

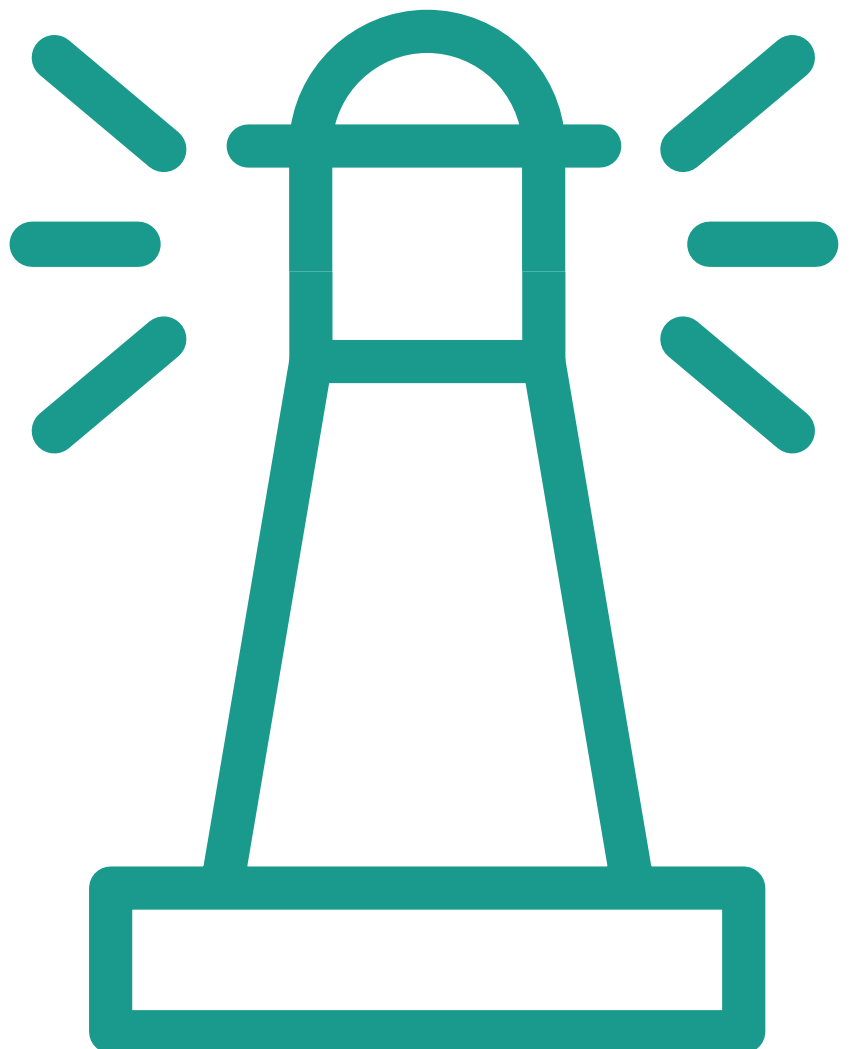
AGGLOPROGRAMM**BASEL**



Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation

Strategiebericht

16. April 2021



Impressum

Agglomerationsprogramm Basel, 4. Generation Strategiebericht 2040 - Trinationale Agglomeration Basel

Geschäftsstelle Agglo Basel

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

Geschäftsstelle Agglo Basel (Gesamtverantwortung)

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
Jessica Fässler	Stellvertreterin Geschäftsführer Leiterin Agglomerationsprogramm
Dr. Emanuel Barth	Stellvertreter Geschäftsführer Leiter trireno
Nina Philipp	Projektleiterin
Fabio Cachaco	Projektleiter
Jonas Kupferschmid	Projektleiter
Tania Cachaco	Leiterin Sekretariat & Events

Politische Steuerung Aggloprogramm¹

Regierungsrätin Esther Keller*	Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt
Regierungsrat Isaac Reber	Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft
Landrätin Marion Dammann	Landkreis Lörrach
Präsident 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	

Übersetzung/Lektorat:

Schriftliche Übersetzungen	Philippe Abry
Lektorat	Frank Sicklinger

Produktion und Druck:

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

¹ Ehemalige Mitglieder der PST AP: Dr. Hans-Peter Wessels (Mitglied bis 2. Februar 2021), Jean-Marie Zoellé, Vice-Präsident Saint-Louis Agglomération (Mitglied bis 6. April 2020) und Dr. Sabine Pegoraro, Regierungsrätin Kanton Basel-Landschaft (Mitglied bis 30. Juni 2019)

INHALT

Vorwort	4
Visionen werden Wirklichkeit.....	7
Das Zukunftsbild: unsere Vision für 2040.....	13
Leitsatz.....	15
Die Teilstrategien: strategische Brücken zu den Massnahmen	27

VORWORT

Esther Keller

Regierungsrätin und
Präsidentin Agglo Basel

Bau- und Verkehrsdepartement
Kanton Basel-Stadt



Isaac Reber

Regierungsrat und
Vize Präsident Agglo Basel

Bau- und Umweltschutzdirektion
Kanton Basel-Landschaft



Marion Dammann

Landrätin des
Landkreises Lörrach



Die Agglomeration Basel ist ein Wachstumsraum. Die erfolgreiche Wirtschaft zieht zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner in die Region. Die Lebensqualität im landschaftlich und kulturell vielfältigen Grenzraum ist hoch: Grünräume, städtische Zentren, hochwertige Kultur- und Bildungsangebote und Gesundheitseinrichtungen sind bestens erreichbar. Doch das Verkehrssystem kommt an seine Grenzen, erhebliche Ausbauten der Infrastruktur stehen an. In dieser Situation ist die Abstimmung von Siedlungs-, Landschafts- und Mobilitätsentwicklung in einer kohärenten, über die Grenzen abgestimmten Raum- und Verkehrsplanung zentral, um die Standortgunst und die Lebensqualität zu erhalten. Genau dazu leistet das Agglomerationsprogramm Basel einen wichtigen Beitrag.

Seit nunmehr 10 Jahren arbeiteten wir im Rahmen des Agglomerationsprogrammes Basel eng zusammen und verfolgen das gemeinsame Ziel einer abgestimmten Verkehrs- und Raumplanung über kommunale, kantonale und nationale Grenzen hinweg. Mit unserer trinationalen Trägerschaft haben wir die Zusammenarbeit über die Grenzen hinweg von der Ausnahme zur Regel gemacht. Das Agglomerationsprogramm Basel hat sich in dieser Zeit zum zentralen Impulsgeber und Instrument der trinationalen Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsplanung entwickelt.

Die Früchte der langjährigen, engen Abstimmung können nun Jahr für Jahr geerntet werden. Projekte und Planungen, die bisher nur als ferne Visionen wahrgenommen wurden, sind mit den jüngsten politischen Entscheidungen zu den schweizerischen Infrastrukturprogrammen beschlossen, finanziert und werden sich in den kommenden Jahren nach und nach in Realisierung begeben. Die vergangenen Programmgenerationen haben bereits den Wert der Zusammenarbeit innerhalb der Trägerschaft aufgezeigt. Für uns sind dabei aber nicht nur die Geldbeträge an sich entscheidend, sondern die Art, wie sie zustande gekommen sind. Sowohl die Bundesmittel für die trinationale S-Bahn-Basel als auch der Beitrag für das Agglomerationsprogramm Basel der 3. Generation basieren auf langjährigen Vorbereitungsprozessen und auf hervorragender inhaltlicher Arbeit. Sie dokumentieren den Willen aller Beteiligten, sich strategisch abzustimmen und gemeinsam aus Visionen Wirklichkeit werden zu lassen.

Mit dem Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation wird dieser Weg konsequent weiterbeschritten. Mit den vergangenen Programmen wurde eine sehr gute Grundlage für die künftig grossen Aufgaben gelegt. Diese Herausforderungen werden wir nicht allein lösen können. Deshalb setzen wir auch für die 4. Programmgeneration auf eine enge, vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den Bundesbehörden und auf eine gewichtige Unterstützung unserer Agglomeration durch den Bund.



Jean-Marc Deichtmann

Président

Saint-Louis Agglomération



Stephan Attiger

Landammann

Departement für Bau,
Verkehr und Umwelt
Kanton Aargau



Roland Fürst

Regierungsrat

Bau- und Justizdepartement
Kanton Solothurn



VISIONEN WERDEN WIRKLICHKEIT

Die übergreifende und nachhaltige Entwicklung von Verkehr, Siedlungs- und Landschaftsräumen ist eine wesentliche Voraussetzung, um die wirtschaftliche Prosperität und die Lebensqualität der Einwohner auf Dauer sicherzustellen. Die Entwicklung der Region Basel stand dabei schon immer unter besonderen Vorzeichen. Gekennzeichnet durch eine enge Nachbarschaft von Deutschland, Frankreich und der Schweiz und im Knotenpunkt von nationalen und internationalen Verkehrsströmen sowie als nordwestliches Tor zur Schweiz bestehen grosse strukturelle Anforderungen – an die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur und ihre Verbindung mit den Siedlungs- und Naturräumen genauso wie an die Prozesse der politischen Abstimmung.

Für die Entwicklungsprozesse und die daran Beteiligten stellte das Programm Agglomerationsverkehr einen Paradigmenwechsel dar. Die Schweizer Eidgenossenschaft legte damit die Verantwortung für eine grenzüberschreitende, kohärente Verkehrs- und Siedlungsplanung in die Hände der neu geschaffenen Agglomerationen. Voraussetzung für die finanzielle Beteiligung des Bundes ist ein Agglomerationsprogramm, das die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmt und alle 4 Jahre beim Schweizer Bund eingereicht wird. Auch der Perimeter der Agglomerationen wird vom Bund gesetzt: Zur Agglomeration Basel gehörten ursprünglich 127 Kommunen in der Schweiz, im Südschwarzwald und in Baden-Württemberg.

Das war im Jahr 2011. Seitdem hat das Agglomerationsprogramm viel bewegt – organisatorisch wie planerisch. Die Träger-schaft, die ursprünglich bei den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft angesie-delt war, hat sich zu einem Verein mit einer leistungsfähigen Geschäftsstelle weiterent-wickelt. Dem Verein Agglo Basel gehören aktuell 9 Gebietskörperschaften an: die Kan-tone Aargau, Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Jura und Solothurn in der Schweiz, der Land-kreis Lörrach gemeinsam mit dem Regio-nalverband Hochrhein-Bodensee und das Land Baden-Württemberg in Deutschland sowie die Saint-Louis Agglomération und die Region Grand Est in Frankreich. Sie treiben gemeinsam und über alle Unterschiede in Rechtsvorgaben, Zuständigkeiten und Pla-nungsinstrumenten hinweg eine nachhaltige und integrierte Planung voran. Auch die Peri-meterdefinition der trinationalen Agglomera-tion Basel wurde von Schweizer Bundesseite erweitert und umfasst heute 168 Kommunen in den drei Ländern. Mit den Korridorpro-zessen und einer Vielzahl von Mitwirkungs-formaten wurde auch die Partizipation der Kommunen bei der Entwicklung der Agglo-merationsprogramme fest institutionalisiert. Das Agglomerationsprogramm Basel ist damit zu einem zentralen Instrument der Pla-nungskoordination geworden.





Auch die Planungen selbst haben einen hohen Reifegrad erreicht: Strategische Zielsetzungen sind politisch breit abgestützt, behördenverbindliche Planungsinstrumente aufeinander abgestimmt und die Massnahmen und ihre Priorisierung klar begründet dargelegt. Das Zukunftsbild und das hierfür zentrale Infrastrukturprojekt der trinationalen S-Bahn Basel – dem Herzstück – hat den Status eines Bundesprojekts erhalten, was die schweizweite Bedeutung des Bauvorhabens unterstreicht. Insgesamt attestierte der Bund bereits dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation hohe konzeptionelle Qualität und eine hohe Wirksamkeit.



In der 4. Generation wurde das Agglomerationsprogramm Basel nochmals vertieft, punktuell überarbeitet und an zahlreichen Stellen ergänzt. Die Erarbeitung des trinational abgestimmten Massnahmenpakets der 4. Generation erforderte ein klares strategisches Vorgehen – von der Bestimmung der Zielsetzungen über die Feststellung des Handlungsbedarfs und die Festlegung der Teilstrategien für die einzelnen Raumkategorien und Verkehrsträger bis zu den einzelnen Massnahmen vor Ort. Wie diese Strategien ineinandergreifen, damit aus Visionen Wirklichkeit wird, zeigt der vorliegende Bericht.



Das Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation beinhaltet über 300 Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen in 3 Ländern. Damit alle diese Massnahmen wirkungsvoll aufeinander abgestimmt sind und zu einer nachhaltigen räumlichen und verkehrlichen Entwicklung beitragen, orientiert sich die Agglomeration Basel an einem klaren methodischen Vorgehen, mit dem sich die einzelnen Massnahmen von einer definierten Zielsetzung ableiten lassen.

Ausgangspunkt für alle planerischen Überlegungen ist das Zukunftsbild 2040. Es gibt Antwort auf die Frage «Welches Ziel wollen wir erreichen?» und beschreibt den Zustand, den die Agglomeration Basel für das Jahr 2040 mit ihrem Verkehrssystem und ihrer Landschafts- und Siedlungsstruktur erreichen möchte. Das Zukunftsbild wurde mit den Vertretern der beteiligten Teilräume in der Schweiz, Deutschland und Frankreich erarbeitet und ist politisch breit abgestützt.

Das Zukunftsbild ist tatsächlich ein Bild: Es bildet die Landschaftsräume und die angestrebte Siedlungsstruktur ab und zeigt die wesentlichen Komponenten des zukünftigen Verkehrssystems.

Das Zukunftsbild 2040 zeigt eine polyzentrisch organisierte Agglomeration, die durch ein nachhaltiges Verkehrssystem umwelt- und siedlungsverträglich, wirtschaftlich tragbar und den gesellschaftlichen Bedürfnissen entsprechend erschlossen wird. Die zukünftige Entwicklung findet im Agglomerationszentrum und entlang den Hauptverkehrsachsen, den sogenannten Korridoren, statt. Fingerartige Landschaftszungen trennen die einzelnen Korridore und reichen bis ins Agglomerationszentrum hinein.

Um die mit dem Zukunftsbild angestrebte Zielvorstellung zu erreichen, lässt sich die Agglomeration Basel bei der Entwicklung von Landschaft, Siedlung und Verkehr von einem Leitsatz und 2 Grundsätzen leiten.

Aus den beiden Grundsätzen leiten sich konkrete Entwicklungsziele ab. Entlang der vier Kriterien: Siedlungs- und Freiraumstruktur, Verkehrserschliessung (ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehr), Nutzungsdichte und Versorgungsgrad, werden spezifische Ziele für 6 Raumkategorien im bebauten Siedlungsgebiet formuliert. Mit der Raumkategorisierung wird eine von der bestehenden Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur ausgehende, integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung verfolgt. Die raumspezifischen Ziele ausserhalb des Siedlungsgebietes werden in 3 weiteren Raumkategorien ausformuliert.

Erschliessungsziele für die einzelnen Verkehrsarten, welche für den gesamten Agglomerationsperimeter Gültigkeit haben, ergänzen die raumspezifischen Ziele.

**Zukunftsbild
Agglomeration Basel 2040**

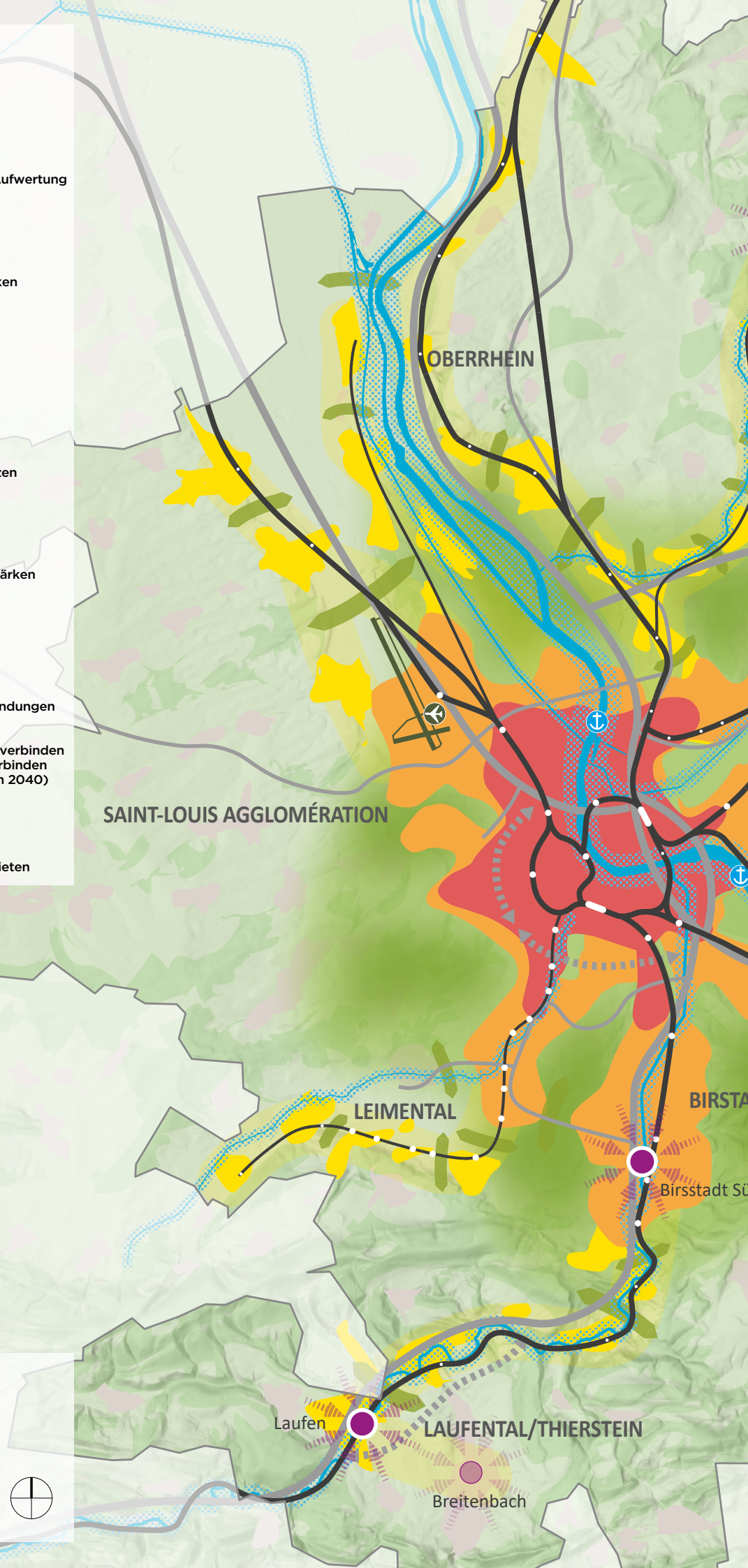
-  **Agglomerationszentrum**
als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten
-  **Innere Korridore**
Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen
-  **Äussere Korridore**
konzentriert entwickeln
-  **Korridorzentren**
als Teil der polyzentrischen Struktur stärken
-  **Ländlicher Siedlungsraum**
dörfliche Strukturen weiterentwickeln
-  **Ankergemeinden**
ländlichen Siedlungsraum stärken
-  **Grüne Finger**
Lebens- und Naturraumqualität prägen
-  **Blaue Bänder**
Siedlung, Natur und Naherholung vernetzen
-  **Grüne Verbindungen**
wertvolle Landschaften vernetzen
-  **ÖV**
als Rückgrat der Siedlungsentwicklung stärken und strukturieren
 -  S-Bahn
 -  ÖV mit S-Bahn-Funktion
-  **Bedienungstakt:**
 -  Halt mit min. 15-Minuten-Takt
 -  Halt mit min. 30-Minuten-Takt
-  **MIV (motorisierter Individualverkehr)**
stadtverträgliche Durchleitung und Verbindungen gewährleisten
 -  Verbindungsbedeutung: VB 1: durchleiten und überreg. verbinden
 -  VB 2: überregional und reg. verbinden
 -  mögliche Netzergänzung (nach 2040)
-  **Rheinhäfen und EuroAirport**
Gateway-Funktion sicherstellen
-  **Velo- und Fussverkehr**
sichere und attraktive Verbindungen anbieten

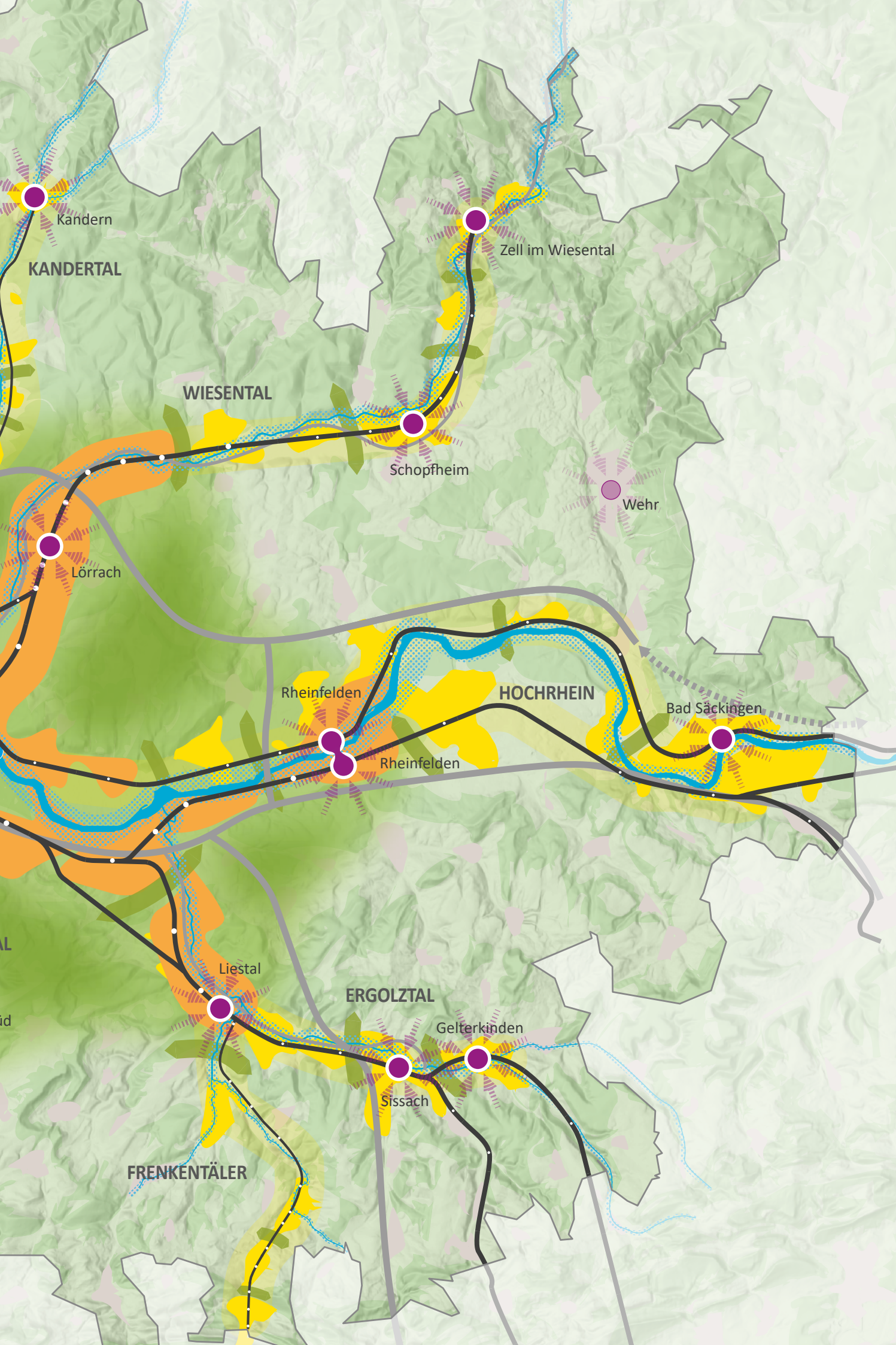
ohne
Signatur

Datengrundlagen:
Hintergrund: swisstopo PK100
Perimeter: Anhang 4 MinVV (Stand 1. Januar 2020)

Datum: 16. April 2021
Massstab: 1:150'000

0 1 2 3 4 5 km





Kandern
KANDERTAL

Zell im Wiesental

WIESENTAL

Schopfheim

Wehr

Lörrach

Rheinfelden

HOCHRHEIN

Bad Säckingen

Rheinfelden

Liestal

ERGOLZTAL

Gelterkinden

Sissach

FRENKENTÄLER



DAS ZUKUNFTS- BILD: UNSERE VISION FÜR 2040



LEITSATZ

Das Agglomerationsprogramm stärkt die polyzentrische Struktur der Agglomeration Basel mit vielfältigen, qualitativ hochstehenden Siedlungs- und Zentrenstrukturen, einem darauf abgestimmten, nachhaltigen Transportsystem und einer fingerartigen Grünraumstruktur.

Grundsatz 1: Qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen fördern

- › Die Siedlungsentwicklung ist auf Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot abgestimmt.
- › Die Entwicklung wird über Siedlungsverdichtung und -konzentration gewährleistet; das Siedlungswachstum wird auf den bestehenden Siedlungskörper konzentriert.
- › Die Siedlungsqualität wird erhalten und verbessert.
- › Der Grundsatz betrifft gleichermassen die Entwicklung der Siedlungsräume und der Landschaftsfreiräume. Die Entwicklung des Siedlungswachstums nach innen und die Begrenzung des Siedlungsraumes entsprechen inhaltlich dem Erhalt und der qualitativen Aufwertung der Landschafts- und Naturräume.

Grundsatz 2: Mobilität ermöglichen und auf nachhaltige Angebote lenken

- › Die prozentuale Verkehrszunahme ist geringer als das Einwohner- und Arbeitsplatzwachstum.
- › Der Anteil von öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr ist gegenüber heute erhöht, der Strassenverkehr wird siedlungsverträglich und sicher abgewickelt.
- › Die Angebote der kombinierten Mobilität sowie neue, flexible Mobilitätsformen sind ausgebaut.



Raumspezifische Ziele: Massgaben für eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen

Mit dem Agglomerationsprogramm Basel wird das Ziel verfolgt, das Agglomerationszentrum, die Korridore und die Korridorzentren aufzuwerten, ihre jeweiligen Funktionen zu stärken und ihnen eine identitätsstiftende Urbanität zu verleihen. Entsprechend soll die fingerartige Grünraumstruktur mit ihren identitätsstiftenden Landschaftskammern erhalten und vor dem Siedlungsdruck geschützt werden. Den Landschaftsfreiräumen und ihrer Erholungsfunktion kommt dabei wesentliche Bedeutung für die Lebensqualität innerhalb der Agglomeration Basel zu. Die folgenden räumlichen Zielstrukturen werden für die einzelnen Siedlungs- und Landschaftselemente im Zeithorizont 2040 angestrebt:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

Das Agglomerationszentrum bildet einen dicht überbauten, zusammenhängenden Stadtkörper von hoher städtebaulicher Qualität. Ein dichtes Netz von qualitativ hochstehenden Freiräumen (Grünräume, Stadtparks, öffentliche Räume) gliedert den Stadtkörper und sorgt für ein gutes Stadtklima.

Ein dichtes Tram- und Busnetz erschliesst das Agglomerationszentrum mindestens im 7,5-Minuten-Takt und wird auf einigen Relationen von der S-Bahn ergänzt. Der heutige Anteil des MIV wird reduziert und auf das übergeordnete Netz kanalisiert. Ein dichtes und attraktives Fuss- und Veloverkehrsnetz sorgt flächendeckend für direkte Verbindungen. Sichere und direkte Velovorzugsrouten führen durch das Agglomerationszentrum durch und sind mit dem Netz der inneren Korridore verknüpft.

Das Agglomerationszentrum verfügt über eine hohe und attraktive Nutzungsdurchmischung mit vielfältigen Wohnformen, Gewerbe und Dienstleistung.

Im Agglomerationszentrum sind Einrichtungen von regionaler, nationaler und internationaler Bedeutung angesiedelt. Sie tragen zur Ausstrahlung des trinationalen Metropolitanraums Basel bei.

Innere Korridore: Siedlungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen.

Die inneren Korridore bilden ein weitgehend zusammenhängendes Siedlungsband entlang der S-Bahn-Linien (im Leimental entlang der Tramachse). Klare Siedlungsstrukturen mit einer Differenzierung zwischen urbanen und dörflichen Teilen sowie Grünzäsuren schaffen Identität und Qualität. Parkanlagen und Freiräume ergänzen das Naherholungsangebot. Sie haben eine raumstrukturierende Wirkung und sorgen für ein gutes Stadtklima.

Die S-Bahn erschliesst die inneren Korridore im 15-Minuten-Takt (Leimental: Tram im 7,5-Minuten-Takt), ergänzt von einem engmaschigen Bus-/Tramnetz (i. d. R. im 7,5-Minuten-Takt). Ein attraktives Fuss- und Veloverkehrsnetz verbindet insbesondere die ÖV-Stationen und den Talboden mit den Hanglagen und stellt damit auch eine gute Zugänglichkeit der Erholungsräume sicher. Velovorzugsrouten verbinden die inneren Korridore über schnelle, direkte und sichere Verbindungen untereinander und mit dem Agglomerationszentrum. Ein zuverlässig funktionierendes Strassennetz für den MIV komplettiert die Erreichbarkeit insbesondere von Entwicklungsgebieten. Das Rückgrat hierfür bilden die HLS-/HVS-Achsen. Mit dem untergeordneten Netz und spezifischen Zubringern werden die Hauptströme auf das übergeordnete HLS-/HVS-Netz gelenkt und somit die siedlungsorientierten Räume entlastet. Der öffentliche Verkehr wird auf dem Strassennetz im Regelfall priorisiert.

Die inneren Korridore verfügen über eine hohe und attraktive Nutzungsdurchmischung mit vielfältigen Wohnformen, Gewerbe und Dienstleistung.

In den inneren Korridoren sind Einrichtungen von regionaler und nationaler Bedeutung angesiedelt.



Korridorzentren: als Teil der polyzentrischen Struktur stärken

Die Korridorzentren sind die Stützpunkte der polyzentrischen Struktur der Agglomeration Basel. Die einzelnen Korridorzentren weisen einen dichten Siedlungskörper auf und verfügen über eine attraktive Zentrumszone, die der Funktion als Begegnungs- und Versorgungsort gerecht wird. Qualitätsvolle Freiräume sorgen für vielfältige Begegnungs- und Erholungsmöglichkeiten.

Die S-Bahn bedient die Korridorzentren im 15-Minuten-Takt (innere Korridore) oder im 30-Minuten-Takt (äussere Korridore), das Leimental wird mit dem Tram erschlossen. Einige Korridorzentren verfügen zudem über beschleunigte, überregionale Bahnangebote. Die Bahnstationen sind als attraktive Verkehrsdrehscheiben ausgebaut und stellen die Verknüpfung mit der örtlichen ÖV-Feinerschliessung und mit dem Fuss- und Veloverkehrsnetz sicher. Korridorzentren sind typische Orte des Zusammentreffens wichtiger Strassen-Achsen für den MIV. Das ermöglicht zusammen mit den übrigen Verkehrsträgern eine hohe Erreichbarkeit. Zugleich wird ein besonderes Augenmerk auf den Schutz der Siedlungsgebiete vor unerwünschten Auswirkungen des MIV gelegt.

Die Korridorzentren verfügen über eine hohe und attraktive Nutzungsdurchmischung mit vielfältigen Wohnformen, Gewerbe und Dienstleistung.

Einrichtungen von regionaler Bedeutung stärken die polyzentrische Struktur der Agglomeration. Die Zentren in den inneren Korridoren entlasten mit ihrem Versorgungs- und Freizeitangebot das Agglomerationszentrum. Die Zentren der äusseren Korridore stellen die Versorgung des umliegenden ländlichen Siedlungsraums bedarfsgerecht sicher. Im Übrigen gelten die Ziele der inneren und äusseren Korridore.



Äussere Korridore:

konzentriert entwickeln

Die Siedlungsgebiete der äusseren Korridore konzentrieren sich entlang der S-Bahn- und Tramlinien und werden durch klare Grünzäsuren gegliedert. Hochstehende städtebauliche Strukturen mit attraktiven Freiräumen entlang von Hauptachsen, in Ortskernen und bei Arealentwicklungen schaffen Identität und Qualität.

Die S-Bahn (in einzelnen Korridoren Tram oder Bus mit S-Bahn-Funktion) erschliesst die äusseren Korridore im 30-Minuten-Takt. Die ÖV-Haltestellen und die Korridorzentren sind über ein attraktives Fuss- und Veloverkehrsnetz gut erreichbar. Sichere und attraktive Velorouten verbinden die Siedlungsgebiete in den äusseren Korridoren untereinander und mit den Korridorzentren. Ein klar hierarchisiertes Strassennetz mit einer Hauptachse für den MIV unterstützt die Erreichbarkeit.

Die äusseren Korridore verfügen über eine attraktive Nutzungsdurchmischung mit einem Schwergewicht auf Wohnen und regionalen Arbeitsplätzen. Die Siedlungsstrukturen weisen in der Regel eine mittlere Nutzungsdichte auf. Situativ sind bei S-Bahn- und Tramstationen und in Ortskernen höhere Nutzungsdichten realisiert.

In den äusseren Korridoren ist das Angebot an Versorgungsdienstleistungen von örtlicher und überörtlicher Bedeutung bedarfsgerecht ausgebaut.



Ländlicher Siedlungsraum:

dörfliche Strukturen weiterentwickeln

Die Dorfstrukturen sind gut in die offene Landschaft integriert. Sie bilden einen kompakten Siedlungskörper. Die Ortskerne sind aufgewertet und bestehende Entwicklungspotenziale genutzt. Schlecht erschlossene Reservelagen sind ausgezont.

Ein nachfragegerechtes Busangebot und die Verknüpfung mit dem Fuss- und Veloverkehrsnetz stellen eine effiziente Anbindung an die S-Bahn mit funktionierenden Umsteigebeziehungen sicher. Der MIV nimmt eine Rolle als wichtiger Baustein des Gesamtverkehrssystems auf einem Netz von Verbindungsstrassen wahr.

Wohnnutzung von kleiner bis mittlerer Dichte und das lokale Gewerbe prägen den Charakter der ländlichen Dörfer.

Die Versorgungseinrichtungen decken den täglichen Bedarf ab.



Ankergemeinden: ländlichen Siedlungsraum stärken

Die Ankergemeinden weisen eine im ländlichen Kontext vergleichsweise hohe Siedlungsdichte im Ortskern auf und verfügen über qualitätsvolle Freiräume. Der Ortskern wird dank seiner qualitätsvollen Raum- und Strassengestaltung als Begegnungsort von überörtlicher Bedeutung genutzt.

In den Ankergemeinden werden mindestens 2 regionale Buslinien mit einfachen Umsteigemöglichkeiten verknüpft. Eine attraktive ÖV-Anbindung der Ankergemeinden an das nächstgelegene Korridorzentrum unterstreicht deren besondere Stellung im ländlichen Raum. Die kombinierte Mobilität wird dank der Einbindung in das örtliche und regionale Fuss- und Velonetz und dank eines nachfragegerechten Angebots an Bike&Ride und Park&Ride unterstützt. Das Strassennetz weist ähnliche Strukturen auf wie in den Korridorzentren.

Die Ankergemeinden zeichnen sich durch durchmischte Ortskerne mit unterschiedlichen Wohnformen, Gewerbe und Dienstleistung aus und verfügen teilweise über eine Industriezone.

Als Stützpunkte der polyzentrischen Struktur der Agglomeration Basel bieten sie für die ländlichen Gemeinden im Einzugsgebiet ein Angebot an Konsumgütern und Dienstleistungen für den täglichen und wöchentlichen Bedarf, abgestimmt mit dem Angebot des nächstgelegenen Korridorzentrums. Im Übrigen gelten die Ziele des ländlichen Siedlungsraums.

Ausserhalb des bebauten Siedlungsgebietes charakterisieren folgende Landschaftselemente die Agglomeration Basel:





Grüne Finger: Lebens- und Naturraumqualität prägen

- › Die grünen Finger prägen als wichtige landschaftliche Markenzeichen der Agglomeration Basel deren Identität. Ihre Ausdehnung wird gewahrt.
- › Sie sind eng mit den Siedlungsgebieten und deren Freiräumen verzahnt und bieten der Bevölkerung einen direkten Zugang zu Naherholungsgebieten.
- › Die grünen Finger weisen eine hohe ökologische und landschaftliche Qualität auf und haben einen hohen Erlebniswert.
- › Die grünen Finger sind zu Fuss und mit dem Velo gut erreichbar, sind untereinander vernetzt und bieten ein attraktives und durchgängiges Wegnetz für den Velo- und Fussverkehr. Wichtige Ausflugsziele sind gut mit dem ÖV erschlossen.



Blaue Bänder: Siedlung, Natur und Naherholung vernetzen

Die blauen Bänder sind in den inneren Korridoren und dem Agglomerationszentrum als durchgehende Naherholungs- und Naturräume entlang der Gewässer gestaltet und verbinden die Siedlungsgebiete mit den agglomerationsnahen Erholungsräumen. Erholung und Freizeit nehmen auf die Anliegen des Landschafts- und Naturschutzes Rücksicht.

Unter Wahrung der ökologischen Qualitäten und der Schutzbedürfnisse sind die Uferbereiche so weit wie möglich und zulässig zugänglich gestaltet und zu Fuss und mit dem Velo gut erreichbar. Entlang der Flüsse stehen durchgängige Uferwege zur Verfügung. Hotspots sind gut mit dem ÖV erschlossen.



**Grüne Verbindungen:
wertvolle Landschaften vernetzen**

Grüne Verbindungen strukturieren die Siedlungsgebiete der inneren und äusseren Korridore und bilden Zäsuren zwischen den Siedlungsgebieten.

Sie werden als multifunktionale, siedlungsnahe Erholungsräume genutzt.

Sie stellen eine multifunktionale Verbindung zwischen den grünen Fingern und den offenen Landschaften sicher. Sie sorgen für die ökologische und visuelle Vernetzung und bilden wichtige Verbindungsachsen zwischen den Erholungsgebieten.

Erschliessungsziele: Massgaben für ein leistungsfähiges und nachhaltiges Verkehrssystem

Mit dem Zukunftsbild 2040 strebt die Agglomeration Basel eine nachhaltige Verkehrsentwicklung an. Die trinationale S-Bahn Basel bildet darin mit dichteren Takten und Durchmesserserlinien durch das Agglomerationszentrum das verkehrliche Rückgrat der Agglomeration. Ein attraktives, mit dem Takt der S-Bahn und den S-Bahn-Haltestellen abgestimmtes Tram- und Busnetz stellt die Feinerschliessung sicher. S-Bahn- und ausgewählte Tram-Haltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität mit dem MIV, dem Velo- und dem Fussverkehr. Der MIV wird so weit wie möglich auf das übergeordnete Strassennetz geführt und schnell und direkt durch die Agglomeration geleitet. In den Siedlungsgebieten wird der Strassenverkehr möglichst minimiert.

ÖV: als Rückgrat für die Siedlungsentwicklung stärken und strukturieren

Die S-Bahn-Achsen bieten schnelle Verbindungen aus allen Korridoren ins Agglomerationszentrum und verbinden die Korridore miteinander.

Das S-Bahn-Angebot stellt in den dichten, urbanen Gebieten der inneren Korridore einen 15-Minuten-Takt sicher, in den äusseren Korridoren einen 30-Minuten-Takt.

Im Leimental bindet anstelle der S-Bahn das Tram den Korridor an das Agglomerationszentrum an, im Kandertal übernimmt der Bus diese Funktion.

Das Tram- und Busnetz ergänzt das S-Bahn-Angebot, ist mit diesem optimal verknüpft und bietet dank höherem Takt (grundsätzlich 7,5-Minuten-Takt) ein attraktives Angebot.

Dank punktuellen Eigentrassees und/oder Verkehrsmanagement sind zuverlässige Fahrzeiten sichergestellt.

Die S-Bahn- und ausgewählte Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität.

MIV: stadtverträgliche Durchleitung und Verbindungen gewährleisten

Das übergeordnete Strassennetz (HLS-Netz) führt den Transitverkehr und den grossräumigen Strassenverkehr schnell, direkt und sicher durch die Agglomeration Basel.

Das übergeordnete Strassennetz gewährleistet zuverlässige Verbindungen innerhalb und zwischen den Korridoren.

Der direkte Anschluss an das übergeordnete Strassennetz von Entwicklungsgebieten, die ein beachtliches Verkehrsaufkommen generieren, ist sichergestellt.

Der Strassenverkehr im Siedlungsgebiet wird möglichst minimiert. Er wird effizient und umfeldverträglich in das bzw. aus dem Siedlungsgebiet geführt.

Siedlungsorientierte Strassenräume bieten für den Fuss- und Veloverkehr optimale Platzverhältnisse, Sicherheit und eine hohe Aufenthaltsqualität.



ohne
Signatur

Velo- und Fussverkehr: sichere und attraktive Verbindungen anbieten

Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar.

Die Vorzugsrouten bieten schnelle, direkte und sichere Veloverbindungen in den inneren Korridoren und dem Agglomerationszentrum.

Ein durchgängiges, trinationales Velohaupt-routennetz bietet sichere und attraktive Verbindungen durch die Agglomeration. Es verbindet Siedlungsgebiete innerhalb der Korridore und zwischen den Korridoren miteinander.

Das Ergänzungsroutennetz stellt die Zugänge zum Velohaupt-routennetz sicher. Die Siedlungsgebiete verfügen über ein zusammenhängendes, dichtes, sicheres und attraktives Fusswegnetz.



Rheinhäfen und EuroAirport: Gateway-Funktion sicherstellen

Die Rheinhäfen und der EuroAirport stellen die internationale Anbindung der Agglomeration Basel sicher und sind als intermodale Plattformen für den Güterverkehr ausgestaltet.

Der EuroAirport ist an das Eisenbahnnetz angeschlossen und ins trinationale S-Bahn-Netz eingebunden.

Quantitative Ziele

Mit dem Zukunftsbild 2040 verbindet die Agglomeration Basel nicht nur qualitative Ziele, sondern benennt auch Zahlenwerte, die mit der Bevölkerungs- und Verkehrsent-

wicklung gemäss den Prognosedaten einher gehen werden. Damit verfügt die Agglomeration Basel über ein Mengengerüst, welches als Orientierungsrahmen dient.

Prognose und Ziele der Bevölkerungsentwicklung

Das Zukunftsbild beschreibt den für das Jahr 2040 angestrebten Zustand der Agglomeration Basel. Zu diesem gehören aus heutiger Sicht etwa 140'000 zusätzliche Einwohner und 90'000 neue Arbeitsplätze. Um die Ziele des Zukunftsbildes zu erfüllen, soll das Bevölkerungswachstum zum grössten Teil im Agglomerationszentrum und in den inneren Korridoren erfolgen – also in den Bereichen, die am besten mit dem nachhaltigen öffentlichen Verkehrssystem erschlossen sind.

Das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum kann gemäss den aktuellen Planungsständen zu 60 % innerhalb der Schwerpunktgebiete aufgenommen werden, die zu einem grossen Teil im Agglomerationszentrum und den inneren Korridoren liegen. Werden zudem die restlichen unbebauten Bauzonen deutlich dichter gebaut als der Durchschnitt der Bestandsgebiete und die Verdichtungspotenziale im Bestand aktiviert, kann das erwartete Wachstum aufgenommen werden.

Die folgende Tabelle zeigt die Trendprognosen der statistischen Ämter und Richtpläne. Darüber hinaus werden keine quantitativen Wachstumsziele festgelegt. Der Fokus liegt auf den qualitativen Entwicklungszielen (siehe AP4, Teil 1, 9.2 Teilstrategie Siedlung) und auf der Verteilung des Wachstums. Die in der folgenden Tabelle dargestellte angestrebte Entwicklung zielt auf die Anteile der Bevölkerung zwischen den Raumkategorien ab.

Um das Zukunftsbild zu erreichen, müssen die Anteile im Agglomerationszentrum und in den inneren Korridoren steigen, in den äusseren Korridoren gleich bleiben und im ländlichen Raum tendenziell abnehmen. Die Trendprognosen sagen eine leichte Anteilsverschiebung hin zum Agglomerationszentrum und den inneren Korridoren voraus, was bei der 3. Generation des Agglomerationsprogramms noch nicht der Fall war. Diese Entwicklung ist zu festigen und weiter zu verstärken.

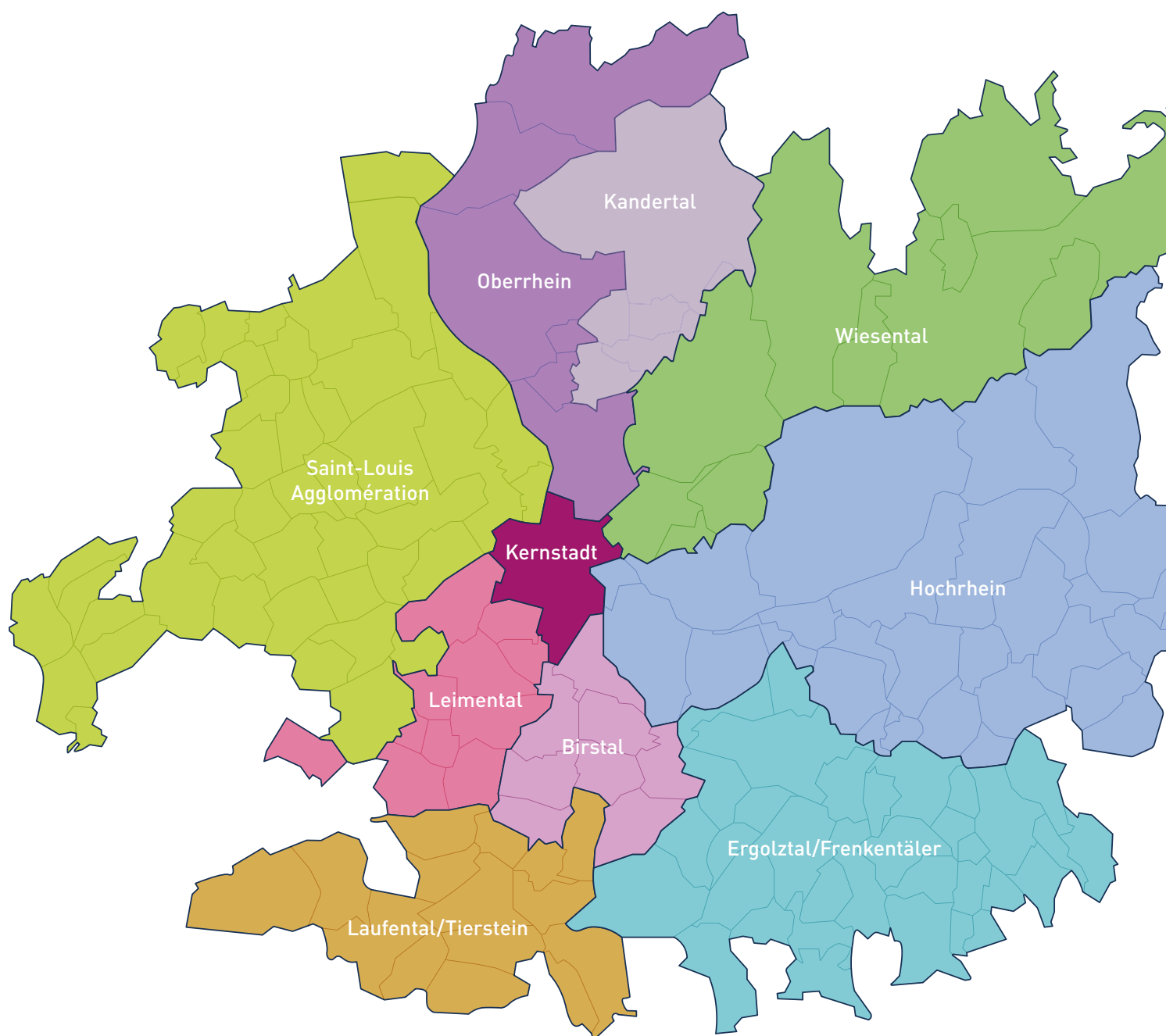
Prognose und angestrebte
Bevölkerungsentwicklung
nach Raumkategorien

	Ist-Zustand*		Trendprognose*			angestrebte Entwicklung (Anteilsverschiebung ggü. Trend)
	2018	Verteilung 2018	2040	Verteilung 2040	Wachstum absolut	
Agglomerationszentrum	296'000	33 %	341'000	34 %	45'000	steigend ➔
Innere Korridore	275'000	31 %	315'000	31 %	40'000	steigend ➔
Äussere Korridore	205'000	23 %	238'000	23 %	32'000	gleichbleibend ➡
Ländlicher Raum	104'000	12 %	125'000	12 %	21'000	abnehmend ➞
Agglomeration	881'000		1'019'000		138'000	

Quelle: Statistische Ämter der verschiedenen Gebietskörperschaften sowie kantonale Richtpläne

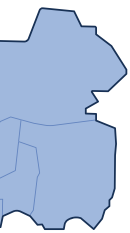
* Gerundete Werte: Summen können von den angegebenen Werten abweichen. Prozentzahlen beziehen sich auf die ungerundeten Werte.





Übersichtskarte der Korridore
 Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

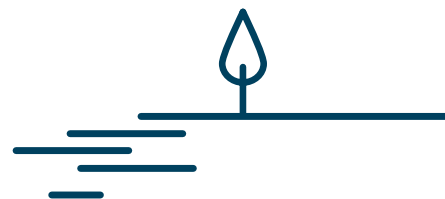
DIE TEILSTRATEGIEN: STRATEGISCHE BRÜCKEN ZU DEN MASSNAHMEN



Das Zukunftsbild gibt Auskunft über den angestrebten Zustand der Agglomeration Basel und dient als Massstab, um den Handlungsbedarf innerhalb der Bereiche Siedlung, Landschaft und Verkehr zu identifizieren. Die Teilstrategien geben im Anschluss daran Antworten auf die Frage «Wie soll der Handlungsbedarf angegangen und das Zukunftsbild umgesetzt werden?». Sie definieren Handlungsansätze, die zum Erreichen des Zukunftsbildes notwendig sind, und stellen damit strategische Brücken zu den Massnahmen dar.

Für jeden der Themenbereiche Siedlung, Landschaft und Verkehr werden Teilstrategien formuliert. Die Inhalte der Teilstrategien werden, wo sinnvoll und möglich, kartografisch dargestellt. Die Teilstrategiekarten bilden somit thematische Vertiefungen des Zukunftsbildes (Entwicklungsabsichten) und stellen den Bezug zum priorisierten Handlungsbedarf und den daraus abgeleiteten Massnahmen dar.

Die Teilstrategien sollen handlungsorientiert sein. Deshalb ist das Thema Rollenteilung von grosser Bedeutung. Bei jeder Teilstrategie wird aufgezeigt, welchen Beitrag die zentralen Akteure – Agglomerationsprogramm, Mitglieder, Korridore und Gemeinden – zur Umsetzung der Teilstrategie leisten. Über alle Bereiche hinweg kann die Rolle des Agglomerationsprogramms mit drei Wirkungszielen zusammengefasst werden: Das Agglomerationsprogramm wirkt zielgebend, koordinierend und unterstützend.



Die Struktur der Teilstrategien
Siedlung, Landschaft und Verkehr



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel
 Anmerkung: S: Siedlung, L: Landschaft, V: Verkehr,
 QS: Querschnittsstrategie Siedlung,
 QV: Querschnittsstrategie Verkehr

QV1: Verkehrssicherheit > QV1.1 Verkehrssicherheitsprogramme der Gebietskörperschaften der Agglom. Basel unterstützen > QV1.2 Überblick über sicherheitsrelevante Elemente des Agglomerationsprogramms Basel schaffen
QV2: Mobilitätsmanagement > QV2.1 Multimodale Informationen verfügbar machen und Distribution weiterentwickeln > QV2.2 Sharing-Angebote über die Grenzen denken > QV2.3 Mobilitätsmanagement in Unternehmen fördern > QV2.4 Mobilitätsmanagement bei Arealentwicklungen verankern
QV3: Kombinierte Mobilität und Multimodale Drehscheiben > QV3.1 Multimodale Drehscheiben ausbauen > QV3.2 P&R-Angebot bedarfsgerecht ausbauen > QV3.3 B&R-Angebot bedarfsgerecht ausbauen > QV3.4 Neue kombinierte Mobilitätsangebote fördern
V1: S-Bahn > V1.1 Mittels Durchmesserlinien neue Direktverbindungen herstellen > V1.2 Taktfrequenzen in den inneren und äusseren Korridoren erhöhen > V1.3 Entwicklungsschwerpunkte mit neuen Haltestellen besser erschliessen
V2: Tram/Bus > V2.1 Tramnetz ergänzen und mit dem S-Bahn-System vernetzen > V2.2 Busangebot nachfragegerecht ausbauen und mit dem Bahn- und Tramnetz vernetzen > V2.3 Elektrifizierung des öffentlichen Busverkehrs vorantreiben
V3: Strasse > V3.1 Strassennetz mit punktuellen Aus-, Um- und Neubauten weiterentwickeln > V3.2 VM überregional und regional abgestimmt entwickeln, implementieren und anwenden > V3.3 Parkraumbewirtschaftung koordinieren und harmonisieren
V4: Velo > V4.1 Vorzugsrouten regional abgestimmt planen und implementieren > V4.2 Hauptrouten und Ergänzungsrouten sicher und attraktiv ausgestalten > V4.3 Veloabstellplätze in ausreichender Quantität und Qualität bereitstellen
V5: Fussverkehr > V5.1 Wichtige Fusswege entlang stark befahrener Strassen und Anbindungen zu Points of Interest verbessern und attraktiveren > V5.2 Fussgängerfreundliche Wohnquartiere und Arbeitsplatzgebiete schaffen
V6: Güterverkehr > V6.1 Infrastrukturkapazitäten bereitstellen und Transportabwicklung optimieren > V6.2 Flächenbedarf für die Logistik erkennen, sichern und koordinieren
Verkehr



TEILSTRATEGIEN SIEDLUNG

«Die Siedlungsentwicklung nach innen schafft neue urbane Qualitäten - die Aufwertung der Ortskerne verschafft den Gemeinden im ländlichen Raum mehr Lebendigkeit - die Begrenzung der Siedlungsentwicklung schützt die wertvollen Naherholungsräume der Agglomeration Basel»



Die zukünftige Siedlungsentwicklung in der Agglomeration Basel soll konsequent nach innen erfolgen und qualitativ sein. 3 Teilstrategien stehen im Zentrum der Siedlungsstrategie. Sie ergänzen sich gegenseitig und müssen gemeinsam realisiert werden, um die Zielvorgaben des Zukunftsbildes 2040 zu erreichen: Die Begrenzung der Siedlungsausdehnung (S1) stellt die Lenkung des Siedlungswachstums auf gut erschlossene Lagen im Agglomerationszentrum sowie in den inneren und äusseren Korridoren sicher, ausserdem ist sie eine wesentliche Voraussetzung zur Erhaltung der charakteristischen Freiraumsysteme der Agglomeration. Die Nutzung der grossen Potenziale

zur Innenentwicklung (S2) ermöglicht auch in Zukunft eine dynamische Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung in den Grenzen der bestehenden Siedlung. Mit der Stärkung der Ortskerne im ländlichen Raum (S3) soll schliesslich sichergestellt werden, dass dieser Raum auch in Zukunft seine Funktionen als wertvoller Wohn-, Wirtschafts-, Natur- und Erholungsraum wahrnehmen kann. Die Teilstrategien werden von der Siedlungserneuerung flankiert, die flächendeckend für eine sorgfältige und qualitätsvolle Weiterentwicklung und Optimierung der Siedlungsstrukturen sorgt. 5 Querschnittsstrategien unterstützen die Umsetzung der 3 Teilstrategien.







S1: Siedlungsbegrenzung

S1.1 Siedlungsausdehnung begrenzen

Die Siedlungsausdehnung wird im Wesentlichen auf das bestehende Siedlungsgebiet begrenzt. Die Schweizer Richtpläne setzen dieses Ziel mit entsprechend restriktiven Einzonungsregelungen weitgehend um.

In allen Teilräumen der Agglomeration ist bei Einzonungen auf die Berücksichtigung von 5 Grundsätzen zu achten: bessere Ausnutzung verkehrlicher Potenziale, nachgewiesener Bedarf, regionale Abstimmung, bessere Ausgestaltung des Siedlungsrandes, Schaffung eines Auszonungspotenzials (Konstanthaltung der Siedlungsfläche).

Damit fördert das Agglomerationsprogramm Basel die haushälterische Bodennutzung, die Eindämmung des Verkehrswachstums, die Aufwertung der Siedlungsränder und den Schutz der Landschaft.





S2: Innenentwicklung

S2.1 Potenziale zur Innenentwicklung nutzen

Um dem Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum in der Agglomeration Basel gerecht zu werden und gleichzeitig die Siedlungsausdehnung begrenzen zu können, müssen Innenentwicklungspotenziale aktiviert werden. Sie weisen die grössten Entwicklungspotenziale auf und sind für die zukünftige Dynamik von herausragender Bedeutung – die zukünftige Siedlungsentwicklung der Agglomeration Basel wird sich hauptsächlich in diesen Gebieten vollziehen. Innenentwicklungsgebiete können durch Nachverdichtung intensiver genutzt, durch Transformation für neue Nutzungen erschlossen oder im Falle von unbebauten Gebieten mit hoher Dichte bebaut werden. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms werden die Potenziale von agglomerationsweiter Bedeutung ausgewiesen. Aufgrund ihrer Grösse liegen Sie im Agglomerationszentrum und in den Korridoren.

S3: Ortskerne

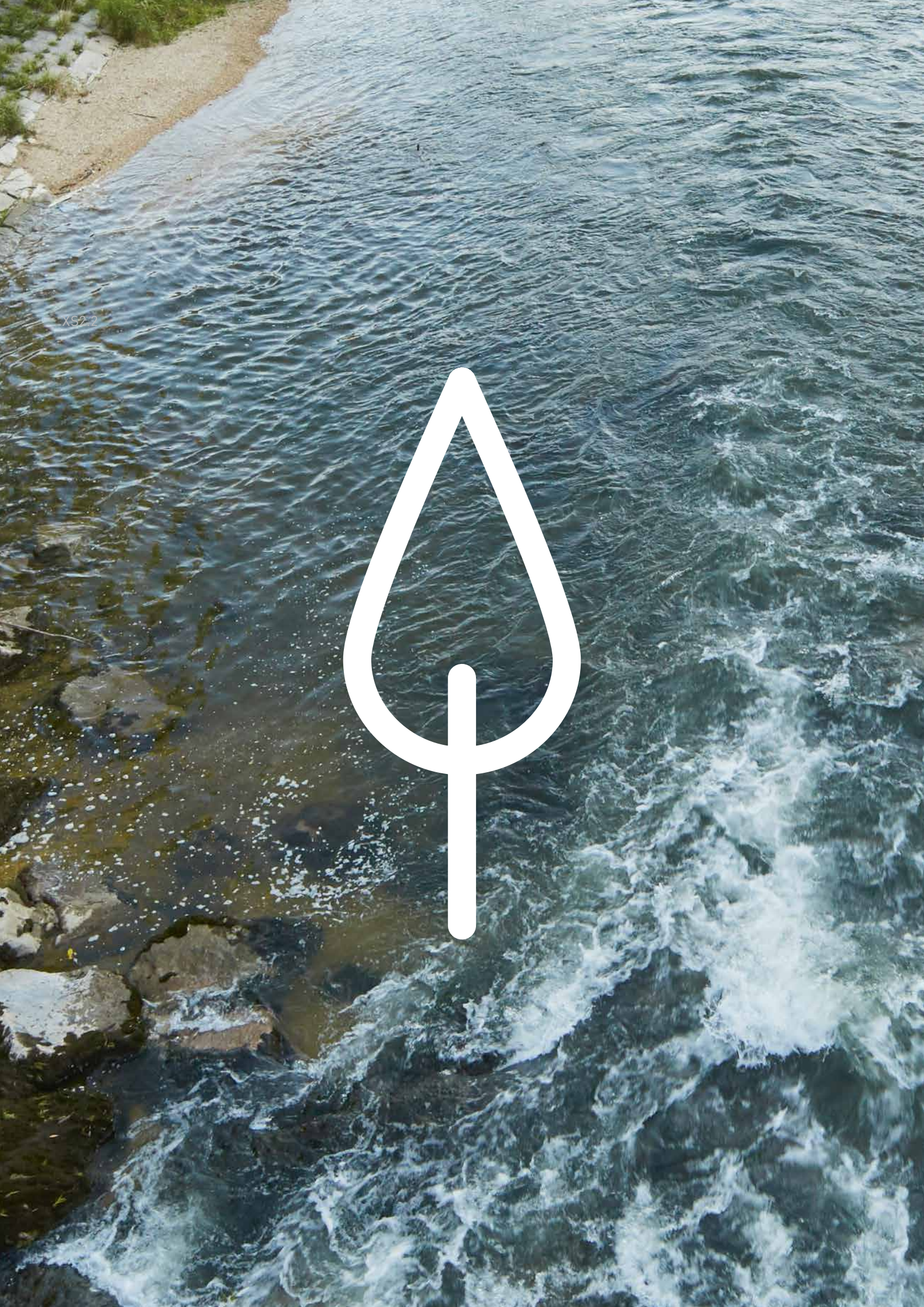
S3.1 Ortskerne im ländlichen Siedlungsraum stärken

Die quantitativen Entwicklungsziele, also die Aufnahme des erwarteten Bevölkerungswachstums, können innerhalb des Agglomerationszentrums sowie innerhalb der inneren und äusseren Korridore erreicht werden. Im ländlichen Raum geht es darum, die bestehenden Reserven zur Innenentwicklung so zu nutzen, dass die Qualitäten als Wohn-, Wirtschafts-, Natur- und Erholungsraum erhalten werden und eine gute Versorgung der Bevölkerung sichergestellt ist.

Für den Strukturerhalt im ländlichen Raum ist aus Sicht der Agglomeration Basel die Stärkung der Ortskerne von strategischer Bedeutung. Sie sollen u.a. durch eine qualitätsvolle Gestaltung, durch Massnahmen zur Belebung und Aktivierung und durch Angebote für Familien und ältere Menschen gezielt aufgewertet und entwickelt werden.

Die 3 Teilstrategien werden von 5 Querschnittsstrategien überlagert. Sie unterstützen und verstärken die Teilstrategien und leisten einen wesentlichen Beitrag zu deren Umsetzung. Sie fördern die Siedlungsqualität (QS1), die Bebauung mit ortsverträglicher Dichten (QS2) und die Vielfalt der Nutzungen und kurze Wege (QS3), steuern verkehrsintensive Einrichtungen (QS4) und tragen zur Information und Sensibilisierung der Bevölkerung für die geplante Siedlungsentwicklung bei (QS5).





TEILSTRATEGIEN LANDSCHAFT

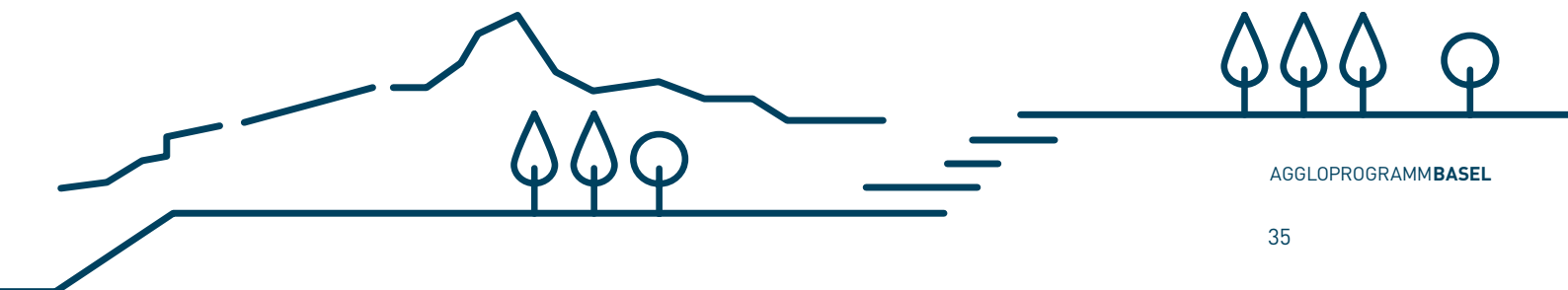


«Die vielfältigen, qualitäts-
vollen Landschaftsräume sind
wesentlicher Bestandteil der
Lebensqualität der
Agglomeration Basel»



Landschaft hat eine grosse Bedeutung für die Siedlungs- und Lebensqualität der Agglomeration Basel. Im Zukunftsbild werden dabei die grünen Finger, blauen Bänder und grünen Verbindungen hervorgehoben – sie sind die zentralen Landschaftselemente des Zukunftsbildes. Sie haben vielfältige, verschiedene Themenbereiche betreffende, Funktionen. Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes wird der inhaltliche Fokus eingegrenzt und auf die Erholungsfunktion von Landschafts- und Freiräumen und ihre Bedeutung für die Lebensqualität gelegt. Ökologische Aspekte können teilweise als Querschnittsthema von Bedeutung sein und werden entsprechend berücksichtigt.

In räumlicher Hinsicht fokussieren die Teilstrategien Landschaft auf die urbanen Siedlungsgebiete: auf die Kernstadt, auf die inneren Korridore und die sie umgebende fingerartige Grünraumstruktur. Grund für den Fokus ist die angestrebte Siedlungsentwicklung nach innen und die damit verbundene Siedlungskonzentration. Diese benötigt als Ausgleich für die Einwohner qualitätsvolle und gut zugängliche Freiräume. Die siedlungsnahen Landschaftsfreiräume – im Zukunftsbild als grüne Finger bezeichnet – leisten einen wichtigen Beitrag für die Freiraumversorgung der Bewohner der Agglomeration Basel, und ihre Bedeutung wird in Zukunft noch zunehmen.



EXKURS: LANDSCHAFT UND FREIRAUM

Im alltäglichen Sprachgebrauch versteht man unter Landschaft meist das nicht bebaute Gebiet ausserhalb der Siedlungen, das gerne auch als freie oder offene Landschaft bezeichnet wird. Dieses Gebiet wird hier als Landschaftsfreiraum bezeichnet. Da ein Freiraum per definitionem ein nicht bebauter Raum ist, gibt es auch Freiräume im Siedlungsgebiet. Für sie wird der Begriff Siedlungsfreiraum verwendet.

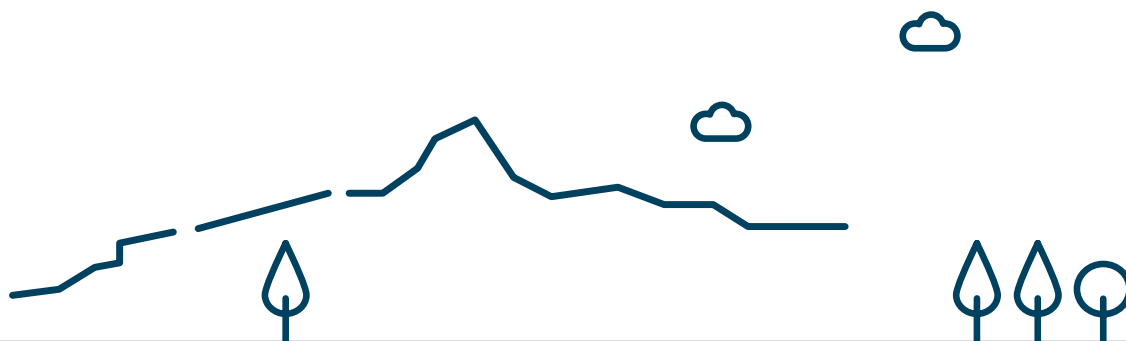
Die Unterscheidung zwischen einem inneren und einem äusseren Freiraumsystem hilft, die Freiräume funktional zu bündeln und einen Überblick über bestehende und mögliche Nutzungen, die Angebotsvielfalt ebenso wie über Defizite zu erhalten.

Das innere Freiraumsystem umfasst die Siedlungsfreiräume. Zu ihnen gehören Spielplätze und Sportflächen, Rückzugs- und Ruheräume in Parks, auf Friedhöfen und in Familiengartenarealen, aber auch die Begegnungsräume der Basler Innenstadt. Das äussere Freiraumsystem umfasst dagegen die siedlungsnahen Freiräume, also die grünen Finger, die bis ins Siedlungsgebiet vordringen und mit diesem verwoben sind. Sie fungieren nicht nur als bedeutende Naherholungsgebiete, sondern auch als wichtige land- und forstwirtschaftliche Produktionsräume. Stadtwälder und Fliessgewässer sind die wesentlichen Verbindungselemente zwischen dem inneren und dem äusseren Freiraumsystem. Als vielseitige, identitätsstiftende Erlebnis- und Bewegungsräume haben sie einen hohen Nutzen für die Naherholung.





Die landschaftliche Vielfalt der grünen Finger soll als Qualitätsmerkmal der Agglomeration Basel erhalten werden. 6 Teilstrategien weisen den Weg, auf dem dieses Ziel erreicht werden soll. Im Unterschied zu den Bereichen Siedlung und Verkehr beziehen sich die einzelnen Teilstrategien im Bereich Landschaft nicht auf bestimmte Themen, sondern auf räumliche abgegrenzte Gebiete. Die Ziele für die einzelnen Gebiete sind im Wesentlichen vergleichbar: Die Gebiete sollen attraktiv gestaltet, gut erschlossen, miteinander vernetzt und von den Siedlungsgebieten klar abgegrenzt sein. Ihre Funktionen sollen gewahrt und Nutzungskonflikten vorgebeugt werden. Der Handlungsbedarf in den einzelnen Teilräumen unterscheidet sich jedoch, weshalb jeweils spezifische Handlungsansätze formuliert werden.



L1: Landschaftsraum Bruderholz, Landschaftsraum vorderes Leimental

① Die Siedlungsfreiräume werden attraktiv gestaltet und fügen sich gut in den Landschaftsraum ein. Der Landschaftsraum auf dem Bruderholz und im vorderen Leimental zeichnet sich durch ein differenziertes, attraktives Wegnetz und eindeutige, direkte Zugänge aus, wobei die Anreise zu Fuss, mit dem Velo oder dem ÖV gefördert wird.

L2: Waldgeprägte Mosaiklandschaft des Tafeljuras, agrargeprägte Mosaiklandschaft des Tafeljuras, waldgeprägte Mosaiklandschaft Dinkelberg

② Der Wald wird durch vielfältige, natürliche Waldbilder interessant gestaltet und durch eine bewusste Lenkung der Erholungsnutzung geschützt. Die strukturreichen Offenlandpartien mit hof- und siedlungsumgebenden Hochstammobstanlagen werden gepflegt und gefördert und dank Produktvermarktung auf den Höfen für die Naherholung aufgewertet. Der Mosaikcharakter wird so als Qualitätsmerkmal erhalten.

L3: Rebbaulandschaft Tüllinger Berg

③ Die Landschaftsverbindung zwischen dem Tüllinger Berg und dem Landschaftspark Wiese wird offengehalten und gestärkt. Der Tüllinger Berg wird über das Wiesental durchgängiger mit dem grünen Finger Nr. 4 (Dinkelberg) verbunden. Die Autobahn ist eine räumliche Zäsur zwischen dem Tüllinger Berg und dem Röttler Wald. Verbindungen dieser beiden Landschaftsräume über die Autobahn hinweg werden attraktiv für Naherholende und Tiere (Wildwechsel) gestaltet. Die typische, interessante Kulturlandschaft bleibt erhalten und wird gestärkt. Die Aussichtslagen werden punktuell noch stärker akzentuiert.

L4: Flusstallandschaft Oberrheinebene

④ Durch zusätzliche Rheinquerungen, punktuelle Wasserzugänge und attraktive Verweilorte wird der Oberrhein als Naherholungsraum aufgewertet. Ausserdem werden Kiesabbaugebiete im Raum Haltingen, Märkt und Eimeldingen als Naherholungs-orte neu erschlossen.

Teilstrategie Landschaft

Grüne Finger

① Landschaftsraum Bruderholz

⑧ Landschaftsraum vorderes Leimental

L1.1 Siedlungsfreiräume am Rand attraktiv gestalten

L1.2 Zugänge und Erreichbarkeit sicherstellen

L1.3 Vielfältiges Wegnetz anbieten

② Waldgeprägte Mosaiklandschaft des Tafeljuras

③ Agrargeprägte Mosaiklandschaft des Tafeljuras

④ Waldgeprägte Mosaiklandschaft Dinkelberg

L2.1 Wald interessant gestalten und schützen

L2.2 Mosaikcharakter erhalten und aufwerten

⑤ Rebbaulandschaft Tüllinger Berg

L3.1 Vernetzung mit anderen siedlungsnahen Landschaftsräumen sichern und verbessern

L3.2 Attraktivität erhalten

⑥ Flusstallandschaft Oberrheinebene

L4.1 Nutzung des Rheins als Naherholungsraum verbessern

L4.2 Neuen Naherholungsort erschliessen

⑦ Agrargeprägte Mosaiklandschaft Sundgauer Rheinterrasse

L5.1 Landschaftsverbindung bei Hégenheim erhalten und attraktiv gestalten

L5.2 Der Lertzbach wird besser in Wert gesetzt

L5.3 Behutsamen Umgang mit dem Siedlungsrand sicherstellen

Blaue Bänder

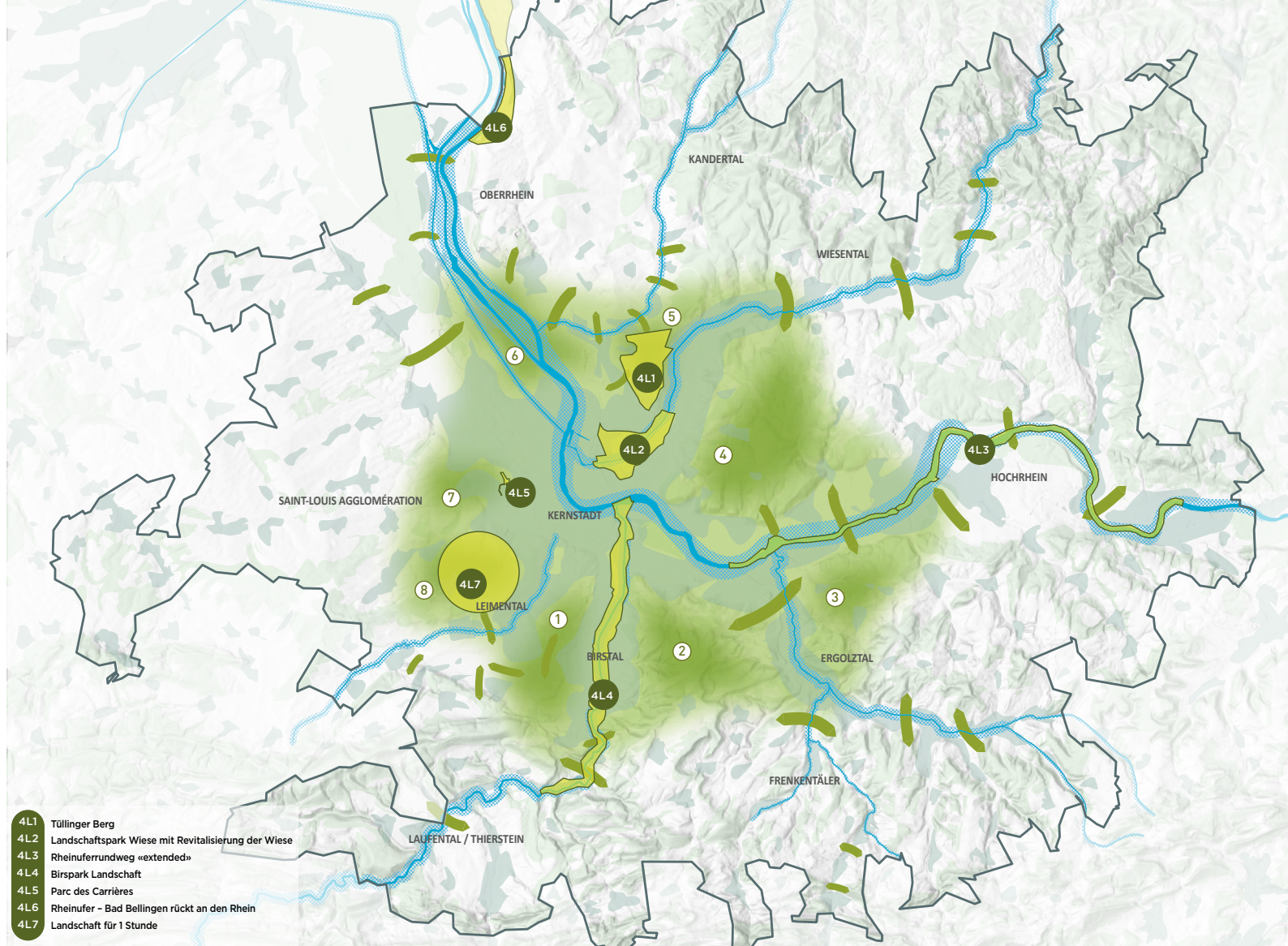
L6.1 Die Fliessgewässer im Rahmen ihrer gesetzl. Bestimmungen integral entwickeln

L6.2 Die ökologische und naherholungsbezogene Vernetzungsfunktion stärken

Grüne Verbindungen

Siedlungstrenngürtel/Grünzäsuren

Landschaftsmassnahmen



0 1 2 3 4 5 km



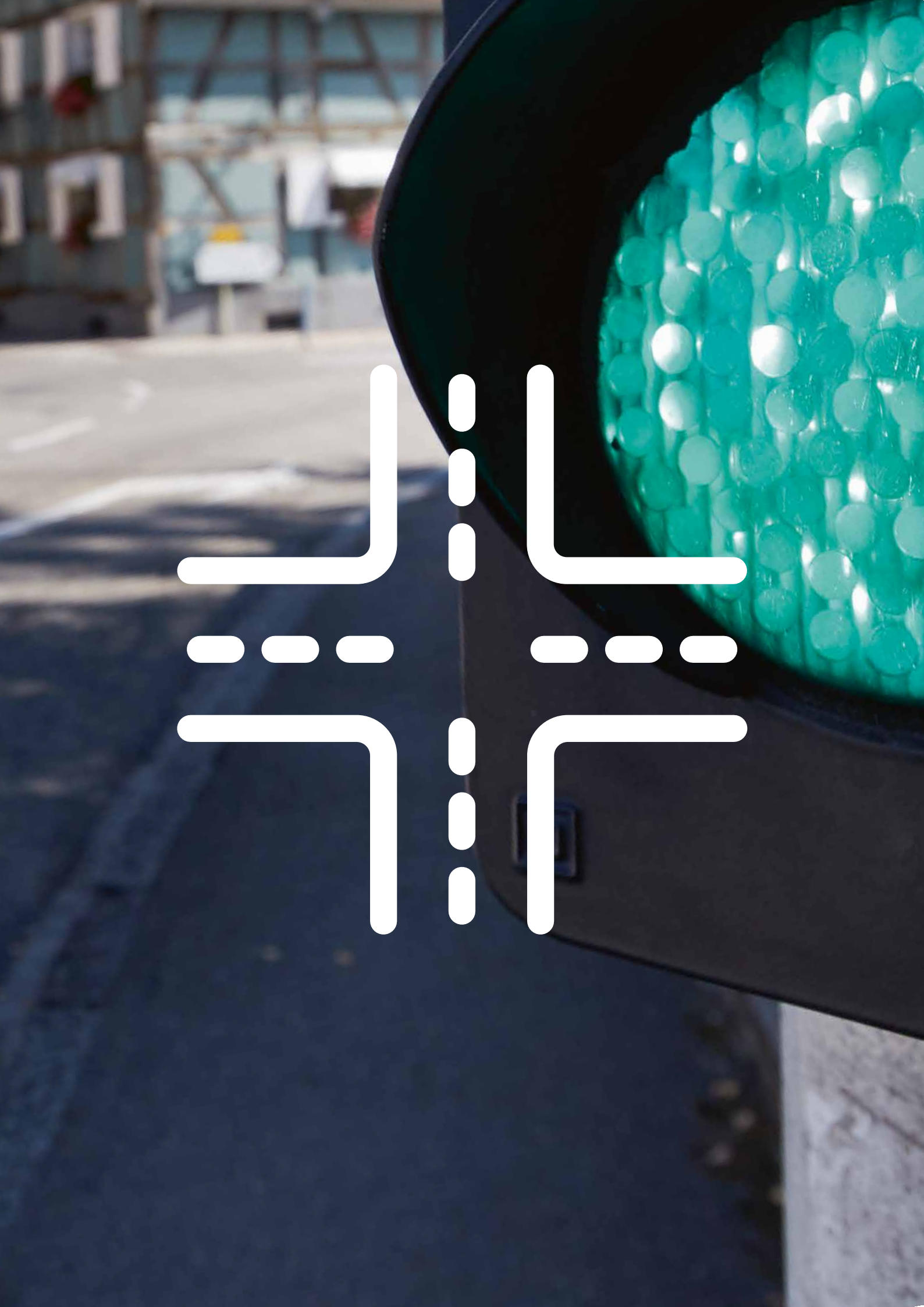
Datengrundlagen
Hintergrund: swisstopo PK100
Perimeter: Anhang 4 MinVV (Stand 1. Januar 2020)
Datum: 16. April 2021
Maßstab: 1:150'000

L5: Agrargeprägte Mosaiklandschaft Sundgauer Rheinterrasse

⑤ Durch die Landschaftsverbundung bei Hégenheim wird die landschaftliche und ökologische Durchlässigkeit gewährleistet, und die Entstehung durchgehender Siedlungsbänder durch zukünftige Bautätigkeiten wird vermieden. Der Lertzbach als Erlebnisraum wird durch Verweilorte und punktuelle Zugänge zum Wasser attraktiviert.

L6: Fließgewässer

⑥ Sie werden unter den Aspekten Ökologie, Naherholung und Hochwasserschutz integral entwickelt. Gewässerbezogene Freiräume als Teil eines qualitativ hochstehenden Freiraumangebots werden für Naherholende zugänglich und erlebbar gemacht, außerdem werden die Gewässer in ihrer ökologischen und naherholungsbezogenen Vernetzungsfunktion gestärkt.



TEILSTRATEGIEN VERKEHR

«Die optimal aufeinander abgestimmten
und mit den Raumnutzungen
koordinierten Verkehrsträger sichern
eine hohe Erreichbarkeit der
Agglomeration Basel und
ermöglichen gleichzeitig eine
hohe Lebensqualität»

Für eine funktionierende und prosperierende Agglomeration ist die Mobilität ein entscheidendes Kriterium für den wichtigen Standortfaktor «Erreichbarkeit». Die Lebensqualität hingegen – ebenfalls ein wichtiger Standortfaktor – wird massgeblich von den verschiedenen Emissionen des Verkehrs beeinflusst, und zwar in negativer Weise.

Die bestmögliche Vereinbarung der Ziele zur Erreichbarkeit und zur Lebensqualität ermöglicht der zweite Grundsatz aus dem Zukunftsbild: «Mobilität ermöglichen und auf nachhaltige Angebote lenken». Dabei setzt die Agglomeration Basel auf 6 Teilstrategien (V1–V6), die sich an den einzelnen Verkehrsarten orientieren.

V1: Teilstrategie S-Bahn →



Der trinationale S-Bahn Basel kommt bei der Erfüllung des Grundsatz 2 des Zukunftsbildes eine grosse Bedeutung zu. Das S-Bahn Angebot beeinflusst massgeblich die Qualität des öffentlichen Verkehrs der Agglomeration Basel. Mit drei Handlungsansätzen soll das S-Bahn-Angebot in der trinationalen Agglomeration Basel entscheidend erweitert und verbessert werden:

V1.1: Mittels Durchmesserlinien neue Direktverbindungen herstellen

Mit Durchmesserlinien, die über einen gemeinsamen Schnittpunkt im Agglomerationszentrum verbunden sind, werden direkte Verbindungen zwischen den verschiedenen Teilen der Agglomeration hergestellt. Dadurch können Umsteigevorgänge reduziert und Wartezeiten abgebaut werden. Zudem werden die überlasteten Infrastrukturen an den heutigen Wendebahnhöfen der S-Bahn entlastet.

V1.2: Taktfrequenzen in den inneren und äusseren Korridoren erhöhen

Attraktive Takte – mindestens ein 15-Minuten-Takt in den inneren Korridoren und ein 30-Minuten-Takt in den äusseren Korridoren – begünstigen eine Verlagerung vom MIV auf die S-Bahn und auf die nachgelagerten ÖV-Angebote.

V1.3: Entwicklungsschwerpunkte mit neuen Haltestellen besser erschliessen

Neue S-Bahn-Haltestellen erschliessen die bestehende Siedlungsstruktur sowie zukünftige Entwicklungsschwerpunkte und entlasten das Tram- und Busnetz auf überlasteten Strecken innerhalb des Agglomerationszentrums.

Mit dem durch die Handlungsansätze verfolgten Ausbau des S-Bahn-Angebots in der trinationalen Agglomeration Basel können Wartezeiten reduziert, Umsteigevorgänge vermindert und schliesslich Reisezeiten verkürzt werden. Nur damit kann die S-Bahn der wachsenden Nachfrage sowie ihrer Rolle als Rückgrat der Siedlungsentwicklung auch in der Zukunft gerecht werden.

Die beschriebenen Angebotsziele der trinationalen S-Bahn Basel setzen – nach einem über viele Jahre gewachsenen Investitionsstau – umfangreiche Investitionen in die Infrastruktur voraus. Der Angebotsausbau erfolgt daher in zwei grossen Entwicklungsschritten:

- › Bis zum Horizont 2030 konzentrieren sich die Verbesserungen des S-Bahn-Angebots auf die Zulaufstrecken nach Basel. Infrastrukturausbauten von Basel SBB nach Liestal, nach Aesch, nach Lörrach und nach Saint-Louis (EuroAirport) ermöglichen auf diesen Teilstrecken 15-Minuten-Takte.
- › Im darauffolgenden Horizont mit Herzstück werden schliesslich die S-Bahn Äste untereinander verbunden zu Durchmesserlinien verknüpft. Der unterirdische Bahntunnel «Herzstück» verbindet Basel SBB mit Basel Bad Bf und Basel St. Johann und ermöglicht die direkte Erschliessung der städtischen Nachfrageschwerpunkte um die neuen Haltestellen Basel Mitte und Basel Klybeck. Das Herzstück ist damit nicht nur die Voraussetzung für die Durchbindung der S-Bahn-Linien, sondern gibt auf den Bestandstrecken Kapazitäten frei, welche für die Entwicklung des nationalen und internationalen Personenfern- und Güterverkehrs erforderlich sind. Ausserdem lindert das Herzstück die steigende Überlast der städtischen Strassen- und Tramnetze, deren Ausbaubarkeit schon nur aus räumlichen Gründen enge Grenzen gesetzt sind. Schliesslich wird mit diesem zweiten grossen Entwicklungsschritt der 15-Minuten-Takt der S-Bahn zwischen Basel und Rheinfelden (CH) eingeführt.

Bei der Umsetzung der Teilstrategie S-Bahn wurden in den vergangenen Jahren erhebliche Fortschritte erzielt. Im Dezember 2014 hat die Planungsregion Nordwestschweiz die von den zuständigen Bestellbehörden – den Kantonen Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Solothurn und Jura sowie der Région Grand Est und dem Land Baden-Württemberg – gemeinsam erarbeiteten Angebotsziele für die trinationale S-Bahn Basel beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht. Der durch das BAV festgestellte Ausbaubedarf der Infrastruktur wurde im STEP Ausbauschnitt 2035 dem Parlament vorgelegt und 2019 vom Schweizer Parlament beschlossen. Mit der Rechtskraft des Ausbauschnittes 2035 per 1. Januar 2020 wurden weitere CHF 900 Mio. für den Ausbau der Zulaufstrecken freigegeben, darunter auch Beiträge für die französischen und deutschen Zulaufstrecken (sog. grenzüberschreitende Bahninfrastrukturmassnahmen).

Die Realisierung des Grossprojekts Herzstück und der damit zusammenhängenden Anschlussbauwerke ist mit dem nächsten Ausbauschnitt zu finanzieren. Für die Projektierung hat das Eidgenössische Parlament im STEP Ausbauschnitt 2035 aber bereits Mittel in Höhe von CHF 100 Mio. beschlossen. Damit sind sämtliche Arbeiten bis zur Baureife (Auflageprojekt) finanziert und die Federführung liegt nunmehr bei den Bundesbehörden.

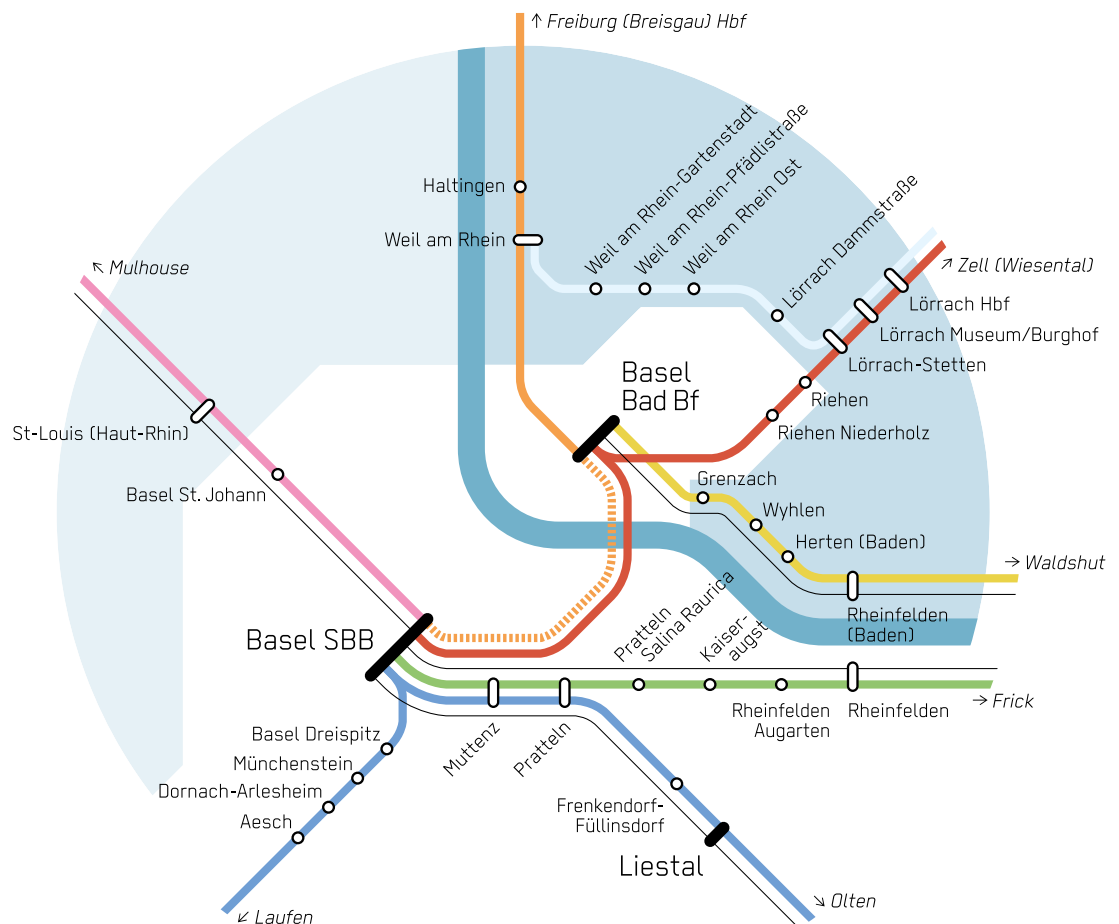
trinationale S-Bahn Basel:
Angebot im Agglomerationskern



Trinationale S-Bahn Basel: Angebot im Agglomerationskern

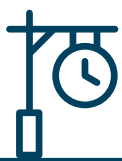
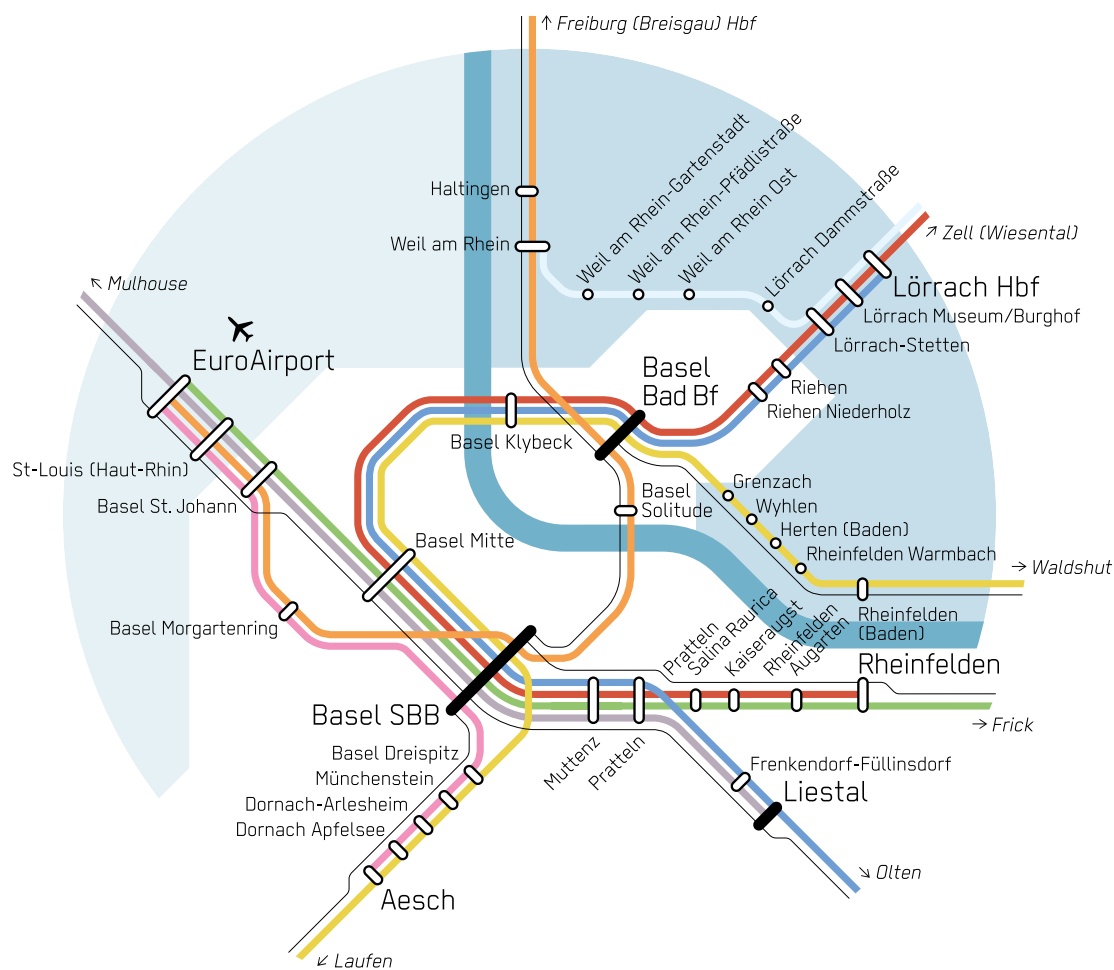
RER trinational de Bâle : Offre dans le cœur de l'agglomération

2020



- S-Bahn RER**
- Regional- und Interregiozüge/-expresse**
Trains/express régionaux et interrégionaux
- Halt mit Anschluss an Intercity-/Hochgeschwindigkeitszüge**
Arrêt avec correspondances aux trains intercity/à grande vitesse
- Halt**
Arrêt

Zielzustand im Horizont mit Herzstück *État-cible à l'horizon avec Herzstück*



V2:Teilstrategie Tram/Bus →

V2: Teilstrategie Tram/Bus

Die Teilstrategie Tram/Bus zielt darauf ab, die Feinverteilung im öffentlichen Nahverkehr zu erweitern und ihre Zuverlässigkeit und Attraktivität sicherzustellen. Entscheidend für die Attraktivität des Tram- und Busverkehrs ist eine gute Vernetzung innerhalb des ÖV- und Gesamtverkehrssystems, insbesondere an den Multimodalen Drehscheiben. Entsprechend bestehen enge Schnittstellen zu den Teilstrategien S-Bahn (V1), Kombinierte Mobilität und Multimodale Drehscheiben (QV3), aber auch zur Teilstrategie Strasse (V3, v. a. hinsichtlich der Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV).

Bei der Weiterentwicklung des Tram- und Busverkehrs lässt sich die Agglomeration Basel von 3 Handlungsansätzen leiten:

V2.1: Tramnetz ergänzen und mit dem S-Bahn-System vernetzen

Das Tramnetz wird als Feinverteiler parallel zum Ausbau der trinationalen S-Bahn Basel weiterentwickelt. Mit der Weiterentwicklung des Tramnetzes sollen die Entwicklungsgebiete optimal erschlossen werden und Streckenabschnitte entlastet werden. Die Netzflexibilität soll erhöht und damit die Stabilität des Tramnetzes verbessert werden. Zudem soll das Netz radial in die Agglomeration hinaus verlängert und an manchen Stellen soll eine Beschleunigung des Tramverkehrs erzielt werden. Bei der Entwicklung des Tramnetzes stellen die S-Bahn-Knoten wichtige Orientierungspunkte dar. Das Tramnetz soll die S-Bahn in idealer Weise ergänzen und damit die S-Bahn als strukturierendes Element der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung stärken.

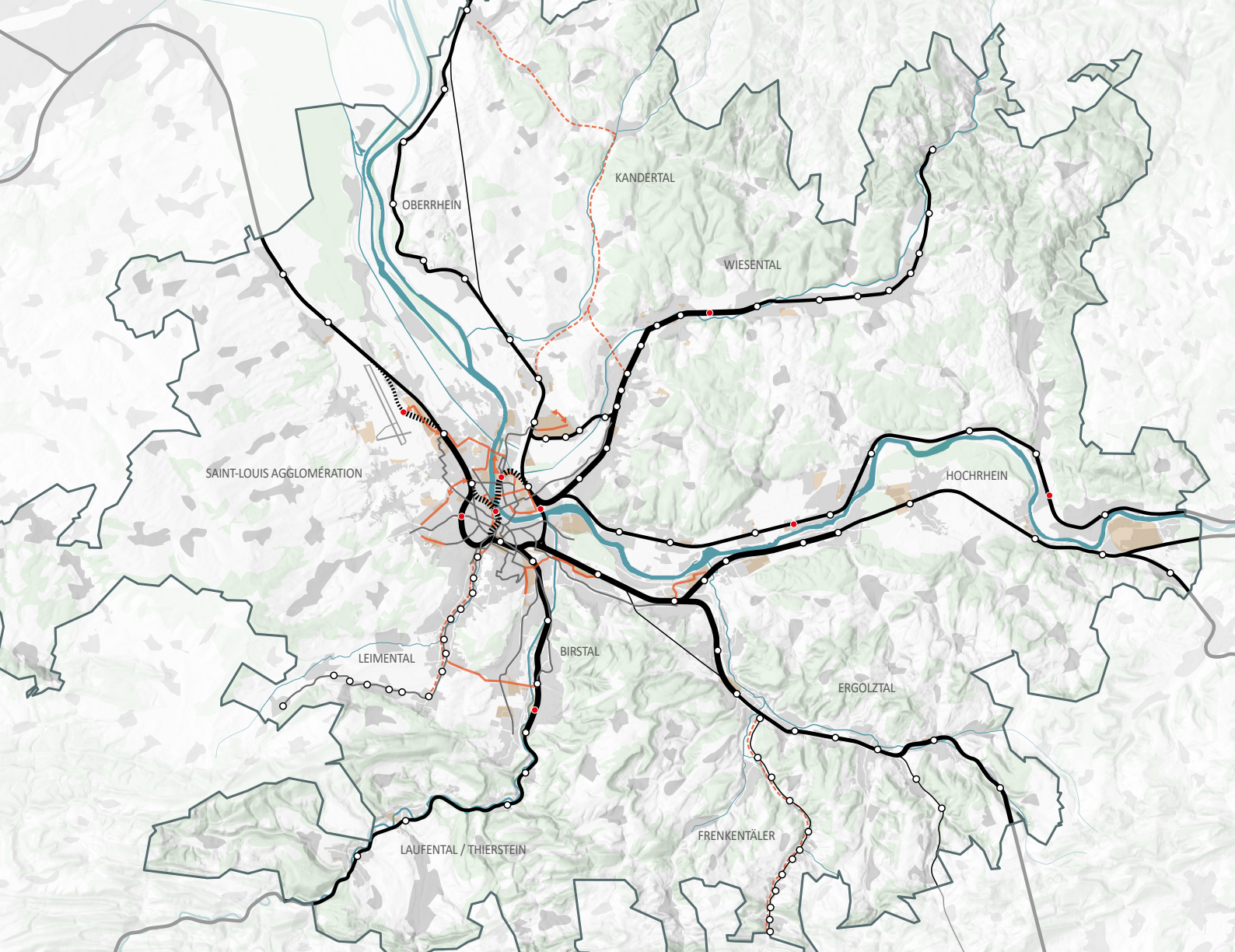
V2.2: Busangebot nachfragegerecht ausbauen und mit dem Bahn- und Tramnetz vernetzen

Das Busnetz wird ebenfalls weiterentwickelt unter Federführung der Gebietskörperschaften. Je nach Teilraum wird dabei ein anderer Fokus gelegt. Im städtischen Gebiet des Kantons Basel-Stadt wurde der Handlungsbedarf identifiziert. Demnach bestehen die grössten Kapazitätsengpässe bei den rheinquerenden Buslinien und an wichtigen ÖV-Knotenpunkten. Der Kanton Basel-Land möchte verständlichere Netzstrukturen und optimierte Verknüpfungen zwischen S-Bahn-, Tram und Busnetz schaffen. Im Landkreis Lörrach soll die Erschliessung des Kandertals mit dem öffentlichen Verkehr verbessert werden. In Frankreich besteht das Hauptziel darin den Takt zu erhöhen, das Angebot am Abend auszubauen, und damit auch die S-Bahnhaltestellen besser zu bedienen.

V2.3: Elektrifizierung des öffentlichen Busverkehrs vorantreiben

Die Elektrifizierung des öffentlichen Busverkehrs ist ein wesentlicher Schritt zu einem öffentlichen Verkehrssystem ohne CO₂-Emissionen. Dazu wird die Elektrifizierung der Busflotten als eigenständiger strategischer Handlungsansatz von der Agglomeration Basel vorangetrieben. In den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft liegen bereits Beschaffungspläne für emissionsfreie Fahrzeuge vor.





Teilstrategien Öffentlicher Verkehr

V1 S-Bahn

V1.1 Mittels Durchmesserlinien neue Direktverbindungen schaffen

Durchbindung Herzstück und Anbindung EuroAirport

V1.2 Taktfrequenzen in den inneren und äusseren Korridoren erhöhen

15-min-Takt innere Agglomeration

30-min-Takt inkl. Elektrifizierung Hochrheinstrecke D

V1.3 Entwicklungsschwerpunkte mit neuen Haltestellen besser erschliessen

Neue Haltestelle

V2 Tram/Bus

V2.1 Tramnetz ergänzen und mit dem S-Bahn-System vernetzen

Tramnetzergänzung: neue Linien und Verlängerungen

V2.2 Busangebot nachfragegerecht ausbauen und mit dem Bahn- und Tramnetz vernetzen

Kapazitätsausbau und Beschleunigung (Tram/Bus)

V2.3 Elektrifizierung des öffentlichen Busverkehrs vorantreiben

- Bahnlinie
- Bahnhofstelle
- Tramlinie
- Schwerpunktgebiet
- Siedlungsgebiet
- Agglomerationsperimeter

0 1 2 3 4 5 km

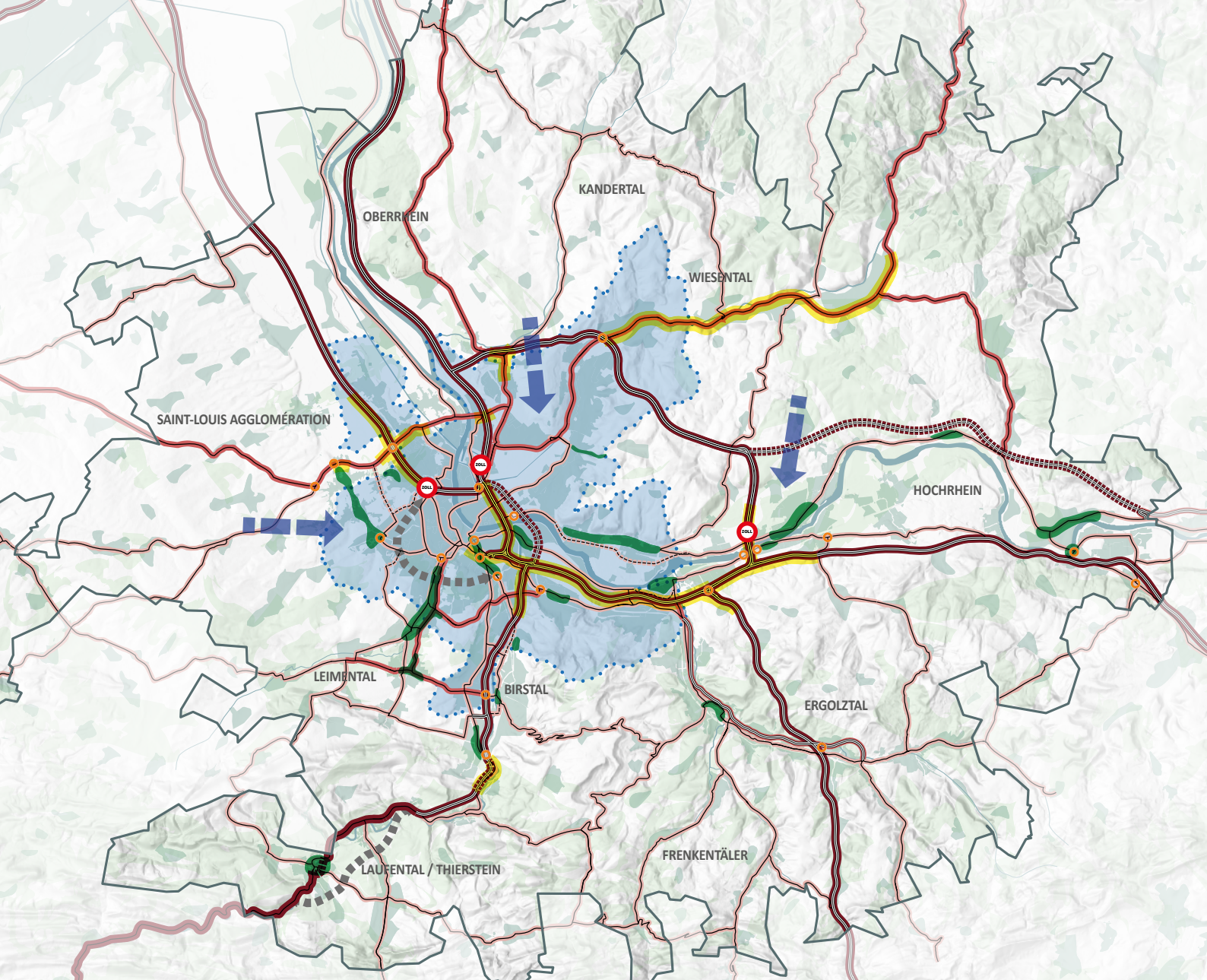


Datengrundlagen
Hintergrund: swisstopo PK100
Perimeter: Anhang 4 MinVV (Stand 1. Januar 2020)
Datum: 16. April 2021
Massstab: 1:150'000



V3: Teilstrategie Strasse →

AGGLOPROGRAMMBASEL



Teilstrategie Strasse

V3.1 Strassennetz mit punktuellen Aus-, Um- und Neubauten weiterentwickeln

Verbindungsbedeutung:

- 1 - Durchleiten & überreg. verbinden
- 2 - Überregional & regional verbinden
- 3 - Regional & örtlich verbinden

Strasstyp:

- Hochleistungsstrasse (HLS)
- Hauptverkehrs-/Verbindungsstrasse (HVS/VS)

Ergänzung Zielnetz:

- gebaut bis 2040

- mögliche Netzergänzung nach 2040

Aus-, Um- und Neubauten:

- Engpassbeseitigung
- Entlastung/Aufwertung
- Umgestaltung zentrale Knotenbereiche

V3.2 Verkehrsmanagement überregional und regional abgestimmt entwickeln, implementieren und anwenden

- Optimierung Betrieb Zoll/Grenzübergänge

- Beeinflussung Grenzgängerverkehr im MIV

V3.3 Parkraumbewirtschaftung koordinieren und harmonisieren

- Perimeter der Arbeitsgruppe Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung

Datengrundlagen:
Hintergrund: swisstopo PK100
Perimeter: Anhang 4 MinVV (Stand 1. Januar 2020)
Strassennetz: Geschäftsstelle Agglo Basel

Datum: 16. April 2021
Mastab: 1:150'000

0 1 2 3 4 5 km



V3: Teilstrategie Strasse

Die Weiterentwicklung und der Betrieb der Strasseninfrastrukturen befinden sich im Spannungsfeld unterschiedlicher Ziele. Einerseits soll Stau auf den Autobahnen verhindert werden; andererseits fördert die dadurch erzielte grössere Geschwindigkeit auf dem Autobahnnetz die Siedlungsausdehnung, weil die im Kern und den inneren Korridoren gelegenen Arbeitsplätze und weitere Zielorte gut erreichbar sind, auch von weiter entlegenen Gemeinden. Die mit einem staufreien Autobahnnetz einhergehende, hohe Erreichbarkeit steht auch in Konflikt mit den Ansprüchen an eine möglichst flächeneffiziente Mobilität, ohne Luftverschmutzung und Lärm. Der Strategie Strasse kommt deshalb die schwierige Aufgabe zu mit diesen Interessenkonflikten umzugehen.

Das Zielnetz Strasse bildet das Kernelement der Teilstrategie Strasse und zeigt den Umgang mit den unterschiedlichen Ansprüchen an die Strasseninfrastruktur auf. Da die Agglomeration Basel bei der trinationalen Abstimmung des Zielnetzes Strasse mit unterschiedlichen Verbindungstypen und Bezeichnungen in der Schweiz, in Deutschland und Frankreich konfrontiert ist, wurden zunächst die methodischen Grundlagen für eine trinationale Hierarchisierung der Strasseninfrastruktur geschaffen. Dazu wird jeder Strassentyp in den drei Ländern einem Verbindungstyp und einer Funktion zugeordnet.

Bei jedem Verbindungstyp geht es darum, die Verkehrsströme optimal abzuwickeln. Kann ein reibungsloser Ablauf nicht mehr sichergestellt werden, kann zunächst mit Verkehrsmanagementmassnahmen die Nutzung der bestehenden Strassenstruktur optimiert werden. Reicht dies nicht aus, sind Anpassungen an der Strassenstruktur durch Infrastrukturmassnahmen notwendig. Als Spezialfall des Verkehrsmanagements in den zentral gelegenen Gebieten im und um das Agglomerationszentrum kann die Parkraumbewirtschaftung gesehen werden. Mit einer koordinierten Parkraumbewirtschaftung können Flächen effizienter genutzt und das Verkehrsverhalten beeinflusst werden.

Die Teilstrategie Strasse umfasst die folgenden 3 Handlungsansätze:

V3.1: Strassennetz mit punktuellen Aus-, Um- und Neubauten weiterentwickeln

Damit das Strassennetz auf allen Hierarchiestufen (resp. bei allen Verbindungstypen) seinen Funktionen gerecht werden kann sind punktuelle Massnahmen nötig. Hierzu zählen vor allem der Ausbau der Osttangente mit dem Rheintunnel, die Kapazitätserweiterung auf der A3 zwischen Hagnau und Augst/Pratteln sowie der Ausbau der B317 im Wiesental und des Kreuzungsbereichs zwischen RD105 und A35 in Saint-Louis. Die Aufwertung von siedlungsorientierten Strassenräumen mit betrieblichen und baulich-gestalterischen Massnahmen hängt stark von den Massnahmen auf den oberen Hierarchiestufen ab und wird gemeinsam mit diesen verfolgt.

V3.2: Verkehrsmanagement überregional und regional abgestimmt entwickeln implementieren und anwenden

Um einen flüssigen Verkehrsablauf auf den übergeordneten Achsen zu gewährleisten und negative Auswirkungen auf das untergeordnete Strassennetz zu vermeiden, ist ein lokal und agglomerationsweit abgestimmtes Verkehrsmanagement erforderlich. Der Verkehrsmanagement-Prozess aus der 3. Generation wurde daher auch in der 4. Generation weitergeführt und die Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden vertieft.

V3.3: Parkraumbewirtschaftung koordinieren und harmonisieren

Die Bestimmungen zur Parkraumbewirtschaftung wirken über die einzelnen Gemeinden hinaus und haben deutlichen Einfluss auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer bei der Wahl der Wege und der Verkehrsmittel. Um widersprüchliche Regelungen und negative Auswirkungen wie Parksuchverkehre und Fremdparkierung zu vermeiden, stimmen sich die Gemeinden des Agglomerationszentrums und der angrenzenden Gemeinden im Rahmen der Arbeitsgruppe Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung ab.



V4: Teilstrategie Velo

Ein sicheres, zusammenhängendes und attraktives Velonetz ist die wesentliche Voraussetzung für die Förderung der Velomobilität. Nur mit einer spürbaren Verbesserung der Veloinfrastrukturen kann der Anteil des Veloverkehrs in der Agglomeration Basel erhöht werden.

Bei der Erarbeitung der 4. Generation wurde das trinationale Velo-Zielnetz grundlegend überprüft und methodisch überarbeitet. Das überarbeitete Netz umfasst neu 3 aufeinander abgestimmte Hierarchiestufen, die sich sinnvoll ergänzen:

Vorzugsrouten ermöglichen schnelle und direkte Veloverkehrsverbindungen auf Strecken mit hohem Potenzial. Sie verlaufen typischerweise entlang der Korridore als Zubringer zur Kernstadt Basel oder verbinden wichtige Quell- und Zielgebiete in den Korridoren oder der Kernstadt Basel.. Die Infrastruktur erfüllt hohe verkehrliche Standards, dazu gehört u.a. die Bevorzugung der Velofahrer an Knoten ebenso wie vom Fussverkehr abgetrennte Velowege.

Haupttrouten bilden ein zusammenhängendes Netz in Bereichen mit hohen Nutzungspotenzialen. Sie nehmen, je nach räumlicher Lage in der Agglomeration, eine andere Verbindungsfunktion ein. Im dichten, urbanen Raum funktionieren Haupttrouten als direkte, schnelle Verbindungsachsen zwischen wichtigen Quell- und Zielpunkten und als Achsen zur Querung des Agglomerationszentrums. In den Korridoren bilden die Haupttrouten direkte Verbindungen entlang der Talachsen in Richtung Kernstadt und bieten Querbeziehungen zwischen den Korridoren an. Im ländlich geprägten Siedlungsraum haben Haupttrouten ähnlich wie Vorzugsrouten eine regionale Verbindungsfunktion.

Ergänzungsrouten komplettieren und verdichten das Vorzugs- und Haupttroutennetz. In den inneren und äusseren Korridoren stellen sie den Zugang zu den Vorzugs- und Haupttrouten sicher und im ländlichen Siedlungsraum fungieren sie als Groberschliessungsachsen.

Die Teilstrategie Velo orientiert sich an den Netzhierarchiestufen und umfasst entsprechend 3 Handlungsansätze:

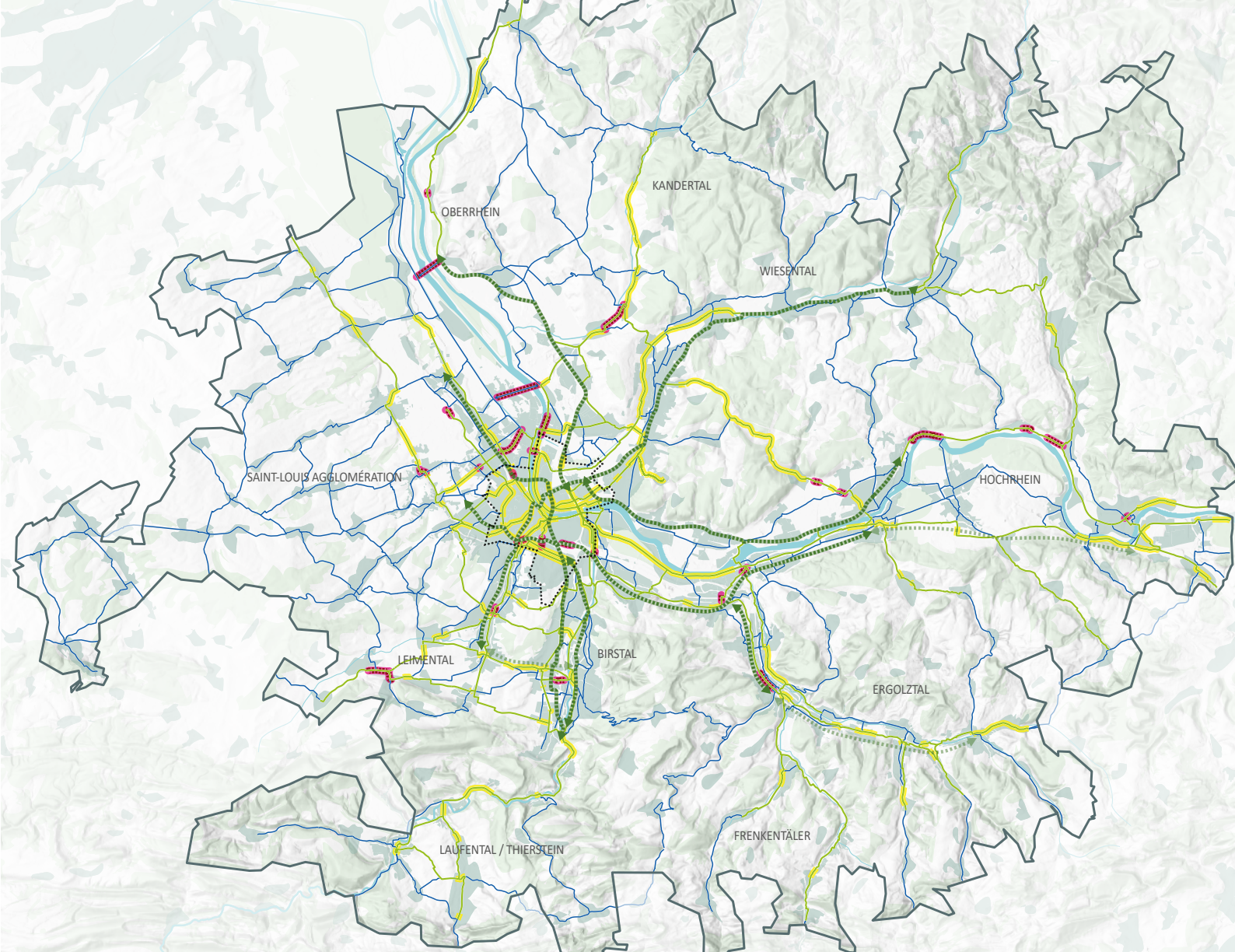
V4.1: Vorzugsrouten regional abgestimmt planen und implementieren:

Im Rahmen der Erarbeitung des Zielnetzes wurden Vorzugsrouten-Korridore mit 1. und 2. Priorität definiert. Mit 1. Priorität sollen die inneren Korridore mit Vorzugsrouten erschlossen werden, mit 2. Priorität werden diese Routen in die äusseren Korridore verlängert und durch einzelne Querverbindungen ergänzt. Im Rahmen der nächsten Generationen sind in Detailstudien die konkreten Linienführungen der Vorzugsrouten zu bestimmen, worauf die bauliche Umsetzung folgt. Dank trinationalem Erfahrungsaustausch kann die Realisierung von Vorzugsrouten beschleunigt und können möglichst aufeinander abgestimmte Qualitätsstandards umgesetzt werden.

V4.2: Haupttrouten und Ergänzungsrouten sicher und attraktiv ausgestalten:

Für ein hochwertiges Velonetzangebot sind Netzlückenschlüsse wie auch Massnahmen zur Qualitätsverbesserung bestehender Netzelemente notwendig. Dabei werden insbesondere wichtige Quell- und Zielpunkte wie Schwerpunktgebieten und ÖV-Haltestelle ans Velonetz angebunden und wird der Ausbaustandard bedarfsgerecht verbessert, z.B. in dem die Führungsform angepasst wird. Um agglomerationsweit eine hohe und homogene Qualität des Velonetzes zu erreichen, werden gemeinsame Empfehlungen für die Ausgestaltung der Veloinfrastruktur angestrebt.





Teilstrategie Velo

V4.1 Vorzugsrouten regional abgestimmt planen und implementieren

■■■■■ Vorzugsroute (1. Prio.)

■■■■■ Vorzugsroute (2. Prio.)

V4.2 Hauptrouten und Ergänzungsrouten sicher und attraktiv ausgestalten

— Hauptrouten

— Ergänzungsrouten*

■■■■■ Netzlückenschluss

■■■■■ Qualitätsverbesserung

V4.3 Veloabstellplätze in ausreichender Quantität und Qualität bereitstellen

ohne
Signatur

Realisierung Veloabstellplätze

■ Siedlungsgebiet

■ Agglomerationsperimeter

■ Kernstadt

Bemerkung:

* Ergänzungsrouten sind in der Kernstadt aus Darstellungsgründen nicht abgebildet.

Datengrundlagen:
Hintergrund: swisstopo PK100
Perimeter: Anhang 4 MinVV (Stand 1. Januar 2020)
Velonetz: Geschäftsstelle Agglo Basel / ewp (2020)

Datum: 16. April 2021
Massstab: 1:150'000

0 1 2 3 4 5 km



V5: Teilstrategie Fussverkehr →

V4.3: Veloabstellplätze in ausreichender Quantität und Qualität bereitstellen:

Hierbei unterscheidet die Agglomeration Basel zwischen Veloabstellanlagen an Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr (Bike-&-Ride-Anlagen, siehe QV3: Querschnittsstrategie Kombinierte Mobilität) und an anderen wichtigen Zielen wie öffentlichen Einrichtungen, Schulen, Arbeitsplätzen oder Zentrumsbereichen. Veloabstellplätze sind hier in ausreichender Anzahl und guter Qualität gut zugänglich bereit zu stellen. Die bedarfsgerechte Einrichtung von Veloabstellplätzen ist bei Planungen im öffentlichen Raum immer mitzudenken.



V5: Teilstrategie Fussverkehr

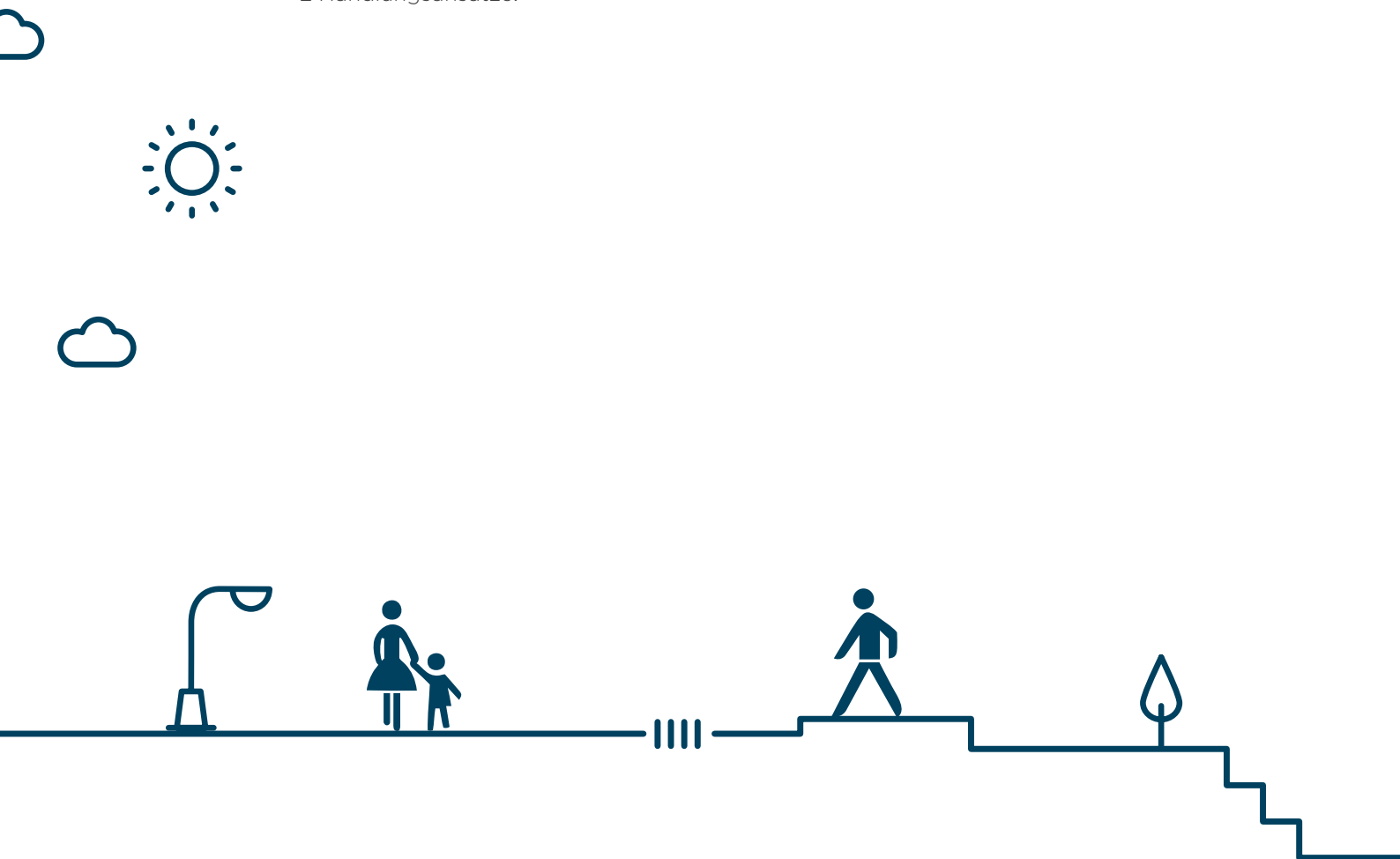
Als flächeneffizienteste und nachhaltigste Verkehrsart wird der Fussverkehr in der Agglomeration Basel gestärkt. Eine sichere und attraktive Ausgestaltung der Infrastruktur, auf der sich die Menschen gerne zu Fuss bewegen, trägt dazu bei, das Potenzial des Fussverkehrs besser auszuschöpfen und den Fussverkehrsanteil zu erhöhen.

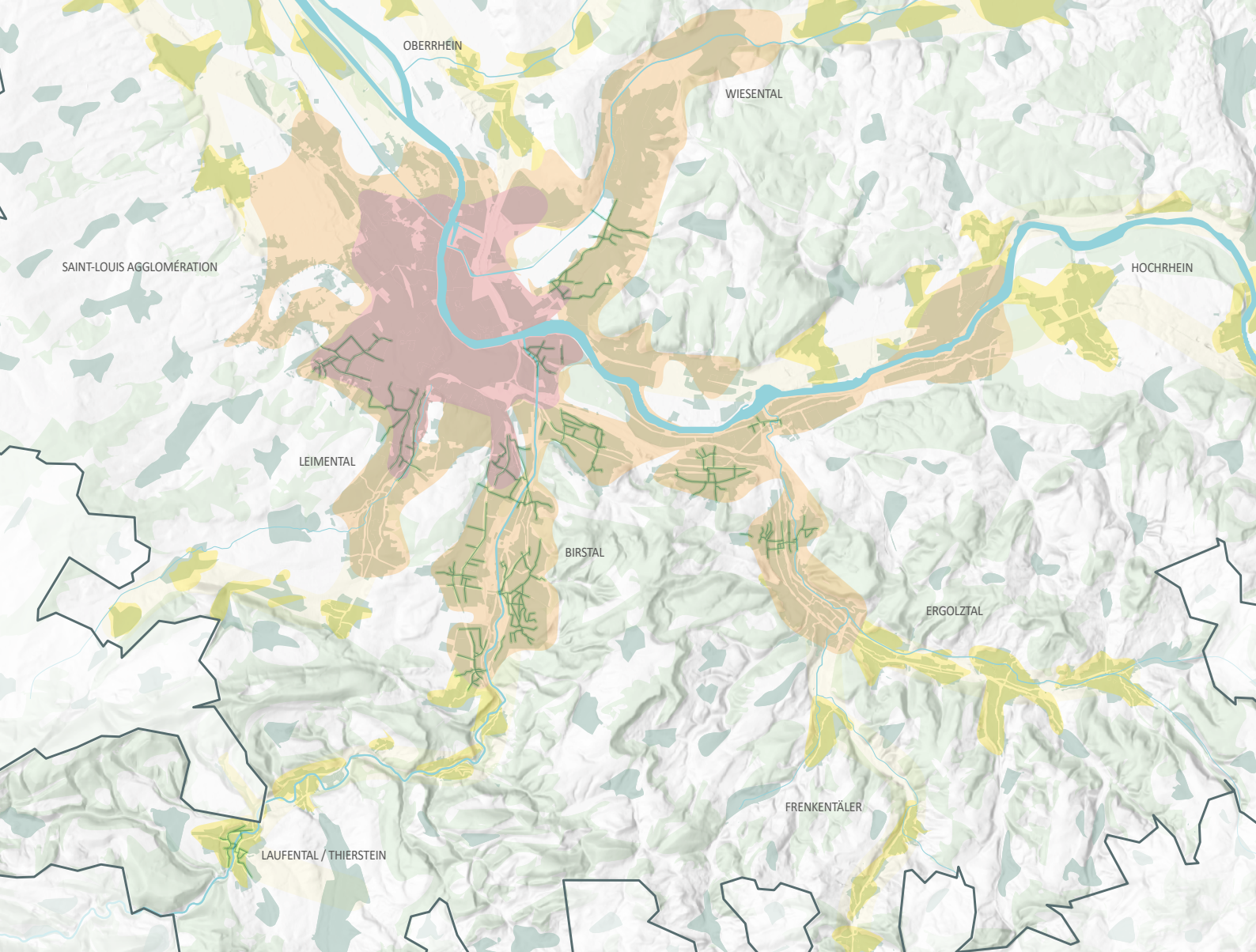
Die Fussverkehrsinfrastruktur besteht aus verschiedenen Elementen wie Aufenthaltsflächen, linearen Verbindungen und Wegnetzen. Alle diese Bestandteile sind zu stärken, um ein direktes, zusammenhängendes und attraktives Fusswegnetz sicherzustellen. Hoher Handlungsbedarf besteht vor allem bei Verbindungen, die entweder eine hohe Fussverkehrsnachfrage oder ein hohes Aufwertungspotenzial aufweisen. Darauf konzentrieren sich entsprechend die 2 Handlungsansätze:

V5.1: Wichtige Fusswege entlang stark befahrener Strassen und bei Anbindungen zu Points of Interest verbessern und attraktivieren.

V5.2: Fussgängerfreundlich Wohnquartiere und Arbeitsplatzgebiete schaffen.

Mit diesen Handlungsansätzen soll die objektive und subjektive Sicherheit der Fussgänger gewährleistet, die Aufenthalts- und Siedlungsqualität gesteigert und die Zugänglichkeit von wichtigen Zielen (ÖV-Haltestellen, Arbeitsplatzgebieten, Landschafts- und Siedlungsfreiräumen) verbessert werden.





Teilstrategie Fussverkehr

V5.1 Wichtige Fusswege entlang stark befahrener Strassen und Anbindungen zu Points of Interest verbessern und attraktiveren

— (Bisher*) betrachtete Fusswege

V5.2 Fussgängerfreundliche Wohnquartiere und Arbeitsplatzgebiete schaffen

Verkehrsberuhigte Zonen fertigstellen und erhalten

Verkehrsberuhigte Zonen schaffen und erhalten

Verkehrsberuhigte Zonen prüfen

Siedlungsgebiet

Agglomerationsperimeter

Hinweis:

* Die im AP4 lancierte Schwachstellenanalyse Fussverkehr wurde nicht flächendeckend, sondern nur in ausgewählten Kommunen durchgeführt. In erster Priorität wurden dabei die Kommunen der inneren Korridore betrachtet. Die Schwachstellenanalyse soll in der nächsten Generation auf weitere Kommunen ausgeweitet werden.

Datengrundlagen

Hintergrund: swisstopo PK100

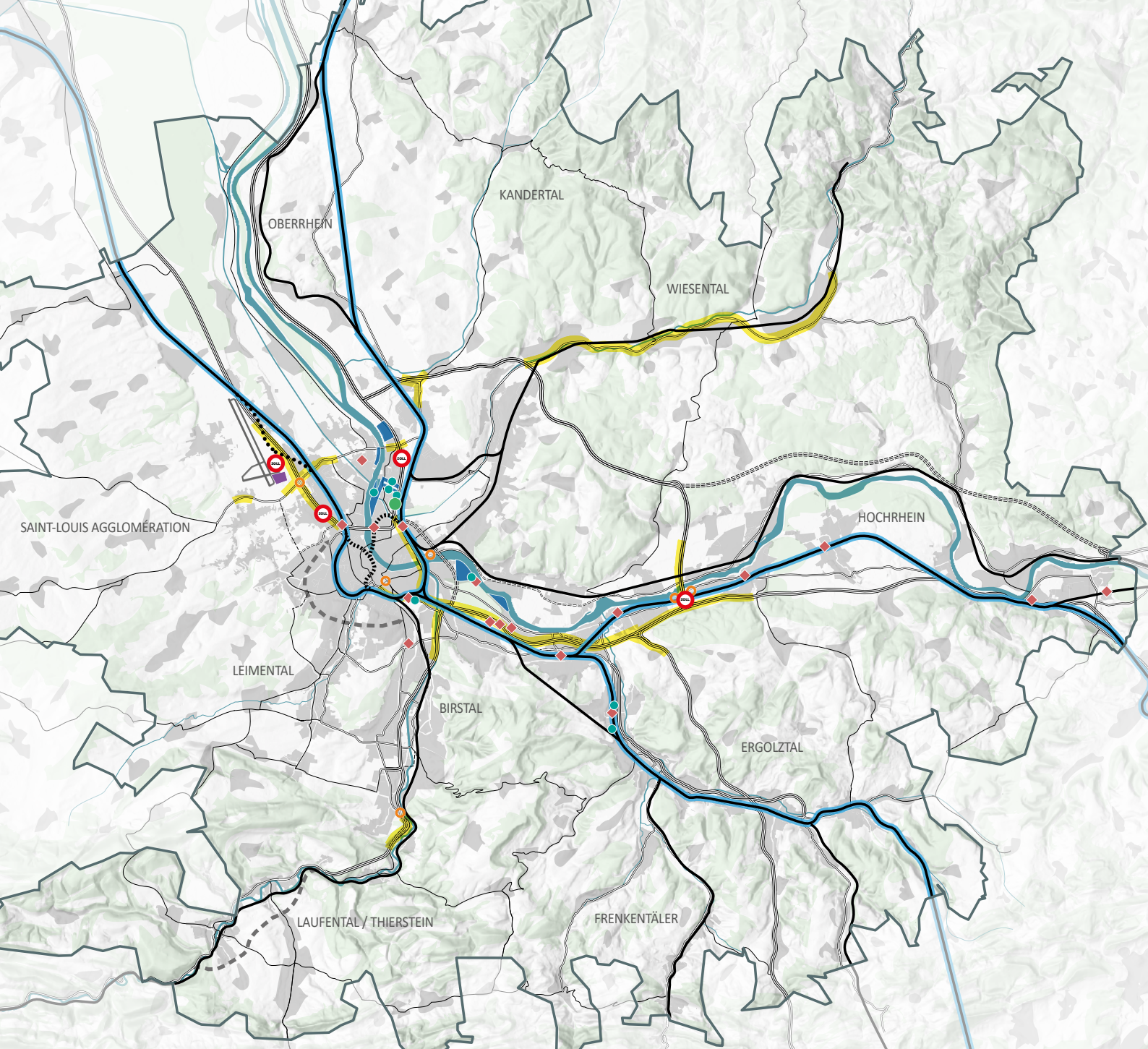
Perimeter: Anhang 4 MinVV (Stand 1. Januar 2020)

Datum: 16. April 2021

Massstab: 1:100'000

0 1 2 3 4 km





Teilstrategie Güterverkehr

V6.1 Infrastrukturkapazitäten bereitstellen und Transportabwicklung optimieren

Strassenkapazität ausbauen

- ===== gebaut bis 2040
- mögliche Netzergänzung nach 2040
- Engpassbeseitigung
- Umgestaltung zentr. Knotenbereiche
- Stauraumbewirtschaftung und Verflüssigung des grenzüberschreitenden Schwerverkehrs
- Verkehrsmanagement überregional und regional abgestimmt implementieren und anwenden

Schienenkapazität ausbauen

- Ausbau und Entflechtung Bahnknoten Basel
- Bahnanbindung EuroAirport
- koordinierte Trassenplanung Güter-/Personenverkehr
- o.Sig. Abstimmung Raum-/Richtplanung

V6.2 Flächenbedarf für die Logistik erkennen, sichern und koordinieren

- Terminal
- Bedienpunkt (SBB)
- Hafenanlage
- Ausbau trimodale Drehscheibe (GBN)
- EuroAirport Cargo
- Bahnlinie
- Hochleistungsstrasse (HLS)
- Hauptverkehrsstrasse (HVS)
- Verbindungsstrasse (VS)
- Flughafen
- Siedlungsgebiet
- Agglomerationsperimeter

Datengrundlagen
Hintergrund: swisstopo PK100
Perimeter: Anhang 4 MinVV (Stand 1. Januar 2020)

Datum: 16. April 2021
Massstab: 1:150'000

0 1 2 3 4 5 km



V6: Teilstrategie Güterverkehr

Der Güterverkehr gewährleistet die Ver- und Entsorgung für Bevölkerung und Unternehmen und ist gleichzeitig ein wichtiger Standortfaktor für die wirtschaftliche Entwicklung der Agglomeration. Vor allem aber ist er für grosse Teile des Verkehrsaufkommens verantwortlich: Durch die Lage am Knotenpunkt zahlreicher Güterverkehrsachsen auf Schiff, Schiene und Strasse ist die Infrastruktur der Agglomeration Basel täglich mit dem Umschlag und der Durchleitung des nationalen und internationalen Transitverkehrs gefordert.

Obwohl ein gewichtiger Teil des Verkehrsaufkommens auf den Güterverkehr entfällt, stand dieser in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und in den früheren Generationen des Agglomerationsprogramms Basel bisher im Schatten des Personenverkehrs. Für die strategische Verankerung des Güterverkehrs in der 4. Generation haben die Fachgruppe Güterverkehr des Agglomerationsprogramms Basel und das Logistikcluster Region Basel daher ein breit abgestimmtes Regionales Güterverkehrskonzept Basel erstellt. Durch die enge Zusammenarbeit wird sichergestellt, dass die Belange aus Transport und Logistik mit denen der Siedlungs- und Raumplanung angemessen aufeinander abgestimmt werden.

Bei den Handlungsansätzen kommt es zwangsweise zu Überschneidungen mit anderen Teilstrategien: Bei den Teilstrategien Schiene und Strasse kommen Infrastrukturmassnahmen gleichermassen dem Personen- und dem Güterverkehr zugute, und bei der Teilstrategie Siedlung konkurrieren Siedlungs- und Logistikt Nutzungen

um die knappen Flächen. Die Teilstrategie Güterverkehr nimmt die Leitsätze aus dem Zielbild 2040 des Güterverkehrskonzepts auf und fokussiert auf zwei Handlungsansätze:

V6.1: Infrastrukturkapazitäten bereitstellen und die Transportabwicklung optimieren:

Bei der Infrastrukturplanung werden die Bedürfnisse des Güterverkehrs angemessen berücksichtigt, hierzu sind u.a. ausreichende Stau- und Abstellräume, insb. an den Zollübergängen bereit zu stellen. Die Logistikwirtschaft setzt sich dafür ein, dass Transport- und Umschlagvorgänge möglichst umfeldverträglich abgewickelt werden und die Verkehrsträger im Sinne einer effizienten und nachhaltigen Logistikkette multimodal verknüpft werden. In Planungsprozessen und bei Planungsvorhaben werden neue Technologien stets mitgedacht und wenn möglich eingesetzt.

V6.2: Flächenbedarf für die Logistik erkennen, sichern und koordinieren:

Der Zielkonflikt aus innerer Verdichtung und umfeldverträglicher Ver- und Entsorgung führt zu einer Konkurrenzsituation zwischen Siedlungs- und Logistikflächen. In der Raum-, Richt- und Verkehrsplanung werden die Bedürfnisse und Ansprüche des Güterverkehrs in angemessener Weise abgestimmt und berücksichtigt. Die Transport- und Logistikwirtschaft setzt sich im Gegenzug dafür ein, ihre Dienstleistungen flächeneffizient, nachhaltig und auf das Umfeld abgestimmt zu erbringen.



Querschnittsstrategien Verkehr

Die Querschnittsstrategien ergänzen die Teilstrategien, die sich jeweils mit einzelnen Verkehrsträgern beschäftigen. Als übergreifende Themen beziehen sie sich auf das Verkehrssystem im Ganzen und bilden verbindende Elemente zwischen den Teilstrategien. Sie beschäftigen sich mit den folgenden 3 Themen:

QV1: Querschnittsstrategie Verkehrssicherheit:

Das Querschnittsthema betrifft viele unterschiedliche Verkehrsarten und Akteure. Beim Strassenverkehr liegt die Federführung bei den Infrastrukturbetreibern (Bund, Kantone, Gemeinden), im öffentlichen Verkehr bei den Transportunternehmen. Ein eigenständiges Verkehrssicherheitsprogramm der Agglomeration Basel besteht nicht, vielmehr werden die Verkehrssicherheitsprogramme der Mitglieder unterstützt. Ausserdem gibt es viele Elemente des Agglomerationsprogramms Basel, die indirekt die Sicherheit im Verkehr erhöhen, etwa die Aufwertung und Verkehrsberuhigung von Zentrumsgebieten und der Ausbau des ÖV-Angebots, das deutlich tiefere Unfallzahlen aufweist. Im Agglomerationsprogramm wird eine Übersicht über alle sicherheitsrelevanten Elemente ausgewiesen.

QV2: Querschnittsstrategie Mobilitätsmanagement:

Zum Mobilitätsmanagement gehören alle Massnahmen, die das Verhalten der Verkehrsteilnehmer bei der Wahl der Routen und der Verkehrsmittel beeinflussen im Sinn der Förderung nachhaltiger Mobilitätsfor-

men. Die Agglomeration unterstützt das Mobilitätsmanagement, in dem es 4 Handlungsansätze verfolgt. Multimodale Informationen verfügbar machen und Distribution weiterentwickeln: Federführend bei der Informationsaufbereitung ist der Trinationale Eurodistrict Basel (TEB), die Agglomeration Basel setzt sich zusammen mit dem TEB dafür ein, dass multimodale Daten zwischen den bestehenden Anbietern sowie potenziell neuen Dienstleistern verfügbar sind.

Sharing-Angebote über die Grenzen denken: Die Agglomeration Basel setzt sich dafür ein, dass Sharing-Unternehmen und deren Trägerschaften vermehrt grenzüberschreitend operieren können.

Mobilitätsmanagement in Unternehmen fördern: Die Agglomeration Basel setzt sich dafür ein, dass die Erfolgsfaktoren grenzüberschreitend ausgetauscht, neue Ansätze geprüft und gute Rahmenbedingungen geschaffen werden.

Mobilitätsmanagement bei Arealentwicklungen verankern: Auf der Stufe der Agglomerationen werden Empfehlungen formuliert, eine Charta gemeinsam erarbeitet und werden Leitfäden und Arbeitshilfen zur Verfügung gestellt.

QV3: Querschnittsstrategie Kombinierte Mobilität:

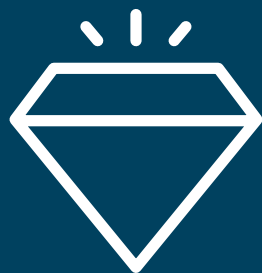
Unter kombinierter Mobilität versteht man die Kombination von MIV, Fuss- und Veloverkehr mit dem ÖV. Durch das schnelle, bequeme Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr wird ein nachhaltiges Verkehrsverhalten begünstigt. Die Agglomeration Basel unterstützt die kombinierte Mobilität durch den Ausbau von multimodalen Drehscheiben, die das Umsteigen auf den ÖV erleichtern. Dazu werden Park-&-Ride- und Bike-&-Ride-Angebote bedarfsgerecht ausgebaut, und neue kombinierte Mobilitätsangebote wie die E-Mobilität werden gefördert.





Die umfassenden Berichte zum Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation können unter **www.aggloprogramm.org** heruntergeladen werden.





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

