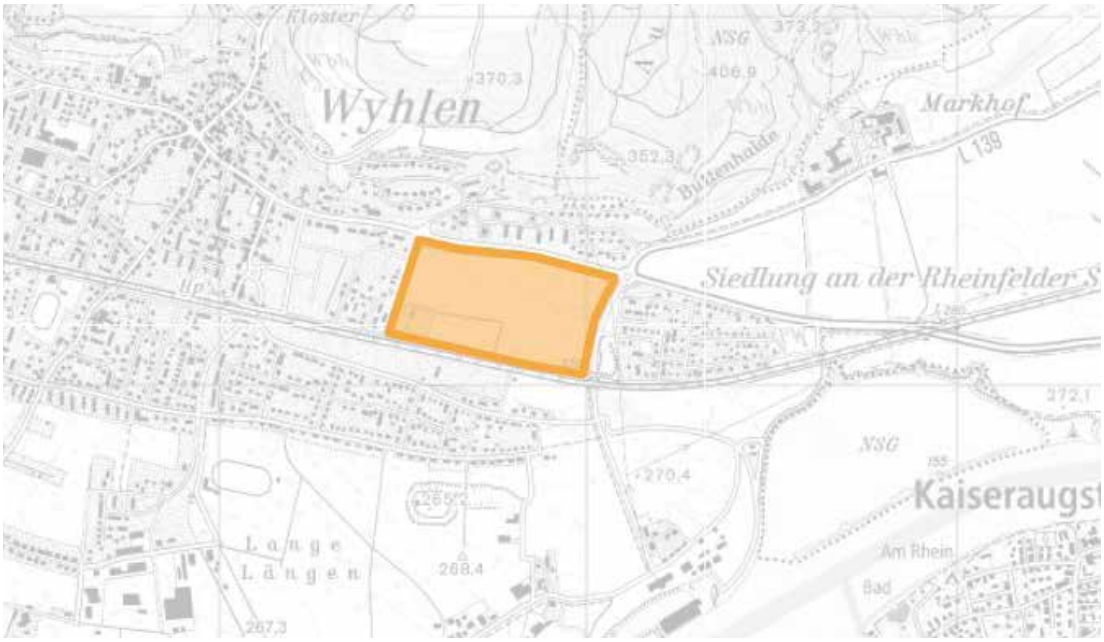
Ab 2017: Die Gemeinde Grenzach-Wyhlen wird durch das Förderprogramm «Flächen gewinnen durch Innenentwicklung» des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden- Württemberg unterstützt.

Momentan finden folgende Arbeiten statt: Bodengutachten, Abfrage Kampfmittel und Verabschiedung v. städtebaul. Rahmenplan, Auftrag an Stadtbau zur B Planerstellung, Vorbereitung v. Investorenauswahlverfahren; Störfallgutachten wird derzeit aktualisiert, B Plan Offenlage 2020.

4S16.4

Kapellenbach Ost

4S16.4



	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	1'200	0	80	+ Quartierszentrum mit Kindertagesstätte, Pflegeheim, Betreutem Wohnen und Café	15,6
Aktuell	0	0	0	+ 1 Wohngebäude mit Gartengestaltungsbetrieb im Bestand	

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	**Rechtliche Sicherung**	**Erschliessung / Baulandumlegung**	Baubewilligungsverfahren / Realisierung	Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Daueraufgabe

Fläche permanente

Historie **Prio**

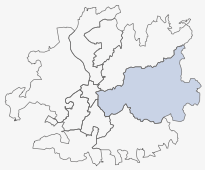
AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

Fläche in Hektar
15,6

Typ
Neubaugebiet



Massnahmenbeschrieb

4S16.4

Zur Deckung der anhaltend hohen Nachfrage nach Wohnraum entwickelt die Gemeinde Grenzach-Wyhlen das Wohngebiet «Kapellenbach Ost». Das Plangebiet liegt im Ortsteil Wyhlen zwischen der Rheinfelder Straße/B 34 und der Bahnlinie Basel-Konstanz und stellt eine unbebaute, überwiegend landwirtschaftlich genutzte Fläche dar, die vollständig von bestehenden Wohngebieten umgeben ist. Die Entwicklung dieser weitestgehend ebenen Fläche gibt die Möglichkeit zum Lückenschluss in der Siedlungsstruktur von Wyhlen und ist daher eine siedlungsgeographisch besonders sinnvolle Ergänzung und ist bereits im rechtswirksamen Flächennutzungsplan als Wohnbaufläche enthalten. Zielsetzung der Planung ist es, ein qualitativ hochwertiges Wohngebiet zu schaffen, welches der Nachfrage nach Wohnbauflächen gerecht wird. Das Angebot unterschiedlicher Wohntypologien – Geschosswohnungsbauten, Reihenhäuser, Kettenhäuser, Doppelhäuser, Einfamilienhäuser – soll in einer harmonischen Mischung und Nachbarschaft zueinander die verschiedenen Wohnbedürfnisse befrieden. Erschwinglichen Wohnraum zu schaffen sowie die Förderung von Lebendigkeit und vitaler Nachbarschaften im Quartier sind weitere Zielsetzungen der Wohnbauentwicklung. Dabei soll die Planung einer dem Standort angemessenen Bebauungsdichte entsprechen, die Zugleich den freiraumplanerischen Anforderungen gerecht wird. Das Baugebiet soll durch von Bebauung freizuhaltenden öffentlichen Grünflächen und Sicherung dieser für Spiel-, Freizeit- und Erholungszwecke einen Mehrwert an Attraktivität erhalten. Die vorhandenen Baumstrukturen und Nutzungen einerseits sowie die Restriktion die sich aus der angrenzenden Verkehrsinfrastruktur andererseits ergeben, werden in der planerischen Zielsetzung ebenfalls berücksichtigt. Die Anbindung an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz sowie eine qualitätsvolle Anbindung an das Radverkehrs- und Fußgängernetz sind weitere Zielsetzungen der Planung. Die Einbindung in den Landschaftsraum sowie in die vorhandene Siedlungsstruktur sind weitere Anforderungen an das Verfahren. Das Plangebiet hat eine Größe von ca. 15,6 ha.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:

- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☒ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:

- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö10	Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn Basel Bad Bf - Erzingen (Baden) für den SPNV	A

No	Name	Prio AP4
-	-	-

Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

MIV

Anschluss an:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
4Ü-M1	Ortsumgehung Wyhlen	A
4Ü-M2	Ortsumgehung Grenzach	A

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☐ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
-	-	-

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Gemeinde Grenzach-Wyhlen	Landkreis Lörrach

Regionalplanrelevanz: (D)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☐ Ja	☐ Ja	☐ Ja
☒ Nein	☒ Nein	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
In der Raumnutzungskarte ist das Plangebiet als geplante Siedlungsfläche Wohnen und Mischgebiet nachrichtlich dargestellt.
Das Bebauungsplanverfahren wird voraussichtlich Ende 2020 abgeschlossen.

4S17

Schwerpunktgebiet Kaiseraugst

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum
Innerer Korridor
Äusserer Korridor
Korridorzentrum
Ankergemeinde
Ländlicher Raum

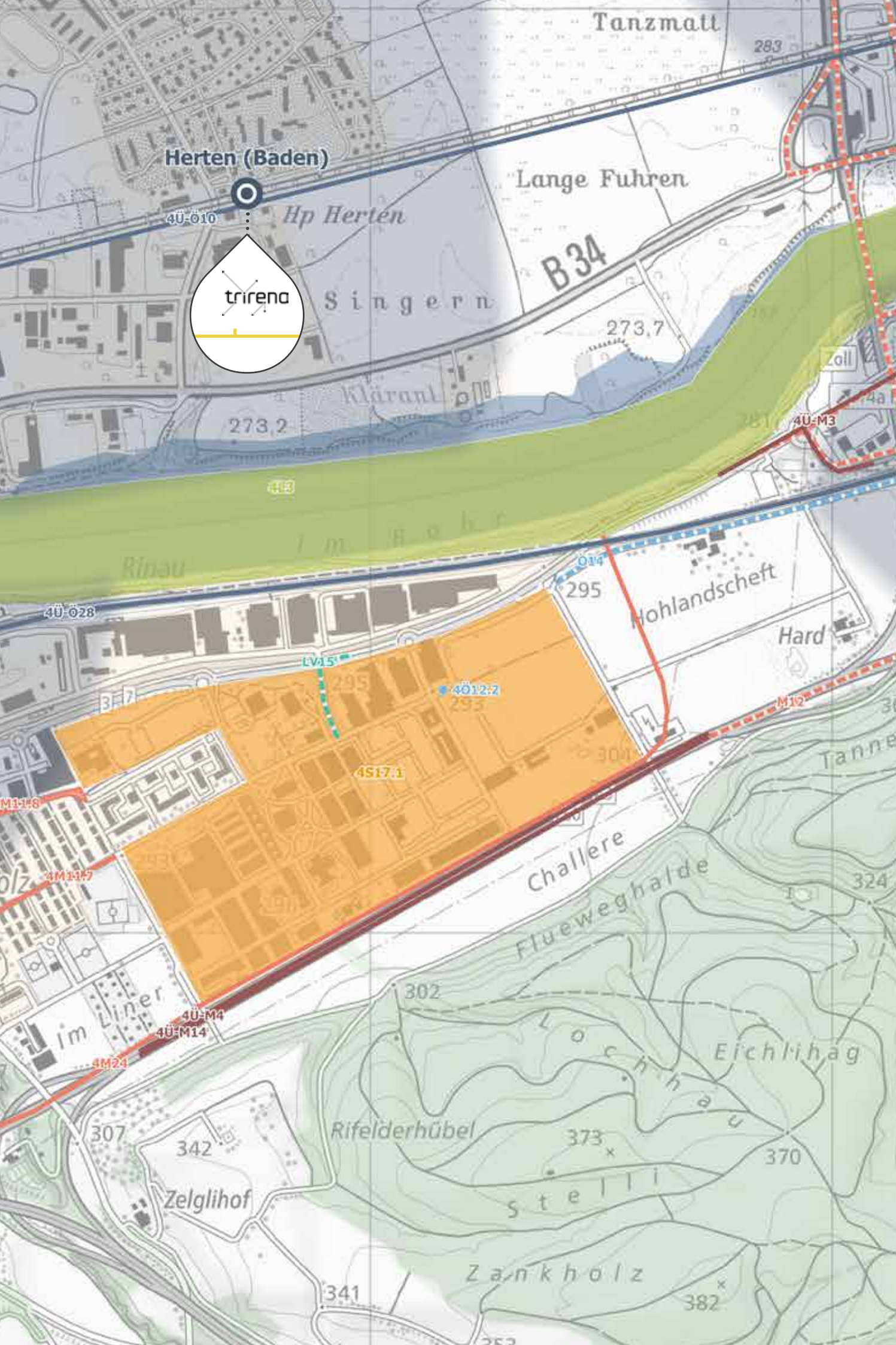
		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nr.	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
4S17	**Schwerpunktgebiet Kaiseraugst**	**50,0**	**0**	**0**	**3'000**	**6'000**
4S17.1	ESP Kaiseraugst (Teil des ESP Kaiseraugst/Rheinfelden)	50,0	0	0	3'000	6'000

Beschrieb

Im Schwerpunktgebiet Kaiseraugst ist eine grosse Arbeitsplatzentwicklung mit insgesamt 6'000 Arbeitsplätzen (Firma F. Hoffmann- La Roche) vorgesehen. Heute sind bereits davon 3'000 Arbeitsplätze realisiert. Die grossflächigen Arbeitsplatzgebiete für Neuansiedlungen oder grössere Expansionen ansässiger Firmen liegen nicht immer an besterschlossener Lage. Das Schwerpunktgebiet Kaiseraugst weist noch eine ungenügende Verkehrsgunst auf. Insgesamt sind deshalb eine ganze Reihe von meist dringlichen Verkehrsmassnahmen (u. a. Mobilitätsmanagement) vorgesehen, um die Erschliessung auf die vorgesehene Arbeitsplatznutzung abzustimmen. Von zentraler Bedeutung ist der Angebotsausbau der S-Bahn auf den 15-Minuten-Takt. Hierfür wird zwingend die Entflechtung Pratteln 2. Etappe (4Ü-Ö26) sowie das 3. Gleis Pratteln – Rheinfelden (4Ü-Ö28) benötigt. Ein erstes Projekt ist im Bahnausbauschritt 2025 enthalten. Das zweite wichtige Projekt ist noch nicht terminiert. Auf den Ausbauschritt 2040/45 besteht dringender Handlungsbedarf. Auch auf der Nationalstrasse besteht zwingend und umgehender Handlungsbedarf. Bereits heute ist der Abschnitt auf der N3 täglich überlastet. Kurzfristig ist hierfür das Projekt A3-Anschluss Rheinfelden West (4Ü-M3) sowie die Pannenstreifenumnutzung zwischen der Verzweigung Augst und der Verzweigung Rheinfelden vorgesehen (4Ü-M4). Längerfristig ist hier eine Kapazitätserweiterung mit einem Fahrbahnausbau auf 6 Spuren vorgesehen (4Ü-M14).
Zahlreiche punktuelle verkehrliche Verbesserungen sollen jedoch bereits kurzfristig einen Beitrag zur besseren Erschliessungsgüte leisten. Mit der Realisierung der Eigentrassierung ÖV (Bus) Kaiseraugst-Rheinfelden (AP3: Ö14) soll die Stauanfälligkeit der Buslinie minimiert werden. Im Zentrum der 4. Generation stehen weitere Elemente für den Fuss- und Veloverkehr wie die niveaufreie und sichere Fuss- und Veloverkehrsachse Ost-West (4LV10.13 und 4M11.7) sowie die Erhöhung der Sicherheit und die Umgestaltung des Junkholzweges (4M11.8).
Später wird mit der ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Kaiseraugst (4MD11) nochmals ein Qualitätssprung für die Erschliessung des Schwerpunktgebiets erwartet.
Neben dem Ausbau im ÖV und MIV ist auch das Mobilitätsmanagement zentral. Nach nur wenigen Jahren konnte der Modal-Split bereits zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs verändert werden. Auf diesem Erfolgt soll künftig aufgebaut werden.

Massnahmen

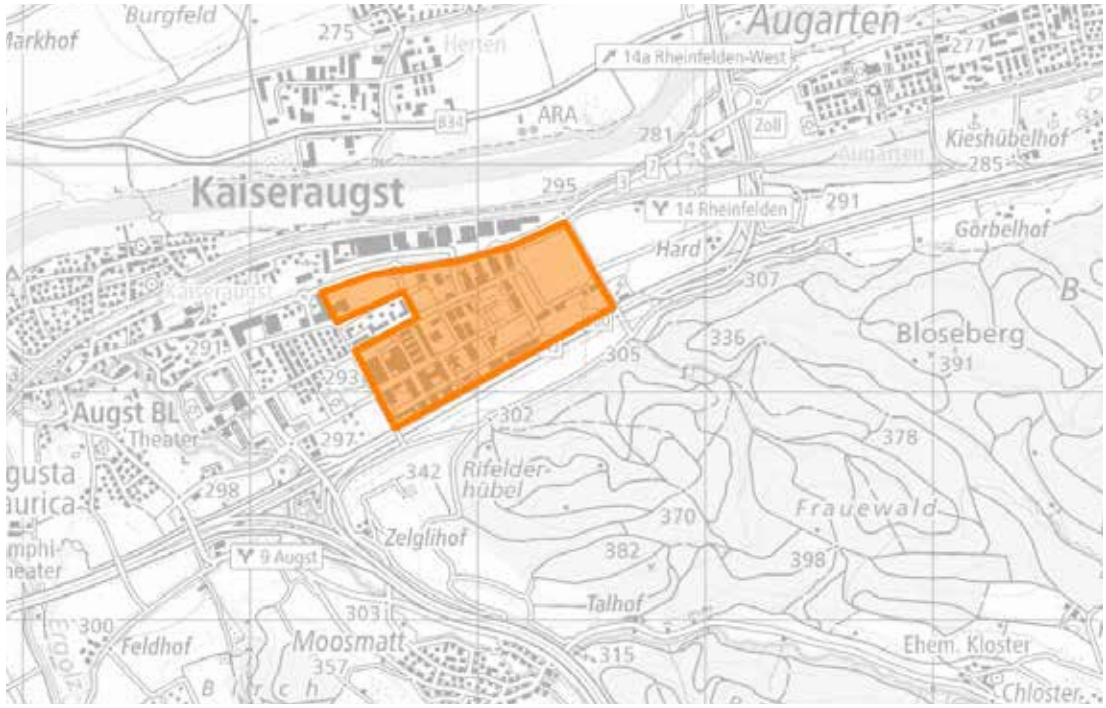
Nummer	Name	Prio
Übergeordnete Massnahmen		**AP4**
4Ü-M3	A3, Anschluss Rheinfelden West	A
4Ü-M4	A3, Pannenstreifenumnutzung, Verzw. Augst - Verzw. Rheinfelden	A
4Ü-M7	Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau - Augst	B
4Ü-Ö26	Entflechtung Pratteln 2. Etappe (Entflechtungsbauwerk)	B
4Ü-Ö28	3. Gleis Pratteln - Rheinfelden	B
4Ü-M14	A3, Kapazitätserweiterung, Verzw. Augst - Verzw. Rheinfelden, 6-Streifenausbau	C
AGGLO Massnahmen		**AP4**
4M8	Kaiseraugst: Neue E-Tankstellen auf Gemeindeparkplätzen	A
4M11.7	Kaiseraugst: Niveaufreie und sichere Fuss- und Veloverkehrsachse Ost-West, Teil Strasse	A
4M11.8	Kaiseraugst: Erhöhung Sicherheit und Umgestaltung Junkholzweg	A
4Ö12.2	Kaiseraugst: Neue Bushaltestelle «Aurica»	A
4LV10.13	Kaiseraugst: Niveaufreie und sichere Fuss- und Veloverkehrsachse Ost-West, Teil Rampe	A
4MD11	AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst	B
4LV12	Kaiseraugst: Überführung Landstrasse	B
4M24	BL/AG: Verlegung Kantonsstrasse Augst - Kaiseraugst	C
AGGLO Massnahmen AP1-AP3 (noch offen)		
Ö14	Rheinfelden: Eigentrassierung ÖV (Bus) Kaiseraugst-Rheinfelden (Augarten-Hirsrüti)	AP3
LV15	AG: Querung Kantonsstrasse und Anbindung Arbeitszone für Radverkehr in Kaiseraugst (K292)	AP3
LV1-2	Fussgängerverbindung zu den Kulturdenkmälern von Augusta Raurica	AP2


Herten (Baden)
4Ü-O10
Hp Herten
Tanzmatt
283
Lange Fuhren
B34
Singern
273,7
273,2
Klärant
trirena
4Ü-M3
Rinau
4Ü-O28
O14
295
Hohlandscheft
Hard
LV15
4Ö12.2
4S17.1
M12
4M14.8
4M14.7
Challere
Flueweghalde
324
Tanne
302
4Ü-M4
4Ü-M14
4M24
Eichlihag
Lochhau
307
342
Rifelderhübel
373
370
Zelglihof
Zankholz
341
382

4S17.1

4S17.1

ESP Kaiseraugst
(Teil des ESP Kaiseraugst/Rheinfelden)



	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	0	6'000	120		50
Aktuell	0	3'000	60		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung / Baulandumlegung	**Baubewilligungs-verfahren / Realisierung**	**Fertigstellung**

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Das Gebiet ist als Teil des kantonalen Entwicklungsschwerpunkt (ESP Kaiseraugst/Rheinfelden) von kantonaler Bedeutung im Richtplan des Kantons Aargau festgesetzt. Der ESP eignet sich insbesondere für produzierende und verarbeitende Nutzungen (entsprechende Nutzungseignung im Richtplan). Zudem gilt das Gebiet gemäss Richtplan als Vorzugsgebiet Spitzentechnologie (Chemie und Pharma). Das Gebiet ist mit der Ansiedlung von Hofmann La Roche zu einem grossen Teil entwickelt.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

4S17.1

☒ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☒ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö26	Entflechtung Pratteln 2. Etappe (Entflechtungsbauwerk)	B
4Ü-Ö28	3. Gleis Pratteln - Rheinfelden	B

ÖV Tram/Bus

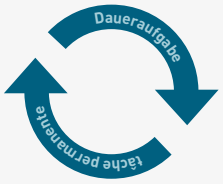
Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4MD11	AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst	B
Ö14	Rheinfelden: Eigentrassierung ÖV (Bus) Kaiseraugst-Rheinfelden (Augarten-Hirsrüti)	AP3

MIV

Anschluss an:
- ☒ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☒ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
4Ü-M3	A3, Anschluss Rheinfelden West	A
4Ü-M4	A3, Pannenstreifenumnutzung, Verzw. Augst - Verzw. Rheinfelden	A
4M8	Kaiseraugst: Neue E-Tankstellen auf Gemeindeparkplätzen	A
4Ü-M7	Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau - Augst	B
4Ü-M14	A3, Kapazitätserweiterung, Verzw. Augst - Verzw. Rheinfelden, 6-Streifenausbau	C
4M24	BL/AG: Verlegung Kantonsstrasse Augst - Kaiseraugst	C



Historie **Prio**

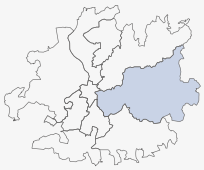
AP1/ARE-Code
S030/2701.218 As

AP2/ARE-Code
S7/2701.2.132 As

AP3/ARE-Code
S13.1/2701.3.229 As

Fläche in Hektar
50

Typ
Nachverdichtungsgebiet



Erschliessung aktuell

LV

- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

No	Name	Prio AP4
4M11.7	Kaiseraugst: Niveaufreie und sichere Fuss- und Velo-verkehrsachse Ost-West, Teil Strasse	A
4M11.8	Kaiseraugst: Erhöhung Sicherheit und Umgestaltung Junkholzweg	A
4Ö12.2	Kaiseraugst: Neue Bushaltestelle «Aurica»	A
4LV10.13	Kaiseraugst: Niveaufreie und sichere Fuss- und Velo-verkehrsachse Ost-West, Teil Rampe	A
4LV12	Kaiseraugst: Überführung Landstrasse	B
LV15	AG: Querung Kantonsstrasse und Anbindung Arbeitszone für Radverkehr in Kaiseraugst (K292)	AP3
LV1-2	Fussgängerverbindung zu den Kulturdenkmälern von Augusta Raurica	AP2

4S17.1

Beteiligte Stellen/Koordination

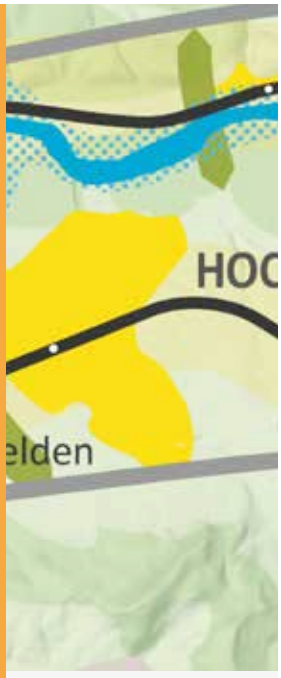
Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Gemeinde Kaiseraugst	Kanton Aargau, Industrie Hirsrüti Kaiseraugst (F. Hoffmann-La Roche, DSM, Solvas, Aurica)

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja, als Festsetzung	☐ Ja	☐ Ja
☐ Nein	☒ Nein	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Es sind zurzeit diverse Vorhaben im Bau oder bereits fertiggestellt (u. a. Lehrlingsausbildungszentrum, IT-Innovationszentrum, Produktionsanlagen). Zudem werden nach und nach die Massnahmen aus der erwähnten vertraglichen Vereinbarung umgesetzt. Die Gemeinde Kaiseraugst ist derzeit an der Gesamtrevision der Nutzungsplanung.

4S18

Schwerpunktgebiet ESP Rheinfelden-Ost/Möhlin



Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum
Innerer Korridor
Äusserer Korridor
Korridorzentrum
Ankergemeinde
Ländlicher Raum

Nr.	Massnahme	Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
		Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
4S18	**Schwerpunktgebiet ESP Rheinfelden-Ost/Möhlin**	**10,2**	**0**	**4'300**	**10'550**	**13'000**
4S18.1	Teile des ESP Rheinfelden-Ost/Möhlin	10,2	0	4'300	10'550	13'000

Beschrieb

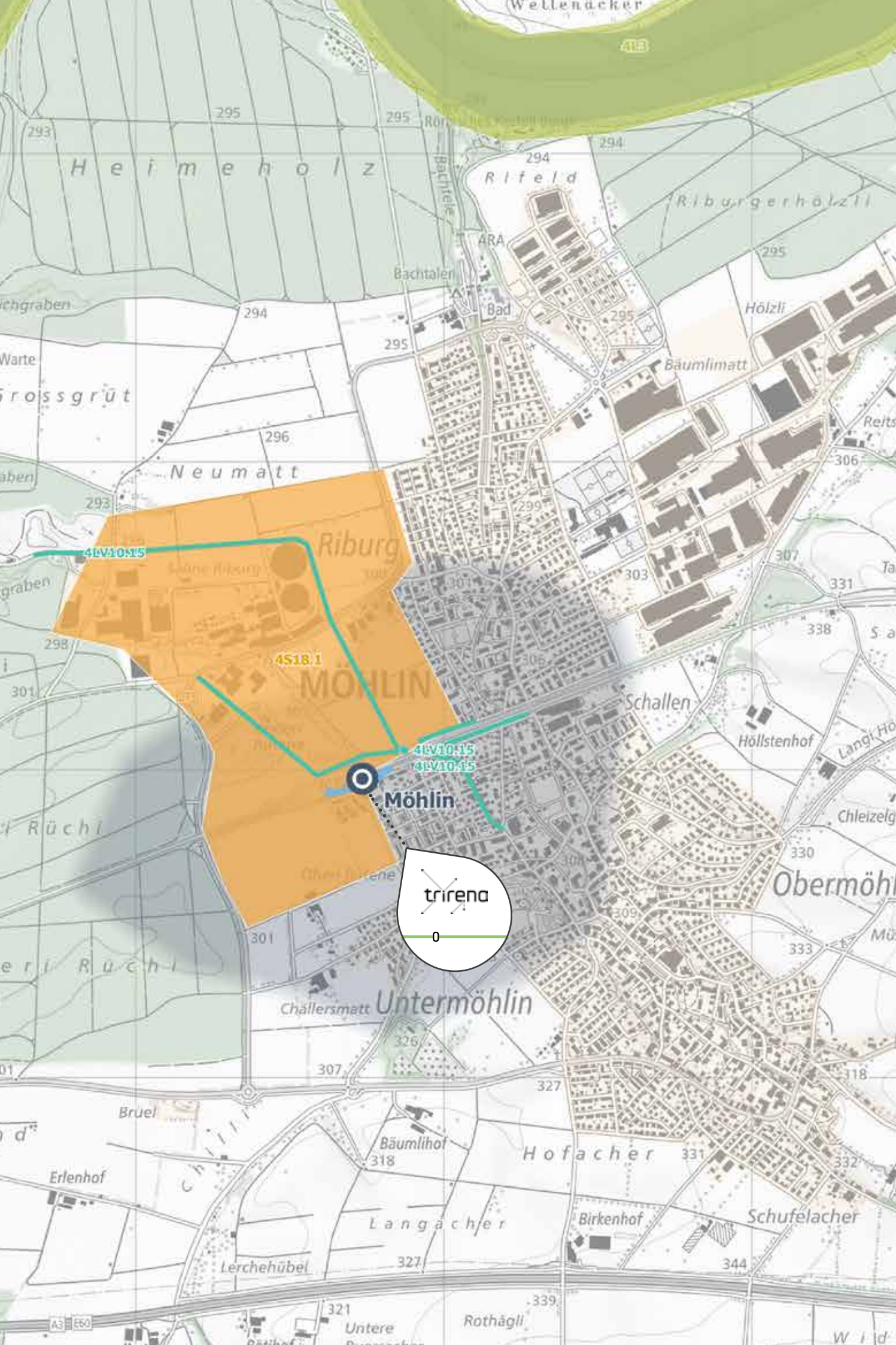
Die Siedlungsentwicklung dieses Schwerpunktgebietes wird gemeinsam von der Stadt Rheinfelden und der Gemeinde Möhlin vorangebraucht. Eine grosse Nutzungspalette – von Nutzungen mit hohem Güterverkehr und Flächenbedarf über produzierende und verarbeitende Nutzungen bis hin zum Wohnen – wird an diesem strategischen Standort angesiedelt. Damit dieser Nutzungsmix und die gemäss Zielsetzung der Siedlungsentwicklung nach innen erhöhte Nutzungsdichte in verkehrlicher Hinsicht abgestimmt verläuft, sind verschiedene Verkehrsmassnahmen u. a. eine gute Anbindung an den Bahnhof Möhlin umzusetzen, und mit den Arealüberbauungen koordiniert zu planen. Im Zentrum steht hier die neue ÖV-Drehscheibe Bahnhof Möhlin (4MD10), die einen optimalen Zugang zum Schwerpunktgebiet schafft. Auch die Massnahme zur Verbesserung der LV-Achsen und Zugänge zum Bahnhof Möhlin (4LV10.15) ist hierbei ein wichtiges Element.

Das in unmittelbarer Nähe gelegene Naherholungsgebiet Rheinuferrundweg extended (4L3) wird beispielsweise mit dem Projekt Rheinfelden (CH): Weg Chleigrüttgraben - Aussichtspunkt Kraftwerk (AP3: LV24) in Wert gesetzt.

Die regionale und überregionale Erreichbarkeit wird mit dem geplanten Schnellzughalt in Möhlin (AS2025) markant verbessert. Die Taktverdichtung für die S-Bahn sowie neue Direktverbindungen mit Durchmesserlinien in andere Talschaften der Agglomeration wird jedoch erst mit dem Bau des Herzstücks bzw. dem Bau des 3. Gleis Pratteln - Rheinfeldenden (4Ü-Ö28) möglich sein.

Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP4**
4L3	Rheinuferrundweg «extended»	
Übergeordnete Massnahmen		**AP4**
4Ü-Ö26	Entflechtung Pratteln 2. Etappe (Entflechtungs-bauwerk)	B
4Ü-Ö28	3. Gleis Pratteln - Rheinfelden	B
4Ü-M14	A3, Kapazitätserweiterung, Verzw. Augst - Verzw. Rheinfelden, 6-Streifenausbau	C
AGGLO Massnahmen		**AP4**
4MD10	AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Möhlin	B
4LV10.15	Möhlin: Verbesserung LV-Achsen und Zugänge zum Bahnhof	B
AGGLO Massnahmen AP1-AP3 (noch offen)		
LV17	Rheinfelden (CH): Umgestaltung und Aufwertung Riburgerstrasse	AP3
LV24	Rheinfelden (CH): Weg Chleigrüttgraben - Aussichtspunkt Kraftwerk	AP3
LV1-1	Neuer Rhein-Steg zwischen den beiden Rhein-felden	AP2

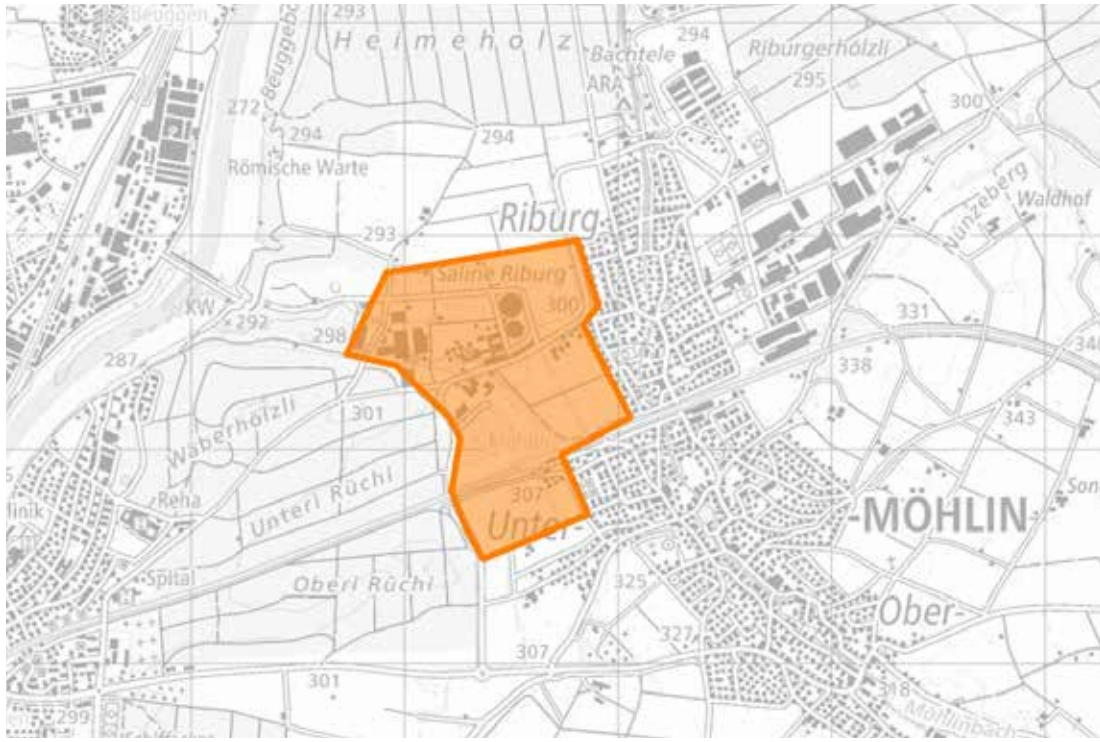

4LV10.15
4S18.1
4LV10.15
4LV10.15
Möhlin
trirena
0
Heimeholz
Rifeld
Ribürgerhölzli
Bachtalen
ARA
Bad
Hölzli
Bäumlimatt
Neumatt
Riburg
MÖHLIN
Schallen
Höllstenhof
Obermöhlin
Untermöhlin
Challersmatt
Bruel
Bäumlihof
Hofacher
Erlenhof
Langacher
Birkenhof
Schufelacher
Lerchehübel
Rothägli
Grossgrüt
Warte
Rüchi
295
294
296
293
298
301
307
303
299
306
331
338
330
333
309
327
318
332
344
339
321
326

52688

4S18.1

4S18.1

Teile des ESP Rheinfelden-Ost/Möhlin



	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	4'300	13'000	1695		10,2
Aktuell	0	10'550	1035		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung | Rechtliche Sicherung | Erschliessung / Baulandumlegung | Baubewilligungs-verfahren / Realisierung | Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Die Entwicklung des WSP (kantonaler Wohnschwerpunkt) Möhlin/Rheinfelden- Ost erfolgt unter Einbezug des bereits festgesetzten ESP (kantonaler wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt). Der ESP und WSP Möhlin/Rheinfelden-Ost umfasst die Teilgebiete: 1 Saline/Chleigrüt für produzierende und verarbeitende Nutzungen sowie 2 Wohnschwerpunkt (WSP) Möhlin/Rheinfelden-Ost im Raum des Bahnhofes Möhlin. Die beiden Gemeinden haben beschlossen die Planung des interkommunalen WSP aktiv und phasenweise anzugehen. Es wurde ein Entwicklungskonzept erarbeitet, mit dem insbesondere die verkehrliche Anbindung optimiert, die städtebauliche Qualität, der zweckmässige Nutzungsmix (Wohnen/Arbeiten/Freizeit) und die verträgliche Dichte sichergestellt werden.

4S18.1

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

MIV

Anschluss an:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☐ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☒ Verbindungsstrassennetz

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö26	Entflechtung Pratteln 2. Etappe (Entflechtungsbauwerk)	B
4Ü-Ö28	3. Gleis Pratteln - Rheinfelden	B

ÖV Tram/Bus

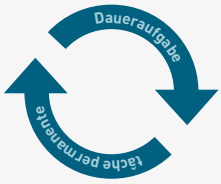
No	Name	Prio AP4
4MD10	AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Möhlin	B

MIV

No	Name	Prio AP4
4Ü-M14	A3, Kapazitätserweiterung, Verzw. Augst - Verzw. Rheinfelden, 6-Streifenausbau	C

LV

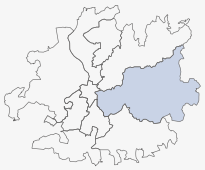
No	Name	Prio AP4
4LV10.15	Möhlin: Verbesserung LV-Achsen und Zugänge zum Bahnhof	B
LV24	Rheinfelden (CH): Weg Chleigrüttgraben - Aussichtspunkt Kraftwerk	AP3
LV17	Rheinfelden (CH): Umgestaltung und Aufwertung Riburgerstrasse	AP3
LV1-1	Neuer Rhein-Steg zwischen den beiden Rheinfelden	AP2



Historie	Prio
AP1/ARE-Code S031/2701.219	As
AP2/ARE-Code S9/2701.2.134	As
AP3/ARE-Code S6.1/2701.3.314	Bs

Fläche in Hektar
10,2

Typ
Neubaugebiet



Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Stadt Rheinfelden, Gemeinde Möhlin	Kanton Aargau

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja, als Festsetzung ☐ Nein	☒ Ja ☐ Nein	☐ Ja ☒ Nein

4S18.1

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Die Gemeinderäte von Rheinfelden und Möhlin haben beschlossen, den ESP/WSP Rheinfelden Möhlin gemeinsam zu entwickeln. Derzeit finden diverse Workshops mit dem Gewerbe, Unternehmen, Naturschutzvereinen, politischen Parteien, Vereinen, Jugendlichen und der interessierten Bevölkerung statt.

4S19

Schwerpunktgebiet Stein/Bad-Säckingen/ Wallbach/Mumpf

4S19

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nr.	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
4S19	**Schwerpunktgebiet Stein/Bad-Säckingen/Wallbach/Mumpf**	**211,5**	**35**	**935**	**5'000**	**15'000**
4S19.1	ESP Sisslerfeld	200,0	0	0	5'000	15'000
4S19.2	Brühl	4,0	0	300	0	0
4S19.3	Rifeld-Ost	3,5	20	220	0	0
4S19.4	Rifeld-West	4,0	15	415	0	0

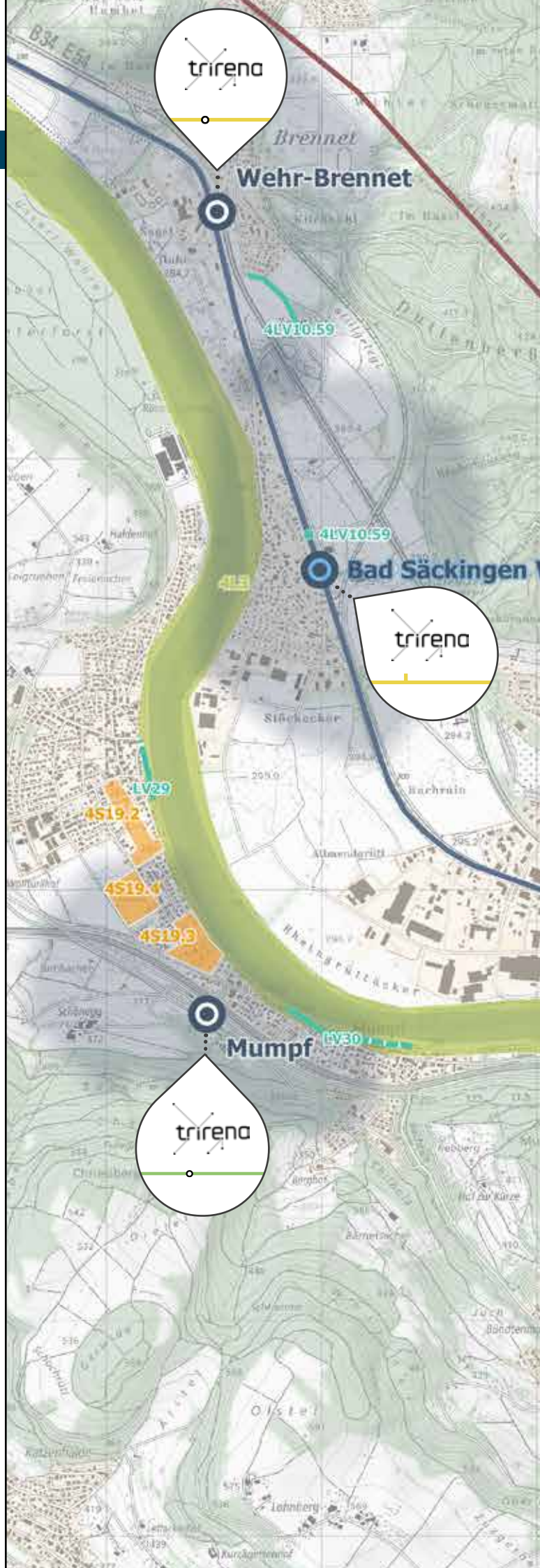
Beschrieb

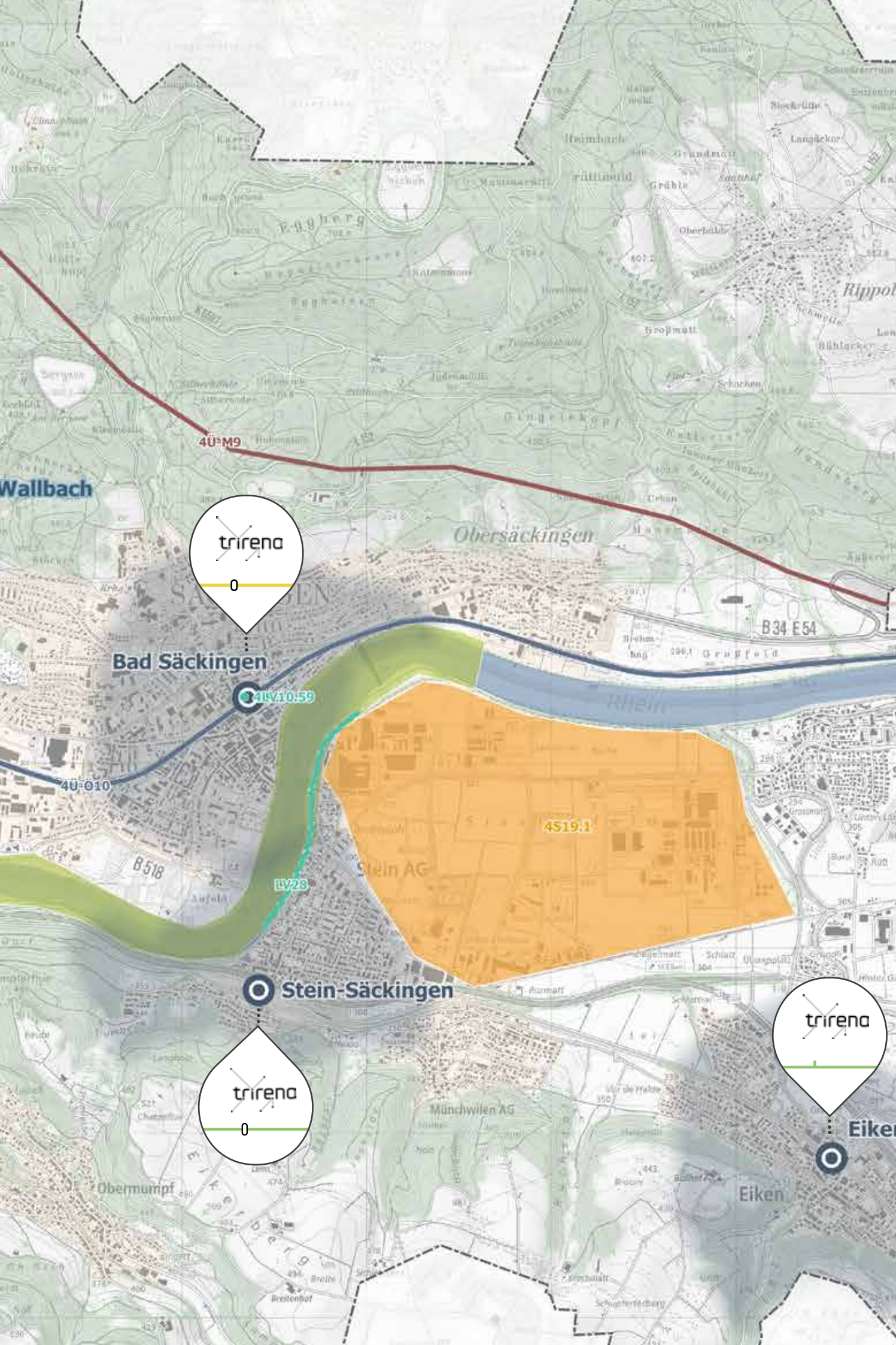
Das Schwerpunktgebiet Stein/Bad-Säckingen/Wallbach/Mumpf umfasst den ESP Sisslerfeld, ein Arbeitsplatzgebiet mit einem Potenzial von 8'000 bis 10'000 neuen Arbeitsplätzen und drei Entwicklungsarealen für Wohnnutzung mit einem Potenzial von insgesamt bis 900 Einwohnern. Die Nachfrage nach Wohnraum im direkten Umfeld des ESP Sisslerfeld wird mit der Mobilisierung dieses Arbeitsplatzgebietes steigen, die drei Entwicklungsareale mit Wohnnutzung sind daher von Bedeutung. Die Verkehrsgunst des ESP Sisslerfeld ist mit dem Autobahnanschluss A3 Eiken hervorragend. Stein und Mumpf haben S-Bahnhöfe. Die drei Areale liegen in einer Distanz zwischen 500 und 1'000 m zum nächsten Bahnhof – eine gute Veloanbindung und attraktive Abstellplätze an den Bahnhöfen sind eine zwingende Voraussetzung für eine abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

Zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs engagieren sich die Gemeinden Wallbach, Mumpf und Stein gemeinsam für eine attraktive Rheinpromenade, die gleichzeitig Teil eines Nacherholungsprojektes sind (SL3 Rheinuferrundweg extended). Wichtige Elemente des LV-Ausbaus aus der 3. Generation sind die Projekte LV29 (Wallbach), LV30 (Mumpf) und LV28 (Stein). Mit dem Rheinuferweg kann ein neuer Freiraum geschaffen werden, der einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Verträglichkeit der angestrebten Siedlungsentwicklung nach innen mit höheren Dichten (Mehr- und Reihenfamilienhäusern) leisten kann.

Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP4**
4L3	Rheinuferrundweg «extended»	
Übergeordnete Massnahmen		**AP4**
4Ü-Ö10	Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn Basel Bad Bf - Erzingen (Baden) für den SPNV	A
AGGLO Massnahmen		**AP4**
4LV10.59	Bad Säckingen: Radwegelückenschliessung im Ortsteil Wallbach und Veloabstellanlagen an Bahnhöfen	A
AGGLO Massnahmen AP1-AP3 (noch offen)		
LV28	Stein: Aufwertung und Umgestaltung Rheinuferweg	AP3
LV29	Wallbach: Rheinpromenade Aufwertung Rheinufer und Fussgängerweg	AP3
LV30	Mumpf: Rheinuferweg Engstellen	AP3



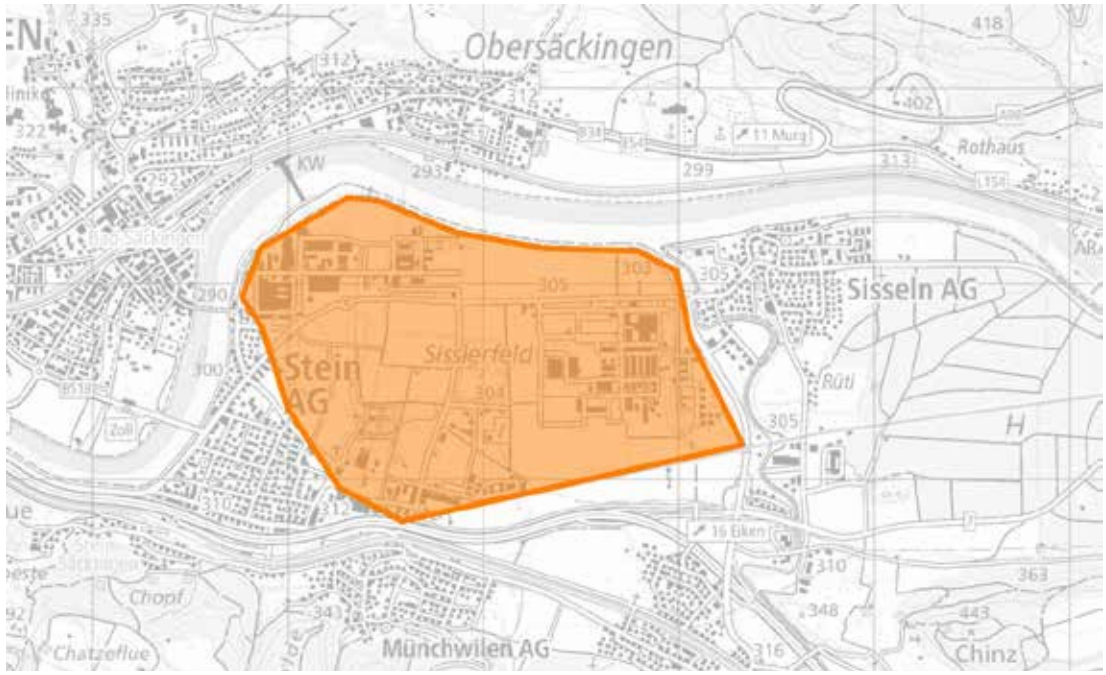

4Ü=M9
Wallbach
trirena
0
Obersäckingen
Bad Säckingen
4LV10.59
B 34 E 54
4Ü=010
4S19.1
B518
LV28
Stein AG
Stein-Säckingen
trirena
0
trirena
Münchwilen AG
Obermumpf
Eiken
Eiken

FOOBY

4S19.1

4S19.1

ESP Sisslerfeld



	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	0	10'000 – 15'000	50-75		200 (ganzer ESP Sisslerfeld Perimeter; unbebaut rund 80 ha)
Aktuell	0	5'000	25	+ Auffüllung von Kiesgruben	

Stand Umsetzungsschritte

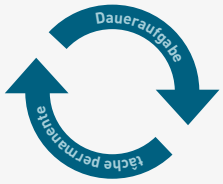
Erkundung | Rechtliche Sicherung | Erschliessung / Baulandumlegung | Baubewilligungs-verfahren / Realisierung | Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Das «Sisslerfeld» ist gemäss Richtplan des Kantons Aargau ein wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung (Kapitel S 1.3, Planungsanweisung 1.3, Nr. 12). Das Gebiet «Sisslerfeld» ist vorgesehen als Vorzugsgebiet Spitzentechnologie. Wertschöpfung und Innovation sind Schlüsselfaktoren einer solchen Wirtschaftsentwicklung. Für Grossprojekte (Flächenbedarf über 5 ha) sind Flächen im «Sisslerfeld» durch die Standortgemeinden baureif und verfügbar zu machen (Planungsanweisung 2.2). Zudem gibt es im (WSP) Stein auch einen Wohnschwerpunkt, für den im Rahmen der Testplanung insbesondere die verkehrliche Anbindung optimiert, die städtebauliche Qualität, der zweckmässige Nutzungsmix (Wohnen/Arbeiten/Freizeit) und die verträgliche Dichte sichergestellt werden sollen.
Die Entwicklung des ESP «Sisslerfeld» bezweckt, die Marktfähigkeit und Baureife des Gebiets herzustellen und damit die Attraktivität und die Wettbewerbsfähigkeit der Region zu erhöhen, den wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkt zu stärken sowie wertschöpfungsintensive und emissionsarme Betriebe und Arbeitsplätze zu erhalten und anzusiedeln sowie durch ergänzende Angebote weiterzuentwickeln.

4S19.1



Historie **Prio**

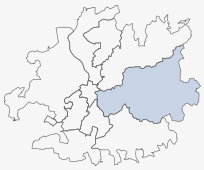
AP1/ARE-Code
S091/2701.228 As

AP2/ARE-Code
S9/2701.2.134 As

AP3/ARE-Code
S7.1/2701.3.316 As

Fläche in Hektar
200 (unbebaut rund 80)

Typ
Neubaugebiet



Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☒ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell — Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☒ 300 – 500 m
- ☒ 500 – 750 m
- ☒ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö10	Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn Basel Bad Bf - Erzingen (Baden) für den SPNV	A

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☒ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4MD12	AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Frick	B

MIV

Anschluss an:
- ☒ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
-	-	-

LV

- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☐ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
4LV10.59	Bad Säckingen: Radwegelückenschliessung im Ortsteil Wallbach und Veloabstellanlagen an Bahnhöfen	A
LV28	Stein: Aufwertung und Umgestaltung Rheinuferweg	AP3
LV29	Wallbach: Rheinpromenade Aufwertung Rheinufer und Fussgängerweg	AP3
LV30	Mumpf: Rheinuferweg Engstellen	AP3

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Gemeinden Stein, Eiken, Sisseln, Münchwilen	Kanton Aargau, RePla Fricktal

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja, als Festsetzung ☐ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

4S19.1

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Abschluss Mobilitätsplan und Umsetzung. Testplanung wird aktuell durchgeführt.

4S19.2

Brühl

4S19.2

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	300	0	75		4
Aktuell	0	0	0		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung | Rechtliche Sicherung | **Erschliessung / Baulandumlegung** | **Baubewilligungs-verfahren / Realisierung** | Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Daueraufgabe

Fläche permanente

Historie **Prio**

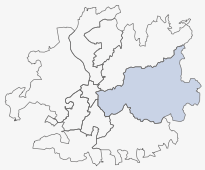
AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S7.2/2701.3.317 As

Fläche in Hektar
4

Typ
Neubaugebiet



Massnahmenbeschrieb

Das Gebiet Brühl stellt – wegen seiner Nähe zum Dorfzentrum, seiner Lage zum (noch aufzuwertenden) Erholungsraum am Rhein und inmitten bereits bestehender Wohnbauten – eine herausragende Möglichkeit dar, den Entwicklungszielen von Wallbach im Bereich Wohnungsbau optimal zu entsprechen. Es besteht die Chance, durch die vorgeschlagenen Planungsvorgaben, die in Wallbach vorhandenen Defizite im Wohnungsangebot (z. B. komfortable Geschosswohnungen) zu mildern sowie generell – an Stelle der üblicherweise im ländlichen Raum überhandnehmenden Einfamilienhäuser auf Kleinstparzellen - die Erstellung von differenzierteren Wohnbautypen zu initiieren, ohne den Bau von Einfamilienhäusern gänzlich zu verunmöglichen.

4S19.2

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☒ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☒ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
-	-	-

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
-	-	-

MIV

Anschluss an:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☐ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☒ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
-	-	-

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☐ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
LV28	Stein: Aufwertung und Umgestaltung Rheinuferweg	AP3
LV29	Wallbach: Rheinpromenade Aufwertung Rheinufer und Fussgängerweg	AP3
LV30	Mumpf: Rheinuferweg Engstellen	AP3

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Gemeinde Wallbach	-

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja, als Festsetzung ☐ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

4S19.2

4S19.3

Rifeld-Ost

4S19.3

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	220	0	65		3,5
Aktuell	20	0	5		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung → Rechtliche Sicherung → Erschliessung / Baulandumlegung → Baubewilligungs-verfahren / Realisierung → **Fertigstellung**

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Das Gebiet Rifeld-Ost liegt direkt am Rhein östlich vom Gebiet Rifeld-West. Auf dem Gebiet Rifeld-Ost sollen Wohnbauten für qualitativ hochstehendes Wohnen realisiert werden. Es sind freistehende Einfamilienhäuser, Reihen-Einfamilienhäuser sowie Mehrfamilienhäuser mit 5 – 10 Wohneinheiten geplant. Total bietet das Gebiet mit einer Fläche von rund 3,5 ha Platz für rund 100 Wohneinheiten. Entlang der Kantonsstrasse wird eine Lärmschutzwand erstellt, dahinter eine Reihe von Wohnbauten, die das dahinter liegende Bauland zusätzlich vom Lärm schützt. Im Zuge der Überbauung wir der Ausbau des ÖVs bzw. die Schaffung von zusätzlichen Bushaltestellen geplant.

4S19.3

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☒ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
-	-	-

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhal-testelle:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☒ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
-	-	-

MIV

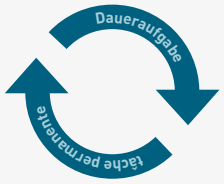
Anschluss an:
- ☒ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☒ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
-	-	-

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☐ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

LV28	Stein: Aufwertung und Umgestaltung Rheinuferweg	AP3
LV29	Wallbach: Rheinpromenade Aufwertung Rheinufer und Fussgängerweg	AP3
LV30	Mumpf: Rheinuferweg Engstellen	AP3



Historie **Prio**

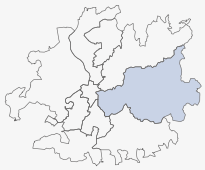
AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S7.3/2701.3.318 As

Fläche in Hektar
3,5

Typ
Neubaugebiet



Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Gemeinde Mumpf	Kanton Aargau

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

4S19.3

4S19.4

Rifeld-West

4S19.4

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	415	0	105		4
Aktuell	15	0	5		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung | Rechtliche Sicherung | **Erschliessung / Baulandumlegung** | Baubewilligungs-verfahren / Realisierung | Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Daueraufgabe
Fläche permanente

Historie **Prio**

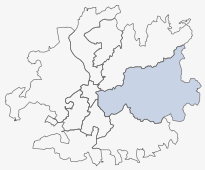
AP1/ARE-Code
-
-

AP2/ARE-Code
-
-

AP3/ARE-Code
S7.4/2701.3.319 As

Fläche in Hektar
4

Typ
Neubaugebiet



Massnahmenbeschrieb

4S19.4

Das Gebiet Rifeld-West liegt am westlichen Siedlungsrand der Gemeinde Mumpf. Das bis heute nur teilweise erschlossene Bauland stellt die grösste zusammenhängende Bauzonenreserve der Gemeinde dar. Es wird begrenzt durch die Kohlackerstrasse, die Hardlimattstrasse, das teilweise überbaute Wohnquartier im Südosten und die Bauzonengrenze im Nordwesten. Die unbebauten Parzellen liegen nicht unmittelbar am Rhein, denn entlang des Rheins besteht eine ältere Einfamilienhausstruktur. Die Nähe zum Rhein bietet jedoch für das gesamte Gebiet eine hohe Wohnqualität. Im Rifeld-West wird eine Mehrfamilienhausstruktur mit einer Einwohnerdichte von 80 – 90 EW/ha angestrebt (10 – 20 EW/ ha mehr als gemäss Vorgaben des 2. Entwurfs des kantonalen Richtplanes). Die Erschliessung für den MIV und den LV soll möglichst gebündelt erfolgen. Zudem soll ein möglichst direkter Velo- oder Fussweg zum Bahnhof bestehen. Die Parkierung soll unterirdisch erfolgen. Der Siedlungsrand soll naturnah gestaltet respektive im Norden soll die Bebauungsstruktur mit der offenen Landschaft verzahnt werden. So soll auch die Erschliessung am nördlichen Siedlungsrand zwischen den beiden parallel verlaufenden Strassen (westlich und östlich des Gebietes) als Feldweg ausgestaltet werden. Der Verkehrsraum innerhalb des neuen Quartiers soll als Freiraumelement konzipiert werden. Dem Aussenraum wird insgesamt eine grosse Bedeutung geschenkt. Im Freiraumkonzept ist die Schaffung eines Streuobst- und Gemeinschaftsgartens enthalten. Dabei werden Synergien zwischen schonendem Umgang mit Lebensmitteln, ökologischen Aspekten und identitätsstiftendem Bezug zum Wohnraum gefördert.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☒ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

MIV

Anschluss an:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☒ Verbindungsstrassennetz

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

No	Name	Prio AP4
-	-	-

ÖV Tram/Bus

No	Name	Prio AP4
-	-	-

MIV

No	Name	Prio AP4
-	-	-

Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:		
LV			
Anschluss an: ☐ Vorzugsroutennetz ☐ Hauptroutennetz ☒ Ergänzungsroutennetz ☐ keine Veloerschliessung	LV28	Stein: Aufwertung und Umgestaltung Rheinuferweg	AP3
	LV29	Wallbach: Rheinpromenade Aufwertung Rheinufer und Fussgängerweg	AP3
	LV30	Mumpf: Rheinuferweg Engstellen	AP3

4S19.4

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Gemeinde Mumpf	-

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

Weiteres

Ein geplanter Streuobst- und Gemeinschaftsgarten und die Ausgestaltung der nördlichen Erschliessungsstrasse als Feldweg folgen ökologischen Zielen und bezwecken einen sparsamen, naturnahen Umgang mit den natürlichen Ressourcen.

4S20

Schwerpunktgebiet Liestal

4S20

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nr.	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
4S20	**Schwerpunktgebiet Liestal**	**40**	**400**	**2'000**	**5'800**	**10'000**
4S20.1	Bahnhof Liestal	40	400	2'000	5'800	10'000

Beschrieb

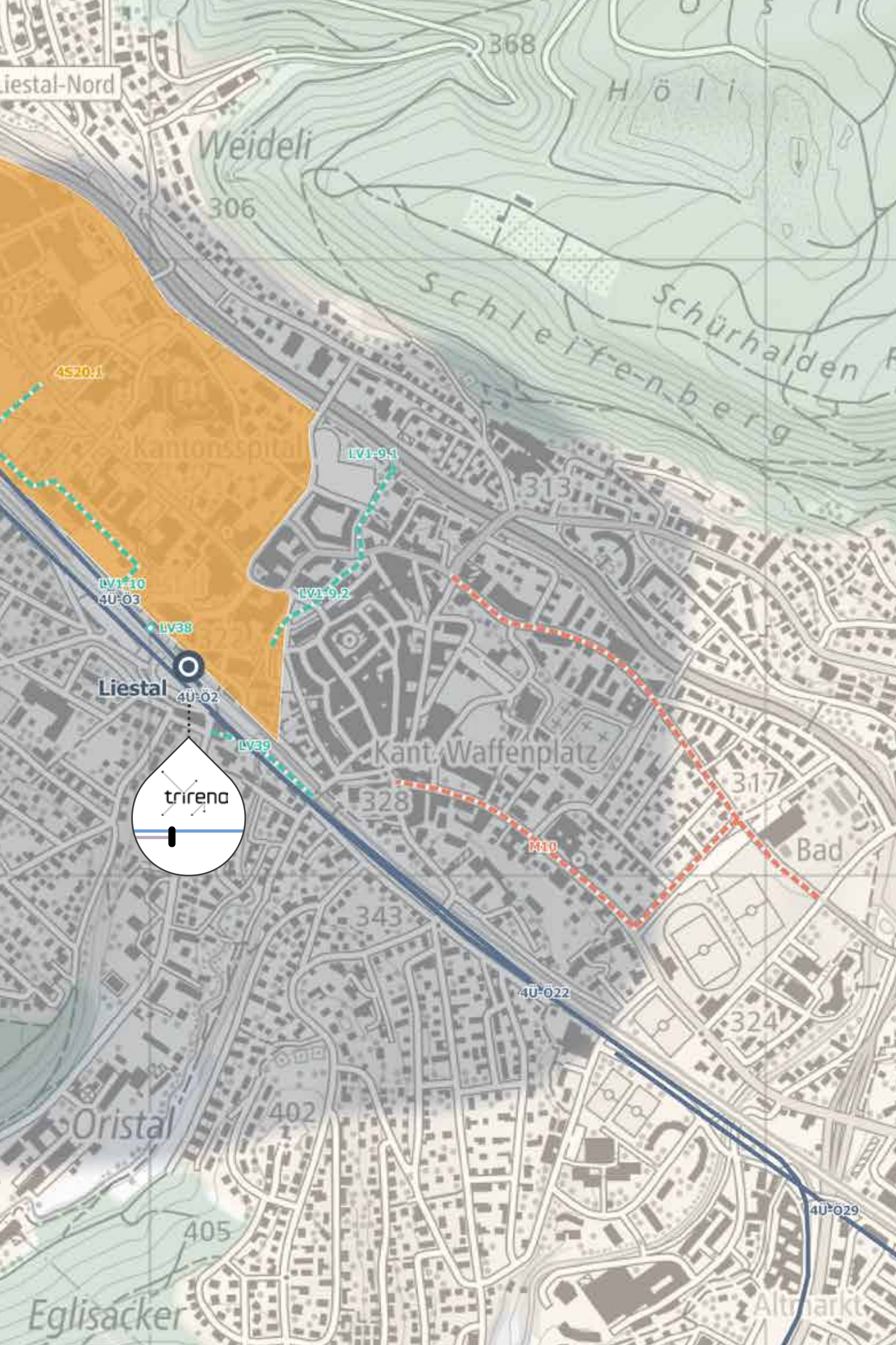
Liestal hat als Korridorzentrum im inneren Korridor eine wichtige Funktion bei der Bereitstellung von Wohn- und Arbeitsraum für die prognostizierten Einwohner der Agglomeration Basel. Das Areal «Bahnhof Liestal» (4S20.1) liefert dabei einen wichtigen Puzzlestein. Im Rahmen des 4-Spurausbaus der Bahn (4Ü-Ö2) und der Realisierung des neuen Wendegleise (4Ü-Ö3), realisiert die SBB Immobilien einen Neubau des Bahnhofs und die Überbauung des Güterareals. Weiter werden das Postgebäude und die Verbindung zur Altstadt neu gestaltet. Hierzu wurden zwei Quartierpläne erarbeitet.

Liestal ist mit dem hervorragenden Bahnangebot ein optimaler Wohn- und Arbeitsort: Basel ist in 10 Minuten erreichbar, Olten in rund 20 Minuten und Zürich, Bern und Luzern sind umsteigefrei in unter einer Stunde erreichbar. Deshalb ist der Bahnhof als Mobilitätsdrehscheibe für Liestal und seine Umgebung eine Infrastruktur von zentraler Bedeutung. Mit der Taktverdichtung und der mit dem Herzstück ermöglichten direkten Durchbindung über den Bahnhof SBB zum EuroAirport und weiter bis Mulhouse wird sich die bahnseitige Erschliessungssituation sogar noch verbessern. Auch die Anbindung des Waldenburgertal wird optimiert (Angebotsausbau Liestal – Waldenburg (4Ü-Ö22).

Im Sinne einer Mobilitätsdrehscheibe sind die Umsteigevorgänge Bahn/Bahn, Bus/Bahn, Velo/Bahn und Auto/Bahn am Bahnhof Liestal beachtlich und werden in Zukunft noch an Bedeutung gewinnen. Die Synergien, die sich mit dem 4-Spurausbau der Bahn ergeben, werden genutzt. Die Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof sowie die Zugänge werden attraktiv und sicher gestalten und bedarfsgerecht ausgebaut (z. B. AP3: LV38: Abstellanlagen Velo, AP3: LV39: LV-Verbindung Schwieriweg - Oristalstrasse entlang der Anlage SBB, AP2: LV1-10: Verbesserung Erschliessung Bahnhof).

Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Übergeordnete Massnahmen		**AP4**
4Ü-Ö2	Vierspurausbau Liestal	A
4Ü-Ö3	Wendegleis Liestal	A
4Ü-Ö4	Entflechtung Basel Ost - Muttenz	A
4Ü-Ö5	Entflechtung Pratteln 1. Etappe (Anpassung Signalisierung)	A
4Ü-Ö22	Angebotsausbau Liestal - Waldenburg	A
4Ü-Ö26	Entflechtung Pratteln 2. Etappe (Entflechtungs-bauwerk)	B
4Ü-Ö29	Neuer Juradurchstich (Wisenbergtunnel)	C
AGGLO Massnahmen AP1-AP3 (noch offen)		
LV38	Liestal: Abstellanlagen Velo	AP3
LV39	Liestal: LV-Verbindung Schwieriweg - Oristal-strasse entlang der Anlage SBB	AP3
M10	Betriebs- und Gestaltungskonzept - Teil Rosen-strasse	AP2
LV1-9.1	Liestal: Fusswegverbindungen Oristal-und Ergolzuferweg - Teil 1	AP2
LV1-9.2	Liestal: Fusswegverbindungen Oristal- und Ergolzuferweg - Teil 2	AP2
LV1-10	Liestal: Verbesserung Erschliessung Bahnhof	AP2

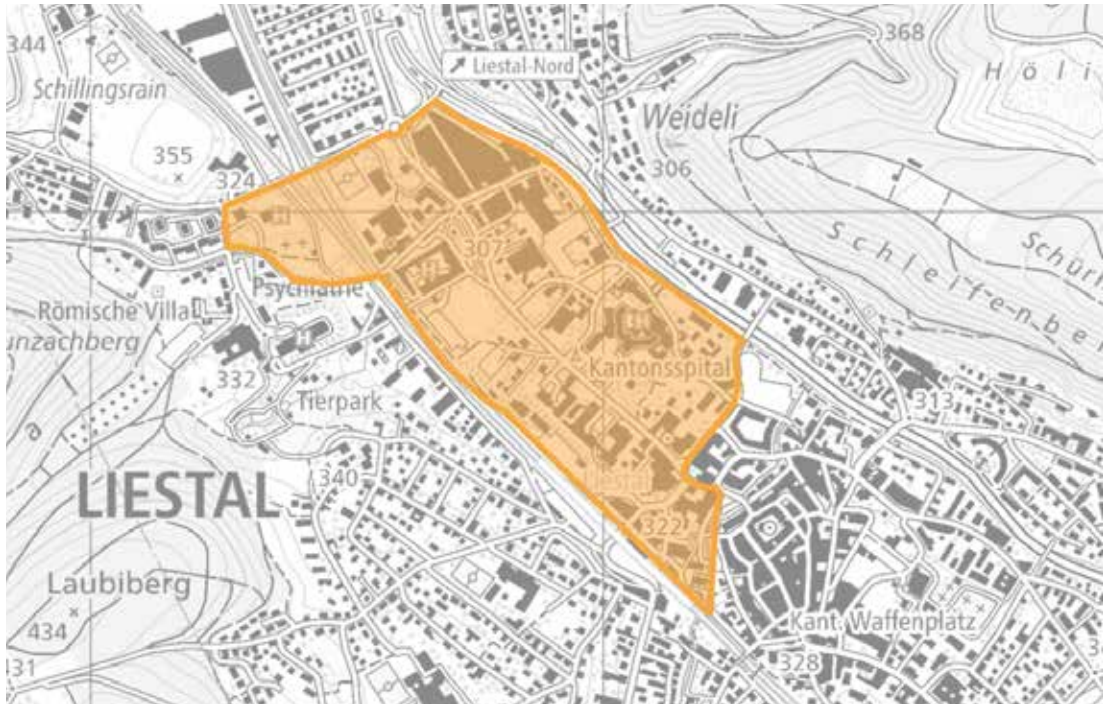

Liestal-Nord
Weideli
306
368
Höli
Schleifenberg
Schürhalden
4S20.1
Kantonsspital
LV1-9.1
313
LV1-10
4Ü-O3
LV1-9.2
LV38
Liestal
4Ü-O2
LV39
trirena
Kant. Waffenplatz
328
317
M10
Bad
343
4Ü-O22
324
Oristal
402
405
4Ü-O29
Eglisacker
Altmarkt

AutoBus og

4S20.1

4S20.1

Bahnhof Liestal



	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	2'000	10'000	300		40
Aktuell	400	5800	155		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung | **Rechtliche Sicherung** | **Erschliessung / Baulandumlegung** | **Baubewilligungs-verfahren / Realisierung** | Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

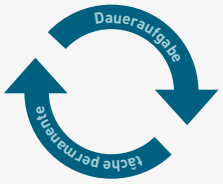
Die Entwicklung des Bahnhofsperimeters, der Altstadt und die nordwestlich angrenzende Arealentwicklung an der Rheinstrasse bilden für die Stadt Liestal wesentliche Schwerpunkte der Planung und des Infrastrukturausbaus. Die erste Etappe konnte 2015 mit der Realisierung des Quartierplans Liestal Zentral am Bahnhof und der Fertigstellung des zentralen Bushofs abgeschlossen werden. Mit der Weiterführung der Begegnungszone vom Bahnhofplatz um das Stadtzentrum herum bis zum neuen Einkaufszentrum am Bücheliplatz und den neuen Zugängen zur Altstadt konnte die Attraktivität und die Aufenthaltsqualität für den Fuss- und Veloverkehr deutlich gesteigert werden. Die neue Bushaltestelle am Wasserturmplatz und die 2017 neu gestaltete Rathausstrasse bilden weitere wichtige Impulse zur Belebung der Altstadt.

4S20.1

In der laufenden Etappe bis 2025, die eng auf den Vierspurausbau der SBB, die Einführung des Viertelstundentakts nach Basel und die Erneuerung der Waldenburgerbahn abgestimmt ist, wird SBB Immobilien ein neues Aufnahmegebäude und zwei weitere grössere Bauten am Bahnhof errichten. Der entsprechende Quartierplan «Bahnhofcorso» ist in einer Volkabstimmung mit grossen Mehr angenommen worden. Mit der Realisierung des Quartierplans wird auch die Erschliessung des Bahnhofs über eine neue Erschliessungsstrasse, inklusive dem Bau eines fehlenden Stücks der kantonaler Veloroute, neu erstellt. Die kantonale Veloroute ist ein Projekt in der 2. Generation des Agglomerationsprogramms.

Auf dem an der Nordwestseite des Bahnhofs angrenzenden Areal entlang der Rheinstrasse kündet sich in den kommenden Jahren eine intensive bauliche Entwicklung an. Das Areal ist heute weitgehend der Zone für öffentliche Werke und Anlagen zugeteilt. Der Kanton hat seine zukünftigen Bedürfnisse für die Verwaltungs- und Schulbauten geklärt, so dass nun ein grösserer Teil der, Dank der Nähe zum Bahnhof sehr gut erschlossenen Flächen einer gemischten Wohn- und Geschäftsnutzung zugeführt werden können. Aus diesem Grund hat die Stadt Liestal mit den Grundeigentümerschaften für das Gebiet vom dem Schauenburgkreisel bis zur Kantonalbankkreuzung eine Masterplanung initiiert.

Auf der Südseite des Bahnhofs, im Oristal, ist 2020 eine neue Siedlung mit knapp 200 Wohnungen bezugsbereit. Ein weiterer grösserer Quartierplan mit rund 100 neuen Wohnungen einer internationalen Schule und Gewerberäumlichkeiten ist derzeit in der einwohnerrätlichen Beschlussfassung. Beide Projekte befinden sich in weniger als 500 m Gehdistanz zur neuen Personenunterführung am Bahnhof.



Historie **Prio**

AP1/ARE-Code
S033/2701.220 As

AP2/ARE-Code
S13/2701.2.138 As

AP3/ARE-Code
S20.2/2701.3.258 As

Fläche in Hektar
40

Typ
Transformationsgebiet

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☒ < 300 m
- ☒ 300 – 500 m
- ☒ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö2	Vierspurausbau Liestal	A
4Ü-Ö3	Wendegleis Liestal	A
4Ü-Ö4	Entflechtung Basel Ost - Muttenz	A
4Ü-Ö5	Entflechtung Pratteln 1. Etappe (Anpassung Signalisierung)	A
4Ü-Ö22	Angebotsausbau Liestal - Waldenburg	A
4Ü-Ö26	Entflechtung Pratteln 2. Etappe (Entflechtungsbauwerk)	B
4Ü-Ö26	Entflechtung Pratteln 2. Etappe (Entflechtungsbauwerk)	B

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:

- [x] < 300 m
- [ ] 300 – 500 m
- [ ] 500 – 750 m
- [ ] 750 – 1'000 m
- [ ] keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
-	-	-

4S20.1

MIV

Anschluss an:

- [x] Hochleistungsstrassennetz
- [x] Hauptverkehrsstrassennetz
- [x] Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
M10	Betriebs- und Gestaltungskonzept - Teil Rosenstrasse	AP2

LV

Anschluss an:

- [ ] Vorzugsroutennetz
- [x] Hauptroutennetz
- [x] Ergänzungsroutennetz
- [ ] keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
LV38	Liestal: Abstellanlagen Velo	AP3
LV39	Liestal: LV-Verbindung Schwieriweg - Oristalstrasse entlang der Anlage SBB	AP3
LV1-9.1	Liestal: Fusswegverbindungen Oristal-und Ergolzuferweg - Teil 1	AP2
LV1-9.2	Liestal: Fusswegverbindungen Oristal- und Ergolzuferweg - Teil 2	AP2
LV1-10	Liestal: Verbesserung Erschliessung Bahnhof	AP2

Beteiligte Stellen/Koordination

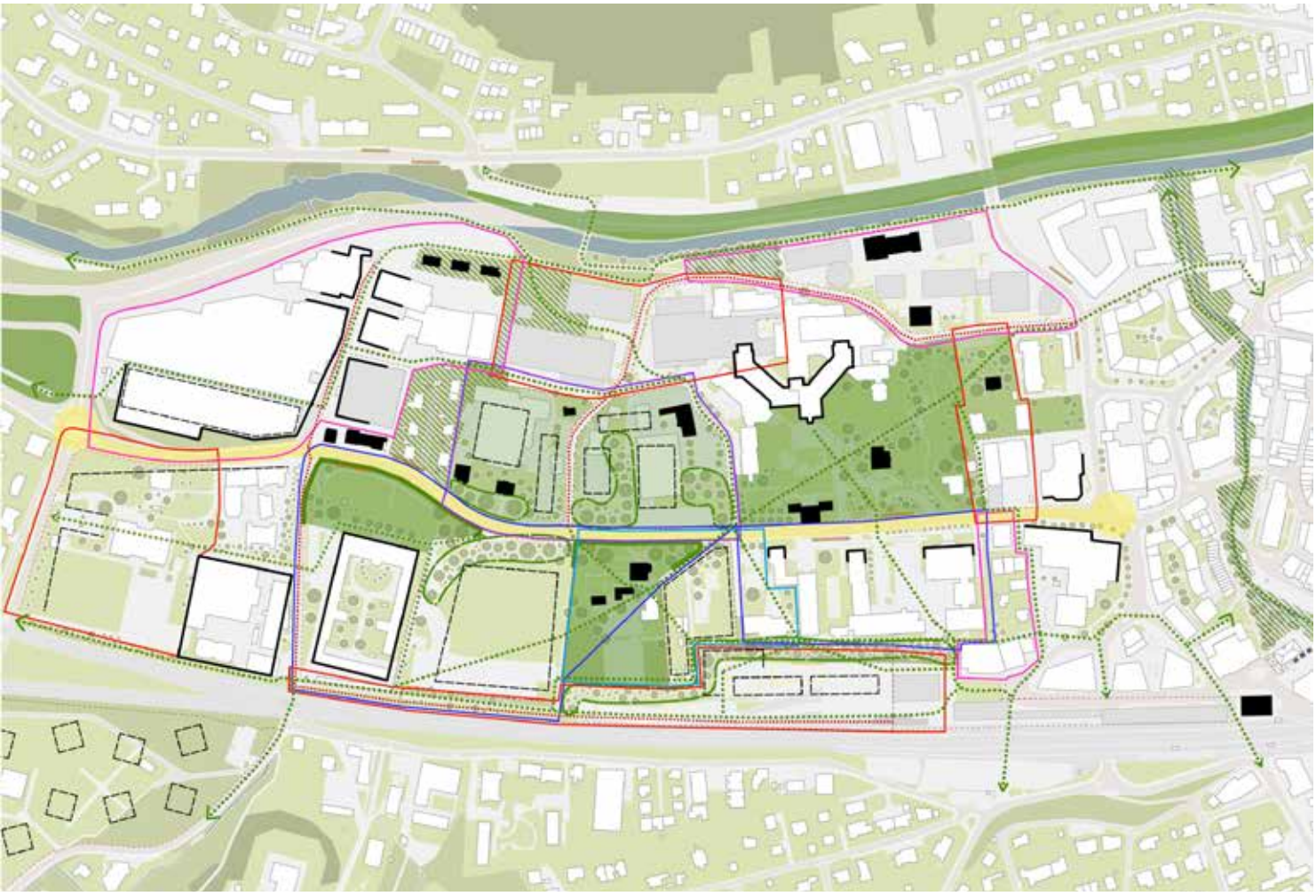
Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Stadt Liestal	SBB Immobilien, SBB Infrastruktur, Kanton Basel-Landschaft, Kantonsspital BL, private Grundeigentümerschaften

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
[x] Ja, als Festsetzung [ ] Nein	[ ] Ja [x] Nein	[ ] Ja [x] Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

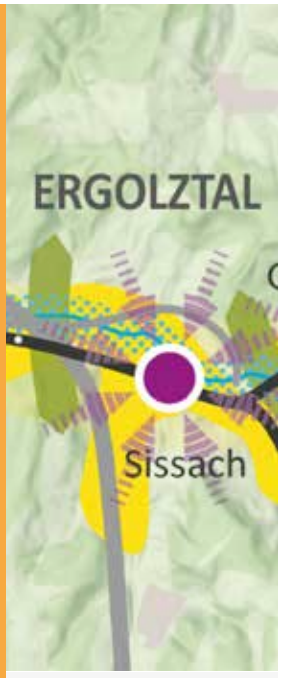
Revision KRIP 2018: Entwicklungsschwerpunkt
SBB Infrastrukturprojekt
Quartierpläne, Masterplanung (im Gang)

4S20.1



4S21

Schwerpunktgebiet Ergolzachse



Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum
Innerer Korridor
Äusserer Korridor
Korridorzentrum
Ankergemeinde
Ländlicher Raum

		Fläche	Einwohner*		Arbeitsplätze*	
Nr.	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
4S21	**Schwerpunktgebiet Ergolzachse**	**9,5**	**40**	**400**	**40**	**540**
4S21.1	Gelterkinden-Eifeld	6,7	40	400	400	540
4S21.2	Entwicklung Bahnhofsumfeld Sissach	2,8	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.

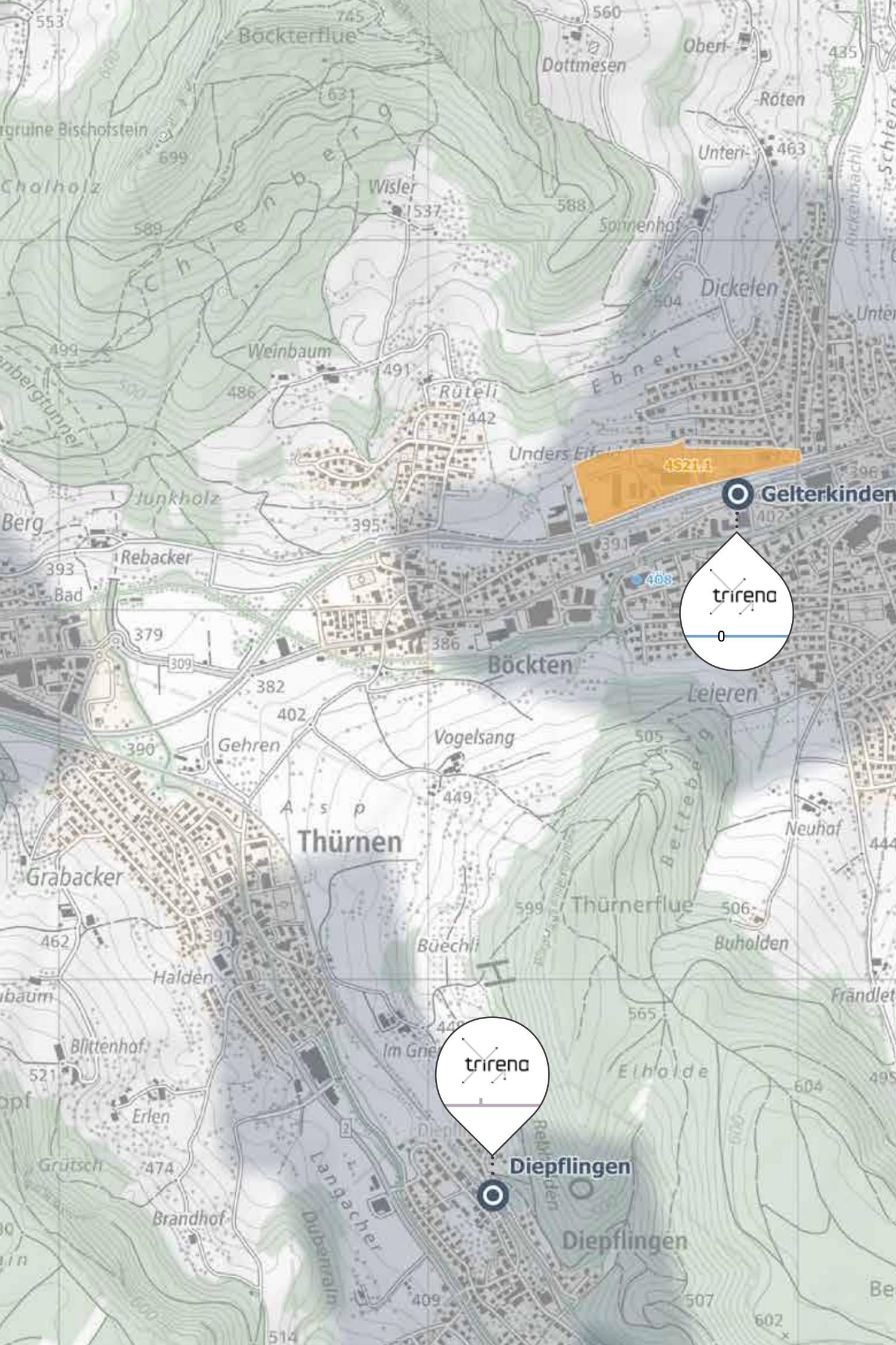
*Angaben zu Einwohner und Arbeitsplätzen betreffen nur das Areal «Gelterkinden-Eifeld» (keine Angaben zu «Entwicklung Bahnhofsumfeld Sissach»)

Beschrieb

Die auf die Verkehrsinfrastrukturen und das Verkehrsangebot abgestimmte Siedlungsentwicklung steht gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel im Fokus der zukünftigen Entwicklung. Im Umfeld der S-Bahn Haltestellen, entlang der Ergolzachse, gibt es in den beiden Korridorzentren Gelterkinden und Sissach Areale, die noch frei sind oder einer neuen, dichteren Nutzung zugeführt werden können.
Das Areal Eifeld liegt sehr gut erreichbar, unmittelbar nördlich angrenzend an den Bahnhof Gelterkinden, in der ÖV-Güteklasse A. Es eignet sich damit hervorragend für eine Nutzungsverdichtung. Heute ist die Arealfläche grösstenteils durch flächenintensive Gewerbe mit geringer Arbeitsplatzdichte besetzt. Zukünftig soll die Nutzung intensiviert und zumindest auf Teilen des Areals auch Mischnutzung stattfinden. Im Vergleich zu heute sollen 360 zusätzliche Einwohner (total 400 EW) und 500 zusätzliche Arbeitsplätze (total 540 AP) angesiedelt werden.
Auch im Bahnhofsumfeld Sissach bestehen diverse Transformationsflächen, mit hohem Innenentwicklungspotenzial. Die Planungen sind dabei unterschiedlich fortgeschritten. Teilweise liegen bereits Quartierpläne vor, andernorts bestehen erst grobe Ideen. Konkrete Zahlen zum Entwicklungspotenzial sind deshalb nicht bekannt, es ist aber klar, dass ein beachtliches Potenzial für neue Wohneinheiten und Arbeitsplätze, an attraktiver Lage in Bahnhofsnähe besteht, welche mit der neuen Durchbindung der S-Bahn zukünftig noch an Attraktivität gewinnen wird.
Nicht nur die S-Bahn Anbindung, sondern auch die Fuss- und Veloerschliessung der beiden Areale ist gut. Durch die Lage im flachen Talboden, sind beide Areale sowohl aus Richtung Liestal als auch von den Seitentälern des Ergolztals her gut erreichbar und liegen direkt an einer Velohauptroute. Mit der ausgezeichneten Erschliessung der beiden Areale sind die Voraussetzungen gegeben, den MIV-Anteil möglichst gering zu halten.

Massnahmen

Nummer	Name	Prio
AGGLO Massnahmen		**AP4**
4Ö8	BL: Elektrifizierung Buslinien	A


4SZ1.1
Gelterkinden
trirena
0
Diepflingen
trirena
Böckten
Thürnen
Diepflingen
Bockterflue
Wisler
Dickelen
Weinbaum
Rüteli
Junkholz
Rebacker
Bad
Gehren
Vogelsang
Leieren
Neuhof
Grabacker
Thürnerflue
Buholden
Halden
Blittenhof
Erlen
Brandhof
Grütsch
Langacher
Dubematt
Eiholde
Frändlet
Dottmesen
Oberi
Röten
Unteri
Sonnenhof
Ebnet
Berg
Büechli

4S21.1

4S21.1

Gelterkinden-Eifeld

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	400	540	175		6,7
Aktuell	40	40	25		

Stand Umsetzungsschritte

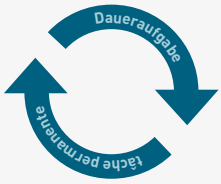
Erkundung | **Rechtliche Sicherung** | Erschliessung / Baulandumlegung | Baubewilligungs-verfahren / Realisierung | Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Der östliche Teil (ehemaliges IKEA-Areal) wurde der Spezialzone Eifeld zugeteilt. In dieser Zone sind mit Einschränkungen für Logistikbetriebe reine Gewerbenutzungen zugelassen. Das Areal Eifeld liegt in der ÖV-Güteklasse A. Das Areal ist somit sehr gut erreichbar. Ziel ist es, auf dem Areal Betriebe mit einer hohen Arbeitsplatzdichte zu etablieren. Die Einschränkung für Logistikbetriebe ist entsprechend mit der zu erwartenden geringen Arbeitsplatzdichte und der für solche Betriebe schlechten Lage des Areals begründet. Wird über das Areal ein Quartierplan ausgearbeitet, limitiert das Zonenreglement vorausschauend den maximalen Wohnungsanteil auf 65% der ausgewiesenen Bruttogeschossfläche. Damit wird bei einer möglichen Sondernutzungsplanung und der damit zu erwartenden Wertsteigerung die Mischnutzung vorgegeben. Im östlich gelegenen Gebiet Eifeld wurde eine Zentrumszone neu ausgeschieden. Die Zentrumszone ermöglicht Wohn- und Arbeitsnutzungen. Eine dichte Bebauung wird ermöglicht. Das Gebiet ist zentrumsnah und mit dem öffentlichen Verkehr sehr gut erschlossen. Die Zone schafft die Voraussetzungen für die Realisierung von zusätzlichen Arbeitsnutzungen (Kleingewerbe, Dienstleistungsbetriebe, Büros oder Ähnliches) und von zusätzlichen Wohnnutzungen in den heutigen Gewerbegebieten.

4S21.1



Historie **Prio**

AP1/ARE-Code
S090/2701.227 As

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S21.1/2701.3.262 As

Fläche in Hektar
6,7

Typ
Transformationsgebiet

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell — Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
-	-	-

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ö8	BL: Elektrifizierung Buslinien	A

MIV

Anschluss an:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☒ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
-	-	-

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☐ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
-	-	-

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Gemeinde Gelterkinden	Private, Kanton Basel-Landschaft

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja, als Festsetzung	☐ Ja	☐ Ja
☐ Nein	☒ Nein	☒ Nein

4S21.1

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Der Zonenplan ist seit August 2015 genehmigt. Die Realisierung kann ab sofort erfolgen. Momentan ist ein Quartierplan in Erarbeitung in der Spezialzone Eifeld. Dieser ist jedoch noch nicht rechtskräftig.

4S21.2

Entwicklung Bahnhofsumfeld Sissach

4S21.2

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	k.A.	k.A.	k.A.		2,8
Aktuell	k.A.	k.A.	k.A.		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung | Rechtliche Sicherung | Erschliessung / Baulandumlegung | **Baubewilligungs-verfahren / Realisierung** | Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Daueraufgabe

Fläche permanente

Historie **Prio**

AP1/ARE-Code
S037/2701.222 As

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S21.2/2701.3.263 As

Fläche in Hektar
2,8

Typ
Transformationsgebiet

Massnahmenbeschrieb

In unmittelbarer Nähe zum Bahnhof befinden sich in Sissach drei Areale, die einer neuen Nutzung zugefügt werden sollen, und zwar ganz im Sinne einer Siedlungsentwicklung nach innen. Die Areale weisen derzeit unterschiedliche Planungsstände auf. Auf dem am nächsten zum Bahnhof gelegenen Gebiet (EA1) gibt es zwei Quartierpläne. Der QP 1 ist in der Planungsphase der QP 2 liegt dem Regierungsrat zur Genehmigung vor. Bei den anderen beiden Arealen handelt es sich um Industrieareale, deren Entwicklung noch offen ist. Auf dem Industriegebiet der Rofra Invest (EA3) bevorzugt die Gemeinde Sissach weiterhin eine Industriezone. Die zukünftige Nutzung des zweiten Industriegebietes der Firma Helvetia, ehemals Sixmadun (EA2) ist noch offen. Insgesamt sollen durch die Umnutzung der Areale neue Wohneinheiten und Arbeitsplätze geschaffen werden.

4S21.2

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
-	-	-

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
-	-	-

MIV

Anschluss an:
- ☒ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
-	-	-

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
-	-	-

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Gemeinde Sissach	-

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja, als Festsetzung ☐ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

4S21.2

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Es bestehen unterschiedliche Planungsstände. Bei den beiden Arealen, wo bereits Quartierpläne vorliegen, kann die Realisierung zügiger angegangen werden.

4S22

Schwerpunktgebiet Weil am Rhein

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nr.	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
4S22	**Schwerpunktgebiet Weil am Rhein**	**48,9**	**7'170**	**11'780**	**3'015**	**4'130**
4S22.1	Hohe Strasse	9,5	100	1'220	10	600
4S22.2	Haltigen-Ost	7,0	0	560	0	0
4S22.3	Im Rad	9,2	190	680	0	0
4S22.4	Heldelinger Boden	4,9	0	500	0	10
4S22.5	Unterer Brommacker	4,0	0	400	0	0
4S22.6	Verdichtungspotential Kernstadt	3,7	6'880	7'120	3'000	3'200
4S22.7	Otterbach-Süd	10,6	0	1'300	15	320

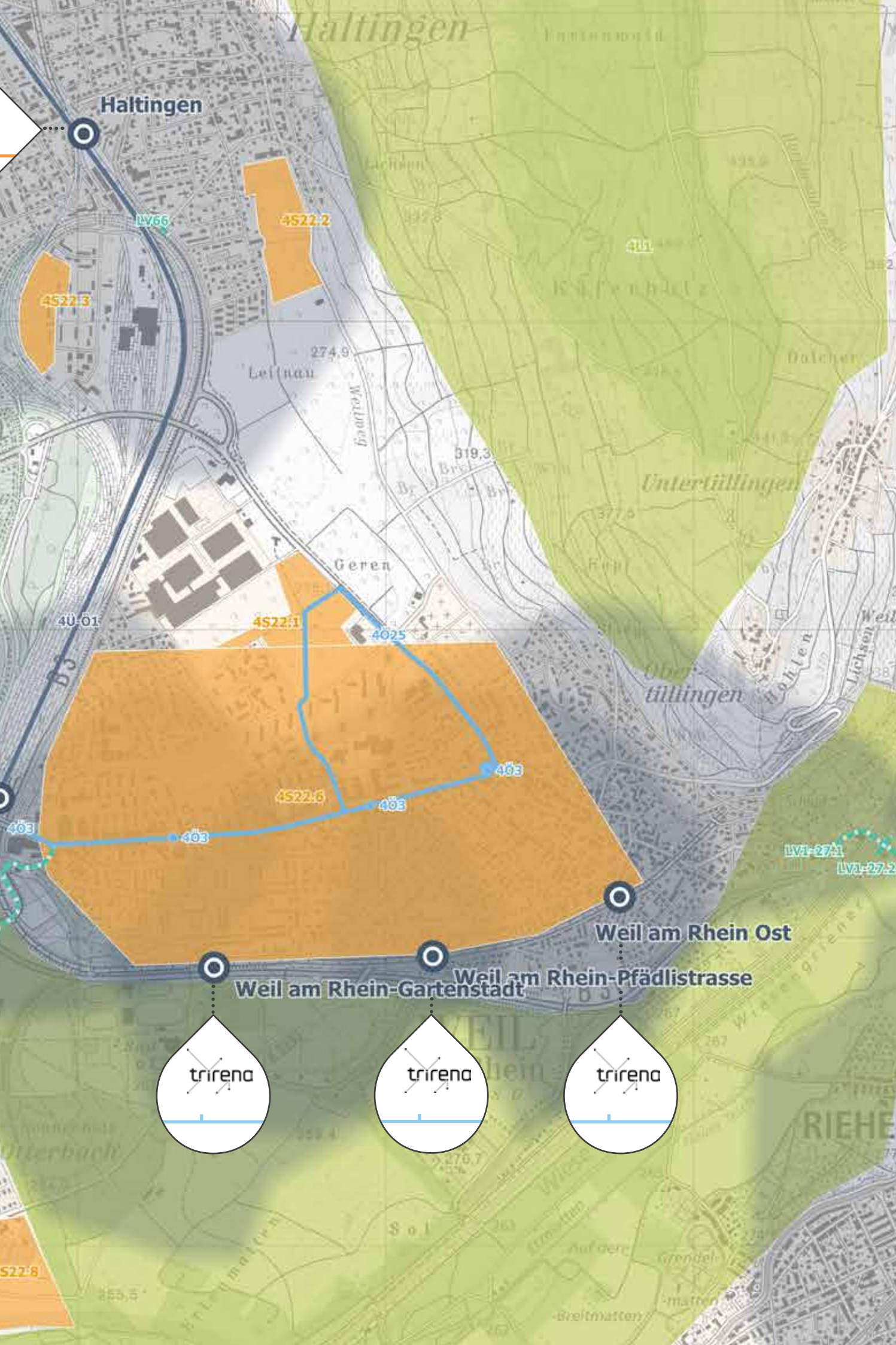
Beschrieb

Das Schwerpunktgebiet Weil am Rhein liegt im Agglomerationszentrum und weist insgesamt ein Entwicklungspotenzial von gut 4'600 zusätzlichen Einwohnern und 600 neuen Arbeitsplätzen auf. Das Gebiet umfasst 7 gut erschlossene Entwicklungsareale, die sich teilweise in zentraler Lage innerhalb der Kernstadt von Weil am Rhein und teilweise in den Ortsteilen Haltingen und Otterbach befinden. Es handelt sich dabei grösstenteils um Neubaugebiete, in denen hauptsächlich neue Wohneinheiten entstehen. Nebst dem Bereitstellen von zusätzlichem Wohnraum werden mit der Entwicklung der Areale eine Gestaltung und Akzentuierung der Siedlungsränder, ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden sowie eine innerstädtische Nachverdichtung durch Bebauung bisher mindergenutzter Flächen an bereits erschlossenen Lagen angestrebt. Die Entwicklung der einzelnen Areale muss dabei in enger Abstimmung mit der Verkehrsplanung der Stadt Weil am Rhein erfolgen. Mit verschiedenen Verkehrsmassnahmen wie der Verlängerung der Tramlinie 8 bis zum Läublinpark (4Ö3) bzw. bis zur Vitra (4Ö25), sowie der Stärkung des Langsamverkehrs durch Ausbau- und Aufwertungsmassnahmen im regionalen Velo- und Fusswegnetz (AP3: LV1, LV65, LV66, LV67, AP4: 4LV10.58) werden ideale Voraussetzungen für die Entwicklungsareale geschaffen. Attraktive Mobilitätsdrehscheiben, wie der Bahnhof Weil am Rhein oder die S-Bahn Haltestelle Haltingen, die die verschiedenen Verkehrsarten (Bahn, Tram, Bus, Rad) miteinander verknüpfen, befinden sich in unmittelbarer Nähe der Entwicklungsareale.

Für eine hohe Siedlungsqualität sind auch eine ausreichende Freiräumversorgung und naturnahe Erholungsmöglichkeiten von Bedeutung. Mit dem Tüllinger Berg (4L1) und dem Landschaftspark Wiese (4L2) stehen zwei attraktive Naherholungsgebiete in gut erreichbarer Distanz zur Verfügung.

Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP4**
4L1	Tüllinger Berg	
4L2	Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	
Übergeordnete Massnahmen		**AP4**
4Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe - Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	A
AGGLO Massnahmen		**AP4**
4Ö3	Weil am Rhein: Verlängerung Tram 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	A
4LV10.58	Weil am Rhein: Lückenschluss Pendlerroute Heldelinger Strasse	A
4Ö25	Weil am Rhein: Tram 8 (Weil Läublinpark - Vitra)	C
4Ö3	Weil am Rhein: Verlängerung Tram 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	A
AGGLO Massnahmen AP1-AP3 (noch offen)		
M8	Basel: Freiburgerstrasse	AP3
LV1	Basel: Priorisierte Velorouten - 1. Etappe	AP3
LV66	Weil am Rhein: Einmündung Markgräfler Strasse in Haltingen	AP3
LV67	Weil am Rhein: LV-Optimierung Pendlerroute in Otterbach	AP3


Haltingen
Haltingen
LV66
4S22.2
4S22.3
274.9
Leimnau
319.3
Untertüllingen
Geren
4U-01
4S22.1
4025
4S22.6
4Ö3
4Ö3
4Ö3
4Ö3
LV1-27.1
LV1-27.2
Weil am Rhein Ost
Weil am Rhein-Pfädlistrasse
Weil am Rhein-Gartenstadt
trirena
trirena
trirena

4S22.1

4S22.1

Hohe Strasse

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	1'220	600	190		9,5
Aktuell	100	10	10		

Stand Umsetzungsschritte

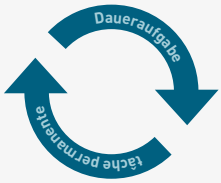
Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung / Baulandumlegung	**Baubewilligungs-verfahren / Realisierung**	Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Im Neubaugebiet «Hohe Strasse» soll ein qualitätsvolles Wohnquartier mit eigenständigem städtischem Charakter und einem klar verständlichen Ordnungsprinzip entstehen. Geplant ist ein Wohngebiet mit unterschiedlichen Bauweisen, Gebäudetypen und Wohnformen unter Einbeziehung der angrenzenden Bau- und Freiräume. Im Wesentlichen geht es um die Herstellung einer Grünordnung zwischen nachbarlicher Bebauung, neuem Wohngebiet und angrenzenden Frei- und Landschaftsräumen. Das Gebiet der Innenentwicklung dient u.a. auch der Gestaltung und Akzentuierung des Siedlungsrandes. Das Baugebiet ist als allgemeines Wohngebiet (WA), Mischgebiet (MI) und Sondergebiet (SO) mit unterschiedlichen Haustypen festgesetzt. Um sparsam mit Grund und Boden umzugehen, wird für eine sorgsame Neubeanspruchung von Fläche auf freistehende Einfamilienhäuser verzichtet. Die Bebauung erfolgt mit gereihten Einfamilienhäusern, Mehrfamilienhausgruppen und Punkthäusern, womit ein moderner, verdichteter Wohnungsmix realisiert werden kann. Die Ergänzung des Wohngebietes um das MI und SO ermöglicht ausserdem einen Nutzungsmix. Auf dem rund 10 Hektar grossen Gebiet sollen bei einer Dichte von 45 Wohneinheiten je Hektar ca. 450 Wohneinheiten entstehen. Nach Änderungen des Bebauungsplanes 2019 und 2020 erhöht sich die Ausnutzung um ca. 20%.

4S22.1



Historie **Prio**

AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S24.1/2701.3.272 As

Fläche in Hektar
9,5

Typ
Neubaugebiet

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell — Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☒ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe - Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	A

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☐ < 300 m
- ☒ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ö3	Weil am Rhein: Verlängerung Tram 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	A
4Ö25	Weil am Rhein: Tram 8 (Weil Läublinpark - Vitra)	C

MIV

Anschluss an:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☒ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
-	-	-

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☐ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
-	-	-

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Stadt Weil am Rhein	-

Regionalplanrelevanz: (D)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

4S22.1

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Die Erschliessungsplanung wurde 2015 ausgeschrieben und 2018 umgesetzt. Im Bereich der Leimgrubenstrasse wurde bereits ein Kindergarten inklusive Wohnbebauung realisiert. Ein Änderungsverfahren wurde 2019 abgeschlossen und ermöglichte eine weitere moderate Verdichtung. Ein 2. Änderungsverfahren läuft derzeit und ermöglicht einen weiteren Kindergarten sowie eine weitere moderate Verdichtung (ca. 5%). Das Baugebiet ist derzeit zu ca.1/3 bebaut.

Weiteres:

Es wird darauf geachtet, dass alte Obstbaumbestände erhalten und Biotopentwicklungsflächen geschützt werden. Eine ökologisch orientierte Gebäudestellung sowie eine intensive Begrünung des Gebietes sind vorgesehen. Ausserdem sieht das Freiraumkonzept Grünkorridore und Luftschneisen vor, die das Mikroklima vor Ort verbessern.

4S22.2

Haltingen-Ost

4S22.2

Daueraufgabe

fächepermanente

Historie	Prio
AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
-	-
AP3/ARE-Code	
S24.3/2701.3.274	Bs

Fläche in Hektar
7

Typ
Neubaugebiet

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	560	0	80		7
Aktuell	0	0	0		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung / Baulandumlegung	Baubewilligungs-verfahren / Realisierung	Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Mit dem Entwicklungsareal Haltingen-Ost steht im Ortsteil Haltingen eine weiträumige Wohnbaufläche zur Verfügung. Mit der Überbauung des Gebietes erfolgt eine Arrondierung des Ortsrandes. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung ist dem Ziel einer definierten Ortsrandbildung durch eine entsprechende städtebauliche Gestaltung und landschaftsplanerische Massnahmen Rechnung zu tragen. Auf dem rund 7 Hektar grossen Gebiet können bei einer mittleren Baudichte von 40 Wohneinheiten je Hektar rund 280 Wohneinheiten realisiert werden.

4S22.2

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☒ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe - Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	A

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☒ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
-	-	-

MIV

Anschluss an:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
-	-	-

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☐ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
LV66	Weil am Rhein: Einmündung Markgräfler Strasse in Haltingen	AP3

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Stadt Weil am Rhein	-

Regionalplanrelevanz: (D)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☒ Ja ☐ Nein

4S22.2

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Konkrete Planungen zur Realisierung des Entwicklungsareals Haltingen-Ost bestehen noch nicht. Deshalb lassen sich diesbezüglich keine abschliessenden Aussagen treffen.

4S22.3

Im Rad

4S22.3

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	680	0	75		9,2
Aktuell	190	0	20		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung | Rechtliche Sicherung | Erschliessung / Baulandumlegung | Baubewilligungs-verfahren / Realisierung | Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Mit dem Entwicklungsareal Im Rad existiert im Süden des Ortsteils Haltingen eine weitere im rechtskräftigen Flächennutzungsplan ausgewiesene Wohnbaufläche. Mit Bebauung des Gebietes soll eine Arrondierung der Wohnbebauung in der nördlichen Bahnschleife erfolgen. Auf dem rund 2,6 Hektar grossen Gebiet können bei einer Baudichte von 95 Wohneinheiten je Hektar rund 247 Wohneinheiten realisiert werden.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

4S22.3

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☒ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe - Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	A

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☒ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
-	-	-

MIV

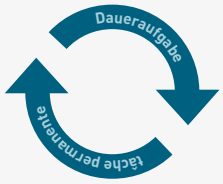
Anschluss an:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
-	-	-

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☐ Hauptroutennetz
- ☐ Ergänzungsroutennetz
- ☒ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
4LV10.58	Weil am Rhein: Lückenschluss Pendlerroute Heldelinger Strasse	A



Historie	Prio
AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
-	-
AP3/ARE-Code	
S24.4/2701.3.275	Bs

Fläche in Hektar
9,2

Typ
Neubaugebiet

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Stadt Weil am Rhein	-

Regionalplanrelevanz: (D)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

4S22.3

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Zur Erschliessung des Wohngebietes Im Rad ist eine zusätzliche Zufahrtsmöglichkeit notwendig. Eine Anbindung über die Bahnschleife ist im Flächennutzungsplan als Option dargestellt. Bei Aufstellung eines Bebauungsplanes muss auf jeden Fall eine 2. Anbindung der geplanten Wohnbaufläche Im Rad erfolgen.

4S22.4

Heldelinger Boden

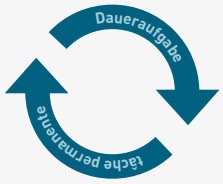
4S22.4

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	500	10	105		4,9
Aktuell	0	0	0		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung | Rechtliche Sicherung | Erschliessung / Baulandumlegung | Baubewilligungs-verfahren / Realisierung | Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.



Historie	Prio
AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
-	-
AP3/ARE-Code	
S24.5/2701.3.276	Bs

Fläche in Hektar
4,9

Typ
Neubaugebiet

Massnahmenbeschrieb

Mit dem Entwicklungsareal Heldelinger Boden steht im Westen des Ortsteils Haltingen eine weiträumige Wohnbaufläche zur Verfügung, die abschnittsweise erschlossen und realisiert werden kann. Mit der Überbauung des Gebietes erfolgt eine Arrondierung des westlichen Ortsrandes. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung ist dem Ziel einer definierten Ortsrandbildung durch eine entsprechende städtebauliche Gestaltung und landschaftsplanerische Massnahmen Rechnung zu tragen. Auf dem rund 5 Hektar grossen Gebiet können bei einer mittleren Baudichte von 50 Wohneinheiten je Hektar rund 250 Wohneinheiten realisiert werden.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

4S22.4

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☒ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe - Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	A

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☒ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
-	-	-

MIV

Anschluss an:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
-	-	-

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☐ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
4LV10.58	Weil am Rhein: Lückenschluss Pendlerroute Heldelinger Strasse	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Stadt Weil am Rhein	-

Regionalplanrelevanz: (D)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☐ Ja	☐ Ja	☒ Ja
☒ Nein	☒ Nein	☐ Nein

4S22.5

Unterer Brommacker

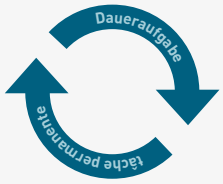
4S22.5

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	400	0	100		4
Aktuell	0	0	0		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung / Baulandumlegung	Baubewilligungs-verfahren / Realisierung	Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.



Historie	Prio
AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
-	-
AP3/ARE-Code	
S24.6/2701.3.277	Bs

Fläche in Hektar
4

Typ
Neubaugebiet

Massnahmenbeschrieb

Mit dem Entwicklungsareal Unterer Brommacker steht im Westen des Ortsteils Haltingen eine weiträumige Wohnbaufläche zur Verfügung. Mit der Überbauung des Gebietes erfolgt eine Arrondierung des westlichen Ortsrandes. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung ist dem Ziel einer definierten Ortsrandbildung durch eine entsprechende städtebauliche Gestaltung und landschaftsplanerische Massnahmen Rechnung zu tragen. Auf dem rund 4 Hektar grossen Gebiet können bei einer mittleren Baudichte von 50 Wohneinheiten je Hektar rund 200 Wohneinheiten realisiert werden.

4S22.5

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:		
ÖV (Bahn)			
Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☒ 750 – 1'000 m ☐ kein Bahnhof in der Nähe	**No**	**Name**	**Prio AP4**
	4Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe - Basel (Plan-feststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	A
ÖV Tram/Bus			
Nähe zur nächsten Bus-/Tramhal-testelle: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☒ 500 – 750 m ☐ 750 – 1'000 m ☐ keine Haltestelle in der Nähe	**No**	**Name**	**Prio AP4**
	-	-	-
MIV			
Anschluss an: ☐ Hochleistungsstrassennetz ☐ Hauptverkehrsstrassennetz ☒ Verbindungsstrassennetz	**No**	**Name**	**Prio AP4**
	-	-	-
LV			
Anschluss an: ☐ Vorzugsroutennetz ☒ Hauptroutennetz ☐ Ergänzungsroutennetz ☐ keine Veloerschliessung	**No**	**Name**	**Prio AP4**
	4LV10.58	Weil am Rhein: Lückenschluss Pendlerroute Heldelinger Strasse	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Stadt Weil am Rhein	-

Regionalplanrelevanz: (D)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☐ Ja	☐ Ja	☒ Ja
☒ Nein	☒ Nein	☐ Nein

4S22.5

4S22.6

Verdichtungspotential Kernstadt

4S22.6

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	7'120	3'200	60		3,7 Gesamtfläche Kernstadt ca. 170 ha
Aktuell	6'880	3'000	60		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung | Rechtliche Sicherung | Erschliessung / Baulandumlegung | Baubewilligungs-verfahren / Realisierung | **Fertigstellung**

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Mit der Entwicklung der Baulücken stehen im gesamten Bereich der Kernstadt kleinere Wohnbauflächen als Verdichtungspotenzial zur Verfügung. Mit der Bebauung können bisher nicht oder mindergenutzte Grundstücke entwickelt werden, anstatt neue Flächen auf der grünen Wiese in Anspruch zu nehmen. Bei der Bereitstellung von Wohnbaufläche nimmt die Aktivierung von Baulücken neben der Neuausweisung von Gebieten eine zentrale Rolle ein. Ziel dieser Innenentwicklung ist eine Flächengewinnung im Bestand, die effizientere (Aus-)Nutzung bereits vorhandener Flächenreserven sowie eine Verringerung des Flächenverbrauchs durch einen sparsamen Umgang mit Grund und Boden. Die Vorteile bei der Entwicklung vorhandener Baulücken bestehen darin, dass der Planungs- und Erschliessungsaufwand als gering einzustufen ist und dass sich Infrastruktur- sowie ÖV-Angebote in unmittelbarer Nähe befinden.

4S22.6

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☒ 300 – 500 m
- ☒ 500 – 750 m
- ☒ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☒ 300 – 500 m
- ☒ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

MIV

Anschluss an:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe - Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	A

ÖV Tram/Bus

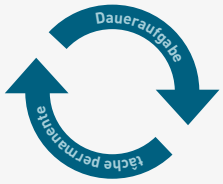
No	Name	Prio AP4
4Ö3	Weil am Rhein: Verlängerung Tram 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	A
4Ö25	Weil am Rhein: Tram 8 (Weil Läublinpark - Vitra)	C

MIV

No	Name	Prio AP4
-	-	-

LV

No	Name	Prio AP4
LV67	Weil am Rhein: LV-Optimierung Pendlerroute in Otterbach	AP3



Historie **Prio**

AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S24.7/2701.3.278 As

Fläche in Hektar
3,7
Gesamtfläche Kernstadt ca. 170 ha

Typ
Nachverdichtungsgebiet

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Stadt Weil am Rhein	-

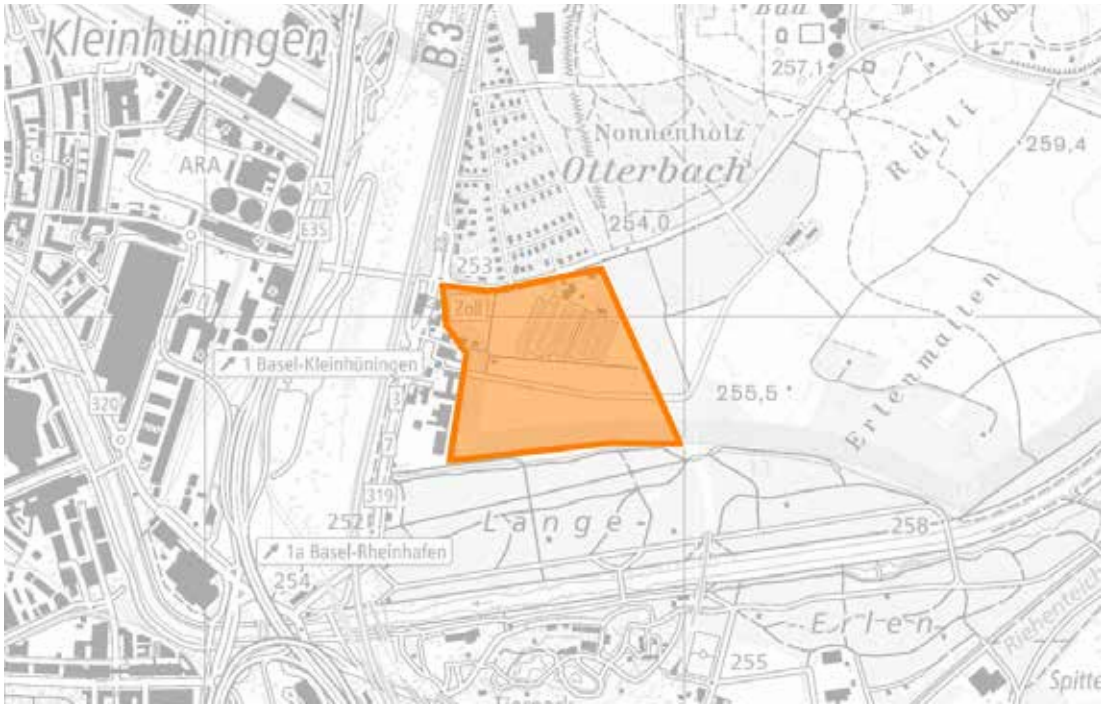
Regionalplanrelevanz: (D)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

4S22.6

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Derzeit wird das Baulückenkataster aktualisiert. Es soll eine Auswertung erfolgen, wie sich der Bereich seit Erstellung des ersten Baulückenkatasters vor ca. 15 Jahren entwickelt bzw. verdichtet hat.

4S22.7

Otterbach-Süd

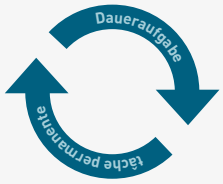


	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	1'300	320	155		10,6
Aktuell	0	15	>5		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung / Baulandumlegung	Baubewilligungs-verfahren / Realisierung	Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.



Historie **Prio**

AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

Fläche in Hektar
10,6

Typ
Neubaugebiet

Massnahmenbeschrieb

Das Planungsgebiet «Otterbach-Süd» ist mit 10,6 ha das derzeit größte Neubaugebiet in der Entwicklung. Es ist aktuell als Gewerbefläche im Flächennutzungsplan dargestellt, soll jedoch ein Gebiet werden mit vorwiegendem Wohnanteil und einem untergeordneten Anteil an Gewerbeflächen. Im ersten Bauabschnitt soll die vorhandene landwirtschaftliche Fläche überplant werden, langfristig auch die Fläche des ansässigen Gartenbaubetriebes. Vorgesehen ist eine Dichte von mindestens 150 Personen pro ha bei einem gewerblichen Anteil von ca. 20%. Damit ergibt sich eine Anzahl von ca. 650 Wohneinheiten und ca. 320 Arbeitsplätzen. Aufgrund des Grenzverlaufs und der durch die Zollanlage vorgegebenen Verkehrsflüsse
4S22.7 erfolgt die Erschließung durch PKW ausschließlich von Norden. Das Gebiet ist mit einer Buslinie auf der Basler Straße (westlich angrenzend) sowohl Richtung Basel-Stadt als auch Richtung Innenstadt von Weil am Rhein angeschlossen. Hier verläuft auch die Radwegeverbindung, die gemäß Velokonzept 2025 noch vollständig als Pendlerroute ausgebaut werden soll. Es besteht eine punktuelle Fuß- und Radwegverbindung durch den ehemaligen Eisenbahndamm gegen Osten in den Landschaftspark Wiese. Richtung Süden kann der Landschaftspark Wiese an mehreren Stellen fußläufig erreicht werden. Die Zollanlage und die Innenstadt von Weil am Rhein sind gegen Westen und Norden fußläufig erreichbar.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☒ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe - Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	A

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☒ 300 – 500 m
- ☒ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
-	-	-

MIV

Anschluss an:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☐ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☒ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
M8	Basel: Freiburgerstrasse	AP3

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☐ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
LV1	Basel: Priorisierte Velorouten - 1. Etappe	AP3
LV67	Weil am Rhein: LV-Optimierung Pendlerroute in Otterbach	AP3

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Stadt Weil am Rhein	-

Regionalplanrelevanz: (D)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☐ Ja	☒ Ja	☒ Ja
☒ Nein	☐ Nein	☐ Nein

4S22.7

4S23

Schwerpunktgebiet Riehen

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

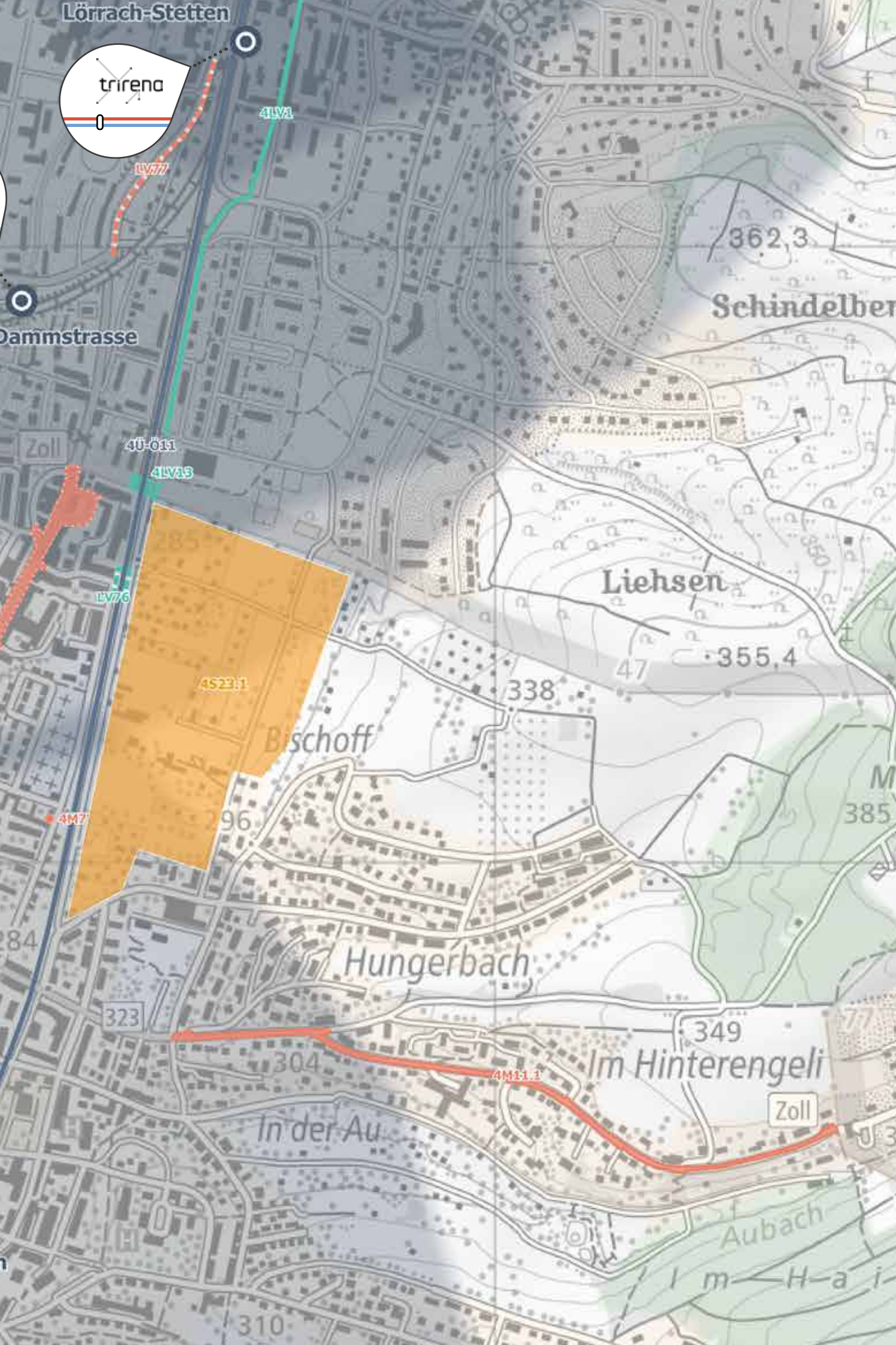
		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nr.	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
4S23	**Schwerpunktgebiet Riehen**	**17,0**	**0**	**1'250**	**0**	**0**
4S23.1	Stettenfeld	17,0	0	1'250	0	0

Beschrieb

Das Gemeindegebiet von Riehen erstreckt sich entlang der Wiesentalbahn zwischen den Städten Basel, Lörrach und Weil am Rhein und gehört dem inneren Korridor an. Die grösste Siedlungsreserve der Gemeinde, das «Stettenfeld» (4S23.1), liegt im Norden, direkt an der Landesgrenze. Auf der 17 Hektar grossen Arealfläche, die heute vor allem durch Familiengärten besetzt ist, wird kurz- bis mittelfristig Wohnraum für 1'250 Einwohner entstehen.
Die beachtliche Nutzungsintensivierung im Siedlungsschwerpunkt Riehen bedingt eine enge Abstimmung mit den bestehenden und geplanten Verkehrsinfrastrukturen. Das Entwicklungsareal liegt genau mittig zwischen den drei S-Bahn Haltepunkten Riehen, Lörrach-Stetten und Lörrach Dammstrasse (Entfernung zu Fuss je ca. 1 km zu allen drei Haltepunkten). Mit der Kapazitätserweiterung der Garten- und Wiesentalbahn (4Ü-Ö11), wird der Bedienungstakt der S-Bahn Haltestellen auf einen Viertelstundentakt erhöht. Der Bahnhof Riehen wird zusammen mit der Aufwertung des Bushofs und der Verbesserung der Zugänge, zur ÖV-Drehscheibe aufgewertet. Zwei neue Bahnunterführungen (Bahnunterführung Grienbodenweg (AP3: LV76) und Bahnquerung S-Bahnlinie Friedhofweg (AP1: LV1- 28)) stellen die Verbindung vom Schwerpunktgebiet auf der östlichen Seite der Bahnlinie, zur Tramlinie 6 auf der westlichen Seite des Gleises sicher. Zudem bilden sie zusammen mit der Fuss- und Veloverbindung Weilstrasse (AP1: LV1-27.1/2) ein wichtiges Verbindungsstück zum Fuss- und Veloweg entlang der Wiese. Die Langsamverkehrsverbindung entlang der Wiese wird durch die geplante Trennung von Fuss- und Veloverkehr (4LV10.55) und die neue Beleuchtung (AP3: LV79) noch an Attraktivität gewinnen. Strassenseitig ist das Areal Stettenfeld über das kommunale Strassennetz angebunden.

Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP4**
4L2	Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	
Übergeordnete Massnahmen		**AP4**
4Ü-M13	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)	C
4Ü-Ö11	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
AGGLO Massnahmen		**AP4**
4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	A
4M11.1	BS: Verbesserungsmassnahmen Inzlingerstrasse in Riehen	A
4LV1	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim - Lörrach	A
4LV10.55	Lörrach: Trennung Fuss- und Veloweg entlang der Wiese (Pendlerroute West)	A
4LV13	Lörrach: Grün- und Querverbindung	B
AGGLO Massnahmen AP1-AP3 (noch offen)		
LV76	Riehen: Bahnunterführung Grienbodenweg	AP3
LV77	Lörrach: Umgestaltung Baslerstrasse (Dammstrasse bis Bahnhof Stetten)	AP3
LV1-27	Riehen: Fuss- und Veloverbindung Weilstrasse mit Anschluss Wiese	AP2
LV1-28	Riehen: Bahnquerungen S-Bahnlinie (Friedhofweg)	AP2
M93	Verkehrsberuhigung Riehen/Umgestaltung Lörracherstrasse	AP1


Lörrach-Stetten
trirena
4LV1
LV77
Dammstrasse
Zoll
4Ü-Ö11
4LV13
LV76
4S23.1
4M7
362,3
Schindelber
Liehsen
355,4
338
Bischoff
Hungerbach
323
349
Im Hinterengeli
4M11.1
Zoll
In der Au
Aubach
Im Hai
310

50

4S23.1

4S23.1

Stettenfeld

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	1'100–1'400	50	75	+ Quartierversorgung, Freizeit, Sport und Erholung, ökologische Vernetzung	17
Aktuell	0	0	0		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung | Rechtliche Sicherung | **Erschliessung / Baulandumlegung** | **Baubewilligungs-verfahren / Realisierung** | Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Das Gebiet Stettenfeld an der Landesgrenze zu Lörrach ist heute durch gewerbliche Nutzungen und Familiengärten geprägt. Auf Lörracher Seite reicht das Siedlungsgebiet bis an die Landesgrenze. Seit dem 1. Januar 2017 ist der Nutzungsplan Stettenfeld rechtskräftig. Darin ist u.a. definiert, dass, bei der Entwicklung des Stettenfelds 35 % als öffentliche Grünfläche, 10 % als Sport- und Freizeitanlagen und 55 % als Bauzone zu nutzen sind. Weiter soll das Gebiet optimal an den ÖV angeschlossen werden.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

4S23.1

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☒ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö11	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☒ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
-	-	-

MIV

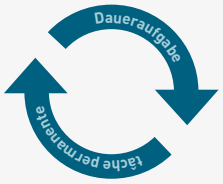
Anschluss an:
- ☒ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	A
4M11.1	BS: Verbesserungsmassnahmen Inzlingerstrasse in Riehen	A
4Ü-M13	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)	C
M93	Verkehrsberuhigung Riehen/Umgestaltung Lörracherstrasse	AP1

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
4LV1	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim - Lörrach	A
4LV10.55	Lörrach: Trennung Fuss- und Veloweg entlang der Wiese (Pendlerroute West)	A
4LV13	Lörrach: Grün- und Querverbindung	B
LV76	Riehen: Bahnunterführung Grienbodenweg	AP3
LV77	Lörrach: Umgestaltung Baslerstrasse (Dammstrasse bis Bahnhof Stetten)	AP3
LV1-28	Riehen: Bahnquerungen S-Bahnlinie (Friedhofweg)	AP2
LV1-27	Riehen: Fuss- und Veloverbindung Weilstrasse mit Anschluss Wiese	AP2



Historie | **Prio**

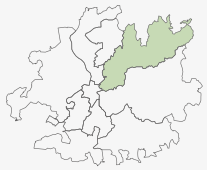
AP1/ARE-Code
S096a/2701.231 — Bs

AP2/ARE-Code
S10/2701.2.135 — As

AP3/ARE-Code
S26.2/2701.3.293 — Bs

Fläche in Hektar
17

Typ
Neubaugebiet



Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Gemeinde Riehen	Kanton Basel-Stadt

Richtplanrelevanz (CH)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☒ Ja, als Zwischenergebnis ☐ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

4S23.1

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Lörrach: Gemeinsame Projektorganisation zur Koordination und Abstimmung der planerischen Massnahmen im Zoll-Bereich.

Weiteres:

Die Arealentwicklung Stettenfeld ist seit 2020 Teil des Modellvorhabens Nachhaltige Raumentwicklung 2020 – 2024 (Stettenfeld – Ein Quartier kommt in Bewegung).

4S23.1

4S24

Schwerpunktgebiet Lörrach/Maulburg

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

Nr.	Massnahme	Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
		Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
4S24	**Schwerpunktgebiet Lörrach/Maulburg**	**79,8**	**0**	**3'350**	**0**	**1'180**
4S24.1	Südlich Ötlinger Strasse	3	0	250	0	0
4S24.2	Brühl III	4,9	0	600	0	0
4S24.3	Franz-Ehret-Strasse, Schöpflin-Areal Brombach	3	0	100	0	0
4S24.4	Schöpflin-Areal, Haagen	1,6	0	250	0	0
4S24.5	Belist, Haagen	5,6	0	440	0	0
4S24.6	Siegmeer, Hauingen	4,5	0	245	0	0
4S24.7	Alte Rheinfelder Strasse, Salzert	24,0	0	1'105	0	0
4S24.8	MMZ (Areal Weberei Conrad)	1,3	0	240	0	280
4S24.9	Wohn- und Geschäftshaus LÖ	1,4	0	120	0	0
4S24.10	Buchmatte	30,5	0	0	0	900

Beschrieb

Die Stadt Lörrach mit ihren knapp 50'000 Einwohnern und fast 30'000 Arbeitsplätzen liegt im inneren Korridor der Agglomeration Basel und nimmt als Korridorzentrum eine bedeutende Rolle als Wohn- und Arbeitsstandort ein.

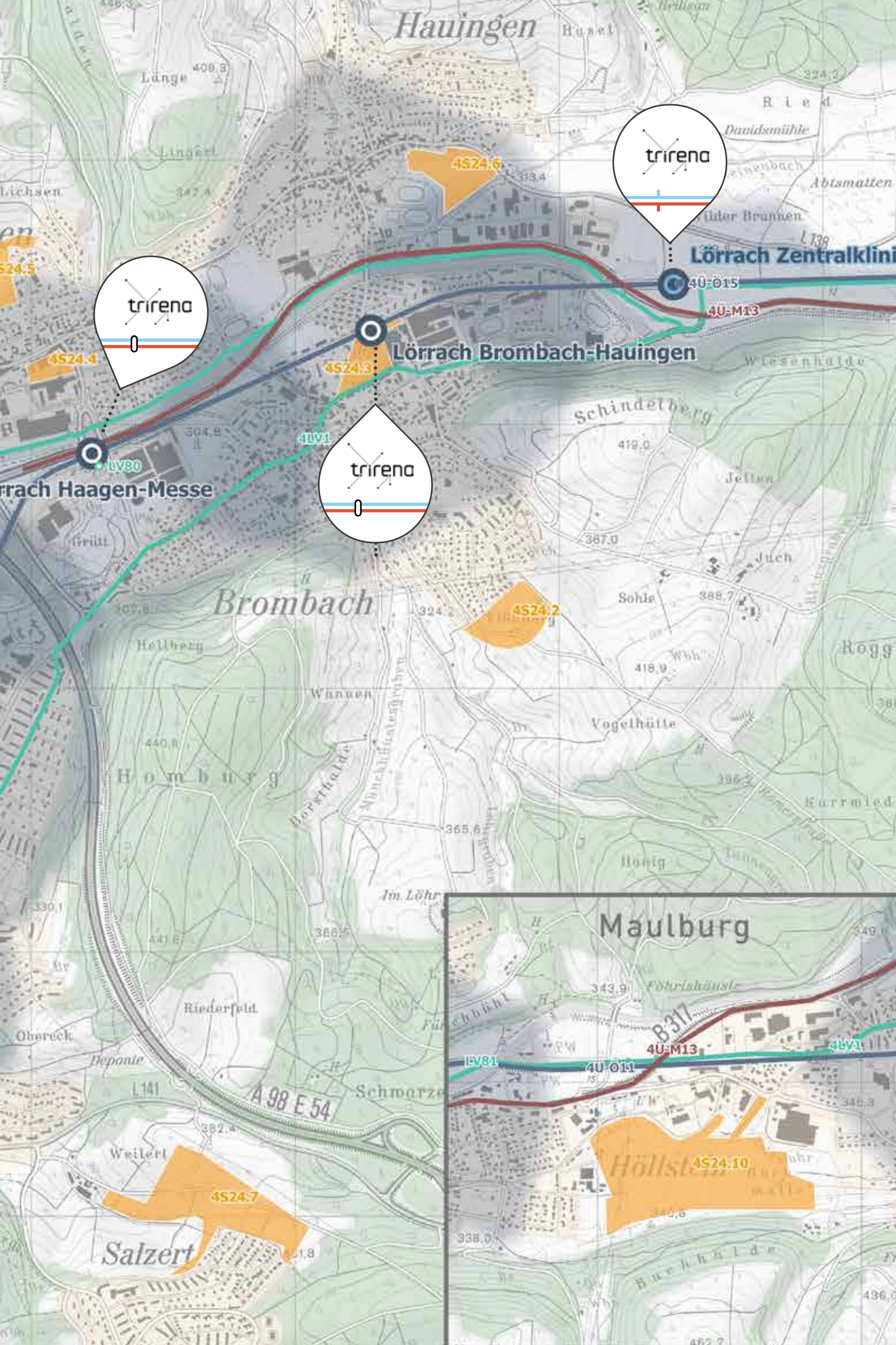
Das Schwerpunktgebiet Lörrach/Maulburg setzt sich aus zehn Entwicklungsarealen zusammen. Die kleineren Transformationsareale, mit Flächen zwischen 1 und 3 Hektaren liegen gut erreichbar in der Nähre der S-Bahn-Haltestellen. Bei den etwas grösseren Arealen handelt es sich um Neubaugebiete die eher in Siedlungsrandlage liegen. Auf den verfügbaren Flächen soll hauptsächlich verdichtetes Wohnen entstehen. Nur das Maulburger Areal «Buchmatte» (4S24.10) soll als reines grossflächiges Arbeitsplatzgebiet erhalten bleiben und einen Beitrag dazu leisten, dass das Wiesental nach wie vor Wohn- und Arbeitsstandort mit kurzen Wegen innerhalb des Korridors bleibt.

Für die Entwicklung des Schwerpunktgebiets Lörrach/Maulburg ist die Angebotsverbesserung der S-Bahn eine wichtige Voraussetzung (4Ü-Ö11: Kapazitätserweiterung der Garten- und Wiesentalbahn). Mit dem Bau des neuen Zentralklinikums wird zudem eine neue S-Bahn-Haltestelle geschaffen (4Ü-Ö15). Strassenseitig wird der Ausbau der B317 (4Ü-M13) zwischen Lörrach und Schopfheim, den zuverlässigen Abfluss des Verkehrs auf das übergeordnete Strassennetz verbessern.

Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP4**
4L1	Tüllinger Berg	
4L7	Landschaftsraum Wiese – Landschaft & Fluss = Wiesionen	
Übergeordnete Massnahmen		**AP4**
4Ü-Ö11	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
4Ü-Ö15	S-Bahn Haltestelle Lörrach Zentralklinikum	A
4Ü-M13	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)	C
AGGLO Massnahmen		**AP4**
4LV1	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim - Lörrach	A
4LV10.55	Lörrach: Trennung Fuss- und Veloweg entlang der Wiese (Pendlerroute West)	A
AGGLO Massnahmen AP1-AP3 (noch offen)		
LV78	Lörrach: Radweg rechts der Wiese	AP3
LV79	Lörrach: Pendlerroute West - Beleuchtung	AP3
LV80	Lörrach: Veloabstellplätze S-Bahn-Station Lörrach-Haagen	AP3
LV81	Steinen: Eisenbahnbrücke	AP3

Um die durch die Nutzungsintensivierung induzierte erhöhte Mobilitätsnachfrage möglichst auf die nachhaltigen Verkehrsträger zu lenken, sind Ausbauten im Langsamverkehr notwendig. Zwei Schlüsselmassnahme bilden dabei die geplante Radschnellverbindung Grosses Wiesental (4LV1) sowie die Trennung des Fuss- und Velowegs entlang der Wiese (4LV10.55). Beide Massnahmen tragen dazu bei, das Wiesental attraktiv über prioritäre und sichere Velorouten zu erschliessen.


Hauingen
trirena
Lörrach Zentralklini
4U-O15
4U-M13
4S24.6
trirena
4S24.4
Lörrach Brombach-Hauingen
4S24.3
4LV1
trirena
LV80
rrach Haagen-Messe
Brombach
4S24.2
Maulburg
B 317
4U-M13
4LV1
LV81
4U-O11
4S24.10
A 98 E 54
4S24.7
Salzert

4S24.1

4S24.1

Südlich Ötlinger Strasse

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	250	0	85		3
Aktuell	0	0	0		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung / Baulandumlegung	Baubewilligungs-verfahren / Realisierung	Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Das ehemalige gewerbliche genutzte Gebiet in unmittelbarem Anschluss an die Innenstadt von Lörrach ist vorwiegend belegt durch Einzelhandelsbetriebe und Bürodienstleistungen. Aufgrund des erheblichen Bedarfs an Wohnraum soll dieses innenstadtnahe Gebiet stärker mit Wohnungen belegt werden. Eine verzahnte Entwicklung mit dem jetzigen Krankenhausstandort im Sinne einer innenstadtnahen, wohngeprägten Nutzung erscheint sinnvoll. Eine gemeinsame Entwicklung mit allen Grundstückseigentümern in diesem Gebiet wird angestrebt.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☒ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☒ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

MIV

Anschluss an:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö11	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
4Ü-Ö15	S-Bahn Haltestelle Lörrach Zentralklinikum	A

ÖV Tram/Bus

No	Name	Prio AP4
-	-	-

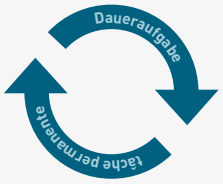
MIV

No	Name	Prio AP4
4Ü-M13	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)	C

LV

No	Name	Prio AP4
4LV1	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim - Lörrach	A
4LV10.55	Lörrach: Trennung Fuss- und Veloweg entlang der Wiese (Pendlerroute West)	A
LV78	Lörrach: Radweg rechts der Wiese	AP3
LV79	Lörrach: Pendlerroute West - Beleuchtung	AP3

4S24.1



Historie **Prio**

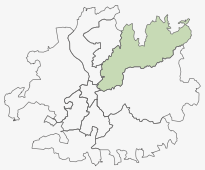
AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S25.1/2701.3.281 As

Fläche in Hektar
3

Typ
Transformationsgebiet



Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Stadt Lörrach	Landkreis Lörrach

Regionalplanrelevanz: (D)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☐ Ja	☐ Ja	☐ Ja
☒ Nein	☒ Nein	☒ Nein

4S24.2

Bühl III

4S24.2

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	600	0	120		4,9
Aktuell	0	0	0		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung | Rechtliche Sicherung | **Erschliessung / Baulandumlegung** | Baubewilligungs-verfahren / Realisierung | Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Aufgrund des erheblichen Wohnraumbedarfs sollen zunächst die im Flächennutzungsplan der Stadt Lörrach ausgewiesenen Wohnbauentwicklungspotenziale genutzt werden. Das Gebiet Bühl III schliesst unmittelbar an den bestehenden Siedlungsbereich Bühl an und arrondiert somit den bebauten Siedlungsbereich. In diesem Bereich sind verschiedene Wohnbauformen möglich.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☒ kein Bahnhof in der Nähe

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☒ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

MIV

Anschluss an:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☐ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☒ Verbindungsstrassennetz

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☐ Hauptroutennetz
- ☐ Ergänzungsroutennetz
- ☒ keine Veloerschliessung

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö11	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
4Ü-Ö15	S-Bahn Haltestelle Lörrach Zentralklinikum	A

ÖV Tram/Bus

No	Name	Prio AP4
-	-	-

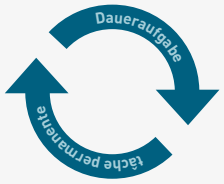
MIV

No	Name	Prio AP4
4Ü-M13	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)	C

LV

No	Name	Prio AP4
4LV1	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim - Lörrach	A
4LV10.55	Lörrach: Trennung Fuss- und Veloweg entlang der Wiese (Pendlerroute West)	A
LV79	Lörrach: Pendlerroute West - Beleuchtung	AP3

4S24.2



Historie **Prio**

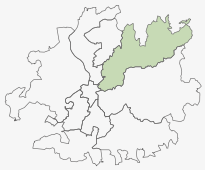
AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S25.2/2701.3.283 As

Fläche in Hektar
4,9

Typ
Neubaugebiet



Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Stadt Lörrach	-

Regionalplanrelevanz: (D)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☐ Ja	☐ Ja	☐ Ja
☒ Nein	☒ Nein	☒ Nein

4S24.3

4S24.3

Franz-Ehret-Strasse, Schöpflin-Areal Brombach

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	100	0	derzeit unbekannt		3
Aktuell	0	0	0		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung | **Rechtliche Sicherung** | Erschliessung / Baulandumlegung | Baubewilligungs-verfahren / Realisierung | Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Diese innerörtliche Brache in Brombach soll in ein Wohnquartier mit einer benachbarten Grosssporthalle und Gemeinbedarfsräumen umgewandelt werden. Mit dieser Entwicklung soll ein zusätzlicher Impuls für die Stadtteilentwicklung von Brombach geschaffen werden.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

MIV

Anschluss an:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö11	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
4Ü-Ö15	S-Bahn Haltestelle Lörrach Zentralklinikum	A

ÖV Tram/Bus

No	Name	Prio AP4
-	-	-

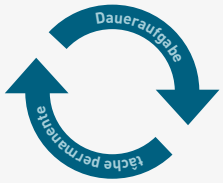
MIV

No	Name	Prio AP4
4Ü-M13	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)	C

LV

No	Name	Prio AP4
4LV1	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim - Lörrach	A
4LV10.55	Lörrach: Trennung Fuss- und Veloweg entlang der Wiese (Pendlerroute West)	A
LV78	Lörrach: Radweg rechts der Wiese	AP3
LV79	Lörrach: Pendlerroute West - Beleuchtung	AP3

4S24.3



Historie **Prio**

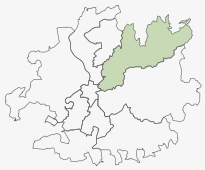
AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S25.3/2701.3.284 As

Fläche in Hektar
3

Typ
Transformationsgebiet



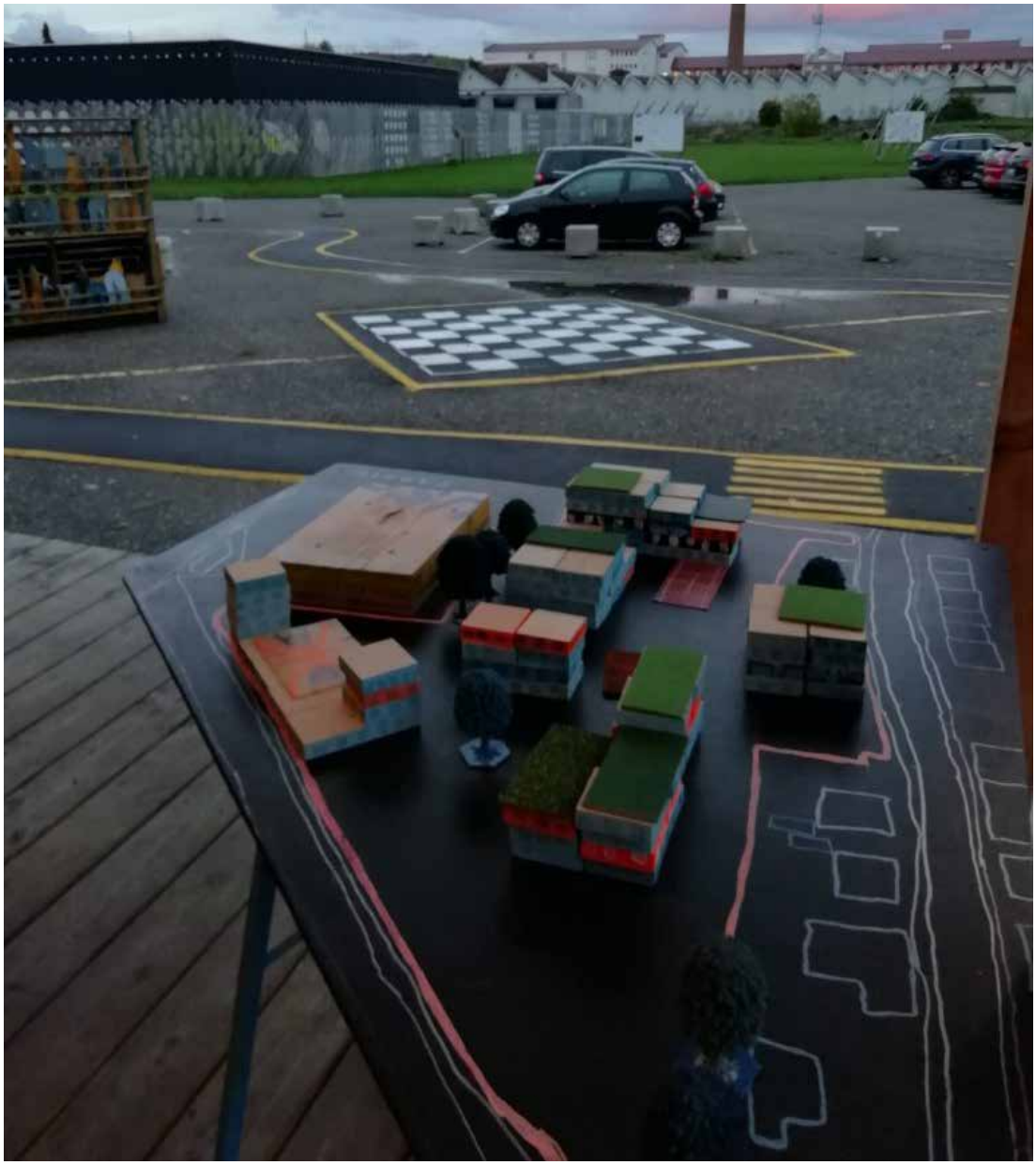
Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Stadt Lörrach/Private	Private

Regionalplanrelevanz: (D)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

4S24.3

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Städtebaulicher Wettbewerb wurde durchgeführt, das Bebauungsplanverfahren ist abgeschlossen. Planungsprozess zum Wohnquartier ist am Laufen; die Sporthalle wurde bereits eröffnet (Stand 3/2021)



4S24.4

Schöpflin-Areal, Haagen

4S24.4

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	250	0	155		1,6
Aktuell	0	0	0		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung / Baulandumlegung	Baubewilligungs-verfahren / Realisierung	Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

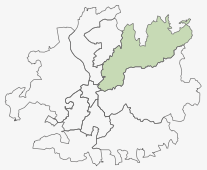
Daueraufgabe

Fläche permanente

Historie	Prio
AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
-	-
AP3/ARE-Code	
S25.4/2701.3.285	As

Fläche in Hektar
1,6

Typ
Transformationsgebiet



Massnahmenbeschrieb

Das Areal des ehemaligen Schöpflin Versandhauses liegt im Ortskern von Haagen etwa 450 m vom S-Bahn-Haltepunkt entfernt. Derzeit sind auf diesem Areal Büronutzungen, soziale und kirchliche Einrichtungen und sehr untergeordnet Handel untergebracht. Mit der Entwicklung dieses Areals besteht die Chance einer Ortskernentwicklung, u. a. zur Sicherung der Nahversorgung.
Derzeit läuft ein Bebauungsplanverfahren zum Ausschluss von Vergnügungsstätten.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

4S24.4

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☒ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö11	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
4Ü-Ö15	S-Bahn Haltestelle Lörrach Zentralklinikum	A

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☐ < 300 m
- ☒ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
-	-	-

MIV

Anschluss an:
- ☒ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
4Ü-M13	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)	C

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
LV79	Lörrach: Pendlerroute West - Beleuchtung	AP3
LV80	Lörrach: Veloabstellplätze S-Bahn-Station Lörrach-Haagen	AP3
4LV1	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim - Lörrach	A
4LV10.55	Lörrach: Trennung Fuss- und Veloweg entlang der Wiese (Pendlerroute West)	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Stadt Lörrach/Private	Private

Regionalplanrelevanz: (D)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

4S24.5

Belist, Haagen

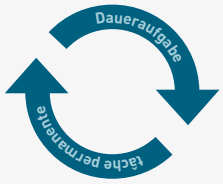
4S24.5

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	440	0	80		5,6
Aktuell	0	0	0		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung / Baulandumlegung	**Baubewilligungs-verfahren / Realisierung**	**Fertigstellung**

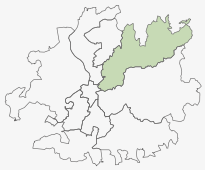
Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.



Historie	Prio
AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
-	-
AP3/ARE-Code	
S25.5/2701.3.286	As

Fläche in Hektar
5,6

Typ
Neubaugebiet



Massnahmenbeschrieb

Um dem steigenden Druck auf den Wohnungsmarkt zu begegnen, entsteht ein 5,6 Hektar großes, neues Wohngebiet mit etwa 220 Wohneinheiten. Der unmittelbare Anschluss an das bestehende Wohnbaugebiet arrondiert den Siedlungsbereich des Stadtteils Haagen.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

4S24.5

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☒ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö11	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
4Ü-Ö15	S-Bahn Haltestelle Lörrach Zentralklinikum	A

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☒ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
-	-	-

MIV

Anschluss an:
- ☒ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
4Ü-M13	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)	C

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☐ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
LV79	Lörrach: Pendlerroute West - Beleuchtung	AP3
LV80	Lörrach: Veloabstellplätze S-Bahn-Station Lörrach-Haagen	AP3
4LV1	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim - Lörrach	A
4LV10.55	Lörrach: Trennung Fuss- und Veloweg entlang der Wiese (Pendlerroute West)	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Stadt Lörrach	-

Regionalplanrelevanz: (D)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Beschluß Gemeinderat über Erschließung Baugebiet Belist

4S24.6

Siegmeer, Hauingen

4S24.6

Daueraufgabe

Dauerhafte Lösung

Historie **Prio**

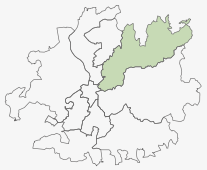
AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S25.6/2701.3.287 As

Fläche in Hektar
4,5

Typ
Neubaugebiet



	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	245	0	55	+ Ausgleichsflächen im Süden	4,5
Aktuell	0	0	-		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung / Baulandumlegung	Baubewilligungs-verfahren / Realisierung	Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Das derzeit unbebaute Areal soll zur Deckung des Wohnraumbedarfs in Lörrach beitragen. Das Gebiet Siegmeer liegt zwischen einem bestehenden Wohnsiedlungsbereich und einem Gewerbegebiet und dient somit der Arrondierung des Siedlungsbereiches des Stadtteils Hauingen.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

4S24.6

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☒ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö11	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
4Ü-Ö15	S-Bahn Haltestelle Lörrach Zentralklinikum	A

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
-	-	-

MIV

Anschluss an:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
4Ü-M13	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)	C

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
4LV1	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim - Lörrach	A
4LV10.55	Lörrach: Trennung Fuss- und Veloweg entlang der Wiese (Pendlerroute West)	A
LV79	Lörrach: Pendlerroute West - Beleuchtung	AP3

Beteiligte Stellen/Koordination

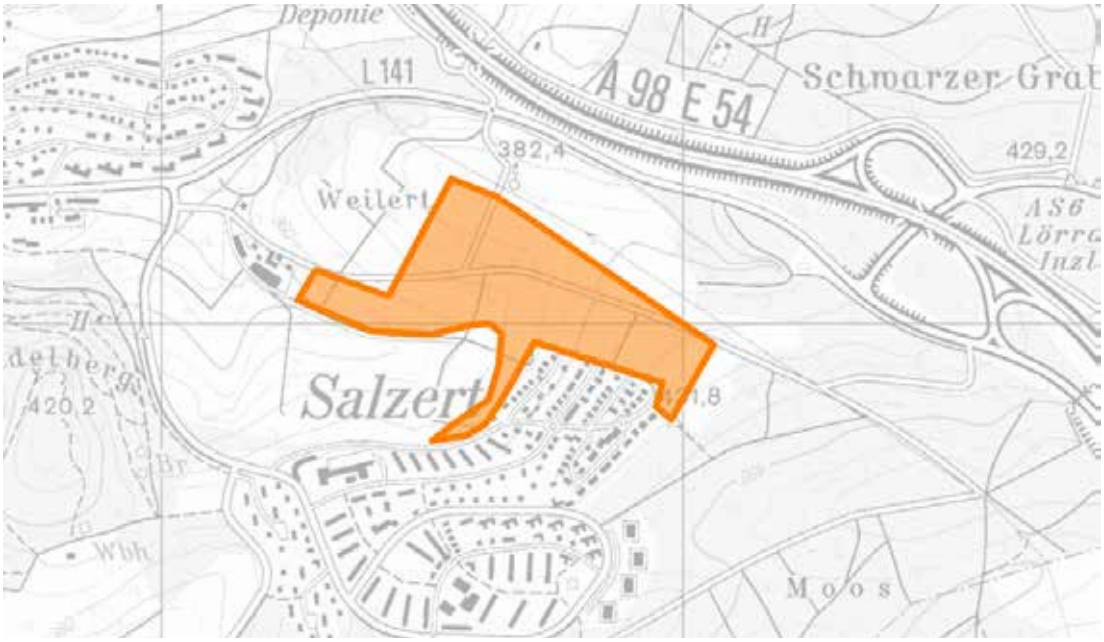
Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Stadt Lörrach	-

Regionalplanrelevanz: (D)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

4S24.7

Alte Rheinfelder Strasse, Salzert

4S24.7



	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	1'105	0	45		24
Aktuell	0	0	0		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung / Baulandumlegung	Baubewilligungs-verfahren / Realisierung	Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Daueraufgabe

fläche permanente

Historie **Prio**

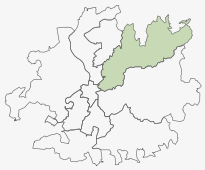
AP1/ARE-Code
-

AP2/ARE-Code
-

AP3/ARE-Code
S25.7/2701.3.288 As

Fläche in Hektar
24

Typ
Neubaugebiet



Massnahmenbeschrieb

Das Gebiet Alte Rheinfelder Strasse wird derzeit landwirtschaftlich genutzt und ist schon sehr lange als Siedlungserweiterungsgebiet des Stadtteils Salzert vorgesehen. Es ist zudem das einzige Siedlungserweiterungsgebiet dieser Grösse in Lörrach und soll vor allem für Wohnen genutzt werden.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

4S24.7

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☒ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö11	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
4Ü-Ö15	S-Bahn Haltestelle Lörrach Zentralklinikum	A

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☐ < 300 m
- ☒ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
-	-	-

MIV

Anschluss an:
- ☒ Hochleistungsstrassennetz
- ☐ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
4Ü-M13	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)	C

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☐ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
4LV1	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim - Lörrach	A
4LV10.55	Lörrach: Trennung Fuss- und Veloweg entlang der Wiese (Pendlerroute West)	A
LV79	Lörrach: Pendlerroute West - Beleuchtung	AP3

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Stadt Lörrach	-

Regionalplanrelevanz: (D)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

4S24.8

MMZ (Areal Weberei Conrad)

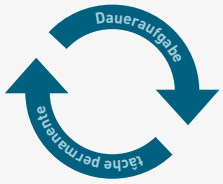
4S24.8

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	240	280	400		1,3
Aktuell	0	0	0		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung | Rechtliche Sicherung | Erschliessung / Baulandumlegung | **Baubewilligungs-verfahren / Realisierung** | Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.



Historie **Prio**

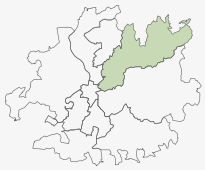
AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S25.8/2701.3.289 As

Fläche in Hektar
1,3

Typ
Transformationsgebiet



Massnahmenbeschrieb

Die ehemals gewerblich und zuvor als innenstadtnaher Parkplatz genutzte Fläche ist von Wohnbebauung und einem grossen öffentlichen Dienstleistungsbetrieb umgeben. Das Ziel der Bebauung auf dem 1,35 Hektar großen Areal ist eine verdichtete Wohnbebauung; die im Flächennutzungsplan vorgesehene Mischbebauung wird durch eine Kombination der Nutzungen «Wohnen» und «Verwaltung» erfolgen.
Insgesamt wird die Wohnbau Lörrach auf dem Areal etwa 120 Wohneinheiten realisieren. Zudem sind zwei integrierte Demenzwohngruppen sowie ein Café/Bäckerei vorgesehen. Der Baubeginn war 2019.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

4S24.8

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☒ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö11	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
4Ü-Ö15	S-Bahn Haltestelle Lörrach Zentralklinikum	A

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
-	-	-

MIV

Anschluss an:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☐ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☒ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
4Ü-M13	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)	C

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☐ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
4LV1	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim - Lörrach	A
4LV10.55	Lörrach: Trennung Fuss- und Veloweg entlang der Wiese (Pendlerroute West)	A
LV79	Lörrach: Pendlerroute West - Beleuchtung	AP3

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Stadt Lörrach	-

Regionalplanrelevanz: (D)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

4S24.9

Wohn- und Geschäftshaus LÖ

4S24.9

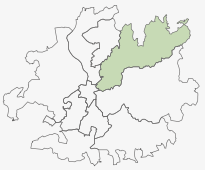
Daueraufgabe

Fläche permanente

Historie	Prio
AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
-	-
AP3/ARE-Code	
S25.9/2701.3.290	As

Fläche in Hektar
1,4

Typ
Transformationsgebiet



	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	120	0	85		1,4
Aktuell	0	0	0		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung | Rechtliche Sicherung | Erschliessung / Baulandumlegung | Baubewilligungs-verfahren / Realisierung | **Fertigstellung**

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Das Postverteilzentrum in der Innenstadt von Lörrach ist nicht nur eine standortunangepasste Nutzung, sondern erzeugt auch Postgüterverkehr, der die Aufenthalts- und Lebensqualität in der Innenstadt beeinträchtigt. Mit den Umstrukturierungen hat die Post die nicht mehr benötigten Flächen verkauft, sodass die Möglichkeit besteht, diese für die Ansiedlung von weiteren Einkaufsmöglichkeiten für Stadt und Region in Kombination mit einem innerstädtischen Wohnangebot zu nutzen.
Das zukünftige Wohn- und Geschäftshaus auf dem Postareal wird zwei Ebenen für Verkauf und Gastronomie sowie drei Ebenen für Wohnen beinhalten. Ab dem dritten Obergeschoss sind 59 Wohneinheiten vorgesehen, die von der Städtischen Wohnbaugesellschaft Lörrach mbH verwaltet werden sollen.

4S24.9

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

MIV

Anschluss an:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☐ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☒ Verbindungsstrassennetz

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö11	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
4Ü-Ö15	S-Bahn Haltestelle Lörrach Zentralklinikum	A

ÖV Tram/Bus

No	Name	Prio AP4
-	-	-

MIV

No	Name	Prio AP4
4Ü-M13	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)	C

LV

No	Name	Prio AP4
4LV1	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim - Lörrach	A
4LV10.55	Lörrach: Trennung Fuss- und Veloweg entlang der Wiese (Pendlerroute West)	A
LV79	Lörrach: Pendlerroute West - Beleuchtung	AP3

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Stadt Lörrach	-

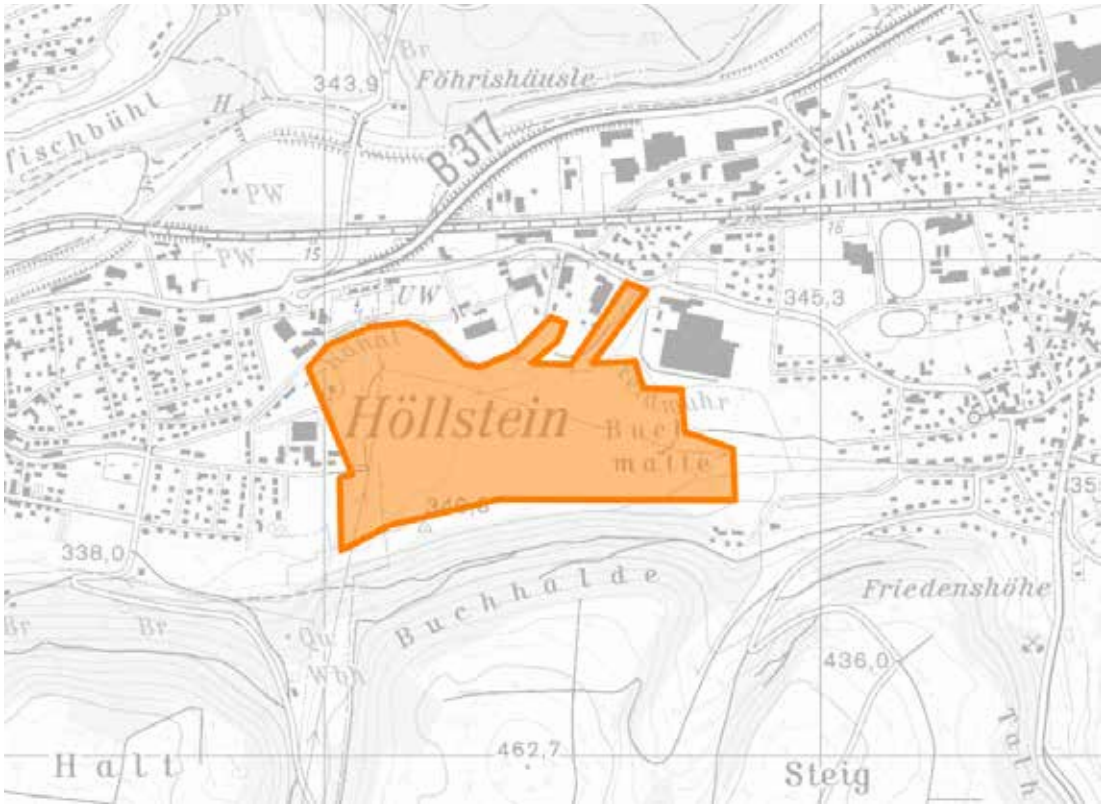
Regionalplanrelevanz: (D)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

4S24.9

4S24.10

4S24.10

Buchmatte



	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	0	900	30		30,5
Aktuell	0	0	0		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung | Rechtliche Sicherung | **Erschliessung / Baulandumlegung** | Baubewilligungs-verfahren / Realisierung | Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Die Anzahl der Arbeitsplätze in Maulburg ist stabil und vergleichsweise hoch. Die Gemeinde Maulburg möchte auch in Zukunft ein attraktiver Gewerbestandort mit stabiler Wohn- und Arbeitsstruktur bleiben. Die Gemeinde möchte deshalb die Gewerbezone Buchmatte nachfrage- und bedarfsgerecht entwickeln. Der Gemeinderat ist sich allerdings sehr wohl im Klaren über den Konflikt zwischen den beiden Zielen «Aktivierung von gewerblichem Flächenpotenzial» und «Sparsamer Umgang mit Grund und Boden». Um diesen Konflikt zu entschärfen, wurden Leitlinien zur Entwicklung und Erschliessung des Gewerbegebiets Buchmatte sowie zur Vergabe der erschlossenen Gewerbegrundstücke verfasst. Der zuerst realisierte Erschliessungsabschnitts soll die Gemeinde in die Lage versetzen, an- oder umsiedlungswilligen Betrieben kurzfristig vollerschlossene Flächen zur Verfügung stellen zu können. Unter Beachtung einer optimalen Erschliessungsplanung soll der erste Erschliessungsabschnitt maximal ca. 30% der Bruttofläche des Gesamtgebiets umfassen. Die weiteren Erschliessungsabschnitte sollen nachfrage- und bedarfsgerecht realisiert werden.

4S24.10

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☒ kein Bahnhof in der Nähe

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☒ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

MIV

Anschluss an:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☐ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö11	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
4Ü-Ö15	S-Bahn Haltestelle Lörrach Zentralklinikum	A

ÖV Tram/Bus

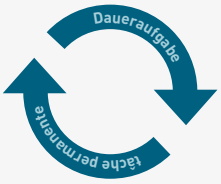
No	Name	Prio AP4
-	-	-

MIV

No	Name	Prio AP4
4Ü-M13	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)	C

LV

No	Name	Prio AP4
4LV1	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim - Lörrach	A
4LV10.55	Lörrach: Trennung Fuss- und Veloweg entlang der Wiese (Pendlerroute West)	A
LV79	Lörrach: Pendlerroute West - Beleuchtung	AP3
LV81	Steinen: Eisenbahnbrücke	AP3



Historie **Prio**

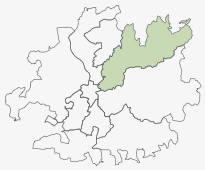
AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S25.10/2701.3.282 As

Fläche in Hektar
30,5

Typ
Neubaugebiet



Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Gemeinde Maulburg	-

Regionalplanrelevanz: (D)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

4S24.10

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Parallel bzw. im zeitlichen Zusammenhang mit der Entwicklung des Gewerbegebiets muss zum Einen dessen kreuzungsfreie Anbindung an die B317 realisiert und zum Anderen je nach Nutzungsmix eine zusätzliche S-Bahn-Haltestelle «Maulburg-West» (erst nach 2040 möglich) geplant werden.

4S25

Schwerpunktgebiet Schopfheim/Zell

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

Nr.	Massnahme	Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
		Hektar	heut	zukünftig	heute	zukünftig
4S25	**Schwerpunktgebiet Schopfheim/Zell**	**4,1**	**65**	**415**	**10**	**10**
4S25.1	Auf hinter Hofen	2,0	0	200	0	0
4S25.2	Stalten	1,6	0	90	0	0
4S25.3	Bahnhof Zell	0,5	65	125	10	10

Bemerkung: Die Gemeinde Schopfheim entwickelt sich momentan sehr dynamisch und so konnten Ende 2020 4 neue Areale gemeldet werden, die im AP5 berücksichtigt werden können. Es werden damit mehr Potenziale ausgewiesen werden können.

Beschrieb

Das Schwerpunktgebiet Schopfheim/Zell umfasst drei Areale, zwei Nachverdichtungsgebiete entlang der Wiesentalbahn und ein Neubaugebiet im Schopfheimer Ortsteils Langenau.
Auf allen drei Arealen entsteht mehrheitlich neuer Wohnraum. Insgesamt sollen 350 zusätzliche Einwohner (total 415 EW) Platz finden. Damit wird auf die bestehende Wohnnachfrage reagiert. Mit der Siedlungsentwicklung innerhalb des bestehenden Siedlungskörpers wird einer Ausbreitung in die Landschaft entgegengewirkt.
Sowohl Zell als auch Schopfheim zählen gemäss Zukunftsbild AP4 zu den Korridorzentren und nehmen damit eine wichtige Rolle als Begegnungs- und Versorgungsort für den umliegenden ländlichen Siedlungsraum ein. Die S-Bahn-Anbindung spielt dabei eine wichtige Rolle und begünstigt die Siedlungsentwicklung an gut erschlossener Lage. Das Aktivieren von Flächenpotenzialen in S-Bahn-Nähe und die Verdichtung des Wohnens im Bahnhofsumfeld trägt zur Erhöhung des S-Bahn-Nutzerpotenzials bei. Eine wichtige Voraussetzung für die Angebotsverbesserung der S-Bahn ist der Ausbau der Wiesentalbahn (4Ü-Ö11). Attraktive Zugänge zu den Bahnhöfen und eine städtebaulich gute Gestaltung der Bahnhofsumfeldes fördern die Nutzung der S-Bahn. Die mit der Entwicklung der beiden Areale «Auf hinter Hofen» (4S25.1) und «Bahnhof Zell» (4S25.3) induzierte Mobilitätsnachfrage dürfte zu einem beachtlichen Teil über den ÖV aufgefangen werden können. Das etwas peripherer liegende Areal «Stalten» (4S25.2) ist mit einer Buslinie an die S-Bahn angebunden. Zudem liegt es unmittelbar an der Wiese und dem daran entlangführenden Fuss- und Radweg. Dieser wird zwischen Schopfheim und Zell optimiert (4LV10.58: Schopfheim: Umgestaltung Radweg Wiesendamm) und damit noch an Attraktivität gewinnen. Ebenfalls vorgesehen ist die Realisierung einer prioritären Velorouten, welche das gesamte Wiesental für den Veloverkehr attraktiv erschliessen wird (4LV1: LK Lörrach: Radschnellverbindung RS 7(K) Wiesental Schopfheim-Lörrach).
Mit der Kapazitätserhöhung des heute überlasteten übergeordneten Strassennetzes durch den Ausbau der B317 (4Ü-M13) wird sichergestellt, dass der regionale Verkehr direkt und zuverlässig aus dem Siedlungsgebiet von Zell und Schopfheim geleitet werden kann und Ausweichverkehr verhindert wird.

Massnahmen

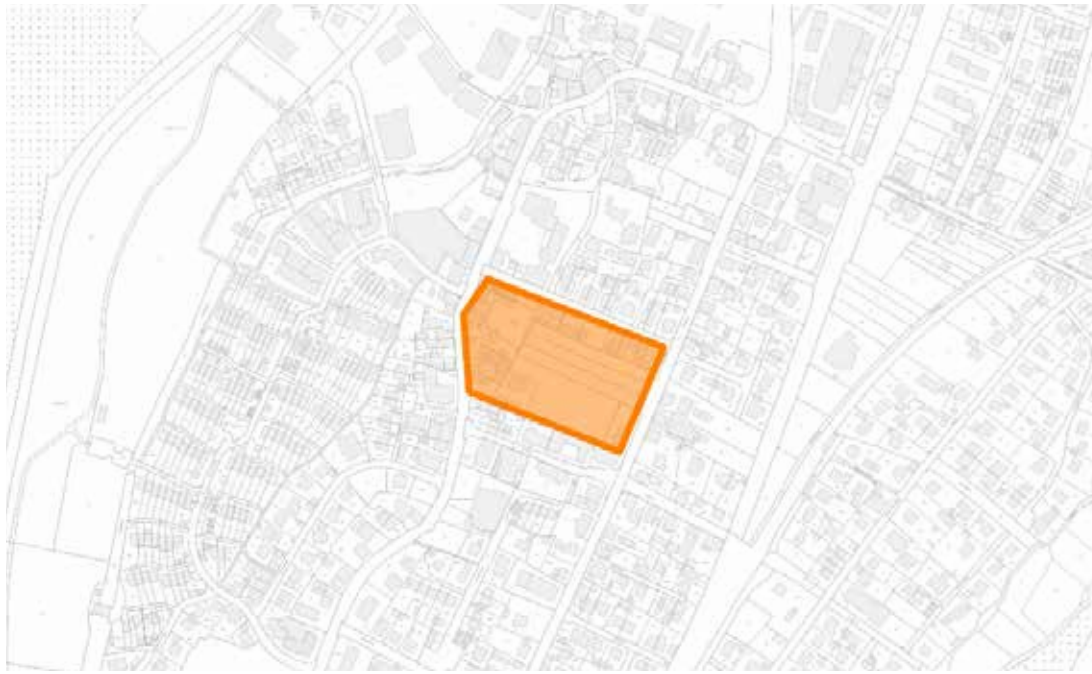
Nummer	Name	Prio
Übergeordnete Massnahmen		**AP4**
4Ü-Ö11	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
4Ü-Ö15	S-Bahn Haltestelle Lörrach Zentralklinikum	A
4Ü-M13	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)	C
AGGLO Massnahmen		**AP4**
4LV1	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim - Lörrach	A
4LV10.56	Schopfheim: Umgestaltung Radweg Wiesendamm	A
4LV10.57	Zell im Wiesental: Ertüchtigung des Wiesentalradweges in Richtung Hausen bis zur Gemeinde-Gemarkungsgrenze Hausen	A

Zell im Wiesental
trirena
4S25.3
Zell (Wiesental)
trirena
Fahrnau
4S25.1
trirena
Schopfheim Schlattholz
trirena
Schopfheim
4Ü-M13

4S25.1

4S25.1

Auf hinter Hofen



	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	200	0	100		2
Aktuell	0	0	0		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung | Rechtliche Sicherung | Erschliessung / Baulandumlegung | **Baubewilligungs-verfahren / Realisierung** | **Fertigstellung**

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Diese innerstädtische Freifläche inmitten eines gemischten Bereiches im Ortskern des Schopfheimer Ortsteils Fahrnau soll einer standortgerechten verdichteten Wohnnutzung zugeführt werden.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☒ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö11	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
4Ü-Ö15	S-Bahn Haltestelle Lörrach Zentralklinikum	A

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
-	-	-

MIV

Anschluss an:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
4Ü-M13	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)	C

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☐ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
4LV1	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim - Lörrach	A
4LV10.56	Schopfheim: Umgestaltung Radweg Wiesendamm	A

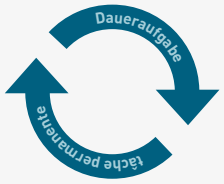
Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Stadt Schopfheim	-

Regionalplanrelevanz: (D)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☐ Ja	☐ Ja	☐ Ja
☒ Nein	☒ Nein	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Bebauungsplan ist rechtskräftig

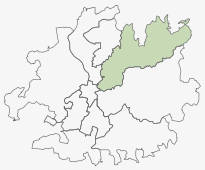
4S25.1



Historie	Prio
AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
-	-
AP3/ARE-Code	
S27.1/2701.3.296	As

Fläche in Hektar
2

Typ
Nachverdichtungsgebiet



4S25.2

4S25.2

Stalten

	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	90	0	55		1,6
Aktuell	0	0	0		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung | Rechtliche Sicherung | Erschliessung / Baulandumlegung | **Baubewilligungs-verfahren / Realisierung** | Fertigstellung

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Die im Süden des Ortsteils Langenau liegende Freifläche ist von drei Seiten von Wohn- und Siedlungsbebauung umgeben. Mit der Entwicklung dieser Fläche erfolgt eine Arrondierung des Siedlungsgebietes im Süden des Ortsteils Langenau. Mit dieser Entwicklung wird der Wohnungsnachfrage genüge getan und dem Siedlungsdruck in die offene Landschaft entgegen gewirkt.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

4S25.2

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☒ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö11	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	
4Ü-Ö15	S-Bahn Haltestelle Lörrach Zentralklinikum	

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
-	-	-

MIV

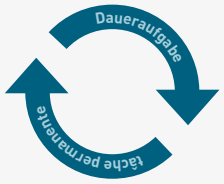
Anschluss an:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
4Ü-M13	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)	C

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☐ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

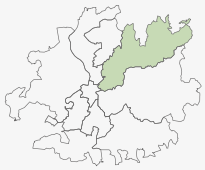
No	Name	Prio AP4
4LV1	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim - Lörrach	A
4LV10.56	Schopfheim: Umgestaltung Radweg Wiesendamm	A



Historie	Prio
AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
-	-
AP3/ARE-Code	
S27.2/2701.3.297	As

Fläche in Hektar
1,6

Typ
Neubaugebiet



Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Stadt Schopfheim	-

Regionalplanrelevanz: (D)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

4S25.2

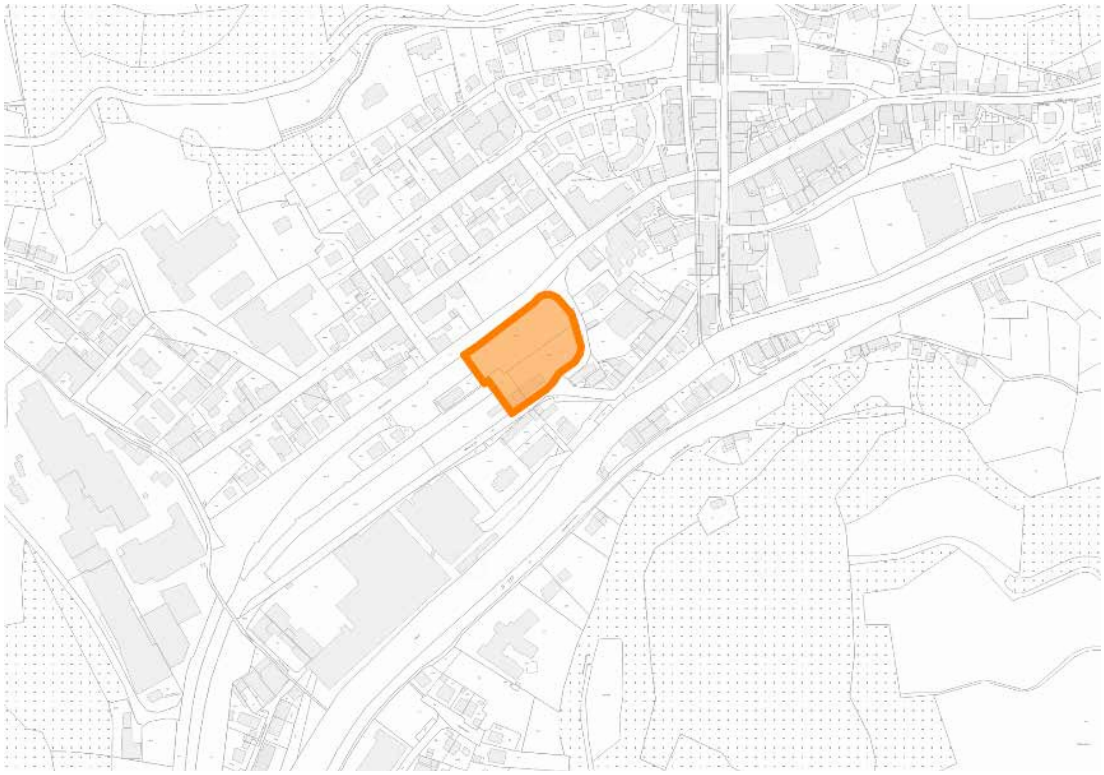
Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Bebauungsplanverfahren in der Anhörungs- und Beteiligungsphase
Erforderlicher Grunderwerb getätigt, Gebiet befindet sich überwiegend in städtischem Besitz

Weiteres:

Planung seit 2018 Umsetzung bis 2021

4S25.3

Bahnhof Zell



Daueraufgabe

Fläche permanente

Historie **Prio**

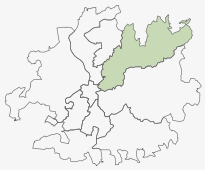
AP1/ARE-Code
-
-

AP2/ARE-Code
-
-

AP3/ARE-Code
S27.3/2701.3.298 As

Fläche in Hektar
0,5

Typ
Nachverdichtungsgebiet



	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner/AP/ha	Nutzung	Fläche in ha
Zukünftig	125	10	270		0,5
Aktuell	65	10	150		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung / Baulandumlegung	**Baubewilligungs-verfahren / Realisierung**	**Fertigstellung**

Ein Areal kann etappenweise realisiert werden, weshalb unterschiedliche Umsetzungsstände erfasst werden können.

Massnahmenbeschrieb

Unmittelbar nördlich des Bahnhofsgebäudes in Zell soll eine derzeit nicht bzw. untergenutzte Fläche der Wohnbauentwicklung zugeführt werden. Damit bekommt das Bahnhofsumfeld einen geordneten städtebaulichen Charakter, der diesem innerörtlichen Standort gerecht wird. Gleichzeitig werden Wohnungen geschaffen, die keinen zusätzlichen MIV erzeugen, da die S-Bahn in unmittelbarer Nähe liegt.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

4S25.3

☐ Mobilitätskonzept erstellt

Erschliessung aktuell

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen:

ÖV (Bahn)

Nähe zum nächsten Bahnhof:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ kein Bahnhof in der Nähe

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö11	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	
4Ü-Ö15	S-Bahn Haltestelle Lörrach Zentralklinikum	

ÖV Tram/Bus

Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ keine Haltestelle in der Nähe

No	Name	Prio AP4
-	-	-

MIV

Anschluss an:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
4Ü-M13	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)	C

LV

Anschluss an:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

No	Name	Prio AP4
4LV1	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim - Lörrach	A
4LV10.57	Zell im Wiesental: Ertüchtigung des Wiesentalradweges in Richtung Hausen bis zur Gemeinde-Gemarkungsgrenze Hausen	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Stadt Zell im Wiesental	-

Regionalplanrelevanz: (D)	Einzonung erforderlich	Verlust Fruchtfolgefläche
☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein	☐ Ja ☒ Nein

4S25.3

4S26

Schwerpunktgebiet Saint-Louis

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nr.	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
4S26	**Schwerpunktgebiet Saint-Louis**	**25,3**	**0**	**3'110**	**220**	**0**
4S26.1	Quartier Fernet-Branca	5,0	0	500	10	0
4S26.2	Rue de la Fraternité - Saint Louis	1,0	0	250	0	0
4S26.3	Quartier Neuweg Sud - Saint-Louis	6,3	0	600	0	0
4S26.4	Quartier Forum - Saint-Louis	2,0	0	500	80	0
4S26.5	Quartier Casino - Saint-Louis	5,0	0	420	50	0
4S26.6	Quartier Parc Hess - Saint-Louis	6,0	0	840	80	0

Beschrieb

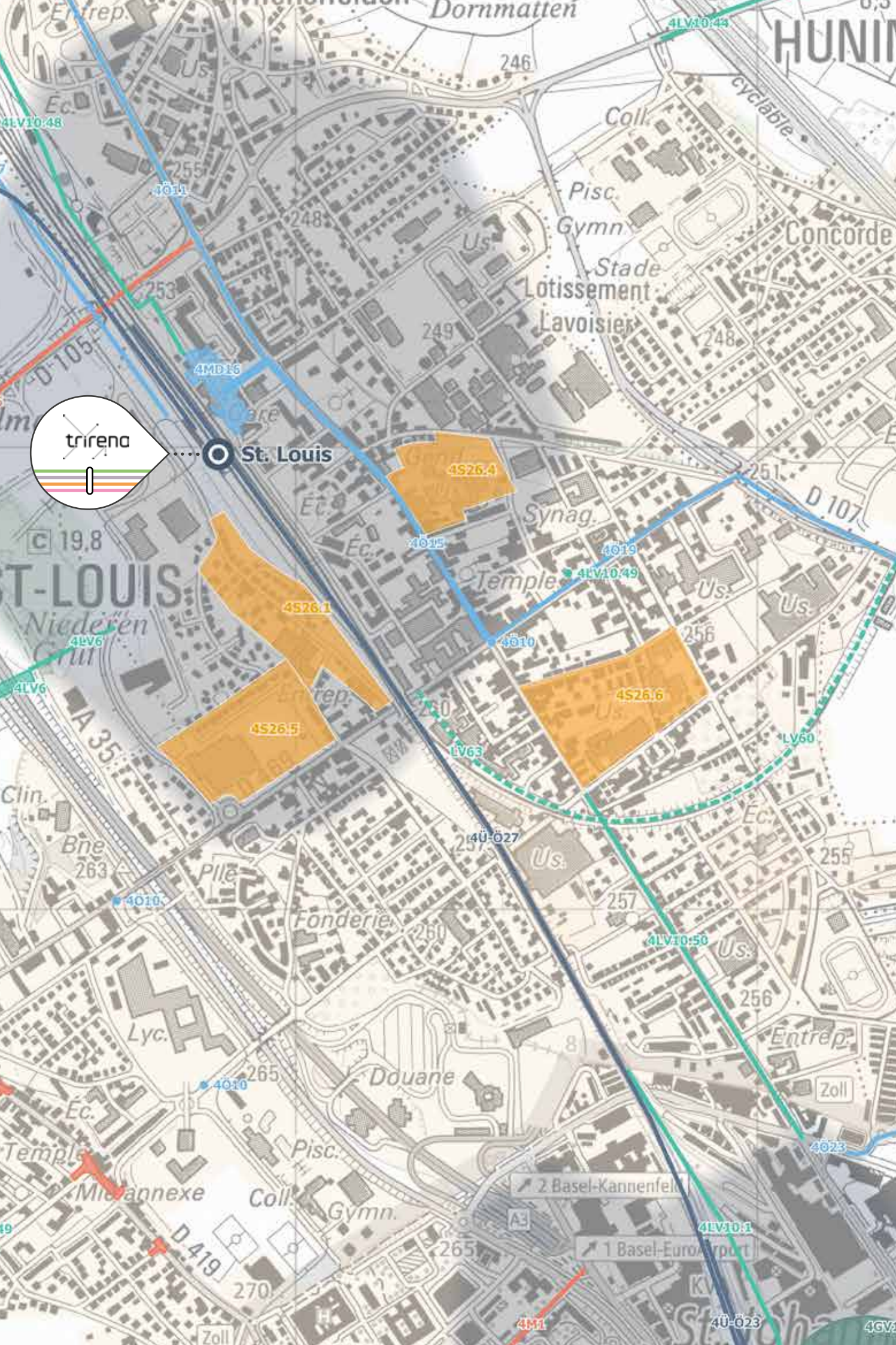
Die Stadt Saint-Louis mit ihren 20'000 Einwohnern und knapp 10'000 Arbeitsplätzen gehört zum Agglomerationszentrum und ist faktisch mit der Stadt Basel verschmolzen. Saint-Louis verfügt über bedeutende Entwicklungsflächen, welche entweder heute noch unbebaut sind (Neubaugebiete) oder durch flächenintensive Gewerbenutzungen besetzt sind (Transformationsgebiete). Im näheren Umfeld des Bahnhofs Saint-Louis liegen die Areale «Quartier Fernet-Branca» (4S26.1), «Quartier Forum» (4S26.4), «Quartier Casino» (4S26.5) und «Quartier Parc Hess» (4S26.6). Alle vier Areale werden bereist genutzt. Im Rahmen einer Transformation soll jedoch eine Nutzungsintensivierung stattfinden und zusätzlicher Wohnraum für etwa 2200 Einwohner geschaffen werden. Auch in den Arealen der umliegenden Ortsteile entstehen zusätzliche Wohneinheiten. Durch die Entwicklung der Areale «Rue de la Fraternité» (4S26.2) und «Quartier Neuweg Sud» können rund 900 zusätzliche Einwohner angesiedelt werden.

Um den neu induzierten Verkehr der zusätzlichen Einwohner abzuwickeln, sind diverse Verkehrsmassnahmen notwendig. Der Grossteil der Entwicklungsgebiete liegt im Einzugsgebiet der ÖV-Drehscheibe Saint-Louis (AP2: Ö28), welche bereits ausgebaut wurde. Die grenzüberschreitende Tramlinie 3 ergänzt das ÖV Angebot auf der westlichen Seite der Bahnlinie. Die östliche Seite des Bahnhofs Saint-Louis wird nun ebenfalls umgestaltet (4MD16) und mit der geplanten neuen Busspur entlang der Rue de Mulhouse (4Ö15/4Ö11) verknüpft. Diese Massnahmen verbessern die Qualität der ÖV-Erschliessung für die Areale 4S26.3, 4S26.4 und 4S26.6 erheblich.

Der Verkehrsfluss auf dem übergeordneten Strassennetz muss störungsfrei funktionieren, damit Ausweichverkehr auf nachgelagerte Strassen vermieden werden kann. Die Umgestaltung des Knotens A35/RD105 (4Ü-M5) sowie die Neugestaltung der RD105 (4M6/4M13) leisten dazu einen Beitrag. Als flankierende Massnahmen werden dafür die siedlungsorientierten Strassen in Bourgfelden aufgewertet und beruhigt (4M20). Im Umfeld der Entwicklungsareale sind

Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP4**
4L5	Parc des Carrières	
Übergeordnete Massnahmen		**AP4**
4Ü-M5	Réaménagement A35/RD105 Saint-Louis - 5A3F	A
4Ü-Ö9	Bahnanbindung EuroAirport	A
4Ü-Ö27	Vierspurausbau Basel St. Johann - Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	B
AGGLO Massnahmen		**AP4**
4Ö10	SLA: Améliorer le fonctionnement et les performances du réseau de bus (feux)	A
4Ö11	Saint-Louis: Site propre pour les bus - rue de Mulhouse - Saint Louis (Phase 1)	A
4M2	SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim	A
4M6	CEA: Réaménagement RD105 Saint-Louis/ Hésingue - 5A3F	A
4M11.14	Hégenheim: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim	A
4LV10.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr, 1. Etappe	A
4LV6	CEA: Passerelle piétons/cycles entre Quartier du Lys et le Technoparc	A
4LV10.37	SLA: Liaison cyclable Hésingue - Saint-Louis	A
4LV10.40	SLA: Liaison cyclable Huningue Rue du Rhin	A
4LV10.47	Saint-Louis: Liaison cyclable rue de l'Aéroport - rue du Canal	A
4LV10.48	Saint-Louis: Liaison cyclable le long des voies SNCF, entre la rue de Seville et la Gare	A
4LV10.49	Saint-Louis: Abris couverts pour les vélos	A
4LV10.50	Saint-Louis: Liaison cyclable avenue de Bâle	A
4MD16	Saint-Louis: Réaménagement du parvis Est de la Gare de Saint-Louis	B
4Ö15	Saint-Louis: Site propre pour les bus - rue de Mulhouse - Saint Louis (Phase 2)	B
4M16	Hésingue: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Hésingue	B
4M17	Saint-Louis: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Saint-Louis-Bourgfelden	B
4Ö17	SLA: Prolongement du Tram 3 du Technoport à l'EAP	C
4Ö23	BS: Tram St. Johann - Huningue	C
4LV10.41	SLA: Liaison cyclable Huningue Rue du Rhin	A
4LV10.51	Saint-Louis: Liaison cyclable avenue de Bâle	A
4M17	Saint-Louis: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Saint-Louis-Bourgfelden	B


trirena
St. Louis
4S26.4
4S26.1
4S26.5
4S26.6
4MD15
4Ü11
4Ü15
4Ü19
4Ü10
4LV10.49
4LV10.48
4LV10.44
4LV10.50
4LV10.1
4LV6
LV63
LV60
4Ü-027
4Ü-023
4Ü23
4M1
A 35
D 105
D 107
D 419
Dornmatten
Concorde
Lotissement Lavoisier
Stade
Gymn.
Pisc.
Coll.
Synag.
Temple
Douane
Fonderie
Entrep.
Zoll
Lyc.
Clin.
Bne
Pile
Us.
Ec.
cyclable
2 Basel-Kannenfeld
1 Basel-Euroairport
246
248
249
251
253
255
256
257
260
263
265
270

Nummer	Name	Prio
AGGLO Massnahmen AP1-AP3 (noch offen)		
LV63	Saint-Louis: Liaison cyclable entre l'avenue Charles de Gaulle et rue du Dr Marcel Hurst	AP3
LV60	CA3F: Liaison cyclable Huningue / Saint-Louis	AP3
LV61	CA3F: Liaison cyclable : Blotzheim / Saint-Louis Neuweg / Maison éclusière de la Petite Camargue Alsacienne	AP3

4S26

zahlreiche Massnahmen für den Veloverkehr geplant. Sowohl die Nord-Süd-Achse von Saint-Louis Richtung Basel (4LV10.48) Liaison cyclable le long des voies SNCF, 4LV10.1: Basel: Fuss- und Veloverkehrsachsen gemäss Teilrichtpläne), als auch die Querverbindungen Richtung Hégenheim und Hésingue (4LV10.37: Liaison cyclable Hésingue - Saint-Louis, 4LV6: Passerelle piétons/cycles entre Quartier du Lys et le Technoparc) sollen gestärkt werden. Ein attraktives zusammenhängendes Velonetz trägt dazu bei, den Anteil des Veloverkehrs zu erhöhen und gleichzeitig den MIV-Anteil zu reduzieren.

4S26.1

4S26.1

Quartier Fernet-Branca

	Habitants	Emplois	Habitants/EP/ha	Utilisation	Surface en ha
futur	500	0	100		5
actuelle	0	10	<5		

Étapes de mise en oeuvre

Exploration | **Début de la préparation** | Début de la mise en oeuvre | Réalisation | Achèvement

Un site peut être développé par étapes, raison pour laquelle différents états de mise en œuvre peuvent être saisis.

Description

L'objectif est de construire des logements collectifs tout en préservant le talus naturel existant, en programmant la construction d'un parc de stationnement public et en créant de nouveaux cheminements pour les piétons et les cycles. Ce projet fait suite à la création d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) dans le plan local d'urbanisme (PLU), qui autorise dans ce secteur situé à côté du terminus du Tram 3 une plus forte densification par rapport à la zone règlementaire en vigueur.

Coordination de l'urbanisation et des transports / Lien avec d'autres mesures

4S26.1

☐ Concept de mobilité élaboré

Desserte actuelle — Optimisation / relation avec d'autres mesures

ÖV (Bahn)

Proximité de la prochaine gare:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ Pas de gare à proximité

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö9	Bahnanbindung EuroAirport	A
4Ü-Ö27	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	B

ÖV Tram/Bus

Proximité du prochain arrêt de bus:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ Pas d'arrêt de bus à proximité

No	Name	Prio AP4
4Ö11	Saint-Louis: Site propre pour les bus - rue de Mulhouse - Saint Louis (Phase 1)	A
4MD16	Saint-Louis: Réaménagement du parvis Est de la Gare de Saint-Louis	B
4Ö17	SLA: Prolongement du Tram 3 du Technoport à l'EAP	C

MIV

Desserte actuelle

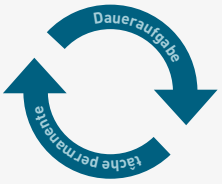
Connexion à:
- ☒ Réseau des routes à grand débit
- ☒ Réseau des routes à grande circulation
- ☐ Réseau des routes de liaison

No	Name	Prio AP4
4Ü-M5	Réaménagement A35/RD105 Saint-Louis - 5A3F	A
4M6	CEA: Réaménagement RD105 Saint-Louis/Hésingue - 5A3F	A
4M17	Saint-Louis: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Saint-Louis-Bourgfelden	B

LV

Connexion à:
- ☐ Réseau des itinéraires prioritaires
- ☒ Réseau des itinéraires principaux
- ☒ Réseau des itinéraires complémentaires
- ☐ Absence d'infrastructure cyclable

No	Name	Prio AP4
4LV6	CEA: Passerelle piétons/cycles entre Quartier du Lys et le Technoparc	A
4LV10.37	SLA: Liaison cyclable Hésingue - Saint-Louis	A
4LV10.48	Saint-Louis: Liaison cyclable le long des voies SNCF, entre la rue de Seville et la Gare	A
4LV10.50	Saint-Louis: Liaison cyclable avenue de Bâle	A
LV63	Saint-Louis: Liaison cyclable entre l'avenue Charles de Gaulle et rue du Dr Marcel Hurst	AP3
LV60	CA3F: Liaison cyclable Huningue / Saint-Louis	AP3
4LV10.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr, 1. Etappe	A



Historie — **Prio**

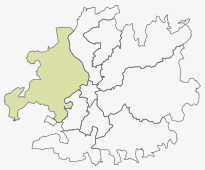
AP1/ARE-Code
-

AP2/ARE-Code
-

AP3/ARE-Code
-

Surface en ha
5

Type
Zones de densification
Zones de nouvelles constructions

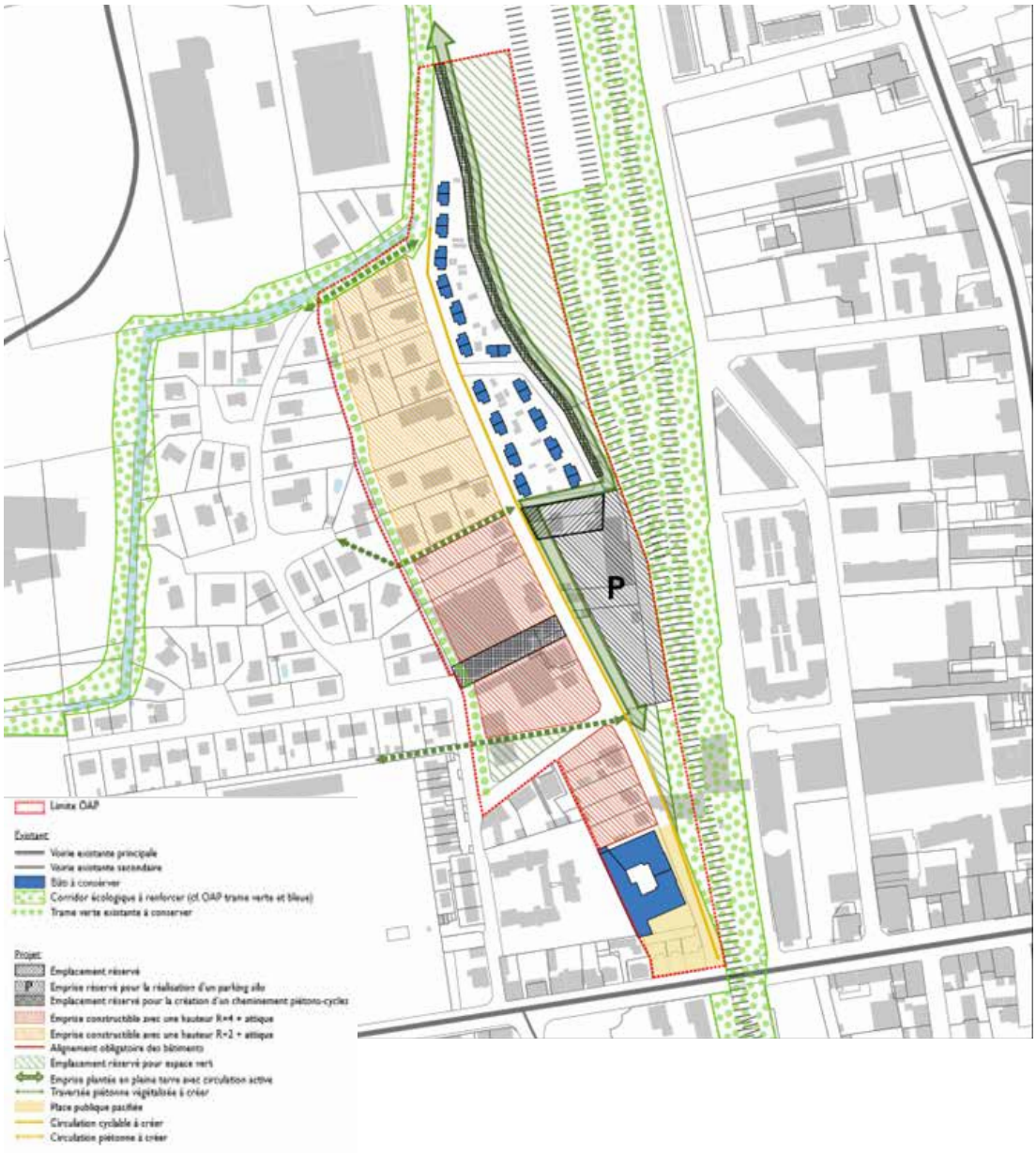


Coordination

L'organisme responsable	Autres participante
Ville de Saint-Louis	-

SCoT (F)	Mise en zone nécessaire	Surfaces d'assolement concernées
☒ Oui, coordination en cours ☐ No	☐ Oui ☒ No	☐ Oui ☒ No

4S26.1



4S26.2

Rue de la Fraternité - Saint Louis

4S26.2

	Habitants	Emplois	Habitants/EP/ha	Utilisation	Surface en ha
futur	250	0	250		1
actuelle	0	0	0		

Étapes de mise en oeuvre

Exploration | **Début de la préparation** | Début de la mise en oeuvre | Réalisation | Achèvement

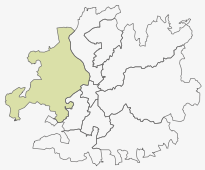
Un site peut être développé par étapes, raison pour laquelle différents états de mise en œuvre peuvent être saisis.

Daueraufgabe / tâche permanente

Historie	Prio
AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
-	-
AP3/ARE-Code	
-	-

Surface en ha
1

Type
Zones de nouvelles constructions



Description

Densification du quartier Bourgfelden aux abords du parc des Carrières et à proximité du tram 3.
Programme immobilier de 142 logements de haute qualité environnementale (énergie verte, écomobilité, conteneurs enterrés pour les déchets, etc.)

Coordination de l'urbanisation et des transports / Lien avec d'autres mesures

☐ Concept de mobilité élaboré

4S26.2

Desserte actuelle

ÖV (Bahn)

Proximité de la prochaine gare:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☒ Pas de gare à proximité

ÖV Tram/Bus

Proximité du prochain arrêt de bus:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☒ 750 – 1'000 m
- ☐ Pas d'arrêt de bus à proximité

MIV

Connexion à:
- ☐ Réseau des routes à grand débit
- ☐ Réseau des routes à grande circulation
- ☒ Réseau des routes de liaison

LV

Connexion à:
- ☐ Réseau des itinéraires prioritaires
- ☒ Réseau des itinéraires principaux
- ☐ Réseau des itinéraires complémentaires
- ☐ Absence d'infrastructure cyclable

Optimisation / relation avec d'autres mesures

No	Name	Prio AP4
-	-	-

No	Name	Prio AP4
4Ö10	SLA: Améliorer le fonctionnement et les performances du réseau de bus (feux)	A

No	Name	Prio AP4
4M2	SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim	A
4M11.14	Hégenheim: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim	A
4M17	Saint-Louis: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Saint-Louis-Bourgfelden	B

No	Name	Prio AP4
4LV10.49	Saint-Louis: Abris couverts pour les vélos	A

Coordination

L'organisme responsable	Autres participante
Ville de Saint-Louis	-

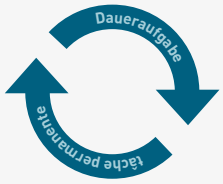
SCoT (F)
- ☒ Oui, pas d'information
- ☐ No

Mise en zone nécessaire
- ☐ Oui
- ☒ No

Surfaces d'assolement concernées
- ☐ Oui
- ☒ No

4S26.3

Quartier Neuweg Sud - Saint-Louis



Historie **Prio**

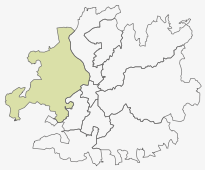
AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

Surface en ha
6,3

Type
Zones de nouvelles constructions



	Habitants	Emplois	Habitants/EP/ha	Utilisation	Surface en ha
futur	600	0	95		6,3
actuelle	0	0	0		

Étapes de mise en oeuvre

Exploration | **Début de la préparation** | Début de la mise en oeuvre | Réalisation | Achèvement

Un site peut être développé par étapes, raison pour laquelle différents états de mise en œuvre peuvent être saisis.

Description

Le projet consiste à créer une nouvelle zone d'habitation dans le quartier Neuweg de Saint-Louis : 3'000 nouveaux logements sont prévus.

Coordination de l'urbanisation et des transports / Lien avec d'autres mesures

☐ Concept de mobilité élaboré

4S26.3

Desserte actuelle / Optimisation / relation avec d'autres mesures

ÖV (Bahn)

Proximité de la prochaine gare:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☒ Pas de gare à proximité

No	Name	Prio AP4
-	-	-

ÖV Tram/Bus

Proximité du prochain arrêt de bus:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ Pas d'arrêt de bus à proximité

No	Name	Prio AP4
4Ö15	Saint-Louis: Site propre pour les bus - rue de Mulhouse - Saint Louis (Phase 2)	B

MIV

Connexion à:
- ☐ Réseau des routes à grand débit
- ☐ Réseau des routes à grande circulation
- ☒ Réseau des routes de liaison

No	Name	Prio AP4
-	-	-

LV

Connexion à:
- ☐ Réseau des itinéraires prioritaires
- ☒ Réseau des itinéraires principaux
- ☐ Réseau des itinéraires complémentaires
- ☐ Absence d'infrastructure cyclable

No	Name	Prio AP4
4LV10.47	Saint-Louis: Liaison cyclable rue de l'Aéroport - rue du Canal	A
4LV10.49	Saint-Louis: Abris couverts pour les vélos	A
LV61	CA3F: Liaison cyclable : Blotzheim / Saint-Louis Neuweg / Maison éclusière de la Petite Camargue Alsacienne	AP3

Coordination

L'organisme responsable	Autres participante
Ville de Saint-Louis	-

SCoT (F)	Mise en zone nécessaire	Surfaces d'assolement concernées
☒ Oui, pas d'information ☐ No	☐ Oui ☒ No	☒ Oui ☐ No

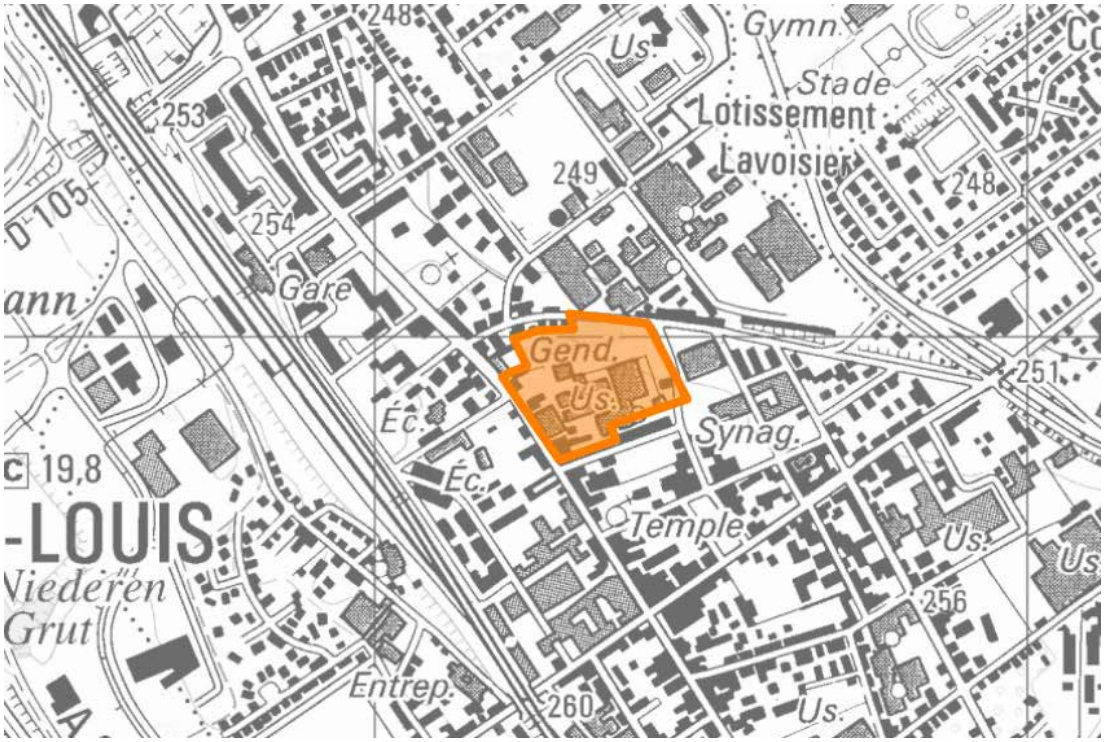
4S26.3

Carte de l'OAP : Schéma de principe

4S26.4

4S26.4

Quartier Forum - Saint-Louis



	Habitants	Emplois	Habitants/EP/ha	Utilisation	Surface en ha
futur	500	0	250		2
actuelle	0	80	40		

Étapes de mise en oeuvre

Exploration | Début de la préparation | Début de la mise en oeuvre | Réalisation | Achèvement

Un site peut être développé par étapes, raison pour laquelle différents états de mise en œuvre peuvent être saisis.

Description

Suite au regroupement des différents sites de production de l'entreprise Sterling sur la zone d'activité du Technoparc, un terrain de 2 hectares se libère au cœur de la ville de Saint-Louis. L'aménagement de ce secteur est destiné à accueillir 300 logements

Coordination de l'urbanisation et des transports / Lien avec d'autres mesures

☐ Concept de mobilité élaboré

4S26.4

Desserte actuelle / Optimisation / relation avec d'autres mesures

ÖV (Bahn)

Proximité de la prochaine gare:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☒ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ Pas de gare à proximité

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö9	Bahnanbindung EuroAirport	A
4Ü-Ö27	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	B

ÖV Tram/Bus

Proximité du prochain arrêt de bus:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☒ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ Pas d'arrêt de bus à proximité

No	Name	Prio AP4
4Ö10	SLA: Améliorer le fonctionnement et les performances du réseau de bus (feux)	A
4Ö11	Saint-Louis: Site propre pour les bus - rue de Mulhouse - Saint Louis (Phase 1)	A
4Ö15	Saint-Louis: Site propre pour les bus - rue de Mulhouse - Saint Louis (Phase 2)	B
4MD16	Saint-Louis: Réaménagement du parvis Est de la Gare de Saint-Louis	B
4Ö19	BS/SLA: Tram Kleinhüningen - Saint-Louis	C

MIV

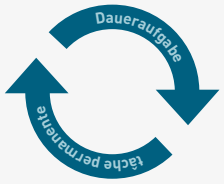
Connexion à:
- ☐ Réseau des routes à grand débit
- ☐ Réseau des routes à grande circulation
- ☒ Réseau des routes de liaison

No	Name	Prio AP4
-	-	-

LV

Connexion à:
- ☐ Réseau des itinéraires prioritaires
- ☒ Réseau des itinéraires principaux
- ☐ Réseau des itinéraires complémentaires
- ☐ Absence d'infrastructure cyclable

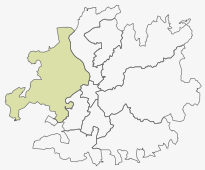
No	Name	Prio AP4
4LV10.49	Saint-Louis: Abris couverts pour les vélos	A
4LV10.50	Saint-Louis: Liaison cyclable avenue de Bâle	A
LV60	CA3F: Liaison cyclable Huningue / Saint-Louis	AP3
LV63	Saint-Louis: Liaison cyclable entre l'avenue Charles de Gaulle et rue du Dr Marcel Hurst	AP3
4LV10.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr, 1. Etappe	A



Historie	Prio
AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
-	-
AP3/ARE-Code	
-	-

Surface en ha
2

Type
Zones de transformation



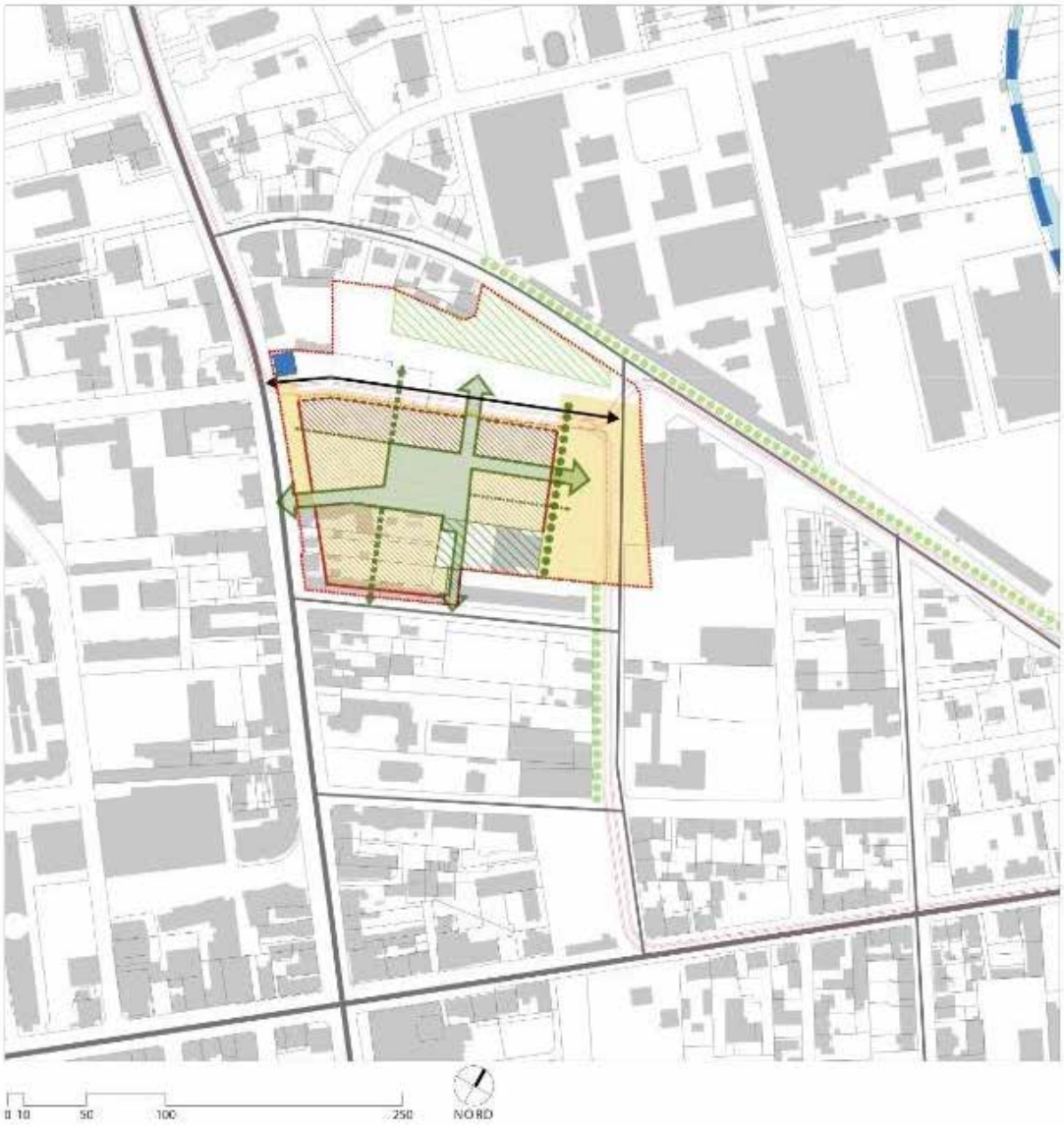
Coordination

L'organisme responsable	Autres participante
Ville de Saint-Louis	-

SCoT (F)	Mise en zone nécessaire	Surfaces d'assolement concernées
☒ Oui, pas d'information ☐ No	☐ Oui ☒ No	☐ Oui ☒ No

4S26.4

Schéma de principe



4S26.5

Quartier Casino - Saint-Louis

4S26.5

Daueraufgabe

tâche permanente

Historie **Prio**

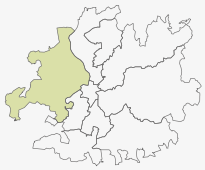
AP1/ARE-Code
-

AP2/ARE-Code
-

AP3/ARE-Code
-

Surface en ha
5

Type
Zones de transformation



	Habitants	Emplois	Habitants/EP/ha	Utilisation	Surface en ha
futur	420	0	85		5
actuelle	0	50	10		

Étapes de mise en oeuvre

Exploration | Début de la préparation | Début de la mise en oeuvre | Réalisation | Achèvement

Un site peut être développé par étapes, raison pour laquelle différents états de mise en œuvre peuvent être saisis.

Description

L'objectif est de construire des logements collectifs tout en créant un parc public, des alignements d'abres et cheminements pour les piétons et les cycles.
Création d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) qui autorise dans ce secteur situé sur l'emprise de l'actuel centre commercial Casino, à côté de la station Soleil du tram 3, une plus forte densification par rapport à la zone règlementaire en vigueur.

Coordination de l'urbanisation et des transports / Lien avec d'autres mesures

4S26.5

☐ Concept de mobilité élaboré

Desserte actuelle / Optimisation / relation avec d'autres mesures

ÖV (Bahn)

Proximité de la prochaine gare:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☒ 750 – 1'000 m
- ☐ Pas de gare à proximité

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö9	Bahnanbindung EuroAirport	A
4Ü-Ö27	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	B

ÖV Tram/Bus

Proximité du prochain arrêt de bus:
- ☒ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ Pas d'arrêt de bus à proximité

No	Name	Prio AP4
4Ö17	SLA: Prolongement du Tram 3 du Technoport à l'EAP	C

MIV

Connexion à:
- ☒ Réseau des routes à grand débit
- ☒ Réseau des routes à grande circulation
- ☒ Réseau des routes de liaison

No	Name	Prio AP4
4Ü-M5	Réaménagement A35/RD105 Saint-Louis - 5A3F	A
4M6	CEA: Réaménagement RD105 Saint-Louis/Hésingue - 5A3F	A
4M17	Saint-Louis: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Saint-Louis-Bourgfelden	B

LV

Connexion à:
- ☐ Réseau des itinéraires prioritaires
- ☐ Réseau des itinéraires principaux
- ☒ Réseau des itinéraires complémentaires
- ☐ Absence d'infrastructure cyclable

No	Name	Prio AP4
4LV6	CEA: Passerelle piétons/cycles entre Quartier du Lys et le Technoparc	A
4LV10.37	SLA: Liaison cyclable Hésingue - Saint-Louis	A
4LV10.50	Saint-Louis: Liaison cyclable avenue de Bâle	A
LV60	CA3F: Liaison cyclable Huningue / Saint-Louis	AP3
LV63	Saint-Louis: Liaison cyclable entre l'avenue Charles de Gaulle et rue du Dr Marcel Hurst	AP3
4LV10.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr, 1. Etappe	A

Coordination

L'organisme responsable	Autres participante
Ville de Saint-Louis	-

SCoT (F)	Mise en zone nécessaire	Surfaces d'assolement concernées
☒ Oui, informations préalables ☐ No	☐ Oui ☒ No	☐ Oui ☒ No

4S26.5

4S26.6

Quartier Parc Hess - Saint-Louis

	Habitants	Emplois	Habitants/EP/ha	Utilisation	Surface en ha
futur	840	0	140		6
actuelle	0	80	15		

Étapes de mise en oeuvre

Exploration | **Début de la préparation** | Début de la mise en oeuvre | Réalisation | Achèvement

Un site peut être développé par étapes, raison pour laquelle différents états de mise en œuvre peuvent être saisis.

Description

Suite au regroupement des différents sites de production de l'entreprise Sterling sur la zone d'activité du Technoparc, un terrain de 4 hectares se libère au cœur de la ville de Saint-Louis. L'aménagement de cet ancien site industriel est destiné à accueillir de nouveaux logements reliés à un espace vert.

Coordination de l'urbanisation et des transports / Lien avec d'autres mesures

☐ Concept de mobilité élaboré

4S26.6

Desserte actuelle

ÖV (Bahn)

Proximité de la prochaine gare:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☒ Pas de gare à proximité

ÖV Tram/Bus

Proximité du prochain arrêt de bus:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☒ 750 – 1'000 m
- ☐ Pas d'arrêt de bus à proximité

MIV

Connexion à:
- ☐ Réseau des routes à grand débit
- ☐ Réseau des routes à grande circulation
- ☒ Réseau des routes de liaison

LV

Connexion à:
- ☐ Réseau des itinéraires prioritaires
- ☒ Réseau des itinéraires principaux
- ☐ Réseau des itinéraires complémentaires
- ☐ Absence d'infrastructure cyclable

Optimisation / relation avec d'autres mesures

ÖV (Bahn)

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö9	Bahnanbindung EuroAirport	A
4Ü-Ö27	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	B

ÖV Tram/Bus

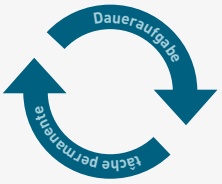
No	Name	Prio AP4
4Ö10	SLA: Améliorer le fonctionnement et les performances du réseau de bus (feux)	A
4Ö11	Saint-Louis: Site propre pour les bus - rue de Mulhouse - Saint Louis (Phase 1)	A
4Ö15	Saint-Louis: Site propre pour les bus - rue de Mulhouse - Saint Louis (Phase 2)	B

MIV

No	Name	Prio AP4
-	-	-

LV

No	Name	Prio AP4
4LV10.40	SLA: Liaison cyclable Huningue Rue du Rhin	A
LV60	CA3F: Liaison cyclable Huningue / Saint-Louis	AP3
LV61	CA3F: Liaison cyclable : Blotzheim / Saint-Louis Neuweg / Maison éclusière de la Petite Camargue Alsacienne	AP3



Historie **Prio**

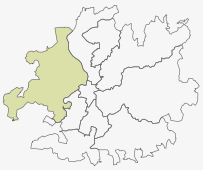
AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

Surface en ha
6

Type
Zones de transformation



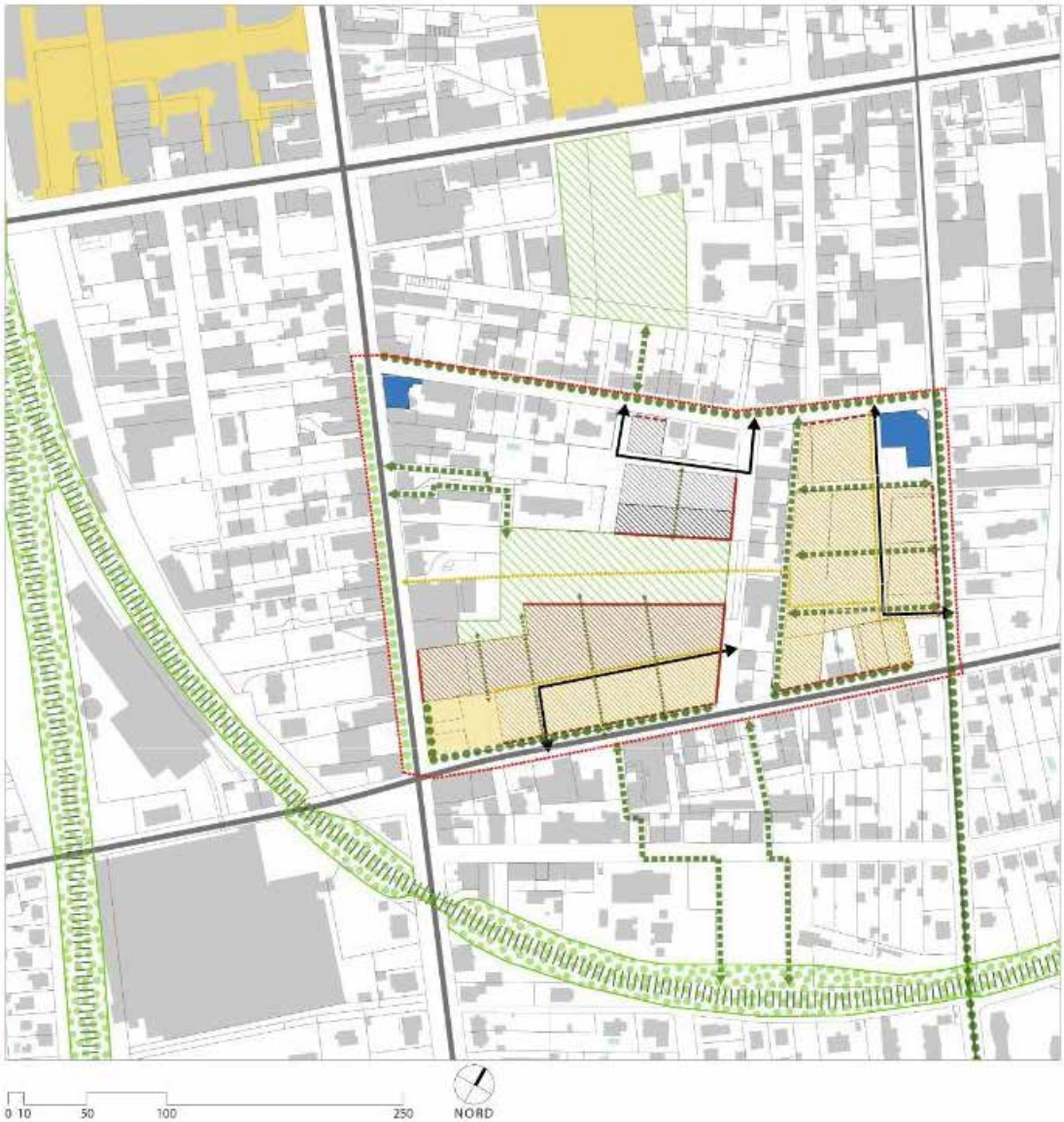
Coordination

L'organisme responsable	Autres participante
Ville de Saint-Louis	-

SCoT (F)	Mise en zone nécessaire	Surfaces d'assolement concernées
☒ Oui, pas d'information ☐ No	☐ Oui ☒ No	☐ Oui ☒ No

4S26.6

Schéma de principe



4S27

Schwerpunktgebiet Euro3lys

4S27

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

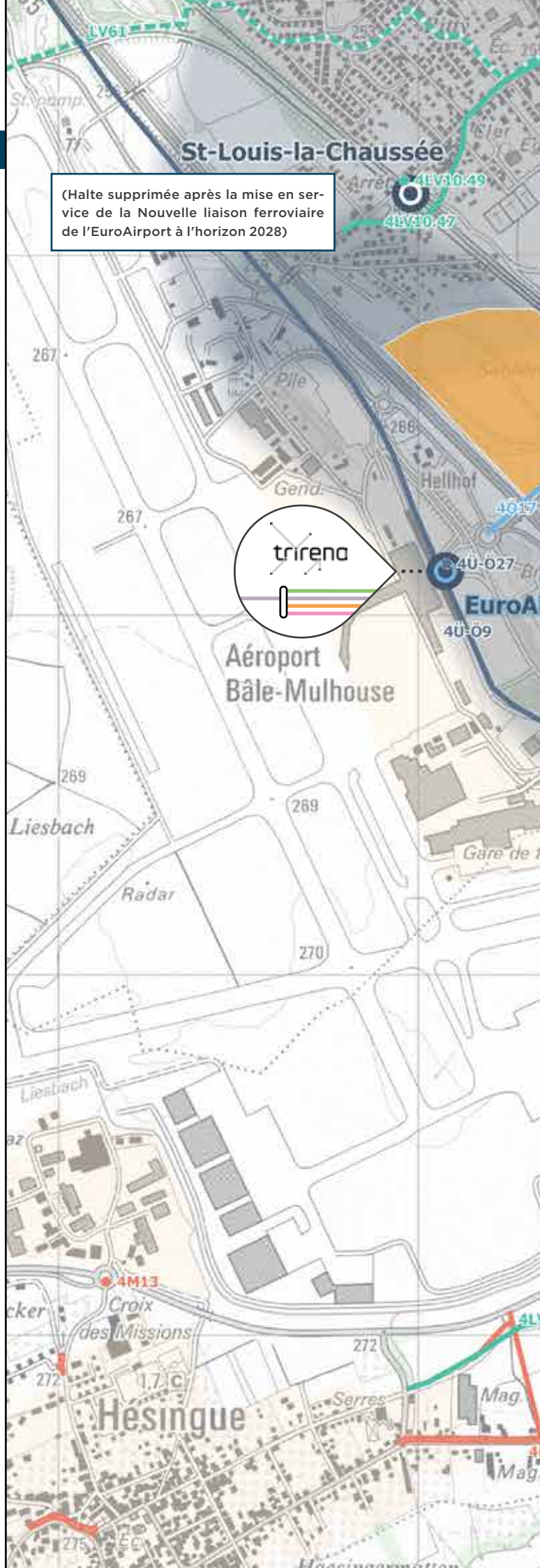
		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nr.	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
4S27	**Schwerpunktgebiet Euro3lys**	**114,0**	**300**	**400**	**200**	**6'500**
4S27.1	Pôle de développement Quartier du Lys	25,0	300	400	200	2'500
4S27.2	Zone de développement Technoport	89,0	0	0	0	4'000

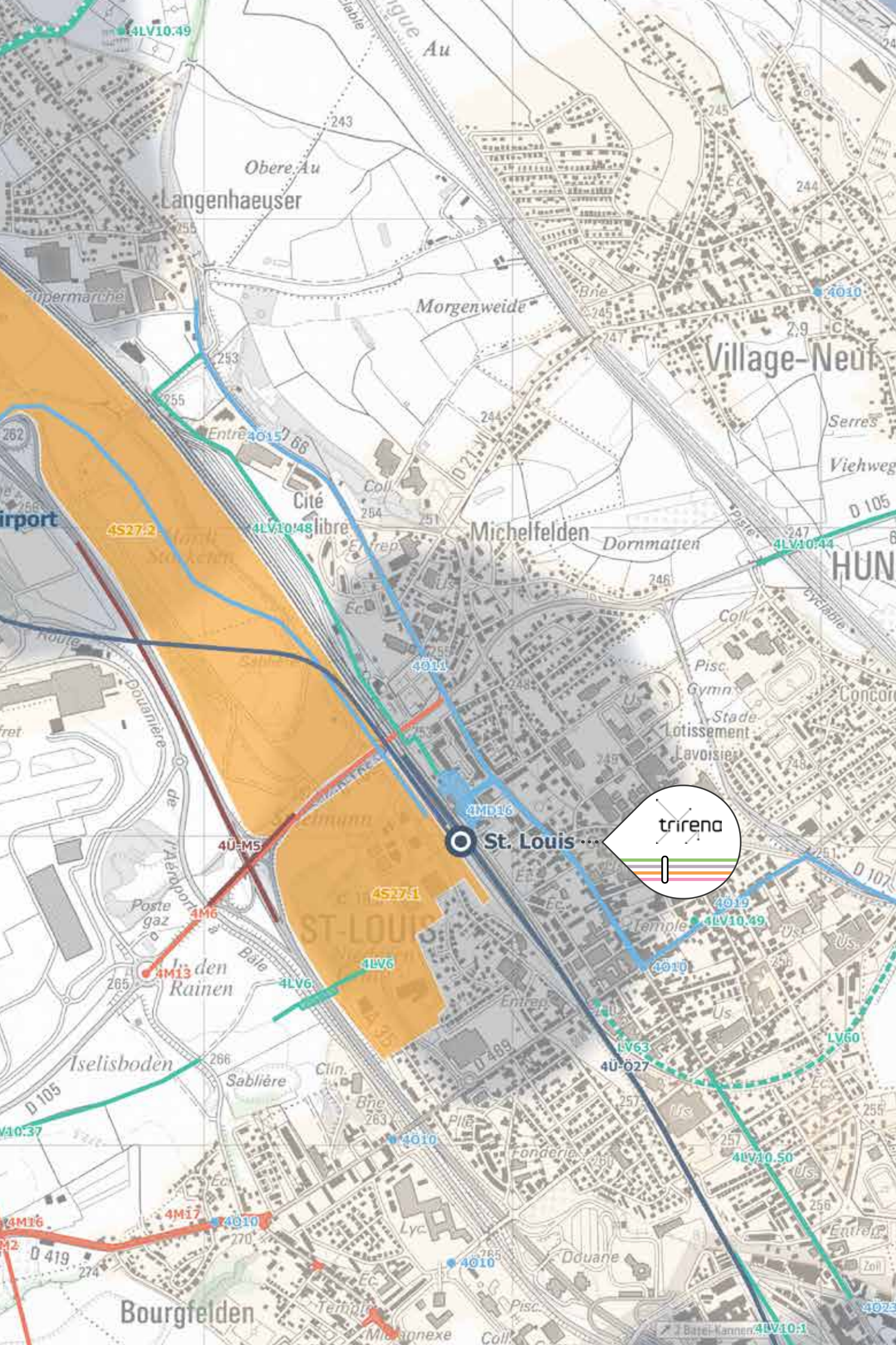
Beschrieb

Das Schwerpunktgebiete Euro3lys (4S27) ist zusammen mit dem Schwerpunktgebiet Basel-Nord 3land (4S2) das wichtigste Entwicklungsgebiet im französischen Agglomerationsteil. Die Saint-Louis Agglomération (SLA) arbeitet zusammen mit der beteiligten Kommune Saint-Louis seit Jahren mit Hochdruck an der Entwicklung der beiden Areale «Quartier du Lys» und «Technoport».
Das Siedlungsschwerpunktgebiet Euro3lys liegt an einer grundsätzlich verkehrsgünstigen Lage. Schienenseitig ist es im Süden über die S-Bahn Haltestelle Saint-Louis angebunden. Die neue Mobilitätsdrehscheibe mit grosser P&R-Station am Bahnhof, die S-Bahn, Tram (Tram 3) und Bus mit Velowegen und Strasse (v.a. RD105) verbindet, liegt im direkt am «Quartier du Lys».
Auch strassenseitig verfügt das gesamte Schwerpunktgebiete über eine sehr gute Erschliessung. Direkt an der Autobahn A35 gelegen, ist es über zwei Ein- und Ausfahrten ans Nationalstrassennetz angeschlossen. (Saint-Louis und EuroAirport).
Allerdings können die heutige Verkehrsinfrastruktur bzw. das ÖV-Angebot in keiner Weise das künftig erwartete Wachstum (Arbeitsplätze/Bevölkerung) aufnehmen. Bereits heute leidet der Knotenbereich A35/RD105 täglich an Verkehrsüberlastung. ÖV-seitig wurde mit der Tram 3 nach Saint-Louis sowie der neuen Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof ein erster wichtiger Schritt gemacht. Für die weitere Entwicklung braucht es zwingend eine Taktverdichtung der S-Bahn mit neuer Haltestelle am EuroAirport sowie eine Tramverbindung zwischen Saint-Louis Bahnhof und den Arealen im Norden.
Die Entwicklung des Schwerpunktgebiets Euro3lys ist mit den Verkehrsprojekten abgestimmt, welche die Rahmenbedingungen für eine Siedlungsentwicklung dieser Grössenordnung erst sicherstellen werden. Im Zusammenhang mit der Entwicklung der beiden Areale wird eine Verlängerung der Tram 3 von Saint-Louis Bahnhof zum Areal «Technoport» (Eigenleistung in AP3: Ö16) vorgesehen. Mit einer weiteren Verlängerung der Tram 3 vom Technoport bis zum EuroAirport, wird das gesamte Schwerpunktgebiet vernetzt und mit der S-Bahn sowie dem Flughafen verbunden. Die RD105, welche zwischen den beiden Arealen verläuft, soll zeitnah umgestaltet und dem neuen Kontext angepasst werden (ehemals 4M6). Diese Massnahme wird die angestrebte, hohe Dichte erst ermöglichen und soll die Durchlässigkeit zwischen den beiden Entwicklungsarealen gewährleisten und zu einer qualitativ hochwertigen Lebensader werden.
In der Nähe des Siedlungsschwerpunktes 4S27 Euro3lys liegt das Naherholungsgebiet Parc des Carrières (4L5). Mit verschiedenen Velomassnahmen aus AP3 und AP4 wird das Velonetz im Umfeld vom Siedlungsschwerpunkt 4S27 in den kommenden Jahren markant verbessert.

Bezug zu anderen Massnahmen

Nr.	Name	Prio
Landschaft		**AP4**
4L5	Parc des Carrières	
Übergeordnete Massnahmen		**AP4**
4Ü-Ö9	Bahnanbindung EuroAirport	A
4Ü-M5	Réaménagement A35/RD105 Saint-Louis - 5A3F	A
4Ü-Ö27	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	B
Agglo Massnahmen		**AP4**
4Ö10	SLA: Améliorer le fonctionnement et les performances du réseau de bus (feux)	A
4Ö11	Saint-Louis: Site propre pour les bus - rue de Mulhouse - Saint Louis (Phase 1)	A
4M6	Réaménagement RD105 Saint-Louis/Hésingue – 5A3F	A
4LV6	CEA: Passerelle piétons/cycles entre Quartier du Lys et le Technoparc	A
4LV10.37	SLA: Liaison cyclable Hésingue - Saint-Louis	A
4LV10.44	SLA: Liaison cyclable Village-Neuf - Saint-Louis	A
4LV10.47	Saint-Louis: Liaison cyclable rue de l'Aéroport - rue du Canal	A
4LV10.48	Saint-Louis: Liaison cyclable le long des voies SNCF, entre la rue de Seville et la Gare	A
4LV10.50	Saint-Louis: Liaison cyclable avenue de Bâle	A
4Ö15	Saint-Louis: Site propre pour les bus - rue de Mulhouse - Saint Louis (Phase 2)	B
4MD16	Saint-Louis: Réaménagement du parvis Est de la Gare de Saint-Louis	B
4M16	Hésingue: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Hésingue	B
4M17	Saint-Louis: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Saint-Louis-Bourgfelden	B
4Ö17	SLA: Prolongement du Tram 3 du Technoport à l'EAP	C
4Ö19	BS/SLA: Tram Kleinhüningen - Saint-Louis	C
4LV10.51	Saint-Louis: Liaison cyclable avenue de Bâle	A
AGGLO-Massnahmen AP1-AP3 (noch offen)		
Ö16	Tram 3 (Saintl-Louis - Technoport)	Ae AP3
LV60	CA3F: Liaison cyclable Huningue / Saint-Louis	AP3
LV61	CA3F: Liaison cyclable : Blotzheim / Saint-Louis Neuweg / Maison éclusière de la Petite Camargue Alsacienne	AP3
LV63	Saint-Louis: Liaison cyclable entre l'avenue Charles de Gaulle et rue du Dr Marcel Hurst	AP3



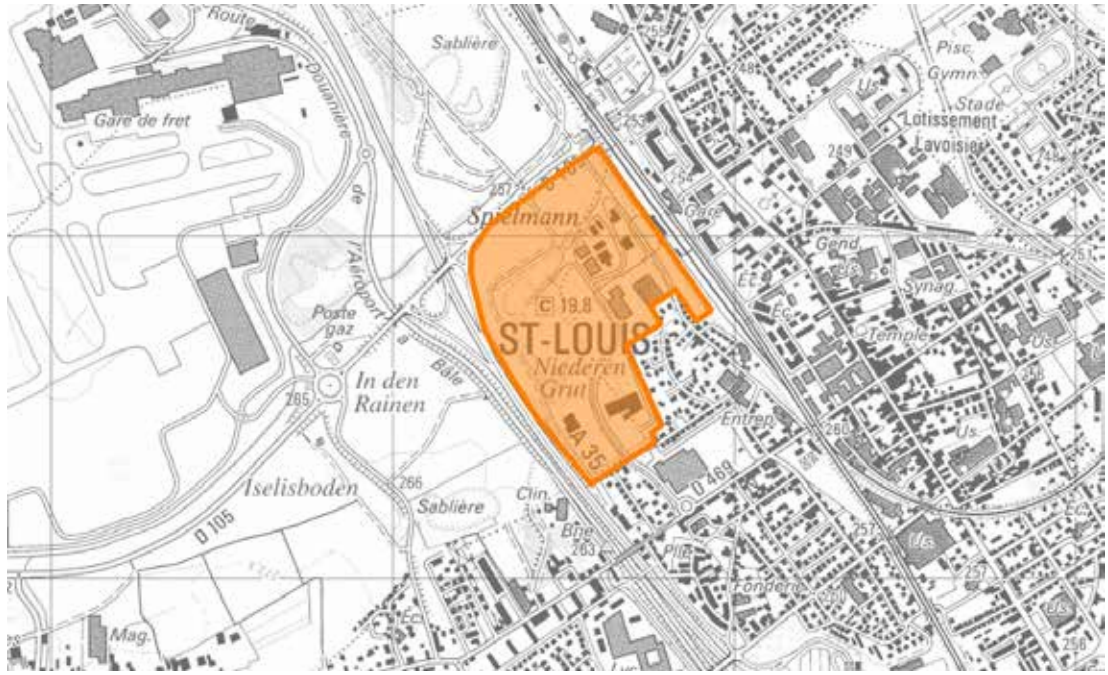

4LV10.49
Au
243
Obere Au
Langenhaeuser
Supermarché
Morgenweide
253
255
262
Entrée
4O15
D 66
Cité
libre
254
251
4LV10.48
4S27.2
irport
Michelfelden
Dornmatten
4O10
Village-Neuf
Serres
Viehweg
D 105
4LV10.44
HUN
Piste cyclable
Coll.
Ecl.
4O11
Pisc.
Gymn.
Stade
Lotissement
Lavoisier
Douanière
Route
fret
4MD16
St. Louis
4U-M5
4S27.1
Poste gaz
4M6
4M13
Bâle
4LV6
Iselisboden
Sablière
Clin.
D 489
4U-027
LV63
LV60
4LV10.50
4O19
4LV10.49
Temple
D 107
D 105
4LV10.37
4M16
4M17
D 419
Bourgfelden
Douane
Zoll
Pisc.
Coll.
4LV10:1
trirena

HATEX

4S27.1

4S27

Pôle de développement Quartier du Lys



	Habitants	Emplois	Habitants/EP/ha	Utilisation	Surface en ha
futur	400	2'500	115		25
actuelle	300	200	20		

Étapes de mise en oeuvre

Exploration | **Début de la préparation** | Début de la mise en oeuvre | Réalisation | Achèvement

Un site peut être développé par étapes, raison pour laquelle différents états de mise en œuvre peuvent être saisis.

Description

Un nouveau quartier urbain «Quartier du Lys» à dominante tertiaire (bureaux, hôtellerie) et avec une partie destiné à l'habitat est en cours de planification à l'ouest de la gare de Saint-Louis. Ce futur quartier sera facilement accessible en train et en bus, car il se trouve à proximité de la gare de Saint-Louis et de la ligne de bus 604. De plus le quartier se développera autour de la ligne de tram 3 (Bâle-Saint-Louis gare).

Coordination de l'urbanisation et des transports / Lien avec d'autres mesures

4S27.1

☐ Concept de mobilité élaboré

Desserte actuelle

ÖV (Bahn)

Proximité de la prochaine gare :

- ☒ < 300 m
- ☒ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ Pas de gare à proximité

ÖV Tram/Bus

Proximité du prochain arrêt de bus :

- ☒ < 300 m
- ☒ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ Pas d'arrêt de bus à proximité

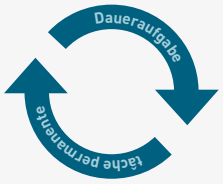
LV

Connexion à :

- ☐ Réseau des itinéraires prioritaires
- ☒ Réseau des itinéraires principaux
- ☒ Réseau des itinéraires complémentaires
- ☐ Absence d'infrastructure cyclable

Optimisation / relation avec d'autres mesures

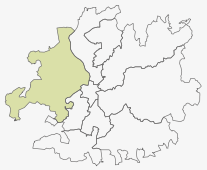
No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö9	Bahnanbindung EuroAirport	A
4Ü-Ö27	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	B
4Ö10	SLA: Améliorer le fonctionnement et les performances du réseau de bus (feux)	A
4Ö11	Saint-Louis: Site propre pour les bus - rue de Mulhouse - Saint Louis (Phase 1)	A
4MD16	Saint-Louis: Réaménagement du parvis Est de la Gare de Saint-Louis	B
4Ö17	SLA: Prolongement du Tram 3 du Technoport à l'EAP	C
4Ö19	BS/SLA: Tram Kleinhüningen - Saint-Louis	C
Ö16	Tram 3 (Saintl-Louis - Technoport)	Ae AP3
4LV6	CEA: Passerelle piétons/cycles entre Quartier du Lys et le Technoparc	A
4LV10.37	SLA: Liaison cyclable Hésingue - Saint-Louis	A
4LV10.44	SLA: Liaison cyclable Village-Neuf - Saint-Louis	A
4LV10.47	Saint-Louis: Liaison cyclable rue de l'Aéroport - rue du Canal	A
4LV10.48	Saint-Louis: Liaison cyclable le long des voies SNCF, entre la rue de Seville et la Gare	A
4LV10.50	Saint-Louis: Liaison cyclable avenue de Bâle	A
LV60	CA3F: Liaison cyclable Huningue / Saint-Louis	AP3
LV63	Saint-Louis: Liaison cyclable entre l'avenue Charles de Gaulle et rue du Dr Marcel Hurst	AP3
4LV10.51	Saint-Louis: Liaison cyclable avenue de Bâle	A



Historie	Prio
AP1/ARE-Code S001/2701.201	As
AP2/ARE-Code S1/2701.2.126	As
AP3/ARE-Code S1.1/2701.3.217	As

Surface en ha
25

Type
Zones de nouvelles constructions



Desserte actuelle	Optimisation / relation avec d'autres mesures

MIV

Connexion à :

- ☒ Réseau des routes à grand débit
- ☒ Réseau des routes à grande circulation
- ☒ Réseau des routes de liaison

No	Name	Prio AP4
4Ü-M5	Réaménagement A35/RD105 Saint-Louis - 5A3F	A
4M6	Réaménagement RD105 Saint-Louis/Hésingue – 5A3F	A
4M17	Saint-Louis: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Saint-Louis-Bourgfelden	B

4S27.1

Coordination

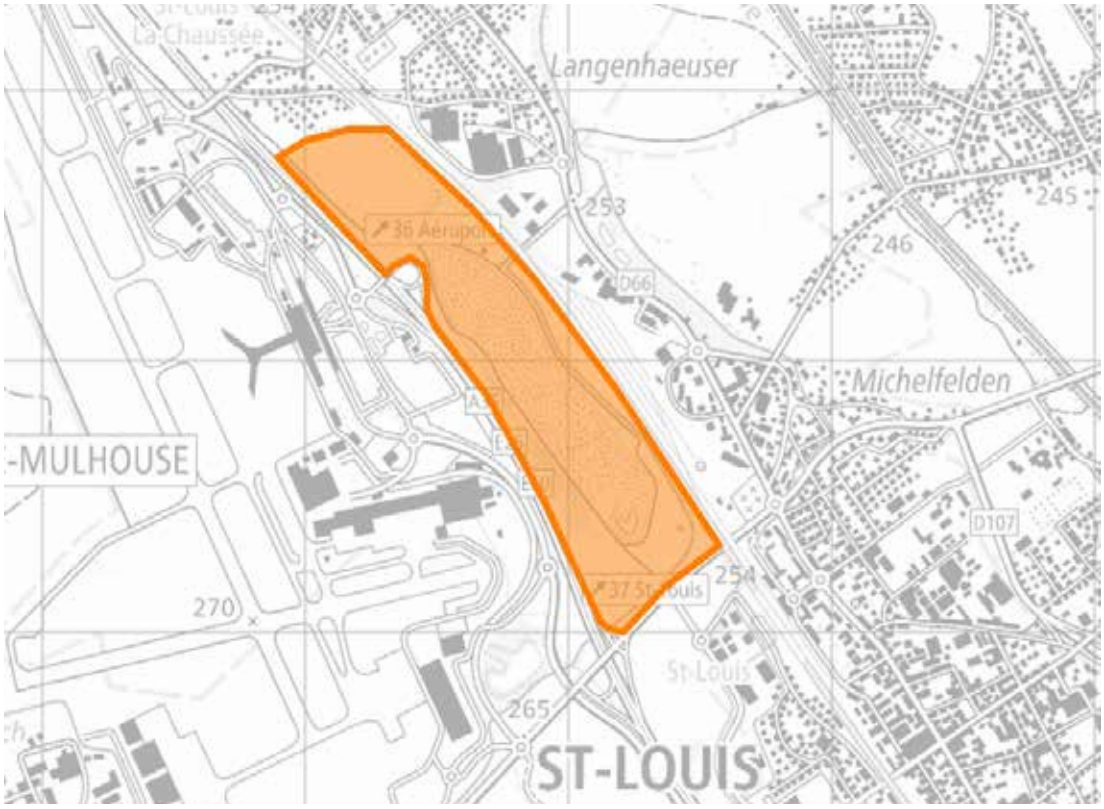
L'organisme responsable	Autres participante
Saint-Louis Agglomération	Ville de Saint-Louis

SCoT (F)	Mise en zone nécessaire	Surfaces d'assolement concernées
☒ Oui, coordination réglée	☐ Oui	☒ Oui
☐ No	☒ No	☐ No

Répartition des rôles entre le canton, la région et les communes :
Schéma directeur d'aménagement (Masterplan) approuvé par la commune de Saint-Louis et SLA.
Objectif 2020 : Elaboration du dossier de procédure de «ZAC» zone d'aménagement concertée. Celui-ci expose l'objet et la justification de l'opération, comporte une description du site et de son environnement, indique le programme prévisionnel des constructions à édifier dans la zone, précise les motifs pour lesquels, au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur et de l'insertion dans l'environnement naturel ou urbain, le projet a été retenu.

4S27.2

Zone de développement Technoport



	Habitants	Emplois	Habitants/EP/ha	Utilisation	Surface en ha
futur	0	4'000	45		89
actuelle	0	0	0		

Étapes de mise en oeuvre

Exploration | **Début de la préparation** | Début de la mise en oeuvre | Réalisation | Achèvement

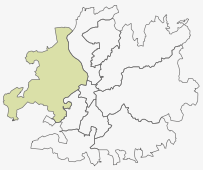
Un site peut être développé par étapes, raison pour laquelle différents états de mise en œuvre peuvent être saisis.

Daueraufgabe / tâche permanente

Historie	Prio
AP1/ARE-Code S001/2701.201	As
AP2/ARE-Code S1/2701.2.126	As
AP3/ARE-Code S1.2/2701.3.218	As

Surface en ha
89

Type
Zones de nouvelles constructions



Description

Le futur quartier «Technoport» se trouve sur une ancienne gravière entre l'autouroute A35 et la ligne de chemin de fer à l'entrée de la ville de Saint Louis, en prolongement du futur du quartier du Lys.
Grace à la proximité des grands axes routiers, de la gare de Saint-Louis, du futur arrêt de train à l'Euroairport et du futur prolongement du tram 3 jusqu'à l'aéroport, ce secteur particulièrement bien desservi, est dédié à renforcer les fonctions métropolitaines sur la partie française de l'agglomération trinationale. Il pourra ainsi accueillir un grand centre commercial et un quartier d'affaires au cœur d'un grand parc paysager de 20 hectares traversé par des pistes cyclables et des cheminements piétons. Ce développement s'étalera sur plusieurs phases.

4S27.2

Au sud de la zone de développement, il est prévu d'implanter un grand centre commercial et de loisirs. Au nord de la zone, un terrain de golf, un complexe hôtelier, ainsi qu'un centre d'affaires et de loisirs:

- Surface dédiée aux activités commerciales 60 000 m²
- Surface dédiée au bureaux 96 000 m²
- Surface dédiée aux loisirs 45 000 m²
- Hotels, ou offres hôtelières (résidences hôtelières) 19 000 m²
- Parc paysager sur 20 hectares

Coordination de l'urbanisation et des transports / Lien avec d'autres mesures

☒ Concept de mobilité élaboré

Desserte actuelle — Optimisation / relation avec d'autres mesures

ÖV (Bahn)

Proximité de la prochaine gare :

- ☐ < 300 m
- ☒ 300 – 500 m
- ☒ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ Pas de gare à proximité

No	Name	Prio AP4
4Ü-Ö9	Bahnanbindung EuroAirport	A
4Ü-Ö27	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	B

ÖV Tram/Bus

Proximité du prochain arrêt de bus :

- ☒ < 300 m
- ☒ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ Pas d'arrêt de bus à proximité

No	Name	Prio AP4
4Ö11	Saint-Louis: Site propre pour les bus - rue de Mulhouse - Saint Louis (Phase 1)	A
4Ö15	Saint-Louis: Site propre pour les bus - rue de Mulhouse - Saint Louis (Phase 2)	B
4MD16	Saint-Louis: Réaménagement du parvis Est de la Gare de Saint-Louis	B
4Ö17	SLA: Prolongement du Tram 3 du Technoport à l'EAP	C
4Ö19	BS/SLA: Tram Kleinhüningen - Saint-Louis	C
Ö16	Tram 3 (Saintl-Louis - Technoport)	Ae AP3

Desserte actuelle

Optimisation / relation avec d'autres mesures

LV

Connexion à :

- ☐ Réseau des itinéraires prioritaires
- ☒ Réseau des itinéraires principaux
- ☒ Réseau des itinéraires complémentaires
- ☐ Absence d'infrastructure cyclable

No	Name	Prio AP4
4LV10.44	SLA: Liaison cyclable Village-Neuf - Saint-Louis	A
4LV10.47	Saint-Louis: Liaison cyclable rue de l'Aéroport - rue du Canal	A
4LV10.48	Saint-Louis: Liaison cyclable le long des voies SNCF, entre la rue de Seville et la Gare	A
LV61	CA3F: Liaison cyclable : Blotzheim / Saint-Louis Neuweg / Maison éclusière de la Petite Camargue Alsacienne	AP3
LV61	CA3F: Liaison cyclable : Blotzheim/Saint-Louis Neuweg/Maison éclusière de la Petite Camargue Alsacienne	AP3

4S27.2

MIV

Connexion à :

- ☒ Réseau des routes à grand débit
- ☒ Réseau des routes à grande circulation
- ☒ Réseau des routes de liaison

No	Name	Prio AP4
4Ü-M5	Réaménagement A35/RD105 Saint-Louis - 5A3F	A
4M6	Réaménagement RD105 Saint-Louis/Hésingue – 5A3F	A

Coordination

L'organisme responsable	Autres participante
Saint-Louis Agglomération	Syndicat Mixte pour l'aménagement du Technoport des trois frontières, Ville de Saint-Louis , Commune de Hésingue

SCoT (F)	Mise en zone nécessaire	Surfaces d'assolement concernées
☒ Oui, coordination réglée ☐ No	☒ Oui ☐ No	☒ Oui ☐ No

Répartition des rôles entre le canton, la région et les communes :

La modification du plan local d'urbanisme (PLU) de Saint-Louis est nécessaire pour assurer la constructibilité des terrains concernés par le projet Technoport. Modification prévue d'ici fin 2020.

4S28

Schwerpunktgebiet EAP-West

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

Nr.	Massnahme	Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
		Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
4S28	**Schwerpunktgebiet EAP-West**	**68,0**	**0**	**525**	**0**	**1'555**
4S28.1	Zone d'activités aéroportuaires - Blotzheim	42,0	0	0	0	840
4S28.2	Réserve foncière - Aménagement Sud - RD105-Hésingue	5,0	0	0	0	225
4S28.3	Extension zone industrielle - Blotzheim	10,0	0	0	0	450
4S28.4	ZAC Hattel - Bartenheim	11,0	0	525	0	40

Beschrieb

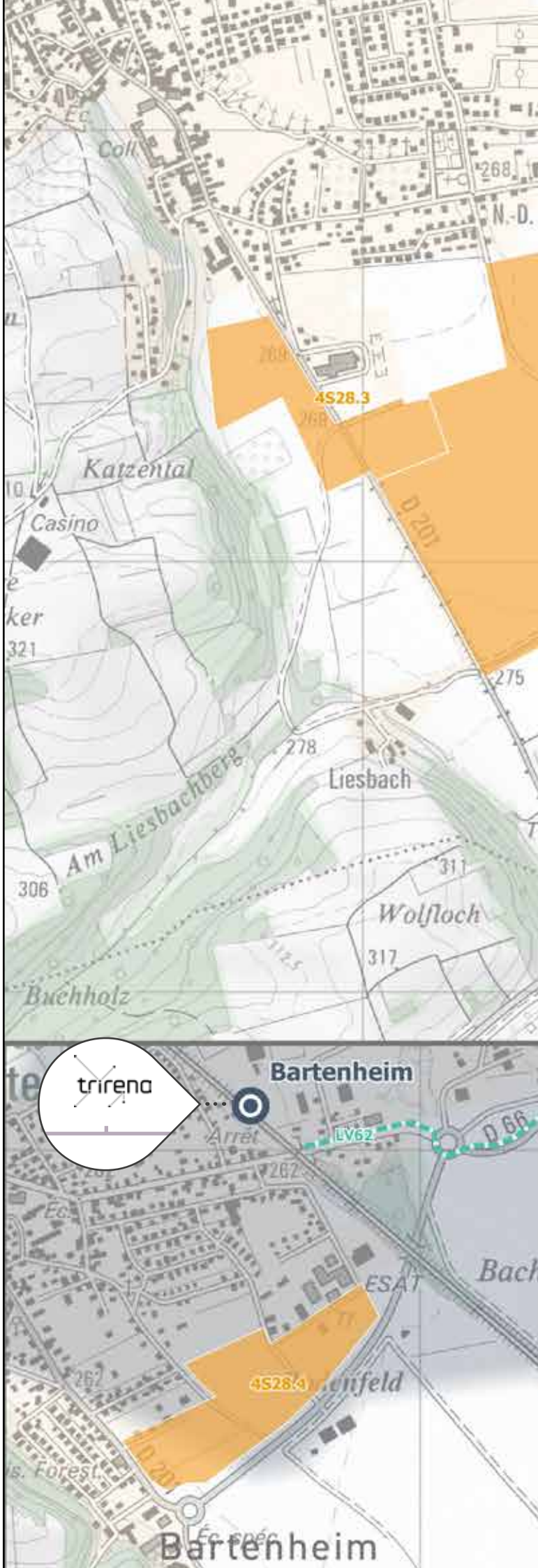
Westlich des EuroAirports, auf dem Gemeindegebiet der Gemeinden Bartenheim, Blotzheim und Hésingue bestehen noch beachtliche unbebaute Entwicklungsreserven (Bartenheim: 11 ha, Blotzheim: 52 ha, Hésingue: 5 ha). Insgesamt wird mit einem Potenzial von rund 1'500 Arbeitsplätzen gerechnet, die mit der Aktivierung der Areale in Blotzheim (4S28.1/4S28.3) und Hésingue (4S28.2) geschaffen werden können. In Bartenheim (4S28.4) hingegen, soll vor allem Wohnraum entstehen. Bisher sind die Areale vor allem strassenseitig gut erschlossen und ans übergeordnete Strassennetz angebunden. Mit der Neugestaltung der RD105 (4M6/4M15) wird die Erschliessung für den MIV noch verbessert.

Die geplante Umfahrung Est Hésingue-Hégenheim (4M2) entlastet die Ortsdurchfahrten von Hésingue und Hégenheim und spielt damit die vorhandenen Verkehrsflächen frei für nachhaltigere Verkehrsträger wie ÖV und LV. Mit Aufwertungs- und Verkehrsberuhigungsmassnahmen werden die entlasteten Strassenräume attraktiviert und Ausweichverkehr ferngehalten (4M16).

Das Areal 4S28.2 in Hésingue wird über die neue Veloverbindung (4LV10.37: Liaison cyclable Hesingue - Saint-Louis) perfekt an das Velonetz in Saint-Louis angebunden. Das Entwicklungsareal in Bartenheim liegt gut erreichbar in Gehdistanz zur S-Bahn-Haltestelle Bartenheim. Mittelfristig werden die neu angesiedelten Einwohner in Bartenheim von der Direktdurchbindung der S-Bahn nach Liestal sowie der Bahnanbindung EuroAirport (4Ü-Ö9) profitieren.

Massnahmen

Nummer	Name	Prio
AGGLO Massnahmen		**AP4**
4M2	SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim	A
4M6	CEA: Réaménagement RD105 Saint-Louis/ Hésingue - 5A3F	A
4M11.16	Hésingue: Aménagement de la rue de Folgensbourg	A
4LV6	CEA: Passerelle piétons/cycles entre Quartier du Lys et le Technoparc	A
4LV10.37	SLA: Liaison cyclable Hésingue - Saint-Louis	A
4M13	CEA: Réaménagement des carrefours RD105 - RD201 et RD105 - fret EuroAirport, à Hésingue	B
4M16	Hésingue: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Hésingue	B
4M17	Saint-Louis: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Saint-Louis-Bourgfelden	B
4LV10.42	SLA: Liaison cyclable Kappelen - Helfrantzkirch	A
4M17	Saint-Louis: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Saint-Louis-Bourgfelden	B
4M11.16	Hésingue: Aménagement de la rue de Folgensbourg	A
AGGLO Massnahmen AP1-AP3 (noch offen)		
LV62	CA3F: Liaison cyclable Bartenheim la Chaussée / Rosenau	AP3



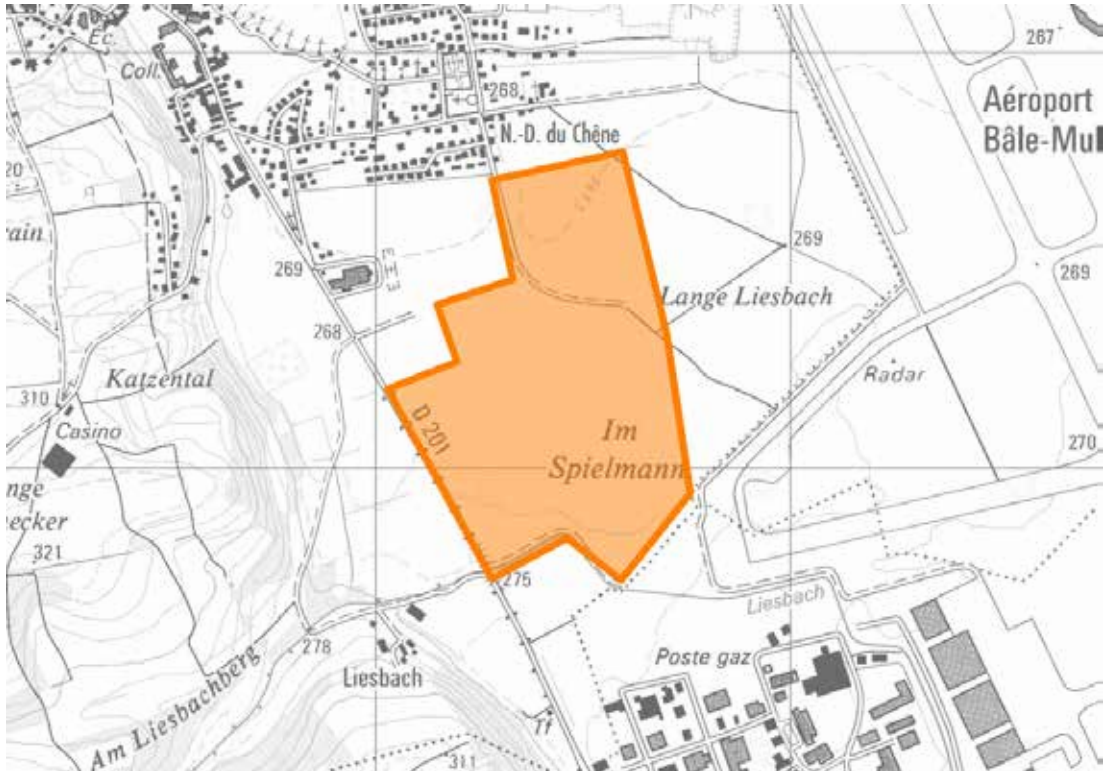
trirena
4Ü-027
EuroAirport
Aéroport
Bâle-Mulhouse
4Ü-09
4Ü-M5
4017
Poste gaz
du Chêne
Lange Liesbach
4S28.1
Im
Spielmann
Radar
Gare de fret
Douane
Liesbach
Poste gaz
4M13
Fronacker
Croix
des Missions
4S28.2
4LV10.37
D 105
Iselisbod
Hésingue
Serres
Mag.
4M16
D 419
Haesingermatten
4M2
4010
4M11.16
Serres
Lertzbach
Sablière
Tiefmatten
D 201
Coll.
Gymn.
Im
Mattweg
Silo
Bne
D 469
267
269
270
272
273
274
275
279
313
265

MAIRIE
DE
HESINGUE

4S28.1

4S28.1

Zone d'activités aéroportuaires - Blotzheim



	Habitants	Emplois	Habitants/EP/ha	Utilisation	Surface en ha
futur	0	840	20		42
actuelle	0	0	0		

Étapes de mise en oeuvre

Exploration | Début de la préparation | Début de la mise en oeuvre | Réalisation | Achèvement

Un site peut être développé par étapes, raison pour laquelle différents états de mise en œuvre peuvent être saisis.

Description

L'objectif est de renforcer la présence des industries et des prestations de services aéroportuaires, aéronautiques et logistiques en collaboration avec l'EAP :
Ainsi une zone de développement dédiée est prévue à l'ouest de l'aéroport. La zone indiquée ci-dessus sera complété par une zone appartenant à l'EAP, qui dispose d'un accès direct à la piste.
L'importance de cette nouvelle zone d'activité dépasse le cadre local et revêt une dimension régionale et transfrontalière.
Ce projet a été retenu lors de l'appel à projet au niveau national «Territoires d'industrie».

4S28.1

Coordination de l'urbanisation et des transports / Lien avec d'autres mesures

☐ Concept de mobilité élaboré

Desserte actuelle

ÖV (Bahn)

Proximité de la prochaine gare:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☒ Pas de gare à proximité

ÖV Tram/Bus

Proximité du prochain arrêt de bus:
- ☐ < 300 m
- ☒ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ Pas d'arrêt de bus à proximité

MIV

Connexion à:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☐ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☒ Verbindungsstrassennetz

LV

Connexion à:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☐ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

Optimisation / relation avec d'autres mesures

No	Name	Prio AP4
-	-	-

ÖV Tram/Bus

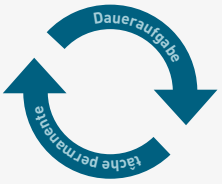
No	Name	Prio AP4
-	-	-

MIV

No	Name	Prio AP4
4M2	SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim	A
4M13	CEA: Réaménagement des carrefours RD105 - RD201 et RD105 - fret EuroAirport, à Hésingue	B
4M16	Hésingue: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Hésingue	B

LV

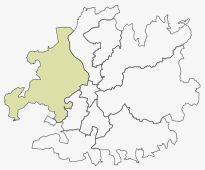
No	Name	Prio AP4
-	-	-



Historie	Prio
AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
-	-
AP3/ARE-Code	
-	-

Surface en ha
42

Type
Zones de nouvelles constructions



Coordination

L'organisme responsable	Autres participante
Saint-Louis Agglomération	-

SCoT (F)	Mise en zone nécessaire	Surfaces d'assolement concernées
☒ Oui, coordination réglée ☐ No	☐ Oui ☒ No	☒ Oui ☐ No

4S28.1

4S28.2

Réserve foncière - Aménagement Sud - RD105 - Hésingue

4S28.2

Daueraufgabe

tâche permanente

Historie **Prio**

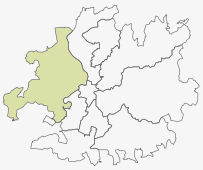
AP1/ARE-Code
-

AP2/ARE-Code
-

AP3/ARE-Code
-

Surface en ha
5

Type
Zones de nouvelles constructions



	Habitants	Emplois	Habitants/EP/ha	Utilisation	Surface en ha
futur	0	225	45		5
actuelle	0	0	0		

Étapes de mise en oeuvre

Exploration	Début de la préparation	Début de la mise en oeuvre	Réalisation	Achèvement

Un site peut être développé par étapes, raison pour laquelle différents états de mise en œuvre peuvent être saisis.

Description

Le site se trouve au sud de la RD 105 et à proximité des zones urbanisés de Hésingue.
Il est destiné à accueillir une zone d'activités pour des entreprises de nature et de rayonnement hétérogène, (commerces, artisans etc.).

Coordination de l'urbanisation et des transports / Lien avec d'autres mesures

☐ Concept de mobilité élaboré

4S28.2

Desserte actuelle

ÖV (Bahn)

Proximité de la prochaine gare:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☒ Pas de gare à proximité

ÖV Tram/Bus

Proximité du prochain arrêt de bus:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☒ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ Pas d'arrêt de bus à proximité

MIV

Connexion à:
- ☒ Hochleistungsstrassennetz
- ☒ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☐ Verbindungsstrassennetz

LV

Connexion à:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☐ Hauptroutennetz
- ☒ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

Optimisation / relation avec d'autres mesures

ÖV (Bahn)

No	Name	Prio AP4
-	-	-

ÖV Tram/Bus

No	Name	Prio AP4
-	-	-

MIV

No	Name	Prio AP4
4M2	SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim	A
4M6	CEA: Réaménagement RD105 Saint-Louis/Hésingue - 5A3F	A
4M13	CEA: Réaménagement des carrefours RD105 - RD201 et RD105 - fret EuroAirport, à Hésingue	B
4M16	Hésingue: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Hésingue	B
4M17	Saint-Louis: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Saint-Louis-Bourgfelden	B
4M11.16	Hésingue: Aménagement de la rue de Folgensbourg	A

LV

No	Name	Prio AP4
4LV6	CEA: Passerelle piétons/cycles entre Quartier du Lys et le Technoparc	A
4LV10.37	SLA: Liaison cyclable Hésingue - Saint-Louis	A

Coordination

L'organisme responsable	Autres participante
Saint-Louis Agglomération	Commune de Hésingue

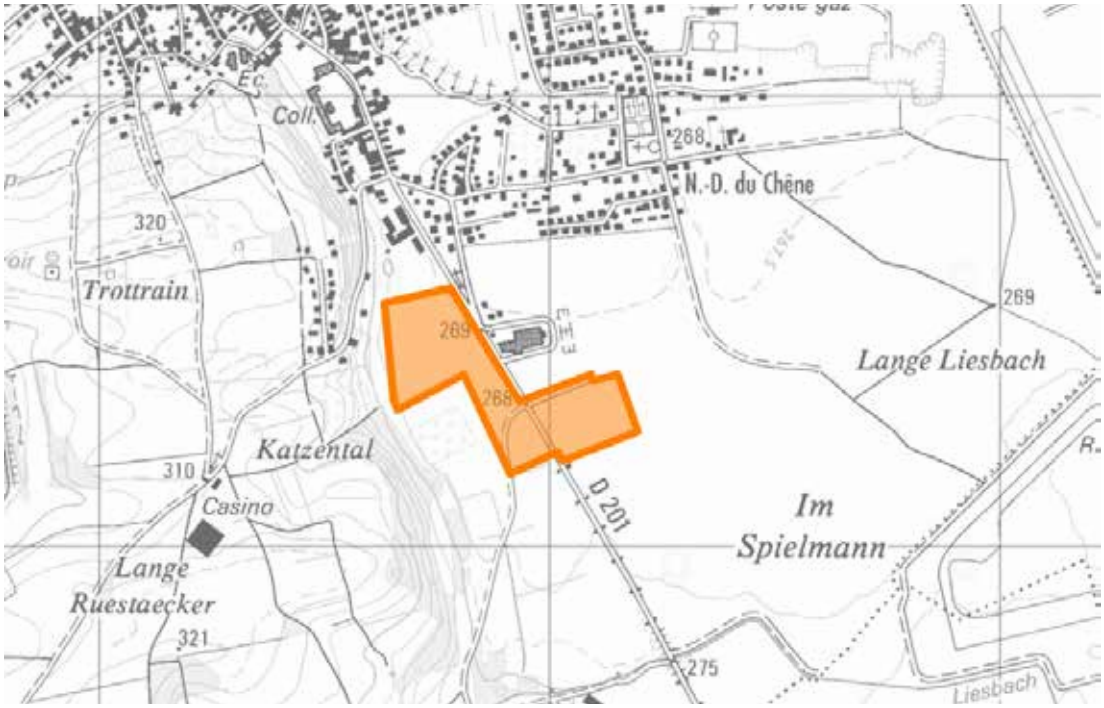
SCoT (F)	Mise en zone nécessaire	Surfaces d'assolement concernées
☒ Oui, coordination réglée	☐ Oui	☒ Oui
☐ No	☒ No	☐ No

4S28.2

4S28.3

4S28.3

Extension zone industrielle - Blotzheim



	Habitants	Emplois	Habitants/EP/ha	Utilisation	Surface en ha
futur	0	450	45		10
actuelle	0	0	0		

Étapes de mise en oeuvre

Exploration | Début de la préparation | Début de la mise en oeuvre | Réalisation | Achèvement

Un site peut être développé par étapes, raison pour laquelle différents états de mise en œuvre peuvent être saisis.

Description

Cette zone d'activité est destinée à accueillir des entreprises de nature commerciale et économique de rayonnement hétérogène, (commerces, artisans etc.).

Coordination de l'urbanisation et des transports / Lien avec d'autres mesures

☐ Concept de mobilité élaboré

Desserte actuelle	Optimisation / relation avec d'autres mesures

ÖV (Bahn)

Proximité de la prochaine gare:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☒ Pas de gare à proximité

No	Name	Prio AP4
-	-	-

ÖV Tram/Bus

Proximité du prochain arrêt de bus:
- ☐ < 300 m
- ☒ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☐ 750 – 1'000 m
- ☐ Pas d'arrêt de bus à proximité

No	Name	Prio AP4
-	-	-

MIV

Connexion à:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☐ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☒ Verbindungsstrassennetz

No	Name	Prio AP4
4M2	SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim	A
4M13	CEA: Réaménagement des carrefours RD105 - RD201 et RD105 - fret EuroAirport, à Hésingue	B
4M16	Hésingue: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Hésingue	B

LV

Connexion à:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☐ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

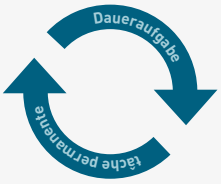
No	Name	Prio AP4
-	-	-

Coordination

L'organisme responsable	Autres participante
Saint-Louis Agglomération	Commune de Blotzheim

SCoT (F)	Mise en zone nécessaire	Surfaces d'assolement concernées
☒ Oui, coordination réglée	☐ Oui	☒ Oui
☐ No	☒ No	☐ No

4S28.3



Historie **Prio**

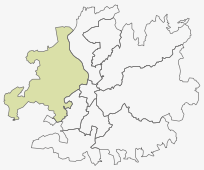
AP1/ARE-Code
-

AP2/ARE-Code
-

AP3/ARE-Code
-

Surface en ha
10

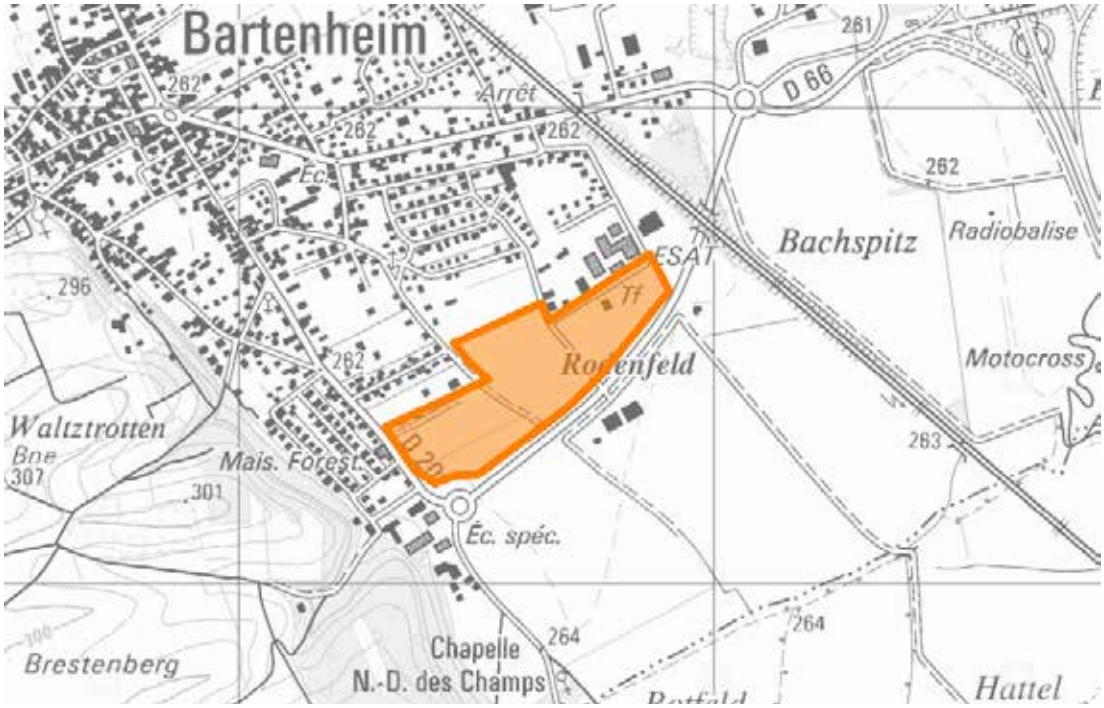
Type
Zones de nouvelles constructions



4S28.4

ZAC Hattel - Bartenheim

4S28.4



	Habitants	Emplois	Habitants/EP/ha	Utilisation	Surface en ha
futur	525	40	50		11
actuelle	0	0	0		

Étapes de mise en oeuvre

Exploration | Début de la préparation | **Début de la mise en oeuvre** | Réalisation | Achèvement

Un site peut être développé par étapes, raison pour laquelle différents états de mise en œuvre peuvent être saisis.

Description

Ce projet offre à la commune d'un nouveau quartier urbain de 11 hectares à vocation mixte (7,8 pour l'habitat et 2,2 d'activités économiques, notamment artisanat). Il présente une complémentarité 260 logements sous forme d'habitats collectifs, intermédiaires, individuels et d'activités, dans un ensemble conciliant qualité urbaine, paysagère et espace de vie. Le traitement des aménagements public auront pour objectif de rendre le quartier calme en favorisant les circulations douces.

Coordination de l'urbanisation et des transports / Lien avec d'autres mesures

4S28.4

☐ Concept de mobilité élaboré

Desserte actuelle

ÖV (Bahn)

Proximité de la prochaine gare:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☒ 750 – 1'000 m
- ☐ Pas de gare à proximité

ÖV Tram/Bus

Proximité du prochain arrêt de bus:
- ☐ < 300 m
- ☐ 300 – 500 m
- ☐ 500 – 750 m
- ☒ 750 – 1'000 m
- ☐ Pas d'arrêt de bus à proximité

MIV

Connexion à:
- ☐ Hochleistungsstrassennetz
- ☐ Hauptverkehrsstrassennetz
- ☒ Verbindungsstrassennetz

LV

Connexion à:
- ☐ Vorzugsroutennetz
- ☒ Hauptroutennetz
- ☐ Ergänzungsroutennetz
- ☐ keine Veloerschliessung

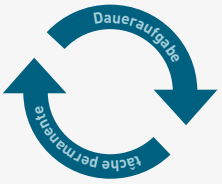
Optimisation / relation avec d'autres mesures

No	Name	Prio AP4
-	-	-

No	Name	Prio AP4
-	-	-

No	Name	Prio AP4
LV62	CA3F: Liaison cyclable Bartenheim la Chaussée/ Rosenau	AP3

No	Name	Prio AP4
-	-	-



Historie **Prio**

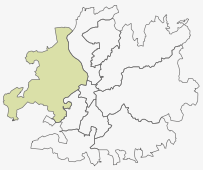
AP1/ARE-Code
-

AP2/ARE-Code
-

AP3/ARE-Code
-

Surface en ha
11

Type
Zones de nouvelles constructions



Coordination

L'organisme responsable	Autres participante
Commune de Bartenheim	-

SCoT (F)	Mise en zone nécessaire	Surfaces d'assolement concernées
☒ Oui, coordination réglée ☐ No	☐ Oui ☒ No	☒ Oui ☐ No

4S28.4

Legende
Légende

Legende Schwerpunktgebiete
Légende des zones de développement prioritaire

Übergeordnete Massnahmen (A, B, C)
Mesures d'ordre supérieur (A, B, C)

- Motorisierter Individualverkehr
  Trafic individuel motorisé
- Öffentlicher Verkehr
  Transports publics
- Güterverkehr
  Transport de marchandises

Massnahmen AP4 (A, B, C)
Mesures PA4 (A, B, C)

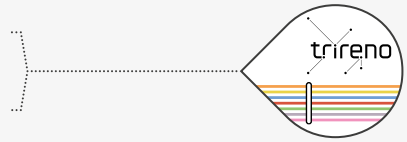
- Langsamverkehr
  Mobilité douce
- Motorisierter Individualverkehr
  Trafic individuel motorisé
- Öffentlicher Verkehr
  Transports publics
- Güterverkehr
  Transport de marchandises
- Siedlung
  Urbanisation
- Landschaft
  Paysage

Massnahmen AP1 - AP3 (A)
Mesures PA1 - PA3 (A)

- Langsamverkehr
  Mobilité douce
- Motorisierter Individualverkehr
  Trafic individuel motorisé
- Öffentlicher Verkehr
  Transports publics
- Güterverkehr
  Transport de marchandises

S-Bahn-Haltestelle
Halte RER

- bestehend
  existant
- neu
  nouveau
- Einzugsgebiet S-Bahn
  zone desservie par le RER



trireno

Das an den S-Bahn Haltestellen dargestellte Angebot entspricht dem angestrebten Angebot der trinationalen S-Bahn Basel (trireno) auf den Horizont mit Herzstück (4Ü-Ö23). Die einzelnen S-Bahn-Linien sind mit ihrer Farbe codiert, jedoch wurden noch keine Liniennummern vergeben. Jede Linie verkehrt im 30-Minuten-Takt; durch die Überlagerung mehrerer Linien ergeben sich dichtere Takte. Start, Ziel und Verlauf der Linien können dem trireno-Liniennetzplan auf Seite 454 entnommen werden. Weiterführende Informationen unter www.trireno.org

La desserte représentée aux haltes RER correspond aux objectifs de l'offre du RER trinational de Bâle (trireno) à l'horizon avec Herzstück (4Ü-Ö23). Chaque ligne RER a été codifiée avec sa propre couleur, les numéros de lignes n'ont cependant pas encore été définis. Chaque ligne circule à la cadence semi-horaire. Grâce à la superposition de plusieurs lignes, il en résulte des cadences plus denses. L'origine, la destination et le parcours des lignes peuvent être consultés sur le plan du réseau trireno, en page 454. Pour plus d'informations, veuillez consulter www.trireno.org

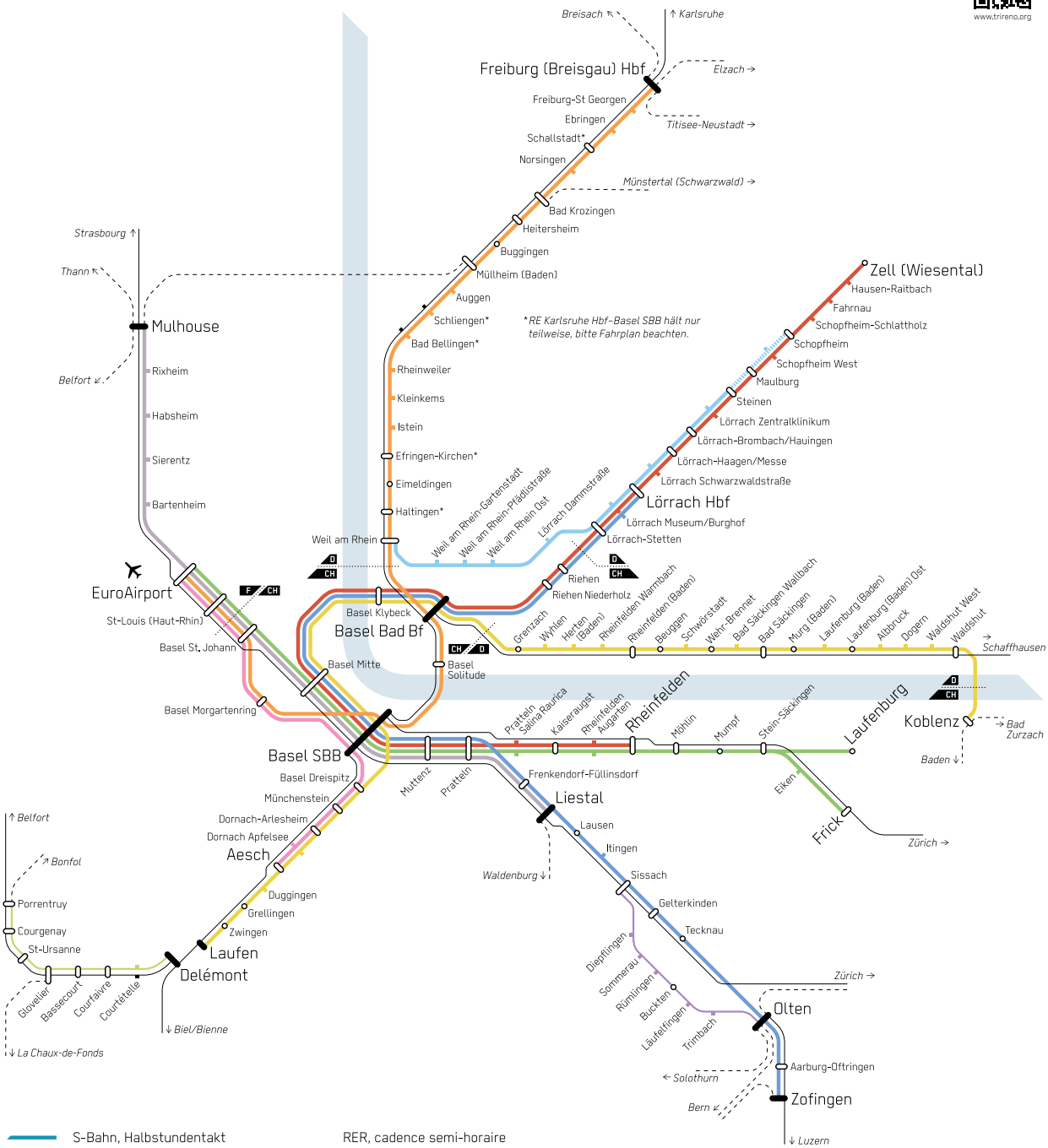
Trinationale S-Bahn Basel

RER trinational de Bâle

Zielzustand im Horizont mit Herzstück
État-cible à l'horizon avec Herzstück

© trireno v.3.0 – 17. Januar 2020

www.trireno.org



S-Bahn, Halbstundentakt	RER, cadence semi-horaire
S-Bahn, Stundentakt	RER, cadence horaire
S-Bahn, verkehrt nur zeitweise	RER, circule temporairement
Halt mit Anschluss an Tram/Bus sowie Intercity-/Hochgeschwindigkeitszüge	Arrêt avec correspondances tram/bus et trains intercity/à grande vitesse
Halt mit Anschluss an Tram/Bus	Arrêt avec correspondances tram/bus
Halt	Arrêt
Regional- und Interregiozüge/-expresse	Trains/express régionaux et interrégionaux
Anschlüsse Bahn	Correspondances ferroviaires

Zielzustand im Horizont mit Herzstück
État-cible à l'horizon avec Herzstück

5
Anhang
Annexe

5.1 Beilage zu Strategischem Massnahmenblatt Siedlung und Landschaft Annexe de la fiche de mesure stratégique urbanisation et paysage

Im vorliegenden Faktenblatt wird aufgezeigt, wie die Korridore im Bereich Landschaft mit konkreten Projekten einen Mehrwert für ihre Region erzielen können.

Aus Sicht des Agglomerationsprogrammes Basel stehen bei regionalen und kommunalen Projekten die folgenden beiden Ziele im Vordergrund: «Zugänglichkeit» und «Erlebnisqualität» der Nah- und Nächsterholungsräume der Agglomeration Basel sichern und verbessern. Dieses Ziel kann auf unterschiedliche Weise angegangen werden. Im Nachfolgenden wird das Konzept «Landschaft für eine Stunde»[1] als Orientierungsrahmen für die Planung und Umsetzung von regionalen Projekten beschrieben. Dabei geht es in erster Linie um die Nutzung des Nah- und Nächsterholungspotenzials der grossräumigen, grünen Finger der Agglomeration Basel.

1 Ursprünglich entwickelt von der Agglomeration St. Gallen – Bodensee von Feddersen & Klostermann und Schmid Architekten. Im vorliegenden Faktenblatt für die Agglo Basel interpretiert und weiterentwickelt.

Abwechslungsreiches Wegenetz mit attraktiver Kulisse ermöglichen

Bedingt durch die land- und forstwirtschaftliche Nutzung oder Schutzgebiete sind die Landschaftsfreiräume meist nur entlang der Wege für Naherholende erlebbar. Die Erholung findet entlang der Wege statt. Im Fokus steht deshalb ein attraktives Wegenetz für Spaziergänge – «Promenaden» – unterschiedlicher Länge. Nachfolgende zwei Aspekte gilt es zu berücksichtigen.

Variable Kombinierbarkeit

Grundsätzlich wünscht die «mobile Person» (Spaziergänger, Velofahrer etc.) einen Zustand an Wegen, aus dem sie sich je nach Bedarf eine mehr oder weniger lange Promenade zusammenstellen kann. Idealisiert kann man sich eine Art «Leiter» vorstellen.
Aus Sicht der Naherholung ist deshalb darauf zu achten, dass es ein durchgängiges Wege-System gibt, welches aus dem Siedlungsbereich direkt zugänglich ist und unterschiedlich lange Promenaden möglich macht (Basiszustand).

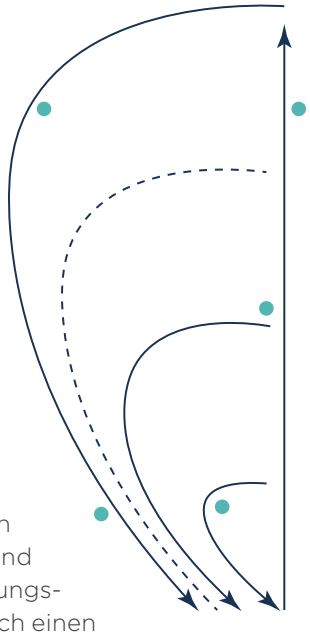


Abbildung 1: «Leiter»

Abwechslungsreichtum

Um möglichst abwechslungsreiche Promenaden zu ermöglichen (Idealzustand) ist der Abwechslungsreichtum zu maximieren. Der Reichtum entsteht durch den Wechsel von Wald/Flur, Steigung/Gefälle, Fernsicht/Nahsicht, Geröll/Pflanzenwuchs, markante Richtungsänderungen etc. sowie durch das Einbinden von Sehenswürdigkeiten. Als Zielwert gilt, dass unter Wahrung einer direkten und logischen Linienführung mind. zwei oder mehr Abwechslungen oder Sehenswürdigkeiten pro 15 Minuten «Bewegungszeit» vorkommen.

Für den Abwechslungsreichtum bedeutend ist auch das Erhalten der Kulturlandschaft. Verschiedenartig kultivierte Ackerflächen und Wiesen geben einer Landschaft ihr charakteristisches Erscheinungsbild. Das Betrachten einer als schön «empfundenen» Kulisse hat auch einen wichtigen Erholungswert.

Verweilorte schaffen

Der Abwechslungsreichtum der «Wegkulisse» steht in Zusammenhang mit der Nutzung der Landschaft zum Verweilen. Durch die geschickte Verknüpfung von Wegnetzen mit Verweilorten werden einerseits Verweilorte gut und abwechslungsreich erschlossen und andererseits gewinnen Wege an Abwechslung. Diese Wechselwirkung gilt es im Blick zu behalten, wenn es darum geht, Landschaft und Freiräume gesamtheitlich zu bewerten und weiterzuentwickeln.

Verweilorte sind von besonderer Bedeutung für die «mobile Person», wenn für sie der Weg allein nicht das Ziel ist, sondern Verweilorte eine zusätzliche Motivation für den Weg darstellen. Entlang des Wegnetzes müssen deshalb Möglichkeiten für das Verweilen vorhanden sein. Grundsätzlich können als Orientierung folgende Typen von Verweilorten in der offenen Landschaft unterschieden werden: Verpflegung (Bistro, Restaurant, Buvette, Bauernhof, Grillplatz); Sehenswürdigkeit (Burg, Schloss, Aussichtsturm-/plattform), Erlebnis (Spielplatz, Kletterpark, Labyrinth), Ruhe/Erholung (Sitzbank, Liege, Aussichtslage, Wiese).

Verschiedene Landschaftselemente miteinander verweben

Das Fördern von abwechslungsreichen Promenaden direkt ab Haustür geschieht durch das Verweben von verschiedenen Landschaftselementen: Fliessgewässer, Stadtwälder und Siedlungsfreiräume am Siedlungsrand übernehmen eine wichtige verbindende Funktion zwischen dem inneren und äusseren Freiraumsystem (Definition inneres und äusseres Freiraumsystem, siehe Teil 1, Kapitel 5.3.1) und gestalten die Übergänge abwechslungsreich. Als Trittbretter der oben genannten «Leiter» sind sie von grosser Bedeutung. Auch die Gestaltung der Siedlungsränder als Übergangsräume ist hierfür wichtig. In den Landschaftsfreiräumen sorgen Wälder, offene Landschaftskammern, Struktur- und Kulturlandschaftselemente wie Hochstammobstbäume, Ackerbegleitstreifen, Buntbrachen oder Hecken sowie Fliessgewässer für eine abwechslungsreiche Promenade. Für ein vielseitiges Landschaftserlebnis sorgen auch der Wechsel in der Topografie und verschiedene Sichtweiten. Eine Panoramasicht ist für Naherholende immer sehr attraktiv. Gleichzeitig können auch Einblicke in geschlossene Landschaftskammern ihren Charme haben. Die Landschaftselemente des inneren als auch des äusseren Freiraumsystems sind für ein abwechslungsreiches Naherholungserlebnis über ein «Leitersystem» miteinander zu verweben. Nachfolgende Prinzipskizze veranschaulicht die Konzeptidee «Leitersystem».

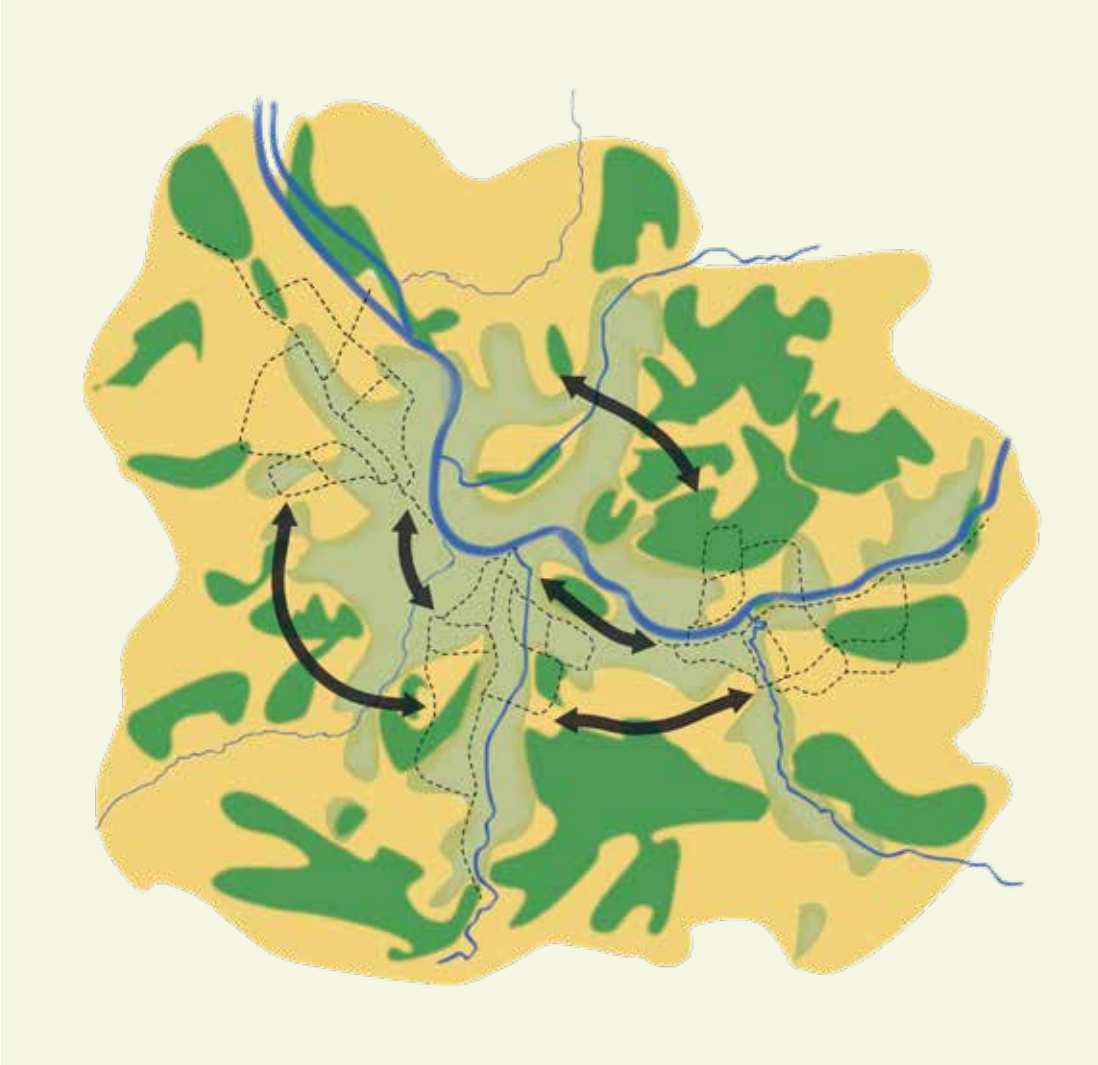
Abbildung 2:
Prinzipskizze Wegnetz als «Leitersystem»

Abbildung 3:
Beispiel für Wald im Siedlungsgebiet (Allschwil)

Diese Verwebung sorgt nicht nur für abwechslungsreiche Promenaden, sondern stärkt auch die Verbindung des inneren und äusseren Freiraumsystems. Dadurch wird nicht nur der Zugang für Naherholende attraktiver, sondern auch die ökologische Vernetzung verbessert. In Bezug auf die weitere Siedlungsentwicklung ist ein besonderer Fokus auf die Vernetzung der Siedlungsfreiräume mit den umgebenden Siedlungsgebieten zu legen. Die grünen Finger im Siedlungsraum sind das Markenzeichen der Agglomeration Basel – sei es im grossräumigen Massstab aus der Vogelperspektive (Ebene Zukunftsbild) oder im kleinräumigen Massstab (Gemeinde- oder Quartierebene) – und sind zu schützen. Für die Nutzung von Flächen für die Siedlungsentwicklung, gilt es daher, ein starkes Augenmerk auf den Erhalt der unverbauten Landschaft und deren typische Struktur zu setzen. Dies bedeutet, dass nicht die möglichst flächige Arrondierung des Siedlungsbereichs im Vordergrund steht, sondern das vielfältige Verweben von Siedlung und offener Landschaft resp. von Landschaftsstrukturen, wobei der Siedlungsrand eine zentrale Rolle spielt. «Ein fingerförmiges Ineinandergreifen von Siedlung und Landschaft [..] kreiert [ausserdem] interessante Wohnlagen» (Freiraumentwicklung in Agglomerationen fördern, Hrsg. Bundesamt für Raumentwicklung) - ein Aspekt, der auch im Hinblick auf eine qualitativ hochstehende Siedlungsentwicklung von Bedeutung ist.

Aus einer grossräumigeren Perspektive und vor allem im Hinblick auf die Förderung von Promenaden für die schnelle «mobile Person» (z. B. E-Bike-Fahrer) ist auch die Vernetzung von Landschaftsfreiräumen untereinander, z. B. zwischen Korridoren von Bedeutung.

Abbildung 4: Prinzipskizze korridorübergreifende Vernetzung von Landschaftsräumen



Anleitung für die Umsetzung von Massnahmen

Aus den Hinweisen aus Abschnitt 1 wird im Folgenden eine konkrete Anleitung mit verschiedenen Schritten für das Definieren von Massnahmen abgeleitet:

› Haupt-Zugangspunkte in die Landschaftsfreiräume, an Gewässer, in Wälder, zu grossräumigen, grünen Parks festlegen

› Zugänglichkeit zu den Haupt-Zugangspunkten prüfen und Handlungsbedarf eruieren

› Leiter (Netz) definieren, u.a. unter dem Aspekt der Verwebung der verschiedenen Landschaftselemente (siehe Abb. 2) und der grössrräumigen Vernetzung (siehe Abb. 4)

› Basis-Zustand der Leiter prüfen und Verbesserungsbedarf aufzeigen (z. B. Neue Wege erstellen, Verkehrsführung und/oder -gestaltung verbessern)

› Abwechslungsreichtum der Leiter bewerten und Handlungsbedarf aufzeigen gemäss folgender Merkmale:

- Abschnittswechsel (Wald, Wiese, Ackerweg, im/ausserhalb städtischer Räume etc.);
- Verweilorte u.a. Sehenswürdigkeiten (Aussichtstürme, Burgen, etc.)
- Wegbegleiter wie Einzelbäume, Brunnen, weitere gestalterische Elemente etc., vorwiegend an Wegkreuzungen
- Bewertung jeweils nach Qualität/Quantität/Typenspektrum/Nutzeransprüche (vor allem bzgl. der Verweilorte)

› Siedlungsrand als «Spezial-Element» der Leiter behandeln und anhand nachfolgender Fragen beurteilen und Handlungsbedarf ableiten. (Abgleich mit Strategie Siedlung)

- Ist der Siedlungsrand durchlässig ausgebildet, sodass eine engmaschige Vernetzung zwischen der Wohnlandschaft und der Naherholung möglich ist?
- Welche Nutzungsmöglichkeiten bietet er? Bilden die Möglichkeiten auch die Bedürfnisse der Nutzer ab? Erfüllen sie die Anforderungen einer guten Gestaltung?

› Projekte lancieren, um den Handlungsbedarf anzugehen:

- Wegführungen optimieren (ggf. sind Routenführungen neu zu konzipieren, sodass sie abwechslungsweise durch die offene Landschaft, entlang von Gewässern oder durch den Wald führen) und ggf. neue Wege erstellen.
- Gut erkennbare und leicht verständliche «Promenaden» schaffen (Information, Zeit-/Distanzangabe, Beschilderung, wiedererkennbare Elemente integrieren)
- Neue Verweilorte schaffen, z. B. an Wegkreuzungen.
- Siedlungsränder interessanter gestalten, besser verzahnen mit der offenen Landschaft, mit Waldrändern oder Gewässerräumen. Dabei gilt zu beachten: Lage, Ausbildung und Durchlässigkeit der Siedlungsränder (mit öffentlichen Wegen durch das Gebiet und entlang Bauzonengrenze), sowie Gestaltung der Übergangsbereiche mit Gärten, quartierbezogenen Plätzen, Bepflanzung.

Bei der Planung und Umsetzung von konkreten Projekten, wenn sinnvoll und möglich, Naturschutz und ökologische Vernetzung berücksichtigen. Es hat «sich gezeigt, dass sich bei Massnahmen zur besseren Zugänglichkeit der Gewässer Synergien mit Renaturierungs – oder Naturschutzmassnahmen nutzen lassen». (Freiraumentwicklung in Agglomerationen fördern, Hrsg. Bundesamt für Raumentwicklung).

Zu berücksichtigende Grundlagen:

› Points of Interest (POI) der Teilstrategie Velo (=wichtige Zugangsorte zu den einzelnen Landschafts- und Freiraumkategorien)

› Teilstrategie Fussverkehr (= Teil der Leiter und Grundlage bzgl. Bewertung Zugänglichkeit zu den einzelnen Landschafts- und Freiraumkategorien)

› Teilstrategie Siedlung

Beispiele für Best Practice in der Agglomeration Basel

Für den Erhalt und die Weiterentwicklung der landschaftlichen Qualitäten in den grünen Finger kann jede Gemeinde für sich einen Beitrag leisten. Erfolgsversprechender ist es jedoch, wenn die Gemeinden die grünen Finger als funktionalen Raum verstehen und über interkommunale Zusammenarbeit die Siedlungs- und Landschaftsentwicklung koordinieren. Zwei gute Beispiele aus der Agglomeration Basel sind nachfolgend beschrieben.

Testplanung Frenkentäler

Das Ziel der Testplanung war eine gemeinsame Entwicklungsperspektive für die beteiligten Gemeinden festzulegen. Basierend auf einer Landschaftsanalyse wurde die «Vision Frenkentäler 2040» erarbeitet. Die Ideen wurden in Werkstätten mit betroffenen Akteuren diskutiert. Die ermittelten Alleinstellungsmerkmale wie Ruhequalität und Intaktheit der Kulturlandschaft sollen künftig gestärkt werden. Die Defizite wie schwer zugängliche Gewässerräume im Siedlungsraum werden mit gezielter Aufwertung und Schaffung von Begegnungsräumen angegangen. Weitere Massnahmenbeispiele sind die Förderung des Tages- und Individualtourismus durch Themenmarketing im Rahmen der überregional bekannten Kommunikations- und Koordinationsplattform «Genusslandschaft Frenkentäler». Nach Abschluss der Testplanung haben die Gemeinden eine Charta unterschrieben.

Konzept Landschaft für eine Stunde Vorderes Leimental

Ausgehend vom Raumkonzept Leimental hat die Verkehrs- und Raumplanungskommission (VRKL), ein Konzept in Auftrag gegeben, das sich vertieft mit dem Landschaftsraum zwischen Allschwil, Binningen, Oberwil, Biel-Benken und Schönenbuch auseinandersetzt. Im Sinne von Landschaft für eine Stunde wird aufgezeigt, wie sich der siedlungsnahe Erholungsraum künftig entwickeln kann und wie Nutzungskonflikte zwischen Nachholung, Ökologie, Forst- und Landwirtschaft minimiert werden können. Kernelement ist ein abwechslungsreiches und attraktives Wegenetz, das genau unter den beschrieben Aspekten in den vorangehenden Kapitel (Kapitel 1 und 2) designt wurde. Durch die gezielte Lenkung der Naherholenden und die Bündelung der Naherholungsinfrastruktur entlang des Wegnetzes, wird der restliche Landschaftsraum vom Naherholungsdruck entlastet. Ein weiterer Fokus des Konzeptes liegt auf der Verflechtung des inneren und äusseren Freiraumsystems und der Gestaltung der Siedlungsränder als Übergangsräume.

5.2 Übersichtstabelle der vereinbarten Massnahmen der Vorgängergeneration AP1-3 sowie eingereichte Massnahmen im A- und B-Horizont der 4. Generation

Tableau récapitulatif des mesures convenues dans les générations précédentes PA1-3 ainsi que des mesures soumises dans les horizons A et B de la 4e génération

Legende zur Übersichtstabelle AP1-4:

(1) Massnahmenkategorie	Massnamenkategorie nach Terminologie der jeweiligen Generation
(2) Massnahme/Massnahmenpaket	Aufgeführte Massnahmen gemäss A- und B-Liste der Leistungsvereinbarungen AP1-3 sowie eingereichte Massnhamen im A- und B-Horizont der 4. Generation.
(3) Horizont	As und Bs: Massnahme Siedlung/Landschaft, nicht durch den NAF mitfinanzierbar
	D: Daueraufgabe (AP4)
Generelle Anmerkungen zur Tabelle	Der Verlauf einer Massnahme (Historie) wiederspielgt sich in gebündelten Massnahmen.

Légende du tableau récapitulatif PA1-4 :

(1) Catégorie de mesure	Catégorie de mesure selon la terminologie de la génération respective
(2) Mesure/paquet de mesures	Mesures mentionées selon la liste A et B des accords sur les prestations des PA1-3 ainsi que des mesures soumises en horizon A et B de la 4e génération.
(3) Horizon	As et B s: Mesure d'urbanisation/paysagère, sans cofinancement FORTA
	D : Tâche permanente (PA4)
Remarques générales sur le tableau	L'avancement d'une mesure (historique) se reflète dans les mesures regroupées.

Nr. AP1 N° PA1	Nr. AP2 N° PA2	Nr. AP3 N° PA3	Nr. AP4 N° PA4	ARE-Code ARE-Code	Massnahmenkategorie (1) Catégorie de mesure (1)	Massnahme/Massnahmenpaket (2) Mesure/paquet de mesures (2)	Horizont (3) Horizon (3) AP1 PA1	AP2 PA2	AP3 PA3	AP4 PA4
	S14			2701.2.139	Siedlung	Agglomerationsweite Siedlungsverdichtungsstrategie		As		
	S15			2701.2.140	Siedlung	Agglomerationsweite Siedlungsbegrenzungsstrategie		As		
	S16			2701.2.141	Siedlung	Agglomerationsweite Hochausstrategie		As		
		S0.1		2701.3.213	Siedlung	Siedlungsverdichtung fördern			As	
		S0.2		2701.3.214	Siedlung	Siedlungsbegrenzung durchsetzen			As	
		S0.3		2701.3.215	Siedlung	Hochhausstrategie			As	
S001				2701.201	Siedlung	Entwicklungspol St. Louis West	As			
	S1			2701.2.126	Siedlung	Schwerpunktgebiet Saint-Louis		As		
		S1		2701.3.216	Siedlung	Saint-Louis			As	
		S1.1		2701.3.217	Siedlung	Entwicklungspol Saint-Louis West			As	
		S1.2		2701.3.218	Siedlung	Entwicklungspol EuroAirport («Technoport»)			As	
			4S27		Siedlung	Schwerpunktgebiet Euro3lys				D
			4S27.1		Siedlung	Pôle de développement Quartier du Lys				D
			4S27.2		Siedlung	Zone de développement Technoport				D
S003				2701.202	Siedlung	Siedlungsränder Hégenheim-Bourgfelden	As			
S004				2701.203	Siedlung	Siedlungsachse Lörrach-Weil am Rhein - Huningue - Saint-Louis	As			
	S12			2701.2.137	Siedlung	Schwerpunktgebiet Hafen Kleinhüningen/3Land		As		
		S26		2701.3.291	Siedlung	Riehen			As	
		S26.1		2701.3.292	Siedlung	Kohlistieg			As	
S007				2701.204	Siedlung	Erlenmatt	As			
	S11			2701.2.136	Siedlung	Schwerpunktgebiet Kleinbasel		As		
		S8.1		2701.3.322	Siedlung	Erlenmatt			Bs	
			4S1.1		Siedlung	Erlenmatt				D
S009				2701.205	Siedlung	Stadtentwicklung Bahnhof St. Johann (ProVolta)	As			
S010				2701.206	Siedlung	Spezialrichtplan Salina-Raurica	As			
	S7			2701.2.132	Siedlung	Schwerpunktgebiet Salina Raurica/Kaiseraugst		As		

Nr. AP1 Nº PA1	Nr. AP2 Nº PA2	Nr. AP3 Nº PA3	Nr. AP4 Nº PA4	ARE-Code ARE-Code	Massnahmenkategorie (1) Catégorie de mesure (1)	Massnahme/Massnahmenpaket (2) Mesure/paquet de mesures (2)	Horizont (3) Horizon (3) AP1 PA1	AP2 PA2	AP3 PA3	AP4 PA4
		S12		2701.3.225	Siedlung	Salina Raurica			As	
		S12.1		2701.3.226	Siedlung	Salina Raurica - Pratteln			As	
		S12.2		2701.3.227	Siedlung	Salina Raurica - Augst			As	
			4S15		Siedlung	Schwerpunktgebiet Pratteln/Augst				D
			4S15.1		Siedlung	Salina Raurica-Pratteln				D
			4S15.2		Siedlung	Salina Raurica-Augst				D
S011				2701.207	Siedlung	Entwicklung beider Rheinfelden	As			
	S8			2701.2.133	Siedlung	Schwerpunktgebiet Rheinfelden		As		
		S19		2701.3.245	Siedlung	Rheinfelden			As	
		S19.1		2701.3.246	Siedlung	Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)			As	
		S19.2		2701.3.247	Siedlung	Flächennutzungsplan Rheinfelden			As	
			4S16		Siedlung	Schwerpunktgebiet Rheinfelden				D
			4S16.1		Siedlung	Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)				D
			4S16.2		Siedlung	Flächennutzungsplan Rheinfelden (Baden)				D
S012				2701.208	Siedlung	Arbeitsplatzgebiet Arlesheim (Im Tal)/Münchenstein (Gstad)	As			
	S5			2701.2.130	Siedlung	Schwerpunktgebiet Birsstadt		As		
		S14		2701.3.230	Siedlung	Gstad/Schoren/Untere Widen			As	
		S14.1		2701.3.231	Siedlung	Gstad			As	
			4S7		Siedlung	Schwerpunktgebiet Gstad				D
			4S7.1		Siedlung	Gstad				D
S013				2701.209	Siedlung	Dreispitz: Nutzungsplanung	As			
	S4			2701.2.129	Siedlung	Schwerpunktgebiet Basel-Dreispitz		As		

Nr. AP1 **Nº PA1**	Nr. AP2 **Nº PA2**	Nr. AP3 **Nº PA3**	Nr. AP4 **Nº PA4**	ARE-Code ARE-Code	Massnahmenkategorie (1) Catégorie de mesure (1)	Massnahme/Massnahmenpaket (2) Mesure/paquet de mesures (2)	Horizont (3) Horizon (3) **AP1** **PA1**	AP2 PA2	AP3 PA3	AP4 PA4
		S4		2701.3.305	Siedlung	Basel Süd			As	
		S4.1		2701.3.306	Siedlung	Dreispitz			As	
			4S5		Siedlung	Schwerpunktgebiet Basel-Süd				D
			4S5.1		Siedlung	Dreispitz				D
S014				2701.210	Siedlung	Arbeitsplatzgebiet Allschwil (Bachgraben)	As			
	S3			2701.2.128	Siedlung	Schwerpunktgebiet Allschwil		As		
		S9		2701.3.327	Siedlung	Bachgraben-Allschwil			As	
		S9.1		2701.3.328	Siedlung	Arbeitsplatzgebiet Bachgraben			As	
			4S4		Siedlung	Schwerpunktgebiet Allschwil/Hégenheim				D
			4S4.1		Siedlung	Arbeitsplatzgebiet Bachgraben				D
S015				2701.211	Siedlung	Siedlungsentwicklung Ziegeleiareal/Allschwilerweiher	Bs			
S018				2701.212	Siedlung	Entwicklungsgebiet Bahnhofsgebiet Arlesheim-Dornach	As			
S020				2701.213	Siedlung	Siedlungsentwickl. Reinach Zentrum/Brühl	Bs			
S021				2701.214	Siedlung	Gewerbeareal Aesch (Aesch-Nord)/Reinach (Kägen/Hinterkirch)	As			
	S5			2701.2.130	Siedlung	Schwerpunktgebiet Birsstadt		As		
		S15.1		2701.3.235	Siedlung	Kägen			As	
		S15.2		2701.3.236	Siedlung	Hinterkirch			As	
		S17		2701.3.240	Siedlung	Aesch Nord			As	
		S17.1		2701.3.241	Siedlung	Aesch Nord			As	
			4S8.1		Siedlung	Kägen/Neureinach				D
			4S8.2		Siedlung	Hinterkirch				D
			4S9		Siedlung	Schwerpunktgebiet Aesch-Nord				D

Nr. AP1 Nº PA1	Nr. AP2 Nº PA2	Nr. AP3 Nº PA3	Nr. AP4 Nº PA4	ARE-Code ARE-Code	Massnahmenkategorie (1) Catégorie de mesure (1)	Massnahme/Massnahmenpaket (2) Mesure/paquet de mesures (2)	Horizont (3) Horizon (3) AP1 PA1	AP2 PA2	AP3 PA3	AP4 PA4
			4S9.1		Siedlung	Aesch-Nord				D
S024				2701.215	Siedlung	Entwicklung Bahnhofsgebiet Laufen	As			
S027				2701.216	Siedlung	Entwicklung Bahnhofsgebiet Pratteln	As			
S028				2701.217	Siedlung	Entwicklung Pratteln-Mitte	As			
	S6			2701.2.131	Siedlung	Schwerpunktgebiet Muttenz/Pratteln		As		
		S5.1		2701.3.311	Siedlung	Bahnhofsgebiet Pratteln			As	
			4S15.3		Siedlung	Bahnhofsgebiet Pratteln				D
S030				2701.218	Siedlung	Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Kaiseraugst	As			
	S7			2701.2.132	Siedlung	Schwerpunktgebiet Salina Raurica/Kaiseraugst		As		
		S13		2701.3.228	Siedlung	Kaiseraugst			As	
		S13.1		2701.3.229	Siedlung	ESP Kaiseraugst			As	
			4S17		Siedlung	Schwerpunktgebiet Kaiseraugst				D
			4S17.1		Siedlung	ESP Kaiseraugst (Teil des ESP Kaiseraugst/Rheinfelden)				D
S031				2701.219	Siedlung	Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Rheinfelden Ost mit Möhlin	As			
	S9			2701.2.134	Siedlung	Schwerpunktgebiet Unteres Fricktal		As		
		S6		2701.3.313	Siedlung	ESP Möhlin/Rheinfelden-Ost			As	
		S6.1		2701.3.314	Siedlung	ESP Möhlin/Rheinfelden-Ost			Bs	
			4S18		Siedlung	Schwerpunktgebiet ESP Rheinfelden-Ost/Möhlin				D
			4S18.1		Siedlung	Teile des ESP Rheinfelden-Ost/Möhlin				D
S033				2701.220	Siedlung	Entwicklung Bahnhofsgebiet Liestal	As			
	S13			2701.2.138	Siedlung	Schwerpunktgebiet Liestal		As		
		S20		2701.3.256	Siedlung	Liestal			As	

Nr. AP1 **Nº PA1**	Nr. AP2 **Nº PA2**	Nr. AP3 **Nº PA3**	Nr. AP4 **Nº PA4**	**ARE-Code** **ARE-Code**	**Massnahmenkategorie (1)** **Catégorie de mesure (1)**	**Massnahme/Massnahmenpaket (2)** **Mesure/paquet de mesures (2)**	**Horizont (3)** **Horizon (3)**			
							AP1 **PA1**	AP2 PA2	AP3 PA3	AP4 PA4
		S20.2		2701.3.258	Siedlung	Bahnhof Liestal			As	
			4S20		Siedlung	Schwerpunktgebiet Liestal				D
			4S20.1		Siedlung	Bahnhof Liestal				D
S035				2701.221	Siedlung	Entwicklung Bahnhofsgebiet Lausen	As			
S039				2701.223	Siedlung	St. Jakob/Schänzli: Nutzungsplanung	As			
S040				2701.224	Siedlung	Areal CityGate	As			
S042				2701.225	Siedlung	Entwicklung Bahnhofsgebiet Münchenstein: Nutzungsplanung	As			
S044				2701.226	Siedlung	Gebietsentwicklung um Regio-S-Bahn-Haltestellen im Fricktal: Nutzungsplanung	As			
S091				2701.228	Siedlung	Wirtschaftl.Entwicklungsschwerpunkt Sisslerfeld (Stein, Sisseln, Eiken, Münchwilen)	As			
	S9			2701.2.134	Siedlung	Schwerpunktgebiet Unteres Fricktal		As		
		S7.1		2701.3.316	Siedlung	ESP Sisslerfeld			As	
		S7.5		2701.3.320	Siedlung	Neumatt			As	
			4S19.1		Siedlung	ESP Sisslerfeld				D
S094				2701.229	Siedlung	Entwicklung Bahnhofsgebiet Muttenz	As			
	S6			2701.2.131	Siedlung	Schwerpunktgebiet Muttenz/Pratteln		As		
		S11.1		2701.3.223	Siedlung	Bahnhofsgebiet Muttenz			As	
			4S14.1		Siedlung	Bahnhofsgebiet Muttenz				D
S095				2701.230	Siedlung	Entwicklungsgebiet Wolf	Bs			
		S4.3		2701.3.308	Siedlung	Wolf-Nord			As	
			4S5.3		Siedlung	Wolf-Nord				D
S096a				2701.231	Siedlung	Stettenfeld (Riehen)	Bs			
	S10			2701.2.135	Siedlung	Schwerpunktgebiet Basel Ost/Riehen		As		

Nr. AP1 Nº PA1	Nr. AP2 Nº PA2	Nr. AP3 Nº PA3	Nr. AP4 Nº PA4	ARE-Code ARE-Code	Massnahmenkategorie (1) Catégorie de mesure (1)	Massnahme/Massnahmenpaket (2) Mesure/paquet de mesures (2)	Horizont (3) Horizon (3) AP1 PA1	AP2 PA2	AP3 PA3	AP4 PA4
		S26.2		2701.3.293	Siedlung	Stettenfeld			Bs	
			4S23		Siedlung	Schwerpunktgebiet Riehen				D
			4S23.1		Siedlung	Stettenfeld				D
S096b				2701.232	Siedlung	Strategische Reserve Niederholz (Riehen)	Bs			
	S10			2701.2.135	Siedlung	Schwerpunktgebiet Basel Ost/Riehen		As		
S096c				2701.233	Siedlung	Zentrumsbildung Niederholz (Riehen)	As			
	S10			2701.2.135	Siedlung	Schwerpunktgebiet Basel Ost/Riehen		As		
		S26.3			Siedlung	Zentrumsbildung Niederholz			Bs	
S097				2701.234	Siedlung	Campus Novartis	As			
	S2			2701.2.127	Siedlung	Schwerpunktgebiet Basel-West/St. Johann		As		
		S2.6		2701.3.254	Siedlung	Campus Novartis			As	
			4S2.6		Siedlung	Campus Novartis				D
S099				2701.235	Siedlung	Stücki Areal	As			
S100				2701.236	Siedlung	Bethesda	As			
S101				2701.237	Siedlung	Areal Roche	As			
	S11			2701.2.136	Siedlung	Schwerpunktgebiet Kleinbasel		As		
		S8.3		2701.3.324	Siedlung	Areal Roche			As	
			4S1.3		Siedlung	Areal Roche				D
S102				2701.238	Siedlung	Messe Basel	As			
	S11			2701.2.136	Siedlung	Schwerpunktgebiet Kleinbasel		As		
		S8.2		2701.3.323	Siedlung	Messe Basel			As	
			4S1.2		Siedlung	Messe Basel				D

Nr. AP1 **Nº PA1**	Nr. AP2 **Nº PA2**	Nr. AP3 **Nº PA3**	Nr. AP4 **Nº PA4**	**ARE-Code** **ARE-Code**	**Massnahmenkategorie (1)** **Catégorie de mesure (1)**	**Massnahme/Massnahmenpaket (2)** **Mesure/paquet de mesures (2)**	**Horizont (3)** **Horizon (3)** **AP1** **PA1**	AP2 PA2	AP3 PA3	AP4 PA4
S103				2701.239	Siedlung	Entwicklung Bahnhofsgebiet Grellingen	As			
S104				2701.240	Siedlung	Entwicklung Bahnhofsgebiet Zwingen	As			
S105				2701.241	Siedlung	Entwicklung Gewerbebrache Papierfabrik Zwingen: Nutzungsplanung	Bs			
		S23		2701.3.268	Siedlung	Zwingen			As	
		S23.1		2701.3.269	Siedlung	Papierfabrik			As	
			4S11		Siedlung	Schwerpunktgebiet Zwingen				D
			4S11.1		Siedlung	Papierfabrik				D
		S0.1		2701.3.213	Siedlung	Siedlungsverdichtung fördern			As	
		S0.2		2701.3.214	Siedlung	Siedlungsbegrenzung durchsetzen			As	
		S0.3		2701.3.215	Siedlung	Hochhausstrategie			As	
		S10		2701.3.219	Siedlung	Widen/Birsmatt			As	
		S10.1		2701.3.220	Siedlung	Birsmatt			As	
		S10.2		2701.3.221	Siedlung	Widen			As	
			4S10		Siedlung	Schwerpunktgebiet Dornach/Aesch				D
			4S10.1		Siedlung	Birsmatt				D
			4S10.2		Siedlung	Widen				D
		S11		2701.3.222	Siedlung	Muttenz			As	
		S11.2		2701.3.224	Siedlung	Muttenz Areal Hagnau			As	
			4S14		Siedlung	Schwerpunktgebiet Muttenz				D
			4S14.2		Siedlung	Muttenz Areal Hagnau				D
		S14.2		2701.3.232	Siedlung	Untere Widen/Schoren			As	
		S15		2701.3.233	Siedlung	Reinach/Dornachbrugg /Stöcklin			As	

Nr. AP1 Nº PA1	Nr. AP2 Nº PA2	Nr. AP3 Nº PA3	Nr. AP4 Nº PA4	ARE-Code ARE-Code	Massnahmenkategorie (1) Catégorie de mesure (1)	Massnahme/Massnahmenpaket (2) Mesure/paquet de mesures (2)	Horizont (3) Horizon (3) AP1 PA1	AP2 PA2	AP3 PA3	AP4 PA4
		S15.3		2701.3.236	Siedlung	Stöcklin			As	
			4S8		Siedlung	Schwerpunktgebiet Reinach/Dornach/Aesch				D
			4S8.3		Siedlung	Stöcklin				D
		S16		2701.3.237	Siedlung	Birsfelden			As	
		S16.1		-	Siedlung	Hafen Birsfelden				
		S16.2		2701.3.239	Siedlung	Sternenfeldallee			Bs	
			4S13		Siedlung	Schwerpunktgebiet Birsfelden				D
			4S13.1		Siedlung	Hafen Birsfelden				D
			4S13.2		Siedlung	Sportplatz				D
		S18		2701.3.242	Siedlung	Münchenstein			As	
		S18.1		2701.3.243	Siedlung	Gartenstadt			As	
		S18.2		2701.3.244	Siedlung	Dychrain			As	
			4S6		Siedlung	Schwerpunktgebiet Müchenstein				D
			4S6.1		Siedlung	Gartenstadt				D
			4S6.2		Siedlung	Dychrain				D
		S2		2701.3.248	Siedlung	Basel Nord			As	
		S2.1		2701.3.249	Siedlung	Hafen- und Stadtentwicklung (CH)			As	
		S2.2		2701.3.250	Siedlung	Industrie Klybeck (CH)			As	
		S2.3		2701.3.251	Siedlung	Weil am Rhein (D)			Bs	
		S2.4		2701.3.252	Siedlung	Huningue Sud (F)			Bs	
		S2.5		2701.3.253	Siedlung	Huningue Centre/Nord (F)			As	
		S2.7		2701.3.255	Siedlung	Weil Friedlingen (D)			As	

Nr. AP1 **Nº PA1**	Nr. AP2 **Nº PA2**	Nr. AP3 **Nº PA3**	Nr. AP4 **Nº PA4**	**ARE-Code** **ARE-Code**	**Massnahmenkategorie (1)** **Catégorie de mesure (1)**	**Massnahme/Massnahmenpaket (2)** **Mesure/paquet de mesures (2)**	**Horizont (3)** **Horizon (3)** **AP1** **PA1**	AP2 PA2	AP3 PA3	AP4 PA4
			4S2		Siedlung	Schwerpunktgebiet Basel-Nord 3land				D
			4S2.1		Siedlung	Hafen- und Stadtentwicklung				D
			4S2.2		Siedlung	Areal klybeckplus				D
			4S2.3		Siedlung	Weil am Rhein				D
			4S2.4		Siedlung	Zone d'activité Huningue Sud				D
			4S2.5		Siedlung	ZAC du canal - Huningue				D
			4S2.7		Siedlung	Weil Friedlingen				D
			4S2.9		Siedlung	Quartier les Jetées - Huningue				D
		S20.1		2701.3.257	Siedlung	Zentrum Nord			As	
		S20.3		2701.3.259	Siedlung	Oristal			As	
		S20.4		2701.3.260	Siedlung	Heidenweid-Grammet-Cheddite			As	
S037				2701.222	Siedlung	Entwicklung Bahnhofsgebiet Sissach	As			
S090				2701.227	Siedlung	Entwicklung Bahnhofsgebiet Gelterkinden	As			
		S21		2701.3.261	Siedlung	Ergolzachse			As	
		S21.1		2701.3.262	Siedlung	Gelterkinden - Eifeld			As	
		S21.2		2701.3.263	Siedlung	Entwicklung Bahnhofsumfeld Sissach			As	
			4S21		Siedlung	Schwerpunktgebiet Ergolzachse				D
			4S21.1		Siedlung	Gelterkinden-Eifeld				D
			4S21.2		Siedlung	Entwicklung Bahnhofsumfeld Sissach				D
		S22		2701.3.264	Siedlung	Laufen			As	
		S22.1		2701.3.265	Siedlung	Kernstadtentwicklung			As	
		S22.2		2701.3.266	Siedlung	Entwicklungsgebiet Nau			As	

Nr. AP1 Nº PA1	Nr. AP2 Nº PA2	Nr. AP3 Nº PA3	Nr. AP4 Nº PA4	ARE-Code ARE-Code	Massnahmenkategorie (1) Catégorie de mesure (1)	Massnahme/Massnahmenpaket (2) Mesure/paquet de mesures (2)	Horizont (3) Horizon (3) AP1 PA1	AP2 PA2	AP3 PA3	AP4 PA4
			4S12		Siedlung	Schwerpunktgebiet Laufen				D
			4S12.1		Siedlung	Entwicklungsgebiet Bündten				D
			4S12.2		Siedlung	Entwicklungsgebiet Nau				D
		S22.3		2701.3.267	Siedlung	Weststrasse			As	
		S23.2		2701.3.270	Siedlung	Kernentwicklung			Bs	
		S24		2701.3.271	Siedlung	Weil am Rhein			As	
		S24.1		2701.3.272	Siedlung	Hohe Strasse			As	
		S24.3		2701.3.274	Siedlung	Haltigen-Ost			Bs	
		S24.4		2701.3.275	Siedlung	Im Rad			Bs	
		S24.5		2701.3.276	Siedlung	Heldelinger Boden			Bs	
		S24.6		2701.3.277	Siedlung	Unterer Brommacker			Bs	
		S24.7		2701.3.278	Siedlung	Verdichtungspotenzial Kernstadt			As	
			4S22		Siedlung	Schwerpunktgebiet Weil am Rhein				D
			4S22.1		Siedlung	Hohe Strasse				D
			4S22.2		Siedlung	Haltingen-Ost				D
			4S22.3		Siedlung	Im Rad				D
			4S22.4		Siedlung	Heldelinger Boden				D
			4S22.5		Siedlung	Unterer Brommacker				D
			4S22.6		Siedlung	Verdichtungspotential Kernstadt				D
		S24.2		2701.3.273	Siedlung	Messeplatz			As	
		S24.8		2701.3.279	Siedlung	Grieloch			As	
		S25		2701.3.280	Siedlung	Lörrach/Maulburg			As	

Nr. AP1 **N° PA1**	Nr. AP2 **N° PA2**	Nr. AP3 **N° PA3**	Nr. AP4 **N° PA4**	**ARE-Code** **ARE-Code**	**Massnahmenkategorie (1)** **Catégorie de mesure (1)**	**Massnahme/Massnahmenpaket (2)** **Mesure/paquet de mesures (2)**	**Horizont (3)** **Horizon (3)** **AP1** **PA1**	AP2 PA2	AP3 PA3	AP4 PA4
		S25.1		2701.3.281	Siedlung	Südlich Ötlinger Strasse			As	
		S25.2		2701.3.283	Siedlung	Bühl III			As	
		S25.3		2701.3.284	Siedlung	Franz-Ehret-Strasse, Schöpflin-Areal Brombach			As	
		S25.4		2701.3.285	Siedlung	Schöpflin-Areal, Haagen			As	
		S25.5		2701.3.286	Siedlung	Belist, Haagen			As	
		S25.6		2701.3.287	Siedlung	Siegmeer, Hauingen			As	
		S25.7		2701.3.288	Siedlung	Alte Rheinfelder Strasse, Salzert			As	
		S25.8		2701.3.289	Siedlung	MMZ			As	
		S25.9		2701.3.290	Siedlung	Postareal			As	
		S25.10		2701.3.282	Siedlung	Buchmatte			As	
			4S24		Siedlung	Schwerpunktgebiet Lörrach/Maulburg				D
			4S24.1		Siedlung	Südlich Ötlinger Strasse				D
			4S24.2		Siedlung	Brühl III				D
			4S24.3		Siedlung	Franz-Ehret-Strasse, Schöpflin-Areal Brombach				D
			4S24.4		Siedlung	Schöpflin-Areal, Haagen				D
			4S24.5		Siedlung	Belist, Haagen				D
			4S24.6		Siedlung	Siegmeer, Hauingen				D
			4S24.7		Siedlung	Alte Rheinfelder Strasse, Salzert				D
			4S24.8		Siedlung	MMZ (Areal Weberei Conrad)				D
			4S24.9		Siedlung	Wohn- und Geschäftshaus LÖ				D
			4S24.10		Siedlung	Buchmatte				D
		S26.1		2701.3.292	Siedlung	Kohlistieg			As	

Nr. AP1 Nº PA1	Nr. AP2 Nº PA2	Nr. AP3 Nº PA3	Nr. AP4 Nº PA4	ARE-Code ARE-Code	Massnahmenkategorie (1) Catégorie de mesure (1)	Massnahme/Massnahmenpaket (2) Mesure/paquet de mesures (2)	Horizont (3) Horizon (3) AP1 PA1	AP2 PA2	AP3 PA3	AP4 PA4
		S27		2701.3.295	Siedlung	Schopfheim/Zell			As	
		S27.1		2701.3.296	Siedlung	Auf hinter Hofen			As	
		S27.2		2701.3.297	Siedlung	Stalten			As	
		S27.3		2701.3.298	Siedlung	Bahnhof Zell			As	
			4S25		Siedlung	Schwerpunktgebiet Schopfheim/Zell				D
			4S25.1		Siedlung	Auf hinter Hofen				D
			4S25.2		Siedlung	Stalten				D
			4S25.3		Siedlung	Bahnhof Zell				D
		S3		2701.3.299	Siedlung	Basel-Nordwest			As	
		S3.1		2701.3.300	Siedlung	Felix-Platter-Spital			As	
		S3.2		2701.3.301	Siedlung	VoltaNord			As	
		S3.4		2701.3.303	Siedlung	Campus Schällenmätteli (Hochschulareal St. Johann)			As	
		S3.5		2701.3.304	Siedlung	Universitätsspital Basel			As	
			4S3		Siedlung	Schwerpunktgebiet Basel-Nordwest				D
			4S3.1		Siedlung	Areal Felix-Platter-Spital				D
			4S3.2		Siedlung	VoltaNord				D
			4S3.3		Siedlung	Campus Schällenmätteli (Hochschulareal St. Johann)				D
			4S3.4		Siedlung	Universitätsspital Basel				D
		S3.3		2701.3.302	Siedlung	Stadtabschluss Nordwest			As	
		S4.2		2701.3.307	Siedlung	Bernoulli/Walkeweg			As	
		S4.4		2701.3.309	Siedlung	Umfeld Bahnhof SBB			As	
			4S5.2		Siedlung	Bernoulli/Walkeweg				D

Nr. AP1 **Nº PA1**	Nr. AP2 **Nº PA2**	Nr. AP3 **Nº PA3**	Nr. AP4 **Nº PA4**	**ARE-Code** **ARE-Code**	**Massnahmenkategorie (1)** **Catégorie de mesure (1)**	**Massnahme/Massnahmenpaket (2)** **Mesure/paquet de mesures (2)**	**Horizont (3)** **Horizon (3)**			
							AP1 **PA1**	AP2 PA2	AP3 PA3	AP4 PA4
			4S5.4		Siedlung	Umfeld Bahnhof SBB				D
		S5		2701.3.310	Siedlung	Pratteln/Grenzach-Wyhlen			As	
		S5.2		2701.3.312	Siedlung	Neue Mitte in Grenzach			As	
			4S16.3		Siedlung	Neue Mitte in Grenzach				D
		S7		2701.3.315	Siedlung	Stein/Bad-Säckingen/Wallbach/Mumpf			As	
		S7.2		2701.3.317	Siedlung	Brühl			As	
		S7.3		2701.3.318	Siedlung	Rifeld-Ost			As	
		S7.4		2701.3.319	Siedlung	Rifeld-West			As	
			4S19		Siedlung	Schwerpunktgebiet Stein/Bad-Säckingen/Wallbach/Mumpf				D
			4S19.2		Siedlung	Brühl				D
			4S19.3		Siedlung	Rifeld-Ost				D
			4S19.4		Siedlung	Rifeld-West				D
		S8		2701.3.321	Siedlung	Kleinbasel			As	
		S8.4		2701.3.325	Siedlung	Areal Rosental			As	
			4S1		Siedlung	Schwerpunktgebiet Kleinbasel				D
			4S1.4		Siedlung	Areal Rosental Mitte				D
		S8.5		2701.3.326	Siedlung	Areal Schoren			As	
			4S2.8		Siedlung	Friche Sterling - Rive du Rhin				D
			4S4.2		Siedlung	Entwicklungsgebiet Binningerstrasse				D
			4S4.3		Siedlung	Zone d'activité Hegenheim				D
			4S8.4		Siedlung	Reinach Ortszentrum				D
			4S12.3		Siedlung	Entwicklungsgebiet Dürrenboden				D

Nr. AP1 Nº PA1	Nr. AP2 Nº PA2	Nr. AP3 Nº PA3	Nr. AP4 Nº PA4	ARE-Code ARE-Code	Massnahmenkategorie (1) Catégorie de mesure (1)	Massnahme/Massnahmenpaket (2) Mesure/paquet de mesures (2)	Horizont (3) Horizon (3) AP1 PA1	AP2 PA2	AP3 PA3	AP4 PA4
			4S13.3		Siedlung	Stadtentwicklung Birsfelden				D
			4S16.4		Siedlung	Kapellenbach Ost				D
			4S22.7		Siedlung	Otterbach-Süd				D
			4S26		Siedlung	Schwerpunktgebiet Saint-Louis				D
			4S26.1		Siedlung	Quartier Fernet-Branca				D
			4S26.2		Siedlung	Rue de la Fraternité - Saint Louis				D
			4S26.3		Siedlung	Quartier Neuweg Sud - Saint-Louis				D
			4S26.4		Siedlung	Quartier Forum - Saint-Louis				D
			4S26.5		Siedlung	Quartier Casino - Saint-Louis				D
			4S26.6		Siedlung	Quartier Parc Hess - Saint-Louis				D
			4S28		Siedlung	Schwerpunktgebiet EAP-West				D
			4S28.1		Siedlung	Zone d'activités aréroportuaires - Blotzheim				D
			4S28.2		Siedlung	Réserve foncière - Aménagement Sud - RD105- Hesingue				D
			4S28.3		Siedlung	Extension zone industrielle - Blotzheim				D
			4S28.4		Siedlung	ZAC Hattel - Bartenheim				D
			4SL1		Siedlung	Strategisches Massnahmenblatt Siedlung und Landschaft				D
		L0		2701.3.202	Landschaft	Erarbeiten von Landschafts- und Freiraumkonzepten in den Korridoren			As	
		L1		2701.3.203	Landschaft	Tüllinger Berg			As	
			4L1		Landschaft	Tüllinger Berg				As
		L2		2701.3.205	Landschaft	Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese			As	
			4L2		Landschaft	Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese				As

Nr. AP1 N° PA1	Nr. AP2 N° PA2	Nr. AP3 N° PA3	Nr. AP4 N° PA4	ARE-Code ARE-Code	Massnahmenkategorie (1) Catégorie de mesure (1)	Massnahme/Massnahmenpaket (2) Mesure/paquet de mesures (2)	Horizont (3) Horizon (3) AP1 PA1	AP2 PA2	AP3 PA3	AP4 PA4
		L3		2701.3.206	Landschaft	Rheinufer - Rheinfelder Rheinuferrundweg extended			As	
			4L3		Landschaft	Rheinuferrundweg «extended»				As
		L4		2701.3.207	Landschaft	Birspark Landschaft			As	
			4L4		Landschaft	Birspark Landschaft				As
		L5		2701.3.208	Landschaft	L'île du Rhin/La petite camarque Alsacienne			As	
		L6		2701.3.209	Landschaft	Kiesgruben 2.0			As	
			4L5		Landschaft	Parc des Carrières				As
		L7		2701.3.210	Landschaft	Rheinufer - Bad Bellingen rückt an den Rhein			As	
			4L6		Landschaft	Rheinufer – Bad Bellingen rückt an den Rhein				As
		L8		2701.3.211	Landschaft	Landschaftsraum Wiese - Vom Gewässer zur Lebenswelt			As	
		L9		2701.3.212	Landschaft	Landschaftsraum Wiese - 24 stops am Rehberger-Weg			As	
		L10		2701.3.204	Landschaft	Landschaftsraum Wiese - Landschaft & Fluss = Wiesionen2			As	
			4L7		Landschaft	Landschaft für 1 Stunde				As

Geschäftsstelle Agglo Basel
Bureau 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