AGGLOPROGRAMM**BASEL**

Agglomerationsprogramm Basel 5. Generation

Projet d'agglomération de Bâle 5e génération

Massnahmenband Landschaft und Siedlung

14. April 2025

Recueil des mesures paysage et urbanisation

14 avril 2025

2

2

Impressum

Mentions légales

Agglomerationsprogramm Basel, 5. Generation
Teil 2 – Massnahmenband Landschaft und Siedlung
Projet d'agglomération de Bâle, 5e génération
Partie 2 – Recueil des mesures paysage et urbanisation

Geschäftsstelle Agglo Basel
Bureau Agglo Basel

Aarau, Basel, Liestal, Lörrach, Saint-Louis, Solothurn – 14. April 2025
Aarau, Bâle, Liestal, Lörrach, Saint-Louis, Soleure – 14 avril 2025

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

Emma Herwegh-Platz 2a
4410 Liestal
+41 61 926 90 50
info@agglobasel.org
www.aggloprogramm.org
www.agglobasel.org

Dr. Patrick Leypoldt	Geschäftsführer
Fabio Cachaco	Leiter Verkehrsplanung und Umsetzung
Jessica Fässler	Leiterin Raumplanung und kommunale Zusammenarbeit
Dr. Emanuel Barth	Leiter trireno
Nicklas Wunderle	Wissenschaftlicher Mitarbeiter
Marc Studer	Wissenschaftlicher Mitarbeiter
Claudia Demel	Projektleiterin trireno
Tania Cachaco	Sekretariat & Events

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

Politische Steuerung Agglоprogramm
Direction politique Projet d'agglomération

Esther Keller*	Vorsteherin Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt
Isaac Reber	Regierungspräsident und Vorsteher Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft
Stephan Attiger	Vorsteher Departement für Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau
Sandra Kolly	Frau Landammann und Vorsteherin Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn
Marion Dammann	Landrätin Landkreis Lörrach
Jean-Marc Deichtmann	Président Saint-Louis Agglomération

* Präsidentin Agglo Basel
* *Présidente Agglo Basel*

Geschäftsleitung Agglоprogramm[1]
Direction opérationnelle Projet d'agglomération[1]

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
Hans Ruedi Rihs	Leiter Öffentlicher Verkehr Kanton Aargau
Sacha Peter	Kantonsplaner Kanton Solothurn
Dr. Sebastian Wilske	Verbandsdirektor Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)
Ulrich Hoehler	Erster Landesbeamter Landkreis Lörrach
Jean Rapp	Directeur Général Adjoint responsable du Pôle de la Stratégie et de la Prospective Saint-Louis Agglomération (SLA)
Florence Prudent	Responsable des affaires transfrontalières Saint-Louis Agglomération (SLA)

1 Ehemalige Mitglieder der GL Agglоprogramm: Etienne Heinrich, Directeur Général Adjoint des Services, SLA (Mitglied bis 09. März 2023)
Anciens membres de la DO PA : Etienne Heinrich, Directeur Général Adjoint des Services, SLA (membre jusqu'au 9 mars 2023)

Fachgruppe Siedlung
Groupe de travail l'habitat

Susanne Fischer	Projektleiterin, Stv. Leitung Raumplanung Kanton Basel-Stadt
Simon Käch	Regionalplaner Kanton Basel-Landschaft
Dr. Martin Huber	Kantonsplanung Kanton Basel-Landschaft
Christian Brodmann	Kreisplaner, Orts-, Siedlungs- & Regionalplanung West Kanton Aargau
Svenja Gubler	Leiterin Grundlagen/Richtplanung Kanton Solothurn
Jean-Michel Damm	Stellvertretender Verbandsdirektor Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)
Florence Prudent	Responsable des affaires transfrontalières Saint-Louis Agglomération (SLA)

Beteiligte Beratungsbüros
Bureaux d'études participants

HENNEBERG WERBE | AGENTUR	**HENNEBERG | Werbeagentur GmbH & Co. KG** **Heinrich-von-Stephan-Strasse 1** **79100 Freiburg** Vajra Niemeyer Marius Henneberg Jana Rupp

Druck
Impression

HOFMANN DRUCK	**Hofmann Druck** **Am Weiherschloss 8** **79312 Emmendingen**

Inhalt
Sommaire

Impressum
Mentions légales 3

1 Massnahmenliste Landschaft und Siedlung
Liste des mesures paysage et urbanisation 8

1.1 Strategische Massnahmen
Mesures stratégiques 9

1.2 Massnahmen Landschaft
Mesures *paysage* 9

1.3 Massnahmen Siedlung
Mesures urbanisation 9

2 Strategische Massnahme Landschaft und Siedlung
Mesure stratégique paysage et urbanisation 15

3 Massnahmen Landschaft
Mesures paysage 23

4 Massnahmen Siedlung
Mesures urbanisation 43

5 Anhang
Annexe 429

5.1 Übersichtstabelle der vereinbarten Massnahmen der Vorgängergeneration AP1 – 4 sowie eingereichte Massnahmen im A- und B-Horizont der 5. Generation
Tableau récapitulatif des mesures convenues dans les générations précédentes PA1 – 4 ainsi que des mesures soumises dans les horizons A et B de la 5e génération 430

1 Massnahmenliste Landschaft und Siedlung

Liste des mesures paysage et urbanisation

1.1 Strategische Massnahmen
Mesures stratégiques

Nr. *N°*	Massnahme *Mesure*	Teilraum *Territoire*	Korridor *Corridor*	Seite *Page*
5SL1	Einführung Raummonitoring	Agglo	Agglo	17
5SL2	Zusammenarbeit mit den Kommunen fortführen und Partizipationsprozesse stärken	Agglo	Agglo	19

1.2 Massnahmen Landschaft
Mesures paysage

Nr. *N°*	Massnahme *Mesure*	Teilraum *Territoire*	Korridor *Corridor*	Seite *Page*
5L1	Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	BS	Wiesental	30
5L2	Birspark Landschaft	BL/SO	Birstal	33
5L3	Parc des Carrières	F	Saint-Louis Agglomération	36
5L4	Landschaft für eine Stunde	BL	Leimental	39

1.3 Massnahmen Siedlung
Mesures urbanisation

		Fläche *Surface*	Einwohner *Habitants*		Arbeitsplätze *Emplois*		
Nr. *N°*	Massnahme *Mesure*	Hektar *Hectares*	heute *actuel*	zukünftig *futur*	heute *actuel*	zukünftig *futur*	Seite *Page*
5S1	**Schwerpunktgebiet Kleinbasel**	**30,9**	**0**	**2150**	**10 000**	**15 750**	**50**
5S1.1	Messe Basel	12,0	0	550	500	750	54
5S1.2	Areal Roche	12,0	0	0	6000	8000	57
5S1.3	Areal Rosental Mitte	6,9	0	1600	3500	7000	60
5S2	**Schwerpunktgebiet Basel-Nord 3land**	**136,4**	**100**	**15 490**	**12 380**	**22 965**	**64**
5S2.1	Hafen- und Stadtentwicklung	22,0	0	4300	800	3900	68
5S2.2	Areal klybeckplus	32,4	0	8500	2250	7500	70
5S2.3	Weil am Rhein	27,0	0	250	800	900	73
5S2.4	Zone d'activité Huningue Sud	12,6	0	0	0	420	75
5S2.5	ZAC du canal - Huningue	6,0	0	1200	20	45	78
5S2.6	Campus Novartis	27,0	0	0	8500	10 000	81
5S2.7	Weil Friedlingen	2,0	100	200	0	100	83
5S2.8	Friche Sterling - Rive du Rhin	1,4	0	460	10	0	85

Nr. *N°*	Massnahme *Mesure*	Fläche *Surface*	Einwohner *Habitants*		Arbeitsplätze *Emplois*		
		Hektar *Hectares*	heute *actuel*	zukünftig *futur*	heute *actuel*	zukünftig *futur*	Seite *Page*
5S2.9	Quartier les Jetées - Huningue	4,0	0	630	0	100	88
5S3	**Schwerpunktgebiet Basel-Nordwest**	**22,2**	**0**	**1600**	**8500**	**12 400**	**92**
5S3.1	VoltaNord	11,6	0	1600	400	2200	96
5S3.2	Campus Schällenmätteli (Hochschulareal St. Johann)	4,6	0	0	1900	2200	99
5S3.3	Universitätsspital Basel	6,0	0	0	6200	8000	102
5S4	**Schwerpunktgebiet Allschwil/Hégenheim**	**83,7**	**380**	**1450**	**6850**	**16 850**	**106**
5S4.1	Arbeitsplatzgebiet Bachgraben	39,2	50	50	4500	11 500	110
5S4.2	Entwicklungsgebiet Binningerstrasse	24,5	330	1400	2350	2850	114
5S4.3	Zone d'activité Hégenheim	20,0	0	0	0	2500	117
5S5	**Schwerpunktgebiet Basel-Süd**	**144,7**	**100**	**4700**	**10 150**	**17 600**	**120**
5S5.1	Dreispitz	50,0	100	2100	7900	14 000	124
5S5.2	Bernoulli/Walkeweg	7,5	0	1000	0	200	127
5S5.3	Wolf	16,0	0	1200	1700	2700	130
5S5.4	Umfeld Bahnhof SBB	70,0	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	133
5S5.5	Lonza	1,2	0	400	550	700	136
5S6	**Schwerpunktgebiet Müchenstein**	**9,0**	**120**	**1440**	**1160**	**1300**	**140**
5S6.1	Gartenstadt	5,3	120	800	1130	1300	144
5S6.2	Dychrain	3,7	0	640	30	0	147
5S7	**Schwerpunktgebiet Gstad**	**20,0**	**470**	**1300**	**1400**	**2000**	**150**
5S7.1	Gstad	20,0	470	1300	1400	2000	154
5S8	**Schwerpunktgebiet Reinach**	**34,2**	**80**	**805**	**6050**	**8600**	**158**
5S8.1	Kägen/Neureinach	28,0	0	0	5600	8000	162
5S8.2	Hinterkirch	4,4	0	275	350	350	165
5S8.3	Reinach Ortszentrum	1,8	80	530	100	250	168
5S9	**Schwerpunktgebiet Aesch-Nord**	**30,0**	**0**	**1700**	**2200**	**3700**	**172**
5S9.1	Aesch-Nord	30,0	0	1700	2200	3700	176
5S10	**Schwerpunktgebiet Dornach/Aesch**	**38,0**	**190**	**1900**	**700**	**1750**	**180**
5S10.1	Birsmatt	11,0	190	400	550	750	184
5S10.2	Widen	27,0	0	1500	150	1000	187

Nr. *N°*	Massnahme *Mesure*	Fläche *Surface* Hektar *Hectares*	Einwohner *Habitants* heute *actuel*	 zukünftig *futur*	Arbeitsplätze *Emplois* heute *actuel*	 zukünftig *futur*	 Seite *Page*
5S11	**Schwerpunktgebiet Zwingen**	**10,0**	**200**	**700**	**0**	**50**	**190**
5S11.1	Papierfabrik	10,0	200	700	0	50	194
5S12	**Schwerpunktgebiet Laufen/Breitenbach**	**25,3**	**25**	**2455**	**155**	**1475**	**196**
5S12.1	Entwicklungsgebiet Bündten	2,0	0	800	0	100	200
5S12.2	Entwicklungsgebiet Nau	3,0	10	240	5	175	203
5S12.3	Entwicklungsgebiet Dürrenboden	3,9	15	215	0	0	206
5S12.4	Entwicklung Industrieareal Wahlenstrasse	5,0	0	0	0	500	209
5S12.5	Isola Areal Breitenbach	11,4	0	1200	150	700	211
5S13	**Schwerpunktgebiet Birsfelden**	**74,1**	**1410**	**5450**	**2120**	**4720**	**214**
5S13.1	Hafen Birsfelden	50,0	0	0	2000	4000	218
5S13.2	Sportplatz	8,0	0	1500	10	500	221
5S13.3	Stadtentwicklung Birsfelden	16,1	1410	3950	110	220	223
5S14	**Schwerpunktgebiet Muttenz**	**41,7**	**1200**	**3800**	**3325**	**9080**	**228**
5S14.1	Bahnhofsgebiet Muttenz	32,0	800	1600	3200	8300	232
5S14.2	Muttenz Areal Hagnau	2,9	0	1000	0	700	235
5S14.3	Vision Siedlungsentwicklung St. Jakobs-Strasse	6,8	400	1200	125	80	238
5S15	**Schwerpunktgebiet Pratteln/Augst**	**75,0**	**1020**	**9050**	**2245**	**10 445**	**242**
5S15.1	Salina Raurica-Pratteln Nord	30,0	10	3000	700	7700	246
5S15.2	Salina Raurica-Augst	6,0	1000	2000	45	45	249
5S15.3	Bahnhofsgebiet Pratteln	39	10	4050	1500	2700	252
5S16	**Schwerpunktgebiet Rheinfelden**	**84,8**	**32**	**3605**	**100**	**400**	**256**
5S16.1	Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)	34	30	475	100	300	260
5S16.2	Flächennutzungsplan Rheinfelden (Baden)	34	0	1400	0	0	263
5S16.3	Neue Mitte Grenzach	1,2	0	230	0	70	266
5S16.4	Kapellenbach Ost	15,6	2	1500	0	30	269
5S17	**Schwerpunktgebiet Kaiseraugst**	**50,0**	**0**	**0**	**3000**	**6000**	**272**
5S17.1	ESP Kaiseraugst (Teil des ESP Kaiseraugst/ Rheinfelden)	50,0	0	0	3000	6000	276

Nr. *N°*	Massnahme *Mesure*	Fläche *Surface* Hektar *Hectares*	Einwohner *Habitants* heute *actuel*	 zukünftig *futur*	Arbeitsplätze *Emplois* heute *actuel*	 zukünftig *futur*	 Seite *Page*
5S18	**Schwerpunktgebiet ESP Rheinfelden-Ost/Möhlin**	**10,2**	**0**	**4300**	**10 550**	**13 000**	**280**
5S18.1	Teile des ESP Rheinfelden-Ost/Möhlin	10,2	0	4300	10 550	13 000	284
5S19	**Schwerpunktgebiet Stein/ Bad-Säckingen/Wallbach/ Mumpf**	**211,5**	**35**	**935**	**5000**	**15 000**	**288**
5S19.1	ESP Sisslerfeld	200,0	0	0	5000	15 000	292
5S19.2	Brühl	4,0	0	300	0	0	295
5S19.3	Rifeld-Ost	3,5	20	220	0	0	297
5S19.4	Rifeld-West	4,0	15	415	0	0	299
5S20	**Schwerpunktgebiet Liestal/ Frenkendorf/Füllinsdorf**	**255**	**7900**	**12 500**	**10 300**	**15 500**	**302**
5S20.1	Bahnhof Liestal	40	400	2000	5800	10 000	306
5S20.2	Schönthal-Frenkendorf-Füllinsdorf-Liestal	215	7500	10 500	4500	5500	309
5S21	**Schwerpunktgebiet Ergolzachse**	**9,5**	**40**	**496**	**40**	**540**	**312**
5S21.1	Gelterkinden-Eifeld	6,7	40	400	40	540	316
5S21.2	Entwicklung Bahnhofsumfeld Sissach	2,8	0	96	0	0	319
5S22	**Schwerpunktgebiet Weil am Rhein**	**35,0**	**190**	**3399**	**15**	**330**	**322**
5S22.1	Haltingen-Ost	7,0	0	560	0	0	326
5S22.2	Im Rad	9,2	190	680	0	0	328
5S22.3	Heldelinger Boden	4,2	0	448	0	10	330
5S22.4	Unterer Brommenacker	4,0	0	411	0	0	332
5S22.5	Otterbach-Süd	10,6	0	1300	15	320	334
5S23	**Schwerpunktgebiet Riehen**	**17,0**	**0**	**1250**	**0**	**200**	**336**
5S23.1	Stettenfeld	17,0	0	1250	0	200	340
5S24	**Schwerpunktgebiet Lörrach/Maulburg**	**71,5**	**0**	**2530**	**0**	**900**	**344**
5S24.1	Südlich Ötlinger Strasse	3,0	0	250	0	0	348
5S24.2	Brühl III	4,9	0	560	0	0	350
5S24.3	Franz-Ehret-Strasse, Schöpflin-Areal Brombach	3,0	0	120	0	0	352
5S24.4	Schöpflin-Areal, Haagen	1,6	0	250	0	0	355
5S24.5	Siegmeer, Hauingen	4,5	0	245	0	0	357
5S24.6	Alte Rheinfelder Strasse, Salzert	24,0	0	1105	0	0	359
5S24.7	Buchmatte	30,5	0	0	0	900	361

Nr. *N°*	Massnahme *Mesure*	Fläche *Surface*	Einwohner *Habitants*		Arbeitsplätze *Emplois*		
		Hektar *Hectares*	heute *actuel*	zukünftig *futur*	heute *actuel*	zukünftig *futur*	Seite *Page*
5S25	**Schwerpunktgebiet Schopfheim/Zell**	**3,6**	**0**	**290**	**0**	**0**	**364**
5S25.1	Auf hinter Hofen	2,0	0	200	0	0	368
5S25.2	Stalten	1,6	0	90	0	0	370
5S26	**Schwerpunktgebiet Saint-Louis**	**28,7**	**0**	**3430**	**200**	**10**	**372**
5S26.1	Quartier Fernet-Branca	5,0	0	500	10	0	376
5S26.2	Rue de la Fraternité – Saint-Louis	1,0	0	250	0	0	379
5S26.3	Quartier Neuweg Sud – Saint-Louis	6,3	0	600	0	0	381
5S26.4	Quartier Forum – Saint-Louis	2,0	0	500	80	0	383
5S26.5	Quartier Casino – Saint-Louis	5,0	0	420	50	0	386
5S26.6	Quartier Parc Hess – Saint-Louis	6,0	0	840	50	0	389
5S26.7	Rives du Lertzbach, avenue De Gaulle	3,4	0	320	10	10	392
5S27	**Schwerpunktgebiet Euro3lys**	**234,0**	**300**	**400**	**240**	**10 890**	**396**
5S27.1	Pôle de développement Quartier du Lys	25,0	300	400	200	4390	400
5S27.2	Zone de développement Technoport	89,0	0	0	0	2000	403
5S27.3	EuroAirport - côté ville	30,0	0	0	20	3000	406
5S27.4	EuroAirport - Campus Aeronautique - Zone 7	90,0	0	0	20	1500	409
5S28	**Schwerpunktgebiet EAP-West**	**65,0**	**0**	**525**	**0**	**1555**	**412**
5S28.1	Zone d'activités aéroportu-aires - Blotzheim	42,0	0	0	0	840	416
5S28.2	Réserve foncière - Aménagement Sud - RD105 - Hésingue	5,0	0	0	0	225	418
5S28.3	Extension zone industrielle - Blotzheim	7,0	0	0	0	450	420
5S28.4	ZAC Hattel - Bartenheim	11,0	0	525	0	40	422

2
Strategische Massnahme Landschaft und Siedlung

Mesure stratégique paysage et urbanisation

5SL1

Einführung Raummonitoring

A

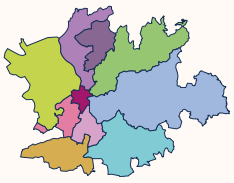
Historie

AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -



Gesamtagglomeration

Einleitung

Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr setzt voraus, dass zukünftige Entwicklungsgebiete räumlich erfasst werden und mit zentralen Informationen hinterlegt werden. Seit der ersten Generation werden Entwicklungsareale erfasst. Seit AP3 wird die heutige und zukünftige Anzahl Einwohnenden und Arbeitsplätze pro Massnahmenblatt ausgewiesen und seit AP4 wird ausserdem der Planungsstand systematisch erhoben. Bisher wurden nur Areale erfasst mit einem Potenzial von mehr als 200 zusätzlichen Einwohnenden und/oder Arbeitsplätzen. Damit werden längst nicht alle Potenziale erfasst. Die Methodik zur Festlegung der Bauzonenkapazitäten gemäss der technischen Richtlinie des Bundes liefert für die Agglomeration Basel unbefriedigende Resultate und kann und füllt die Informationslücke nicht.

Im Rahmen von AP6 soll deshalb ein Raum+ wie es der Kanton Basel-Landschaft bereits pflegt, für das Agglomerationszentrum erstellt werden. Dabei sollen auch unbebaute Flächen mit weniger Potenzial als 200 zusätzliche Einwohnende und Arbeitsplätze erhoben werden sowie das Nachverdichtungspotenzial. In einem ersten Schritt gilt es zu klären welche Kennziffern pro Entwicklungsareale erhoben werden sollen und in einem zweiten Schritt muss die Vorgehensweise zur Erhebung der Areale geklärt werden. In einem dritten Schritt gilt es das Geoportal von Agglo Basel entsprechend aufzurüsten, sodass die erhobenen Informationen nicht nur erfasst werden (wie es heute der Fall ist), sondern, dass die den einzelnen Arealen hinterlegen Attribute auch bearbeitet werden können. Und schliesslich müssen die Areale erhoben werden, resp. von bestehenden Datenbanken (BS, BL) eingebunden werden.

Zweckmässigkeit und Nutzen

5SL1

Nutzen/Wirkung

WK1	Das Verkehrssystem kann noch besser auf die zukünftige Siedlungsentwicklung ausgerichtet werden.
WK2	Die für die Innenentwicklung zur Verfügung stehenden Flächen sind bzgl. ihrem Potenzial quantifiziert. Nachfrage (Bevölkerungs- und Arbeitsplatzprognosen) und Angebot können gezielter auf gut erschlossene Lagen im Siedlungsgebiet gesteuert werden.
WK3	Kann die Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung auf gut erschlossene Standorte mit einem guten Versorgungsangebot fokussiert werden, können die Wege im Alltag eher zu Fuss und mit dem Velo abgewickelt werden, wodurch die Verkehrssicherheit erhöht werden kann.
WK4	Gut erschlossene und gut im Siedlungskörper integrierte Entwicklungsareale haben bessere Voraussetzungen für kurze Wege im Alltag und können helfen die verkehrsinduzierte Umweltbelastung zu reduzieren. Wissen über deren Lage sowie Kapazitäten ist dabei elementar. Dies ermöglicht einen schonenden Umgang mit der Ressource Boden.

Bezug zum Zukunftsbild:
Agglomerationszentrum als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

Bezug zu Teilstrategien:

- QS3.1 Vielfalt und kurze Wege fördern
- QSK1.1 Agglomeration der kurzen Wege fördern
- QSK1.2 Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren
- S1.1 Siedlungsausdehnung begrenzen
- S2.1 Potenziale zur Innenentwicklung nutzen

Bezug zum Handlungsbedarf
Mit Raum+ kann die Vergleichbarkeit der Daten im trinationalen Kontext verbessert werden. Indem die Daten nach einer standardisierten Methodik und im mündlichen Austausch mit den Gemeinden erhoben werden, kann die Datengenauigkeit und Vergleichbarkeit erhöht werden. Ausserdem können bisher fehlende Informationen erhoben werden.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Agglo Basel
Weitere beteiligte Stellen	Mitglieder Agglo Basel

5SL2

Zusammenarbeit mit den Kommunen fortführen und Partizipationsprozesse stärken

A

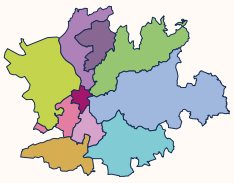
Historie

AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -



Gesamtagglomeration

Einleitung

Das strategische Massnahmenblatt Siedlung und Landschaft von AP4 wurde in AP5 weitergeführt. Auch in AP6 sollen das Zukunftsbild und die Teilstrategien Siedlung und Landschaft des Agglomerationsprogrammes gemeinsam mit den Städten und Gemeinden neu unter dem Titel «Zusammenarbeit mit den Kommunen fortführen und Partizipationsprozesse stärken», umgesetzt werden. Seit AP5 behandelt das Agglomerationsprogramm Basel die Kilmathematik. Das Zukunftsbild umfasst neu Ziele betreffend Kilmaschutz und -anpassung. Das Agglomerationprogramm beinhaltet ausserdem eine neue Querschnittsstrategie Klima. Deshalb sollen auch Projekte der Städte und Gemeinden zur Klimaanpassung oder solche, welche die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel fördern (Klimaschutz), unterstützt werden.

Wie in den vergangenen Generationen sollen die Städte und Gemeinden von Agglo Basel unterstützt werden, indem pro Jahr 80 000 CHF für Projekte zur Verfügung gestellt werden und personelle Ressourcen seitens der Geschäftsstelle eingesetzt werden. Priorisiert werden überkommunal ausgerichtete Projekte und Projekte, welche den Einbezug der Bevölkerung sicherstellen. Überkommunale Projekte sind in der Regel komplexer, da die Anzahl einzubindender Akteure steigt. Partizipation ist wichtig, weil die konkrete Realisierung von Projekten voraussetzt, dass sie von der Bevölkerung getragen werden, weshalb ein frühzeitiger Einbezug gewährleistet werden soll.

5SL2

Der partizipative Ansatz wurde bereits im Rahmen der 5. Generation verfolgt. Folgende Projekte mit Beteiligung der Bevölkerung wurden von Agglo Basel unterstützt: Die Erarbeitung des Raumkonzeptes Hochrhein, die Projekte Zukunft Birsraum und Zukunft Schönthal, sowie das Projekt Verlängerung der Tram 8 bis zum Läublinpark der Stadt Weil am Rhein. Die Prozesse sind im Teil 5 (Korridorbericht) beschrieben.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Mit Projekten, die eine Anpassung an den Klimawandel im Strassenraum bezwecken, wird die Qualität des Verkehrssystems verbessert. Mit Projekten, welche im Sinne des Klimaschutzes, eine Optimierung oder den Ausbau der nachhaltigen Verkehrsmittel verfolgen, verbessern die Qualität des Verkehrssystems.
WK2	Die Massnahme sieht vor, dass Städte und Gemeinden bei der Siedlungsentwicklung nach innen unterstützt werden und bezwecken damit auch eine Förderung der Innenentwicklung.
WK3	Projekte, die die eine klimaangepasste Aufwertung des Strassenraums bewirken, sollen dazu auch dienen die Verkehrssicherheit für zu Fussgehende und Velofahrende zu verbessern.
WK4	Sämtliche unterstützte Projekte sollen den Umwelt- und Ressourcenverbraucht im Sinne von Klimaanpassung und -schutz bewirken.

Bezug zum Zukunftsbild:

- Grundsatz 1: Das Agglomerationsprogramm Basel unterstützt das Ziel der Klimaneutralität in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft.
- Grundsatz 2: Das Agglomerationsprogramm Basel unterstützt die Anpassung an den Klimawandel in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft

Bezug zu Teilstrategien:

- QS3.1 Vielfalt und kurze Wege fördern
- QSK1.1 Agglomeration der kurzen Wege fördern
- QSK1.2 Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren
- S1.1 Siedlungsausdehnung begrenzen
- S2.1 Potenziale zur Innenentwicklung nutzen
- QSK1.1: Agglomeration der kurzen Wege fördern
- QSK1.2: Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren
- QSK1.3: Dekarbonisierung und Energieeffizienz der Verkehrsmittel fördern
- QSK2.1: Klimaangepasste Ausgestaltung der Siedlungs- und Freiraumstrukturen sowie der öffentlichen Räume und Verkehrsinfrastrukturen fördern
- QSK2.2: Kaltluftkorridore und Kaltluftentstehungsgebiete grenzüberschreitend koordinieren und sichern
- L1: Landschaftsraum Bruderholz (Nr. 1), Landschaftsraum vorderes Leimental (Nr. 8)
- L2: Waldgeprägte Mosaiklandschaft des Tafeljuras (Nr. 2), agrargeprägte Mosaiklandschaft des Tafeljuras (Nr. 3), waldgeprägte Mosaiklandschaft Dinkelberg (Nr. 4)
- L3: Rebbaulandschaft Tüllinger Berg (Nr. 5)
- L4: Flusstallandschaft Oberrheinebene (Nr. 6)
- L5: Agrargeprägte Mosaiklandschaft Sundgauer Rheinterrasse (Nr. 7)
- L6: Fliessgewässer

Bezug zum Handlungsbedarf

Die Herausforderungen der Siedlungsentwicklung nach innen, der Anpassung der Siedlungsstrukturen an den Klimawandel und den Klimaschutz, denen sich die Gemeinden und Städten stellen müssen, sind gross. Hinzukommt, dass begleitend zu Planungsprozessen, partizipative Prozesse organisiert werden müssen, damit sie gelingen. Die Städte und Gemeinden haben immer komplexere Aufgaben und müssen sich auch immer stärker überkommunal abstimmen, sei es in überkommunalen Gefässen oder in projektbezogenen ad-hoc-Organisationen. Um das Risiko zu mindern, dass mangels Ressourcen die überkommunale Abstimmung zu wenig gepflegt wird oder wichtige Projekte nicht angestossen werden oder scheitern, sollen die Städte und Gemeinden seitens Agglo Basel unterstützt werden.

5SL2

Nutzen/Wirkung: Da noch unklar ist, welche Projekte in AP6 unterstützt werden, kann der Nutzen/die Wirkung nur eingeschätzt werden.

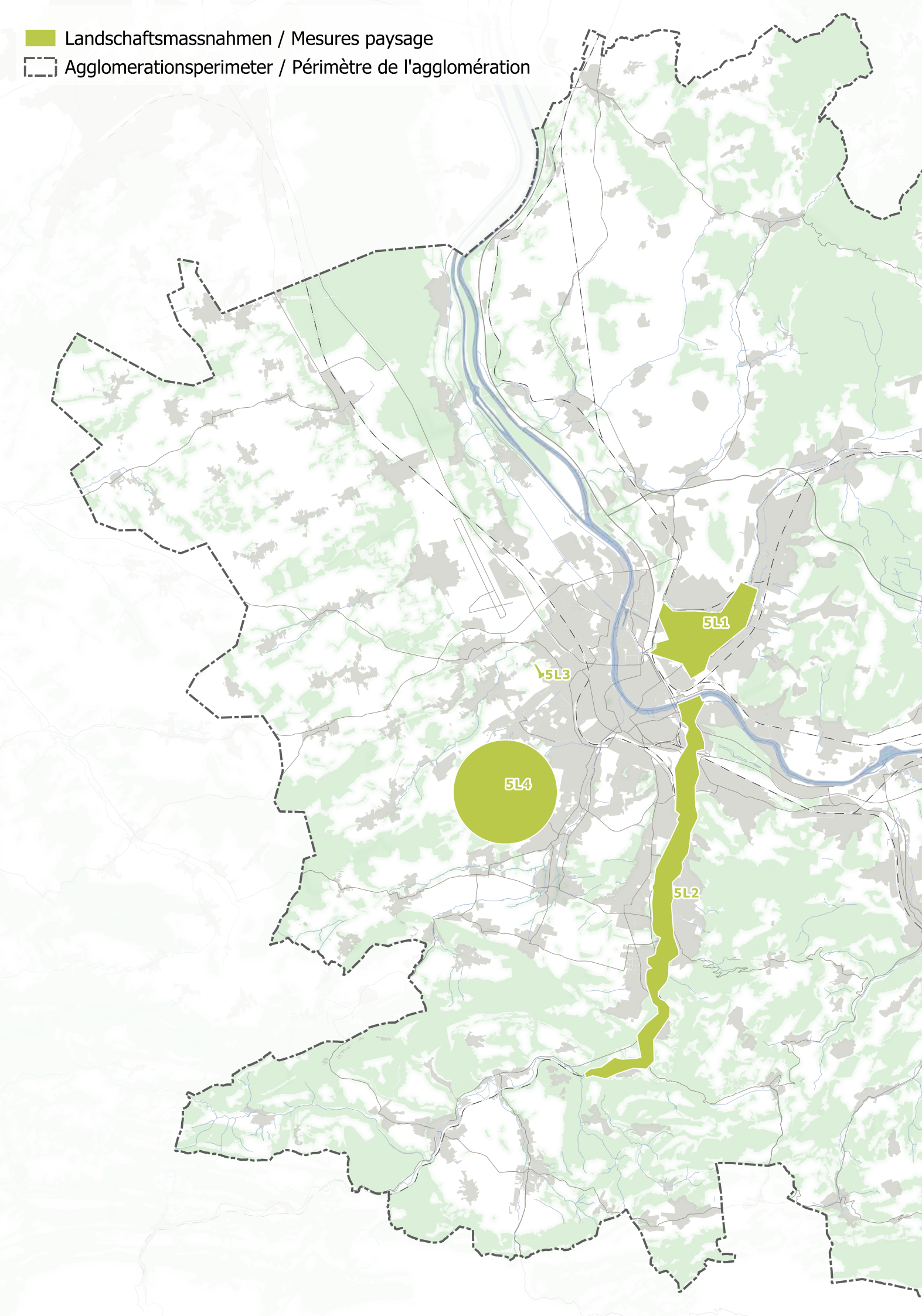
Beteiligte Stellen/Koordination

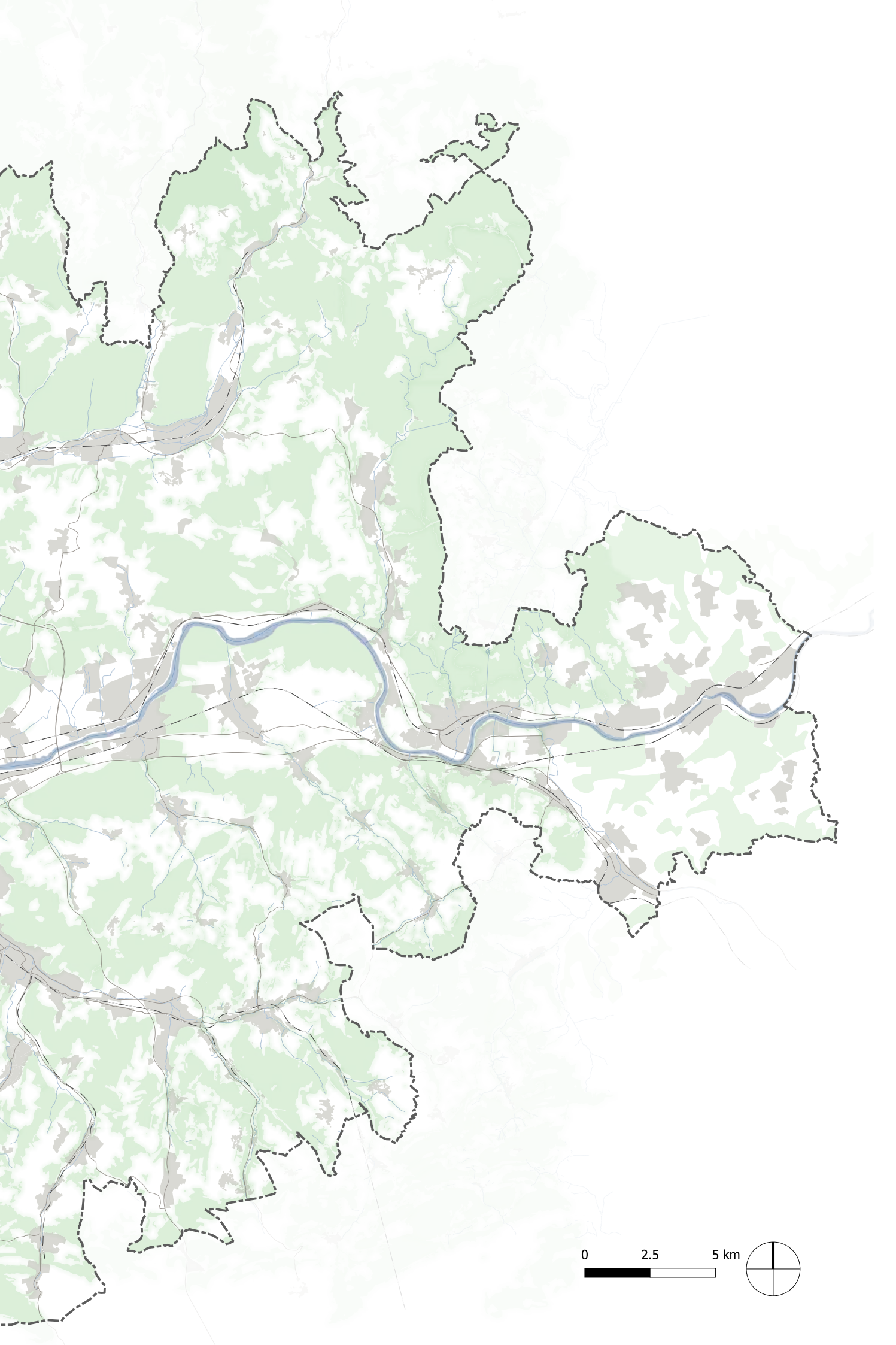
Federführende Stelle	Agglo Basel
Weitere beteiligte Stellen	Mitglieder Agglo Basel, Städte und Gemeinden

3
Massnahmen Landschaft
Mesures paysage

Übersichtskarte Massnahmen Landschaft
Carte synoptique mesures paysage

Nr. *N°*	**Massnahme** *Mesure*	**Teilraum** *Territoire*	**Korridor** *Corridor*	**Seite** *Page*
5L1	Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	BS	Kernstadt, Wiesental	30
5L2	Birspark Landschaft	BL/SO	Birstal	33
5L3	Parc des Carrières	F	Leimental, Saint-Louis Agglomération	36
5L4	Landschaft für eine Stunde	BL	Leimental	39


Landschaftsmassnahmen / Mesures paysage
Agglomerationsperimeter / Périmètre de l'agglomération
5L1
5L3
5L4
5L2


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 7.4
Vous trouverez plus d'informations sur la stratégie urbanisation dans la partie 1 - Rapport principal, chapitre 7.4

Kennziffern
Indicateurs

Einwohner zukünftig *Habitants futur*	Arbeitsplätze zukünftig *Emplois futur*	Einwohner/AP/ha zukünftig *Habitants/EP/ha futur*	Fläche in ha *Surface en ha*	Nutzung *Utilisation*

Zukunftsbild 2040
Vision d'avenir 2040

Raumkategorie	*Catégorie d'espace*	**Ziele**	*Objectifs*
Agglomerationszentrum *Centre de l'agglomération*		**als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten** *densifier le pôle de développement principal en préservant la qualité*
Korridorzentren *Centres des corridors*		**als Teil der polyzentrischen Struktur stärken** *renforcer le développement d'une structure polycentrique*
Innere Korridore *Corridors intérieurs*		**Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen** *utiliser le développement dynamique pour une revalorisation de qualité*
Äussere Korridore *Corridors extérieurs*		**konzentriert entwickeln** *concentrer le développement urbain*
Ankergemeinden *Communes d'ancrage*		**ländlichen Siedlungsraum stärken** *renforcer l'espace rural*
Ländlicher Siedlungsraum *Espace rural*		**dörfliche Strukturen weiterentwickeln** *développer les structures villageoises*

Verweis/*Référence*
Hauptbericht - Teil 1
Kapitel 5
Rapport principal - Partie 1
chapitre 5

Legende Schwerpunktgebiete
Légende des zones de développement prioritaire

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

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

Massnahmen AP5 (A, B, C)
Mesures PA5 (A, B, C)

- **Öffentlicher Verkehr**
  Transports publics
- **Motorisierter Individualverkehr**
  Trafic individuel motorisé
- **Fuss- & Veloverkehr**
  Trafic piétonnier et cycliste

Massnahmen AP1 – AP4
Mesures PA1-PA4

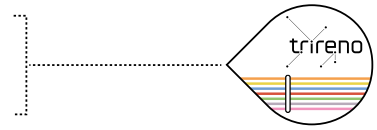
- **Öffentlicher Verkehr**
  Transports publics
- **Motorisierter Individualverkehr**
  Trafic individuel motorisé
- **Langsamverkehr**
  Trafic piétonnier et cycliste
- **Güterverkehr**
  Transport de marchandises

Nicht-infrastrukturelle Massnahmen
Mesures non-infrastructurelles

- **Siedlungsmassnahmen**
  Mesures urbanisation
- **Landschaftsmassnahmen**
  Mesures paysage

S-Bahn-Haltestellen
Halte RER

- **bestehend**
  existant
- **neu**
  nouveau
- **Einzugsgebiet S-Bahnhaltestelle (800 m)**
  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. 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 426 entnommen werden. Weiterführende Informationen unter www.trireno.org

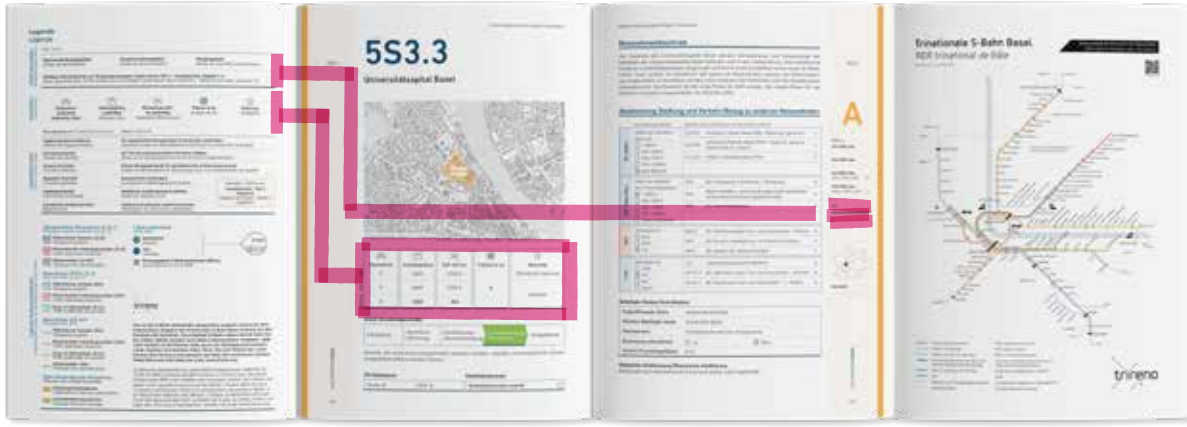
La desserte représentée aux haltes RER correspond aux objectifs de l'offre du RER trinational de Bâle (trireno) à l'horizon avec Herzstück. Chaque ligne RER a été codifiée avec sa propre couleur, les numéros de lignes n'ont cependant pas encore été définis. Chaque ligne circule à la cadence semihoraire. 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 426. Pour plus d'informations, veuillez consulter www.trireno.org

Info
Info

**Sie können die Legende auf Seite 27 oder 47 und den Netzplan auf Seite 426 ausklappen.
So haben Sie während der Lektüre alle wesentlichen Informationen immer im Blick.**

*Vous pouvez déplier la légende sur la page 27 ou 47 et le plan du réseau sur la page 426.
De cette manière, vous avez toutes les informations importantes sous la main durant la lecture.*

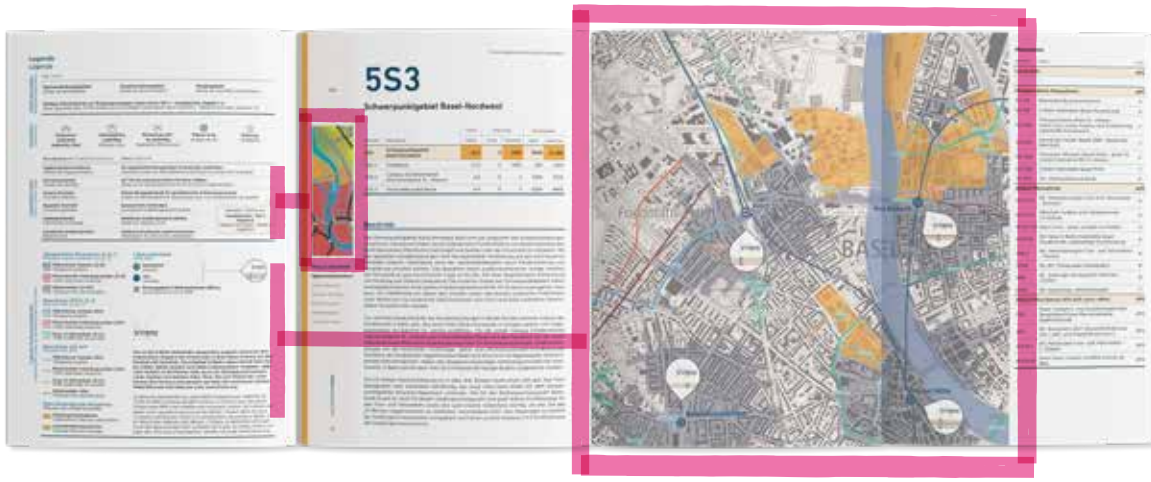
Siedlung | *Urbanisation*



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*

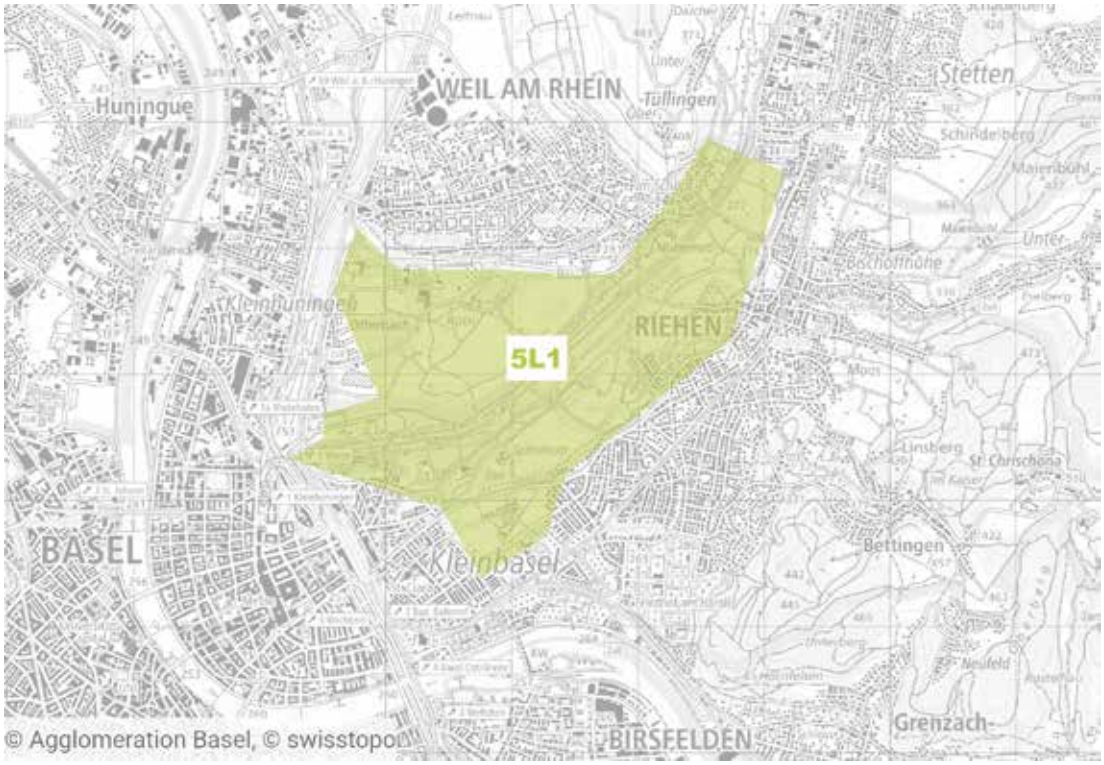


Die Schwerpunktgebietskarten geben einen kompakten Überblick über alle betroffenen Projekte und zeigen zusätzlich die Integration der S-Bahn im Zielzustand im Horizont mit Herzstück. Die ausklappbare Legende erläutert die Zielsetzung pro Raumkategorie und enthält die Legende der Übersichtskarten.

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.

5L1

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. 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. Das Projekt hat 2021 das renommierte IBA-Label für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit erhalten.

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».

5L1

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

S	5S1.1	Messe Basel	A
	5S1.2	Areal Roche	B
	5S22.5	Otterbach Süd	A
	5S23.1	Stettenfeld	A
ÖV Tram/Bus	5ÖV5.6	BS: Aufwertung Ortsdurchfahrt Riehen Dorf ÖV	A
	5ÖV7	BS: Tramprojekt Klybeck	B
	5ÖV23	BVB: ÖV-Programm 2025 – 2028 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
MIV	5M5.1	BS: Aufwertung Ortsdurchfahrt Riehen Dorf	A
FVV	5FVV7.29	Weil am Rhein/BS: Veloroute Ost-West	A
	LV78	Lörrach: Radweg rechts der Wiese	A
	5FVV7.3	BS: Verbesserung Fuss- und Veloverkehr, Strecken	A
	5FVV17.5	Riehen: PU Grienbodenweg	B
	5FVV17.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr klybeckplus	B
	4LV10.55	Lörrach: Trennung Fuss- und Veloweg entlang der Wiese (Pendlerroute West)	A
	5FVV17.26	Riehen: Erstellung von Trottoirüberfahrten	A
	5FVV16	Lörrach: Bahnunterführung Zollweg	B

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt
Weitere beteiligte Stellen	Lörrach, Weil am Rhein
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Ja

Umsetzungsschritte

2021 – 2027	Laufende Betriebsphase Rangerdienst
2025 – 2027	Überarbeitung Landschaftsrichtplan
2026	Start Bauphase WieseVital (vorbehaltlich Beschluss grosser Rat BS)

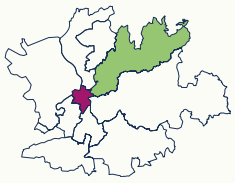
Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

Seit 2001 gültiger grenzüberschreitender Landschaftsrichtplan.

A

Historie

AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
-	-
AP3/ARE-Code	
L2/2701.3.205	A
AP4/ARE-Code	
4L2/2701.4.237	A



Kernstadt, Wiesental

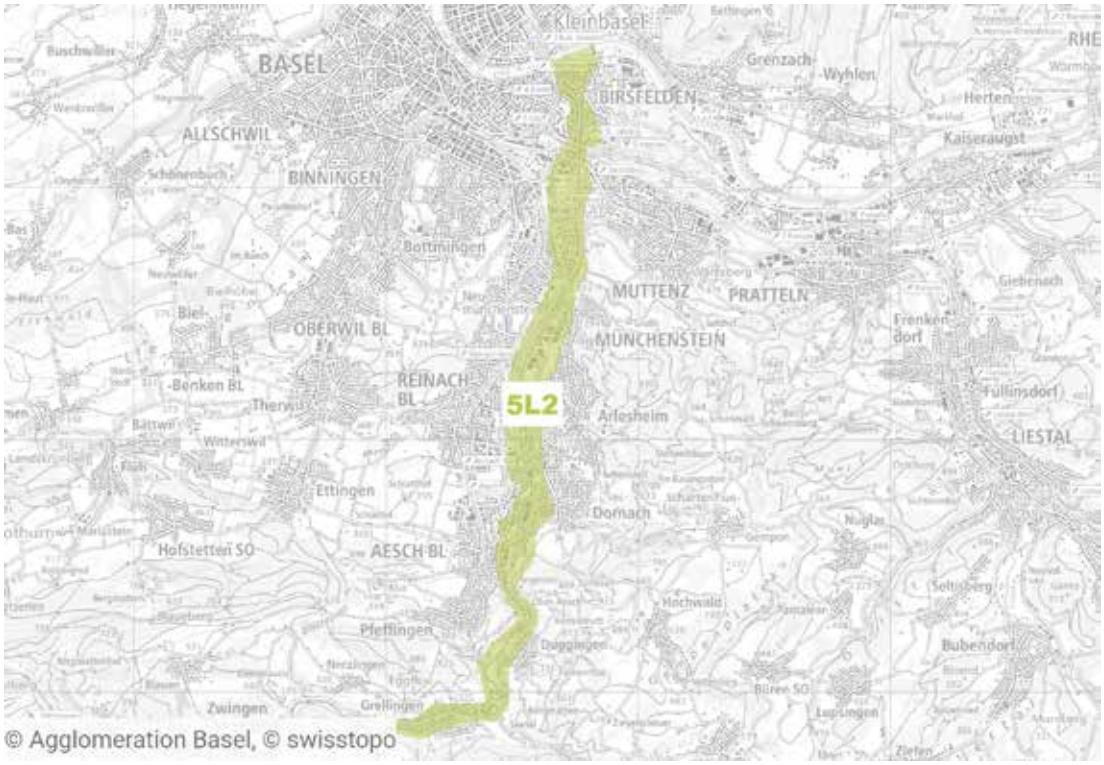
5L1

Herzlich willkommen im
Landschaftspark
Wiese

Landschaftspark
Wiese

5L2

Birspark Landschaft



A

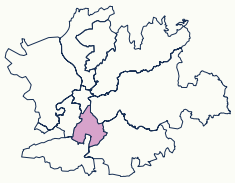
Historie

AP1/ARE-Code	
-	-

AP2/ARE-Code	
-	-

AP3/ARE-Code	
L4/2701.3.207	A

AP4/ARE-Code	
4L4/2701.4.239	A



Birstal

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

5L2

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

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

S	5S8.1	Kägen/Neureinach	B
	5S8.2	Hinterkirch	A
	5S9.1	Aesch-Nord	B
	5S10.1	Birsmatt	B
ÖV Bahn	5Ü-Ö2	Wendegleis Aesch	A
	5Ü-Ö7	S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee	A
ÖV Tram/Bus	5ÖV3	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
MIV	5M5.8	Birsfelden: Umgestaltung Bürklinstrasse	A
	5M5.5	Reinach (BL): Aufwertung öffentlicher Raum/Begegnungszonen/Klimaanpassung rund um Schulhäuser	A
	5M5.10	Birsfelden: Umgestaltung Sonnenbergstrasse	A
	5M10	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Zentrum	B

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

FVV	LV1-21	Reinach: Fuss-/Veloverbindung Reinach-Dornach/Arlesheim	A
	LV12-24	Fertigstellung kantonale Radrouten (Dornach, Birsradweg)	A
	4LV7	Duggingen: Neuer Treppenturm mit Lift als Dorfzugang	A
	4LV8	SO: Birsstadt-Velovorzugsroute Ost Abschnitt Solothurn	A
	4LV10.6	BL: Radroute Aesch-Duggingen	A
	5FVV2	Dornach: Rad- und Fusswegunterführung Apfelsee	A
	5FVV4	BL: Velovorzugsroute Birsstadt West: 2. Etappe	A
	5FVV5	BL: Velovorzugsroute Birsstadt Ost: 2. Etappe	A
	5FVV7.9	Arlesheim: Neubau Industriestrasse, FVV-Massnahmen	A
	5FVV12	BL: Velotunnel Angenstein	B

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	-
Weitere beteiligte Stellen	Aesch (BL), Arlesheim, Birsfelden, Dornach, Duggingen, Grellingen, Münchenstein, Muttenz, Reinach (BL)
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Nein

Umsetzungsschritte

-

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

Verein Birsstadt, Arbeitsgruppen Birspark Landschaft und Regionalplanungsgruppe

5L3

Parc des Carrières

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 wurde 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 5M6) und den Boulevard Intercommunal Sud (Massnahme 5M7).

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.

5L3

Zweckmässigkeit

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.

A

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
S	5S4.1	Arbeitsplatzgebiet Bachgraben	A
	5S4.3	Zone d'activité Hégenheim	B
ÖV Tram/Bus	5ÖV8	BL/BS: Tramprojekt Bachgraben	B
MIV	5M5.3	Allschwil: Umgestaltung Strassenraum	A
	5M6	BL: Zubringer Bachgraben-Allschwil	B
	5M7	SLA : Boulevard Intercommunal Sud (BIS)	B
	5M16.3	Saint-Louis : Mesures d'accompagnement du Boulevard Intercommunal Sud	B
	5M16.4	Hésingue : Mesures d'accompagnement du Boulevard Intercommunal Sud	B
	5M16.5	Hégenheim : Mesures d'accompagnement du Boulevard Intercommunal Sud	B
FVV	4LV2	BL: VVR Allschwil Bachgraben- Basel SBB 1 Etappe	A
	5FVV7.4	Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen	A
	4LV10.8	Hegenheim: Aménagement d'un parking vélo sur la placette de l'Europe à Hegenheim	A
	4LV10.46	SLA: Liaison cyclable Hégenheim, Parc des Carrières, Saint-Louis Bourgfelden	A

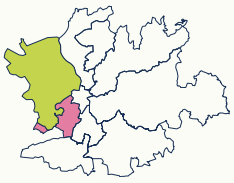
Historie

AP1/ARE-Code	
-	-

AP2/ARE-Code	
-	-

AP3/ARE-Code	
L6/2701.3.209	A

AP4/ARE-Code	
4L5/2701.4.240	A



Leimental, Saint-Louis Agglomération

5L3

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Saint-Louis Agglomération
Weitere beteiligte Stellen	Allschwil, Hégenheim, Kanton Basel-Landschaft, Kanton Basel-Stadt, Saint-Louis, Trinationaler Eurodistrict Basel
Planrelevanz	ScoT FR, Nein

Umsetzungsschritte

-

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

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

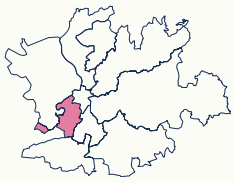
5L4

Landschaft für eine Stunde

A

Historie

AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
-	-
AP3/ARE-Code	
-	-
AP4/ARE-Code	
4L7/2701.4.242	A



Leimental

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 eine Stunde» 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 eine 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

5L4

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

S	5S4.2	Entwicklungsgebiet Binningerstrasse	A
ÖV Tram/Bus	5ÖV23	BVB: ÖV-Programm 2025 – 2028 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
	4Ö12.3	Binningen: Aufwertung Bushaltestellen	A
MIV	4VM2	BL: Fahrplanstabilität in Oberwil	A
FVV	LV58	Binningen: Neubadrain / Leimgrubenweg	A
	5FVV7.4	Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen	A

Beteiligte Stellen/Koordination

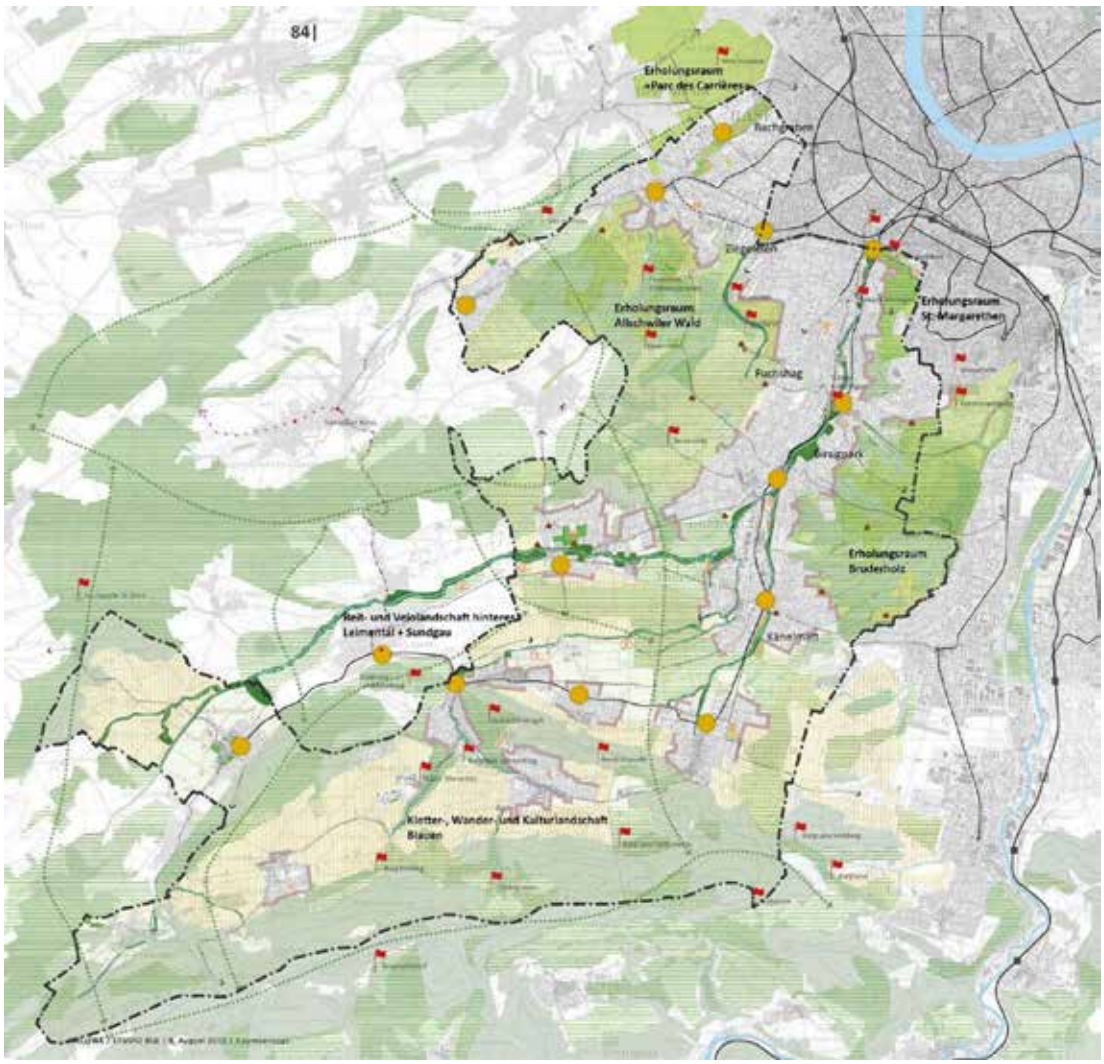
Federführende Stelle	Oberwil (BL)
Weitere beteiligte Stellen	Allschwil, Bättwil, Biel-Benken, Binningen, Bottmingen, Ettingen, Hofstetten-Flüh, Rodersdorf, Schönenbuch, Therwil, Witterswil
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Nein

Umsetzungsschritte

-

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

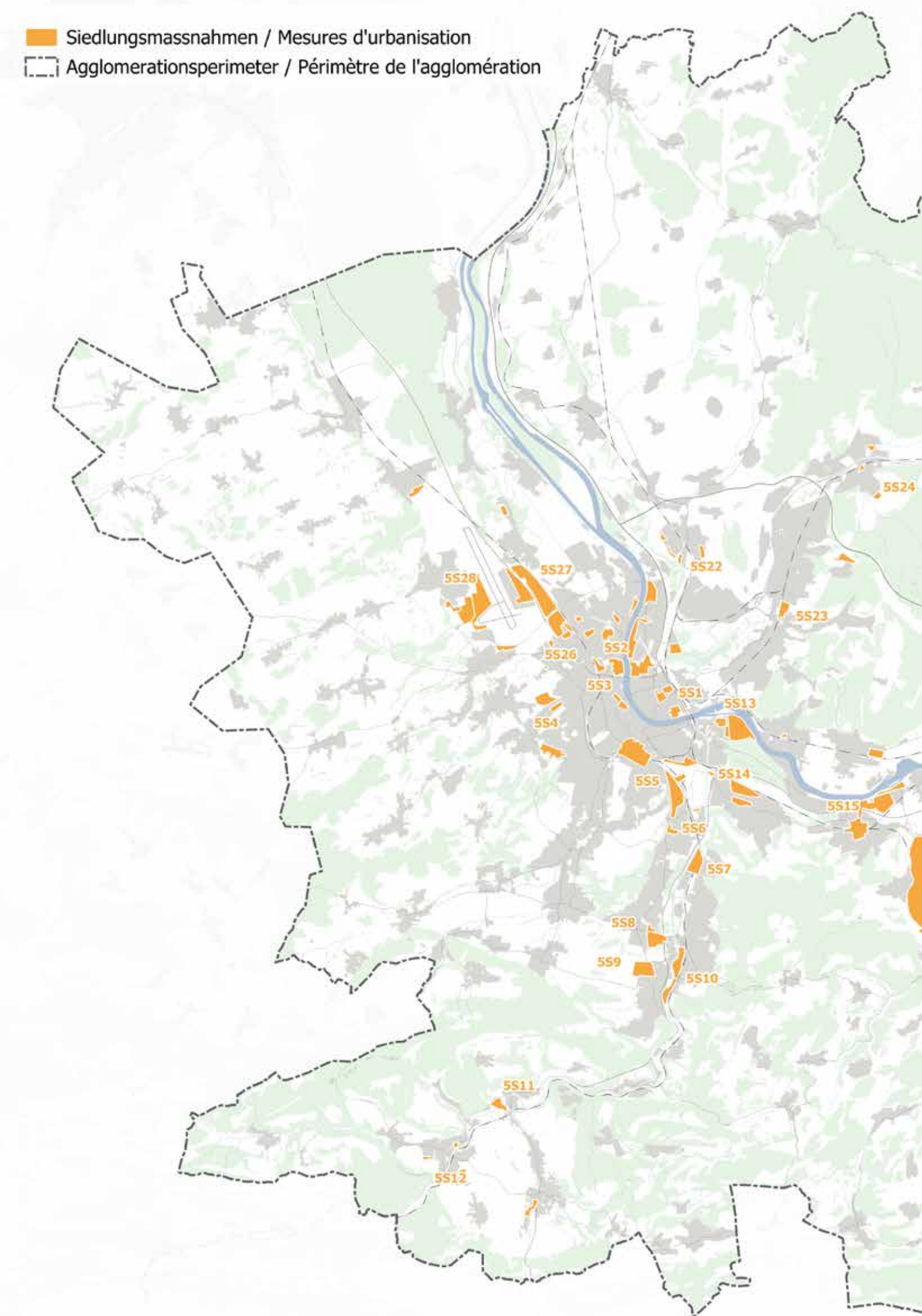
Im Jahr 2015 haben 13 Gemeinden des Leimentals (Allschwil (BL), Bättwil (SO), Biel-Benken (BL), Binningen (BL), Bottmingen (BL), Burg (BL), Ettingen (BL), Hofstetten-Flüh (SO), Oberwil (BL), Rodersdorf (SO), Schönenbuch (BL), Therwil (BL) und Witterswil (SO), die Verkehrs- und Raumplanungskommission 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.

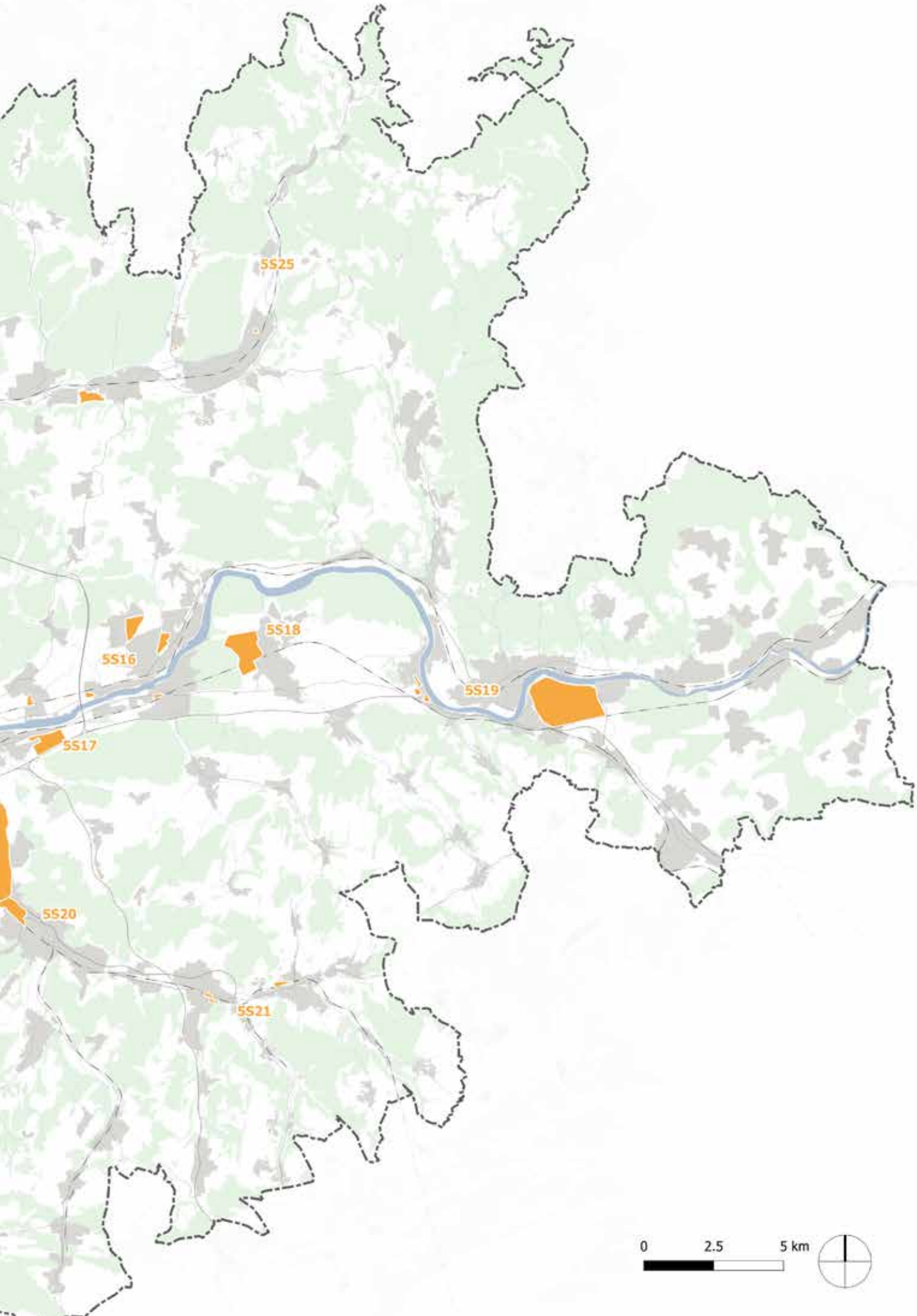

84|
Erholungsraum
«Parc des Carrières»
Erholungsraum
Allschwiler Wald
Erholungsraum
St. Margarethen
Fuchsbag
Erholungsraum
Brudetholz
Stadt- und Vorortslandschaft hinteres
Leimental + Sundgau
Kletter-, Wander- und Kulturlandschaft
Blauen

4
Massnahmen Siedlung
Mesures urbanisation

Übersichtskarte MassnahmenSiedlung
Carte synoptique mesures urbanisation

Nr. *N°*	Massnahme *Mesure*	Seite *Page*
5S1	Schwerpunktgebiet Kleinbasel	50
5S2	Schwerpunktgebiet Basel-Nord 3land	64
5S3	Schwerpunktgebiet Basel-Nordwest	92
5S4	Schwerpunktgebiet Allschwil/Hégenheim	106
5S5	Schwerpunktgebiet Basel-Süd	120
5S6	Schwerpunktgebiet Müchenstein	140
5S7	Schwerpunktgebiet Gstad	150
5S8	Schwerpunktgebiet Reinach	158
5S9	Schwerpunktgebiet Aesch-Nord	172
5S10	Schwerpunktgebiet Dornach/Aesch	180
5S11	Schwerpunktgebiet Zwingen	190
5S12	Schwerpunktgebiet Laufen/Breitenbach	196
5S13	Schwerpunktgebiet Birsfelden	214
5S14	Schwerpunktgebiet Muttenz	228
5S15	Schwerpunktgebiet Pratteln/Augst	242
5S16	Schwerpunktgebiet Rheinfelden	256
5S17	Schwerpunktgebiet Kaiseraugst	272
5S18	Schwerpunktgebiet ESP Rheinfelden-Ost/Möhlin	280
5S19	Schwerpunktgebiet Stein/Bad-Säckingen/Wallbach/Mumpf	288
5S20	Schwerpunktgebiet Liestal/Frenkendorf/Füllinsdorf	302
5S21	Schwerpunktgebiet Ergolzachse	312
5S22	Schwerpunktgebiet Weil am Rhein	322
5S23	Schwerpunktgebiet Riehen	336
5S24	Schwerpunktgebiet Lörrach/Maulburg	344
5S25	Schwerpunktgebiet Schopfheim/Zell	364
5S26	Schwerpunktgebiet Saint-Louis	372
5S27	Schwerpunktgebiet Euro3lys	396
5S28	Schwerpunktgebiet EAP-West	412


Siedlungsmassnahmen / Mesures d'urbanisation
Agglomerationsperimeter / Périmètre de l'agglomération
5S24
5S22
5S27
5S28
5S23
5S26
5S2
5S3
5S1
5S13
5S4
5S14
5S5
5S15
5S6
5S7
5S8
5S9
5S10
5S11
5S12


5S25
5S16
5S18
5S19
5S17
5S20
5S21
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 7.4
Vous trouverez plus d'informations sur la stratégie urbanisation dans la partie 1 - Rapport principal, chapitre 7.4

Kennziffern
Indicateurs

Einwohner zukünftig *Habitants futur*	Arbeitsplätze zukünftig *Emplois futur*	Einwohner/AP/ha zukünftig *Habitants/EP/ha futur*	Fläche in ha *Surface en ha*	Nutzung *Utilisation*

Zukunftsbild 2040
Vision d'avenir 2040

Raumkategorie	*Catégorie d'espace*	**Ziele**	*Objectifs*
Agglomerationszentrum *Centre de l'agglomération*		**als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten** *densifier le pôle de développement principal en préservant la qualité*
Korridorzentren *Centres des corridors*		**als Teil der polyzentrischen Struktur stärken** *renforcer le développement d'une structure polycentrique*
Innere Korridore *Corridors intérieurs*		**Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen** *utiliser le développement dynamique pour une revalorisation de qualité*
Äussere Korridore *Corridors extérieurs*		**konzentriert entwickeln** *concentrer le développement urbain*
Ankergemeinden *Communes d'ancrage*		**ländlichen Siedlungsraum stärken** *renforcer l'espace rural*
Ländlicher Siedlungsraum *Espace rural*		**dörfliche Strukturen weiterentwickeln** *développer les structures villageoises*

Verweis/*Référence*
Hauptbericht - Teil 1
Kapitel 5
Rapport principal - Partie 1
chapitre 5

Legende Schwerpunktgebiete
Légende des zones de développement prioritaire

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

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

Massnahmen AP5 (A, B, C)
Mesures PA5 (A, B, C)

- **Öffentlicher Verkehr**
  Transports publics
- **Motorisierter Individualverkehr**
  Trafic individuel motorisé
- **Fuss- & Veloverkehr**
  Trafic piétonnier et cycliste

Massnahmen AP1 – AP4
Mesures PA1-PA4

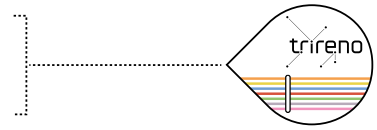
- **Öffentlicher Verkehr**
  Transports publics
- **Motorisierter Individualverkehr**
  Trafic individuel motorisé
- **Langsamverkehr**
  Trafic piétonnier et cycliste
- **Güterverkehr**
  Transport de marchandises

Nicht-infrastrukturelle Massnahmen
Mesures non-infrastructurelles

- **Siedlungsmassnahmen**
  Mesures urbanisation
- **Landschaftsmassnahmen**
  Mesures paysage

S-Bahn-Haltestellen
Halte RER

- **bestehend**
  existant
- **neu**
  nouveau
- **Einzugsgebiet S-Bahnhaltestelle (800 m)**
  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. 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 426 entnommen werden. Weiterführende Informationen unter www.trireno.org

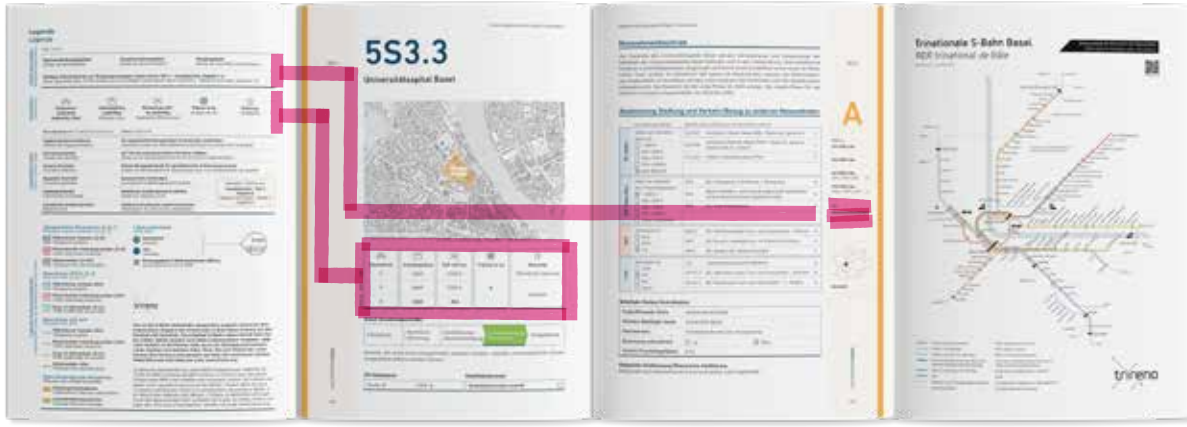
La desserte représentée aux haltes RER correspond aux objectifs de l'offre du RER trinational de Bâle (trireno) à l'horizon avec Herzstück. Chaque ligne RER a été codifiée avec sa propre couleur, les numéros de lignes n'ont cependant pas encore été définis. Chaque ligne circule à la cadence semihoraire. 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 426. Pour plus d'informations, veuillez consulter www.trireno.org

Info
Info

**Sie können die Legende auf Seite 27 oder 47 und den Netzplan auf Seite 426 ausklappen.
So haben Sie während der Lektüre alle wesentlichen Informationen immer im Blick.**

*Vous pouvez déplier la légende sur la page 27 ou 47 et le plan du réseau sur la page 426.
De cette manière, vous avez toutes les informations importantes sous la main durant la lecture.*

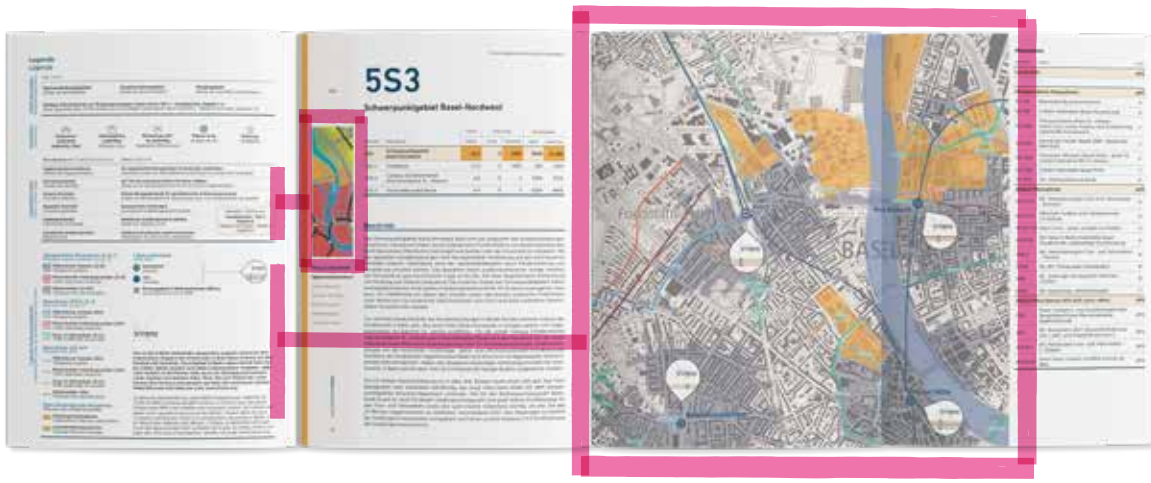
Siedlung | *Urbanisation*



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*



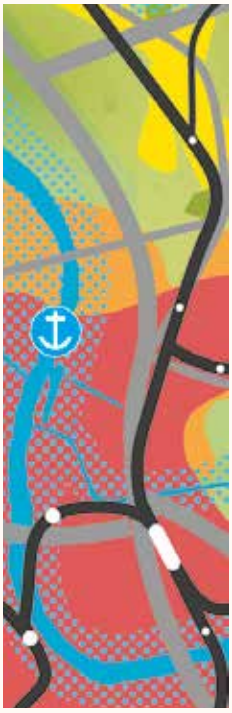
Die Schwerpunktgebietskarten geben einen kompakten Überblick über alle betroffenen Projekte und zeigen zusätzlich die Integration der S-Bahn im Zielzustand im Horizont mit Herzstück. Die ausklappbare Legende erläutert die Zielsetzung pro Raumkategorie und enthält die Legende der Übersichtskarten.

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.

5S1

Volksabstimmung 24. November 2024 nicht berücksichtigt (Info S. 30 Hauptbericht)

Schwerpunktgebiet Kleinbasel



Nummer	Massnahme	Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
		Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
5S1	**Schwerpunktgebiet Kleinbasel**	**30,9**	**0**	**2150**	**10 000**	**15 750**
5S1.1	Messe Basel	12,0	0	550	500	750
5S1.2	Areal Roche	12,0	0	0	6000	8000
5S1.3	Areal Rosental Mitte	6,9	0	1600	3500	7000

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

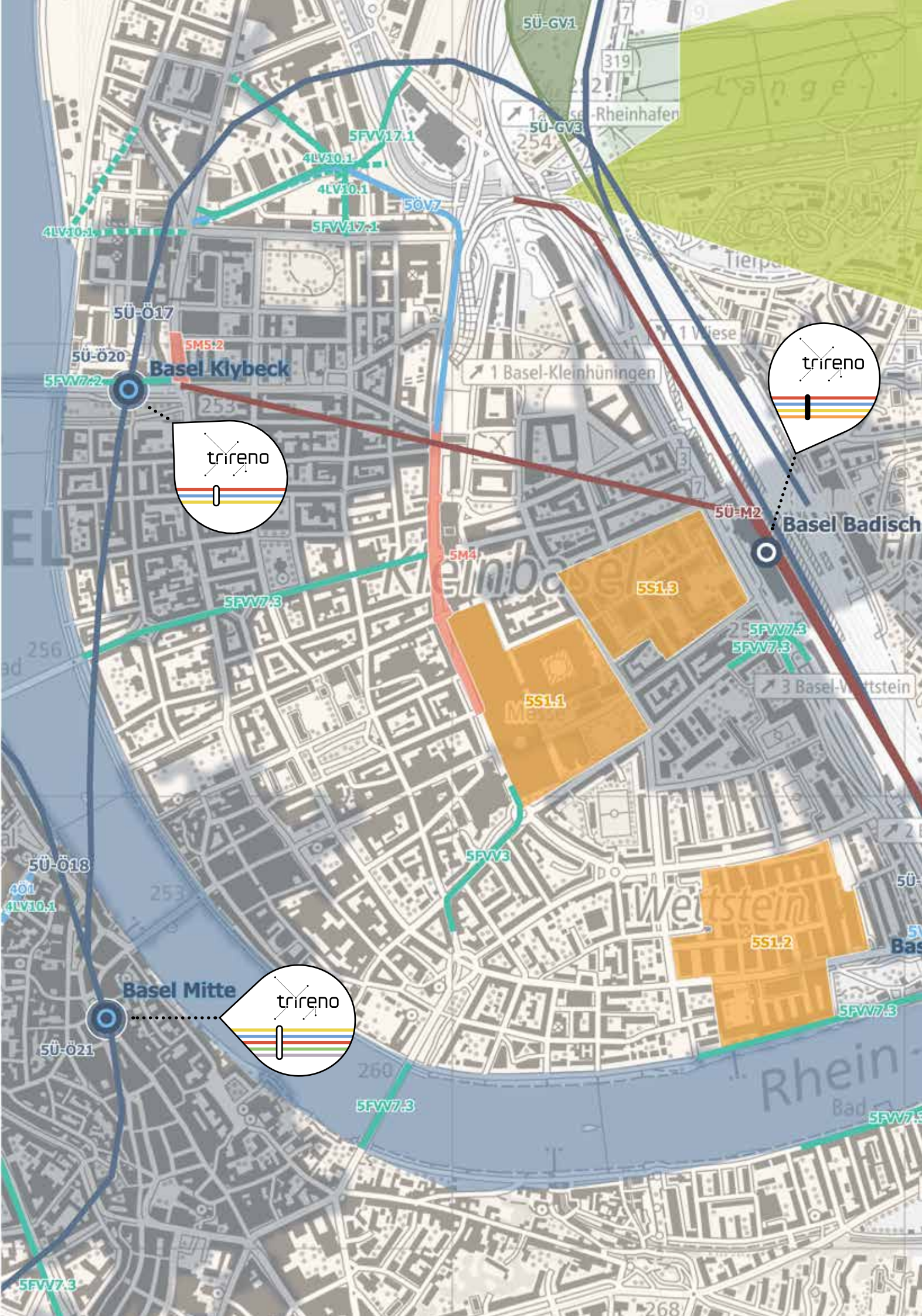
Ländlicher Raum

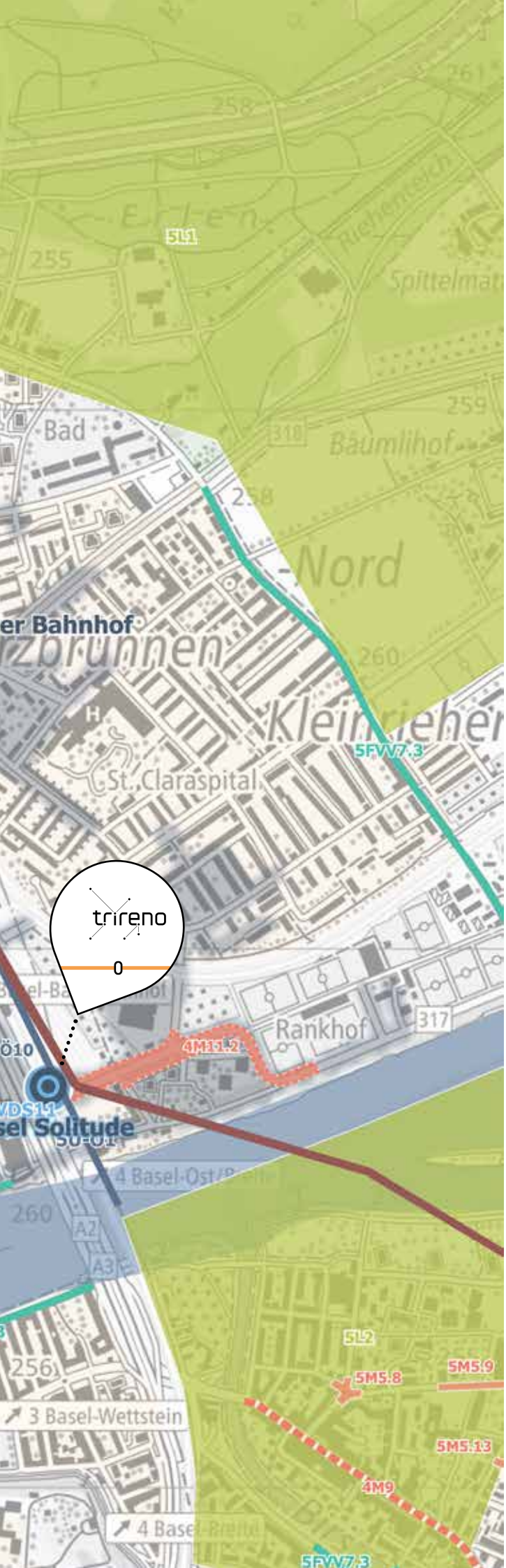
Beschrieb

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 verbleibende Arbeitsplatzpotenzial von rund 5750 auf den ausgewiesenen Arealentwicklungen. Auch soll nochmals Wohnraum für zusätzliche 2150 Einwohner geschaffen werden.

Im Zentrum der drei Areale befindet sich der Badische Bahnhof, der mit dem Ausbau der trinationalen S-Bahn Basel in den kommenden rund 20 Jahren seine Bedeutung als zentraler Verkehrsknotenpunkt steigern wird. Taktverdichtungen der S-Bahn Basel werden bereits mit dem Ausbau und der Elektrifizierung der Hochrheinbahn bis Ende 2027 und Kapazitätserweiterung der Garten- und Wiesentalbahn bis 2035 realisiert. Ebenfalls wird nach dem Abschluss der Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel bis ca. 2044 der angestrebte Halbstundentakt der S-Bahn Richtung Freiburg realisiert werden können. Zudem wird auch 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 vorgesehen. Im A-Horizont wird die S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude realisiert werden, die für eine bessere Erschliessung des Areals Roche sorgt. Mit dem Bau des Herzstücks wird auch die Haltestelle Basel Klybeck realisiert werden. Bezüglich der Erreichbarkeit des Schwerpunktgebiets Kleinbasel wird es in den kommenden Jahren zu grundlegenden Verbesserungen kommen.

Bei der städtischen ÖV-Feinerschliessung sind ebenfalls Verbesserungen vorgesehen. So wird das Tram Klybeck mittelfristig das Klybeck-Areal erschliessen. Profitieren wird das Schwerpunktgebiet auch kurz- und mittelfristig von der Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur 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).


5Ü-GV1
5Ü-GV3
5FVV17.1
4LV10.1
4LV10.1
5ÖV7
5FVV17.1
4LV10.1
5Ü-Ö17
5M5.2
5Ü-Ö20
Basel Klybeck
5FVV7.2
trireno
1 Basel-Kleinhüningen
5Ü-M2
Basel Badisch
trireno
5M4
5S1.3
5FVV7.3
5FVV7.3
5FVV7.3
5S1.1
3 Basel-Wettstein
5FVV3
5Ü-Ö18
4Ü1
4LV10.1
5S1.2
Basel Mitte
trireno
5Ü-Ö21
5FVV7.3
5FVV7.3
5FVV7.3
Kleinbasel
Wettstein
Rhein



Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP5**
5L1	Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	
5L2	Birspark Landschaft	
Übergeordnete Massnahmen		**AP5**
5Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	A
5Ü-Ö10	S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude	A
5Ü-M2	A2, Engpassbeseitigung Osttangente (Rheintunnel)	A
5Ü-Ö17	Herzstück Ostast (Basel SBB – Badischer Bahnhof)	C
5Ü-Ö18	Herzstück Westast (Basel Mitte – Basel St. Johann) inklusive BS St. Johann	C
5Ü-Ö21	S-Bahn-Haltestelle Basel Mitte	C
5Ü-Ö20	S-Bahn-Haltestellte Basel Klybeck (inkl. modifizierte Linienführung)	C
AGGLO Massnahmen		**AP5**
5M4	BS: Riehenring, Verbesserungen Drahtzugstrasse – Brombacherstrasse	A
5M5.8	Birsfelden: Umgestaltung Bürklinstrasse	A
5M5.9	Birsfelden: Umgestaltung Kirchstrasse	A
5FVV7.3	BS: Verbesserungen Fuss- und Veloverkehr, Strecken	A
5FVV3	BS: Riehenstrasse/Hammerstrasse, Velomassnahmen	A
5VDS11	BS: Neue S-Bahn-Haltestelle Solitude, stadtseitige Erschliessung (Phase 1)	A
5ÖV7	BS: Tramprojekt Klybeck	B
5FVV17.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr klybeckplus	B
AGGLO Massnahmen AP1 – AP4 (noch offen)		
4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	A

Mit dem Projekt «Riehenring, Verbesserungen Drahtzugstrasse – Brombacherstrasse» wird die Erschliessung des Areals «Messe Basel» mit dem öffentlichen Verkehr verbessert (Reisezeitverkürzung durch Zusammenlegen von zwei unweit auseinanderliegenden Haltestellen und behinderten gerechte Ausgestaltung). Auch die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr werden verbessert, z. B. durch eine klimaangepasste Ausgestaltung des Strassenraumes. Weitere Massnahmen im Umfeld der drei Entwicklungsareale verbessern die FVV-Erschliessung, die mit dem Projekt «Basel: Priorisierte Velorouten 1. Etappe» aus der 3. Generation bereits bedeutend verbessert wurden.

5S1.1

Messe Basel

	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	500	41,7		Messehallen und Parking
Zukunft	550	750	108,3	**12**	Wohnen, Arbeiten, Öffentliche Nutzung, Messehallen und Parking
Veränderung	**550**	**250**	**66,6**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **A**	2040: **A**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☒

Massnahmenbeschrieb

5S1.1

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 Wohnungen und Dienstleistungen zu erstellen. Der entsprechende Bebauungsplan für den Neubau des «Rosentalturms» wurde vom Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt 2020 beschlossen. Der Baustart soll 2026 erfolgen.

A

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	5Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	A
		5Ü-Ö6	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
		5Ü-Ö10	S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude	A
		5Ü-Ö16	Tiefbahnhof Basel Badischer Bahnhof inklusive Zufahrten	C
		5Ü-Ö17	Herzstück Ostast (Basel SBB – Badischer Bahnhof)	C
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	-	-	-
MIV	Anschluss an: ☒ HLS ☐ HVS ☐ VS	4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	A
		5M4	BS: Riehenring, Verbesserungen Drahtzugstrasse – Brombacherstrasse	A
FVV	Anschluss an: ☒ VVR ☐ HV ☐ NV ☐ keine	5FVV3	BS: Riehenstrasse/Hammerstrasse, Velomassnahmen	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt	
Weitere beteiligte Stellen	-	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Festsetzung	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

-

Historie

AP1/ARE-Code
S102/2701.238 A

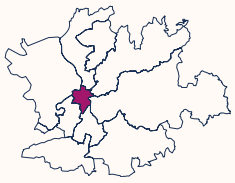
AP2/ARE-Code
S11/2701.2.136 A

AP3/ARE-Code
S8.2/2701.3.323 A

AP4/ARE-Code
4S1.2/2701.4.371 A

Typ

Transformationsgebiet



Kernstadt

5S1.1

5S1.2

Areal Roche

B

	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	6000	500		Arbeiten
Zukunft	0	8000	666,7	12	Arbeiten
Veränderung	**0**	**2000**	**166,7**		

Historie

AP1/ARE-Code
S101/2701.237 A

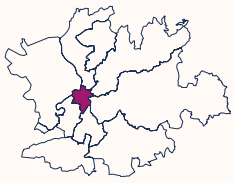
AP2/ARE-Code
S11/2701.2.136 A

AP3/ARE-Code
S8.3/2701.3.324 A

AP4/ARE-Code
4S1.3/2701.4.372 A

Typ

Nachverdichtungsgebiet



Kernstadt

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	**Plangenehmigung Realisierung**	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse

Heute: **A** 2040: **A**

Mobilitätskonzept

Mobilitätskonzept erstellt ☐

Massnahmenbeschrieb

5S1.2

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 wurde im September 2022 Bau 2 mit 205 m Höhe und 3200 Arbeitsplätzen eröffnet. Im Jahr 2024 folgte die Eröffnung des neuen Forschungs- und Entwicklungszentrums mit vier neuen Labor- und Bürogebäuden. Auf dem Südareal sollen die alten Forschungsgebäude entlang des Rheins einem grosszügigen Grünraum in Verbindung mit dem Solitude-Park und einem weiteren Hochhaus (Bau 3, 221 m hoch) Platz machen. Der entsprechende Bebauungsplan wird derzeit im Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt behandelt. Der Baustart für Bau 3 ist derzeit offen. Für drei wichtige Zeugen der Industrie- und Architekturgeschichte wurden Schutzverträge abgeschlossen.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☒ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	5Ü-Ö10	S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude	A
		5Ü-Ö6	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
		5Ü-Ö16	Tiefbahnhof Basel Badischer Bahnhof inklusive Zufahrten	C
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	5Ü-Ö1	Neubau-und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel (Planfestellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	A
		5ÖV23	BVB: ÖV-Programm 2025 – 2028 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
MIV	Anschluss an: ☒ HLS ☐ HVS ☐ VS	-	-	-
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	5FVV3	BS: Riehenstrasse/Hammerstrasse, Velomassnahmen	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt	
Weitere beteiligte Stellen	Amt für Mobilität, Roche	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Festsetzung	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	-	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

-

5S1.2

5S1.3

Areal Rosental Mitte

	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	3500	507,2		Arbeiten
Zukunft	1600	7000	1246,4	**6,9**	Mischnutzung
Veränderung	**1600**	**3500**	**739,2**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **A**	2040: **A**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☒

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. Es entstehen Arbeitsflächen, die auf eine zentrale Lage und ein attraktives Arbeitsumfeld angewiesen sind. Das Rosental soll aber nicht nur den Fokus auf Arbeiten setzen, sondern auch ein attraktives Wohnquartier mit einer hohen Lebensqualität werden. Das differenzierte Wohnangebot mit Potenzial für 1100 bis 2200 EinwohnerInnen soll unterschiedliche Preissegmente umfassen und damit für eine soziale Durchmischung sorgen, weitere Nutzungen wie Läden, Restaurants, Cafés, Freizeit- und Sporteinrichtungen werden das Quartier beleben.

5S1.3

B

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	5Ü-Ö1	Neubau-und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel (Planfestellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	A
		5Ü-Ö6	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
		5Ü-Ö16	Tiefbahnhof Basel Badischer Bahnhof inklusive Zufahrten	C
		5Ü-Ö17	Herzstück Ostast (Basel SBB – Badischer Bahnhof)	C
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	5ÖV23	BVB: ÖV-Programm 2025 – 2028 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
MIV	Anschluss an: ☒ HLS ☐ HVS ☐ VS	4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	A
		5M4	BS: Riehenring, Verbesserungen Drahtzugstrasse – Brombacherstrasse	A
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	5FVV3	BS: Riehenstrasse/Hammerstrasse, Velomassnahmen	A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

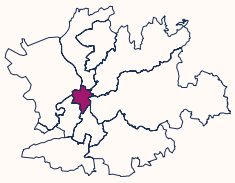
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S8.4/2701.3.325 A

AP4/ARE-Code
4S1.4/2701.4.373 B

Typ

Transformationsgebiet



Kernstadt

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt	
Weitere beteiligte Stellen	-	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Festsetzung	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

Veröffentlichung städtebauliches Leitbild im Januar 2020. Bebauungspläne folgen nach Bedarf ab 2021.

5S1.3

5S2

Volksabstimmung 24. November 2024 nicht berücksichtigt (Info S. 30 Hauptbericht)

Schwerpunktgebiet Basel-Nord 3Land

		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nummer	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
5S2	**Schwerpunktgebiet Basel-Nord 3land**	**134,4**	**100**	**15 540**	**12 380**	**22 965**
5S2.1	Hafen- und Stadtentwicklung	22,0	0	4300	800	3900
5S2.2	Areal klybeckplus	32,4	0	8500	2250	7500
5S2.3	Weil am Rhein	27,0	0	250	800	900
5S2.4	Zone d'activité Huningue Sud	12,6	0	0	0	420
5S2.5	ZAC du canal - Huningue	6,0	0	1200	20	45
5S2.6	Campus Novartis	27,0	0	0	8500	10 000
5S2.7	Weil Friedlingen	2,0	100	200	0	100
5S2.8	Friche Sterling - Rive du Rhin	1,4	0	460	10	0
5S2.9	Quartier les Jetées - Huningue	4,0	0	630	0	100

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

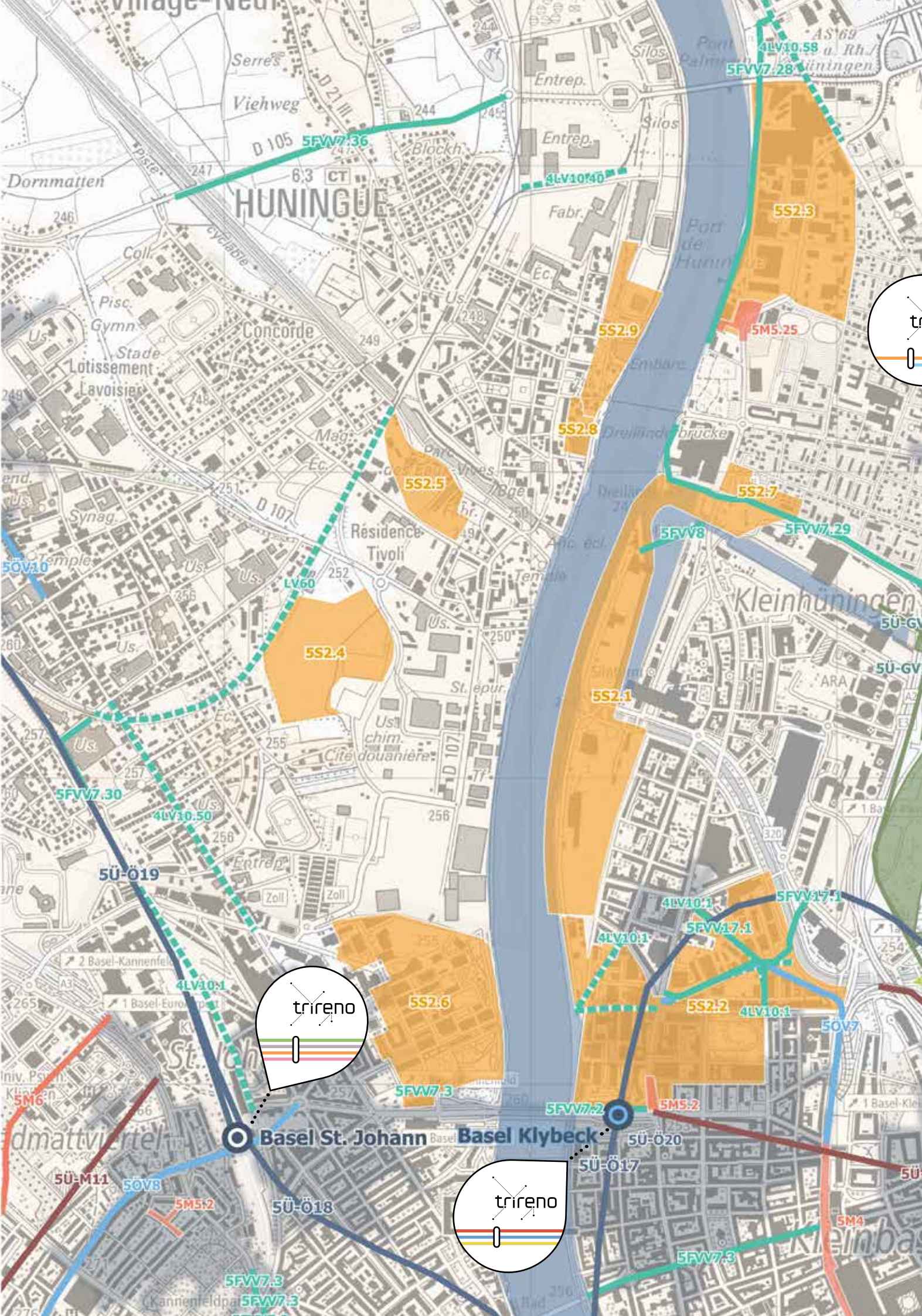
Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

Beschrieb

Das Schwerpunktgebiet Basel-Nord «3Land» umfasst die grenzüberschreitenden Entwicklungsareale der Häfen von Huningue (FR), Weil am Rhein (DE) und Basel (CH) sowie den privaten Campus Novartis. Alle neun Areale liegen entlang des Rheins im Norden des Agglomerationszentrums. Die Entwicklung der Hafenareale 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 5S2 Basel-Nord «3Land» liegt zudem das Naherholungsgebiet Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese. Bereits realisiert wurden die durchgängige Velo- und Fussverbindung von Basel nach Huningue, die Neugestaltung der Uferbereiche von Huningue sowie eine Erweiterung des Rheinparks in Weil. Ein Kernelement für das Projekt ist die geplante Tramverbindung zwischen dem nördlichen Kleinbasel via Huningue bis zum Bahnhof von St-Louis inklusive einer neuen Rheinbrücke auf der Höhe der Wiesemündung. Eine Kosten-Nutzen-Analyse aus dem Frühjahr 2022 zeigt klar auf, dass der Nutzen der neuen Tramlinie die Kosten in Höhe von rund 100 Mio. CHF deutlich übersteigt. Bis zum Bau der Brücke ist es noch ein langer Weg; ein nächster Meilenstein ist der Wettbewerb für das binationale Bauwerk.


4LV10.58
5FVV7.28
5FVV7.36
4LV10.40
5S2.3
5S2.9
5M5.25
5S2.8
5S2.5
5S2.7
5FVV7.29
5FVV8
5OV10
LV60
5S2.4
5S2.1
5FVV7.30
4LV10.50
5Ü-Ö19
4LV10.1
5FVV17.1
5S2.6
5S2.2
5OV7
5FVV7.3
5FVV7.2
5M5.2
Basel St. Johann
Basel Klybeck
5Ü-Ö20
5Ü-Ö17
5Ü-M11
5OV8
5M5.2
5Ü-Ö18
5M4
5FVV7.3
trireno
trireno

Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP5**
5L1	Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	
Übergeordnete Massnahmen		**AP5**
5Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	A
5Ü-GV1	Terminal Gateway Basel Nord	A
5Ü-GV2	Hafenbecken 3	A
5Ü-GV3	Weiterentwicklung Hafenbahnhof Kleinhüningen	A
5Ü-Ö19	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	C
5Ü-Ö17	Herzstück Ostast (Basel SBB – Badischer Bahnhof)	C
5Ü-Ö16	Tiefbahnhof Basel Badischer Bahnhof inklusive Zufahrten	C
5Ü-Ö18	Herzstück Westast (Basel Mitte - Basel St. Johann) inklusive BS St. Johann	C
5Ü-Ö20	S-Bahn-Haltestellte Basel Klybeck (inkl. modifizierte Linienführung)	C
5Ü-M2	A2, Engpassbeseitigung Osttangente (Rheintunnel)	A
5Ü-M11	AX, Westumfahrung Basel	C
AGGLO Massnahmen		**AP5**
5M4	BS: Riehenring, Verbesserungen Drahtzugstrasse – Brombacherstrasse	A
5M5.25	Weil am Rhein: Aufwertung Hafenplatz inkl. Querung Colmarer Strasse	A
5FVV7.27	Weil am Rhein: Veloroute Haltingen Friedlingen	A
5FVV7.28	Weil am Rhein: Veloroute Nord-Süd	A
5FVV7.29	Weil am Rhein/BS: Veloroute Ost-West	A
5FVV7.30	Saint-Louis : piste cyclable rue Kieffer	A
5FVV17.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr klybeckplus	B
5ÖV7	BS: Tramprojekt Klybeck	B
5ÖV8	BL/BS: Tramprojekt Bachgraben	B
5M6	BL: Zubringer Bachgraben-Allschwill	B
5VDS14	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr klybeckplus	B
AGGLO Massnahmen AP1 – AP4 (noch offen)		
LV60	CA3F: Liaison cyclable Huningue / Saint-Louis	AP3
M8	Basel: Freiburgerstrasse	AP3
4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	AP4
4LV10.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr – 1. Etappe	AP4
4LV10.40	SLA: Liaison cyclable Huningue Rue du Rhin	AP4
4LV10.44	SLA: Liaison cyclable Village-Neuf – Saint-Louis	AP4
4LV10.50	Saint-Louis: Liaison cyclable avenue de Bâle	AP4

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 Bedeutung zu. Insgesamt wird das Schwerpunktgebiet künftig knapp 40 000 Einwohner und Arbeitsplätze umfassen, was der Grösse von Zug, Thun, Biel oder Lugano entspricht.

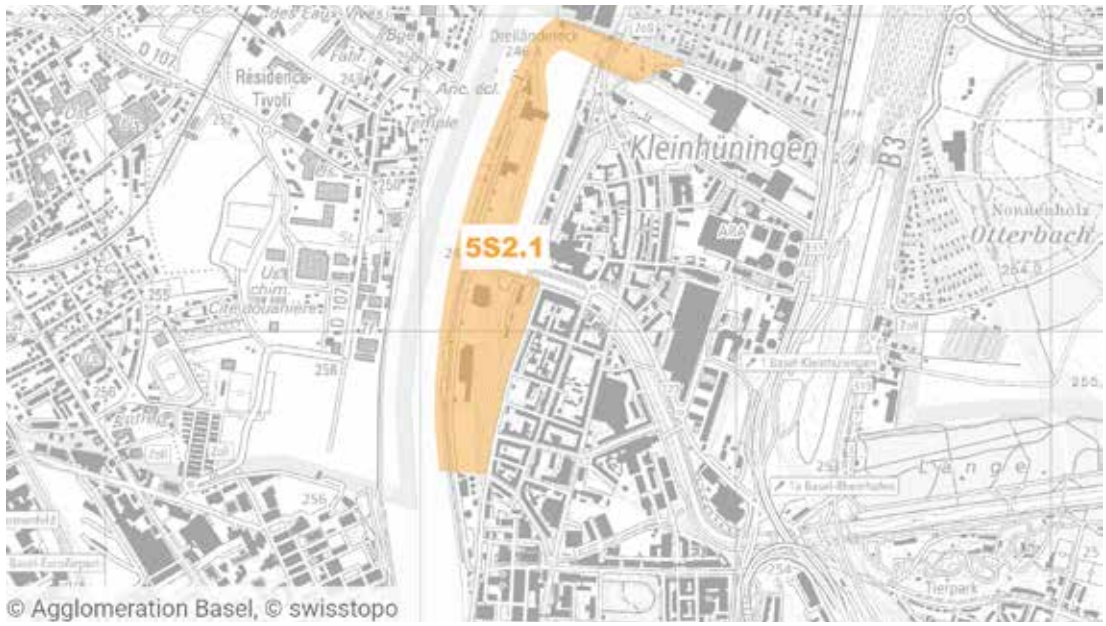
Aufgrund der ursprünglichen Nutzung der Areale als Hafenstandorte ist das gesamte Schwerpunktgebiet heute noch nicht ausreichend für den Personenverkehr erschlossen. So wurden beispielsweise die Areale bahnseitig für den Personenverkehr nie ans Schienennetz angebunden. Wichtigste S-Bahn-Station für das Schwerpunktgebiet wird die neue S-Bahn-Haltestelle Basel Klybeck sein, welche im Zusammenhang mit dem Herzstück realisiert werden soll. Sie sorgt zusammen mit der geplanten ÖV-Drehscheibe an der Haltestelle für eine erstklassige Erschliessung des grössten Schwerpunktgebietes der Agglomeration Basel. Mit Inbetriebnahme der Bahnanbindung des EuroAirports wird das S-Bahnangebot zwischen Frankreich und der Schweiz markant ausgebaut. Dies wird den Bahnhof Basel St. Johann massiv stärken. Das Areal Campus Novartis wird dabei nicht nur von dem gestärkten Bahnhof St. Johann profitieren, sondern wird mit dem gleichzeitigen Bau der ÖV-Drehscheibe besser ans trinationale S-Bahnnetz angebunden.

Im Sinne der Stadt der kurzen Wege sollen insbesondere die Schwerpunktgebiete des Agglomerationszentrums eine gute interne Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr aufweisen sowie eine gute externe Anbindung. Auch die interne ÖV-Erschliessung muss gewährleistet werden sowie eine gute Verknüpfung mit regional wichtigen Standorten. Zur ÖV-seitigen Erschliessung sind Tramverbindungen (u.a. Tangentiale) geplant. Zentrales Element stellt das Tram Klybeck dar, welches das Areal klybeckplus (CH) mittelfristig erschliessen soll. Verschiedenen Velomassnahmen verbessern das Velonetz im Umfeld des Siedlungsschwerpunktes.

5S2.1

Volksabstimmung 24. November 2024 nicht berücksichtigt (Info S. 30 Hauptbericht)

Hafen- und Stadtentwicklung



	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	800	36,4		Hafengebiet
Zukunft	4300	3900	372,7	22	Wohnen, Mischnutzung, Öffentliche Nutzung, Arbeiten
Veränderung	**4300**	**3100**	**336,3**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **B**	2040: **B**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☒

Massnahmenbeschrieb

Im Grossprojekt «Hafen- und Stadtentwicklung» gilt es nationale, regionale und lokale Interessen bestmöglich aufeinander abzustimmen. Zur Modernisierung der Infrastruktur für den Güterumschlag wird das Terminal Gateway Basel Nord erstellt. Gegen die 2023 erteilte Plangenehmigung für die erste Bauetappe wurden vor Gericht Beschwerden eingereicht, die Verfahren

sind hängig. Der wasserseitige Anschluss wird durch das neue Hafenbecken 3 sichergestellt; der entsprechende Baukredit wurde in einer Volksabstimmung im November 2020 bestätigt. Und für die Verlegung der Hafenbahn aus dem Gebiet südlich der Wiese läuft die Vorprojektierung. Mit diesen Investitionen wird die städtebauliche Entwicklung der heutigen rheinseitigen Hafengebiete ermöglicht. Das städtebauliche Konzept «Eine Stadterweiterung am Rhein», fertiggestellt 2019, zeigt die Zielvorstellung für diesen Raum. Es wird derzeit aufgrund des beschlossenen Gegenvorschlags zur Initiative «Hafen für alle» überarbeitet. Auf dem Klybeck- und Westquai können insgesamt Wohnungen und Arbeitsplätze für rund 8000 Personen geschaffen werden.

5S2.1

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

B

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☒ kein Bahnhof	5Ü-Ö17	Herzstück Ostast (Basel SBB – Badischer Bahnhof)	C
		5Ü-Ö18	Herzstück Westast (Basel Mitte – Basel St. Johann) inklusive BS St. Johann	C
		5Ü-Ö20	S-Bahn-Haltestellte Basel Klybeck (inkl. modifizierte Linienführung)	C
		5Ü-GV1	Terminal Gateway Basel Nord	A
		5Ü-GV2	Hafenbecken 3	A
		5Ü-GV3	Weiterentwicklung Hafenbahnhof Kleinhüningen	A
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	5ÖV23	BVB: ÖV-Programm 2025 – 2028 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
MIV	Anschluss an: ☒ HLS ☐ HVS ☐ VS	5M23	BS: Klybeckplatz, Neuorganisation	C
		5Ü-M2	A2, Engpassbeseitigung Osttangente (Rheintunnel)	A
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	5FVV7.29	Weil am Rhein/BS: Veloroute Ost-West	A
		5FVV8	BS: Fuss- und Velobrücke Dreiländereck	B
		5FVV17.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr klybeckplus	B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

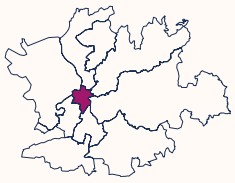
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S2.1/2701.3.249 A

AP4/ARE-Code
4S2.1/2701.4.249 B

Typ

Transformationsgebiet



Kernstadt

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt
Weitere beteiligte Stellen	Schweizerische Rheinhäfen, TEB, Stadt Weil am Rhein, Ville de Huningue, Saint-Louis Agglomération, Département du Haut-Rhin, Landkreis Lörrach
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Zwischenergebnis
Einzonung erforderlich	☐ Ja ☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung: Die Abstimmung mit den deutschen und den französischen Nachbarn erfolgt im Projekt 3Land.

5S2.2

Volksabstimmung 24. November 2024 nicht berücksichtigt (Info S. 30 Hauptbericht)

Areal klybeckplus

	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	2250	69,4		Industrie
Zukunft	8500	7500	493,8	**32,4**	Wohnen, Arbeiten, Mischnutzung, Öffentliche Nutzung, Einkaufen, Sport, Kultur
Veränderung	**8500**	**5250**	**424,4**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **A**	2040: **A**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☐

Massnahmenbeschrieb

Das heutige Industriegebiet Klybeck mit rund 30 Hektaren Fläche ist das grösste Entwicklungsgebiet im Kanton Basel-Stadt und steht vor einer umfassenden Transformation. Die neuen Grundeigentümer veröffentlichten im Jahr 2022 ein gemeinsam mit dem Kanton entwickeltes städtebauliches Leitbild für eine Zukunft als vielfältiges Stadtquartier. In den kommenden Jahren werden die planungsrechtlichen Grundlagen (Stadtteilrichtplan, Nutzungspläne) für die Transformation erarbeitet. Unter anderem mit einer ergänzenden Tramstrecke, neuen Strassen, Parks, einem Schulstandort und Kindergärten soll das Areal dann öffentlich erschlossen werden und in den kommenden Jahrzehnten Lebens- und Arbeitsraum für bis zu 15 000 Menschen werden. Zwischennutzungen im westlichen Teil beleben seit 2018 das Quartier.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☒ kein Bahnhof	5Ü-Ö17	Herzstück Ostast (Basel SBB – Badischer Bahnhof)	C
		5Ü-Ö20	S-Bahn-Haltestellte Basel Klybeck (inkl. modifizierte Linienführung)	C
		5Ü-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 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	5ÖV7	BS: Tramprojekt Klybeck	B
		5ÖV23	BVB: ÖV-Programm 2025 – 2028 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
MIV	Anschluss an: ☒ HLS ☐ HVS ☐ VS	5M4	BS: Riehenring, Verbesserungen Drahtzugstrasse – Brombacherstrasse	A
		5M5.2	BS: Verbesserungen Fuss- und Veloverkehr, Flächen	A
		5M23	BS: Klybeckplatz, Neuorganisation	C
		M8	Knoten Angenstein/Aesch	C
		4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	A
		5Ü-M2	A2, Engpassbeseitigung Osttangente (Rheintunnel)	A
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	4LV10.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr – 1. Etappe	A
		5FVV7.2	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr im Rahmen Arealentwicklungen	A
		5FVV17.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr klybeckplus	B

5S2.2

B

Historie

AP1/ARE-Code
-

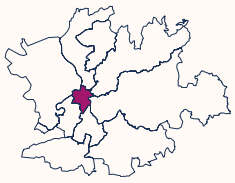
AP2/ARE-Code
-

AP3/ARE-Code
S2.2/2701.3.250 A

AP4/ARE-Code
4S2.2/2701.4.250 B

Typ

Transformationsgebiet



Kernstadt

5S2.2

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt	
Weitere beteiligte Stellen	-	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Vororientierung	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Die Abstimmung mit den deutschen und den französischen Nachbarn erfolgt im Projekt 3Land.

5S2.3

Weil am Rhein

B

	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	800	29,6		Arbeiten
Zukunft	250	900	43,6	**26,4**	Mischnutzung
Veränderung	**250**	**100**	**14**		

Historie

AP1/ARE-Code
- -

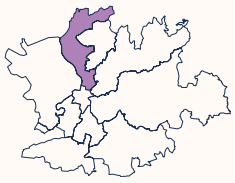
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S2.3/2701.3.251 B

AP4/ARE-Code
4S2.3/2701.4.251 B

Typ

Transformationsgebiet



Oberrhein

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **D**	2040: **D**	**Mobilitätskonzept in Arbeit (Teilbereich)**

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.

5S2.3

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- und Freizeitnutzung sowie vornehmlich intensiver genutzten Gewerbeflächen geben.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☒ kein Bahnhof	5Ü-Ö1	Neubau-und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel (Planfestellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	A
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☐ < 300 m ☒ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	5ÖV23	BVB: ÖV-Programm 2025 – 2028 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
MIV	Anschluss an: ☒ HLS ☐ HVS ☐ VS	5M5.25	Weil am Rhein: Aufwertung Hafenplatz inkl. Querung Colmarer Strasse	A
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	5FVV7.28	Weil am Rhein: Veloroute Nord-Süd	A
		4LV10.58	Weil am Rhein: Lückenschluss Pendlerroute Heldelinger Strasse	A

Beteiligte Stellen/Koordination

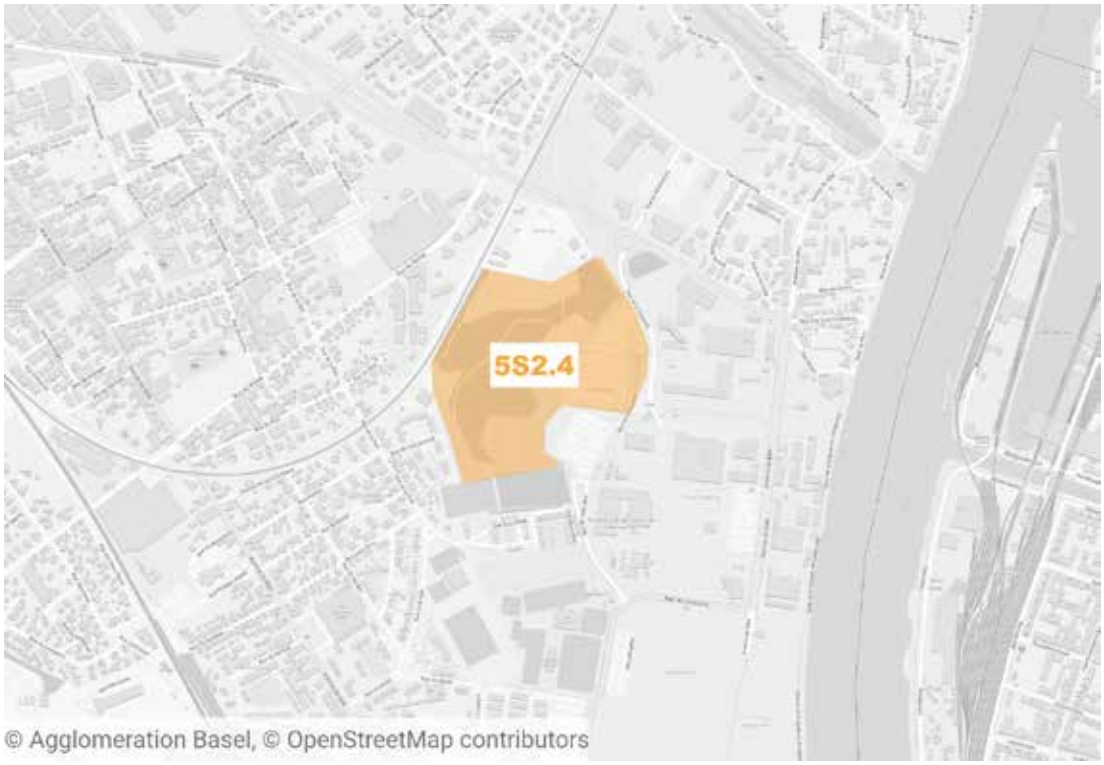
Federführende Stelle	Weil am Rhein	
Weitere beteiligte Stellen	Amt für Mobilität, Planungsamt, Tiefbauamt	
Planrelevanz	Regionalplanrelevanz D, Nein	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

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 wurde seitdem kontinuierlich aktualisiert und verlängert.

5S2.4

Zone d'activité Huningue Sud*



A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

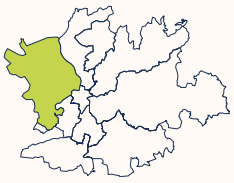
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S2.4/2701.3.252 B

AP4/ARE-Code
4S2.4/2701.4.252 B

Type

Zones de nouvelles constructions



Saint-Louis Agglomération

	Habitants	Emplois	Ha/EP/ha	Surface en ha	Utilisation
Actuelle	0	0	0		Friche/terrain inutilisé
Futur	0	420	33,3	**12,6**	Travail, Usage public
Changement	**0**	**420**	**33,3**		

Étapes de mise en œuvre

Exploration	Début de la préparation	Début de la mise en oeuvre	Approbation des plans/ Réalisation	Achèvement

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

Classe de qualité des TP

Aujourd'hui: **D** 2040: **D**

Concept de mobilité

Concept de mobilité élaboré ☐

** Le nom sera adapté à la prochaine génération et deviendra « Zone d'activités - Huningue Sud - EcoParc 3pays ».*

Description

5S2.4

Ce secteur est destinée à accueillir des entreprises de recherches et développement et de production dans le domaine de la biotechnologie, pharmacie, chimie dans le prolongement et en complément des sites d'activités situés à proximité, abritant des entreprises de pointes d'envergure inter- nationale ainsi que des activités d'ingénierie et de services en lien avec ces activités. Il est également envisagé d'étudier la possibilité d'installer des espaces de formation en lien avec les besoins de cette zone d'activités.

Brownfields est une société française créée en 2006, qui reconvertit d'anciens sites industriels situés en zone urbaine et les redéveloppe pour de nouveaux usages correspondant aux attentes de la collectivité.

Après avoir acheté cette friche au groupe Novartis, Brownfields réhabilite ce lieu impacté par un passif environnemental en ouvrant à l'urbanisation le site pour permettre au tissu économique de se développer et se renforcer. Brownfields a lancé en mai 2024 l'opération EcoParc 3 pays sur ce périmètre.

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

	Desserte actuelle	Optimisation/relation avec d'autres mesures		
ÖV Bahn	Proximité de la prochaine gare : ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☒ pas de gare	5Ü-Ö19	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	C
ÖV Tram/Bus	Proximité du prochain arrêt : ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ pas d'arrêt	-	-	-
MIV	Connexion à : ☐ RGD ☐ RGC ☒ RL	-	-	-
FVV	Connexion à : ☐ IP ☒ LP ☐ LA ☐ aucun	5FVV7.30	Saint-Louis : piste cyclable rue Kieffer	A
		4LV10.50	Saint-Louis: Liaison cyclable avenue de Bâle	A
		LV60	CA3F: Liaison cyclable Huningue/Saint-Louis	A

Coordination

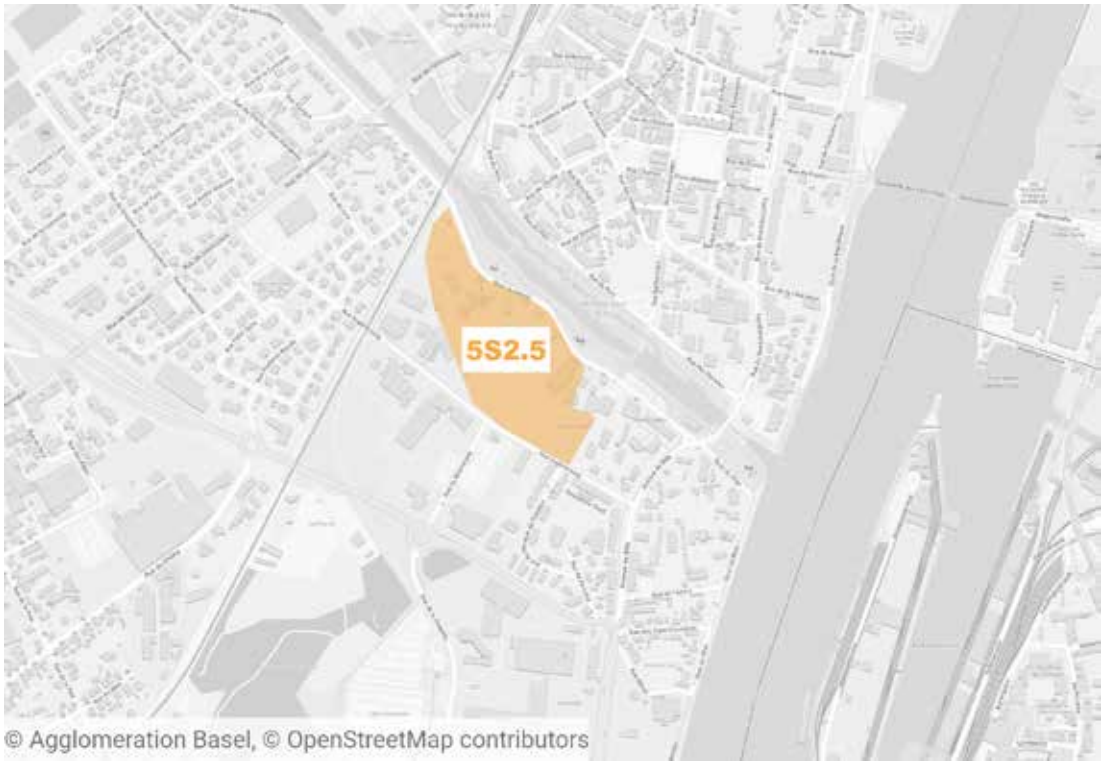
L'organisation responsable	Saint-Louis Agglomération	
Autres participantes	Huningue	
Coordination schéma directeur	ScoT FR, Information préalable	
Mise en zone nécessaire	☒ Oui	☐ Non
Surfaces d'assolement concernées	0 ha	

Répartition des rôles entre le canton, la région et les communes

-

5S2.5

ZAC du canal - Huningue



	Habitants	Emplois	Ha/EP/ha	Surface en ha	Utilisation
Actuelle	0	20	3,3		Travail, Friche/terrain inutilisé
Futur	1200	45	9,5	**6**	Travail, Usage mixte, Usage public, parc urbain
Changement	**1200**	**25**	**6,2**		

Étapes de mise en œuvre

Exploration	Début de la préparation	Début de la mise en oeuvre	Approbation des plans/ Réalisation	Achèvement

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

Classe de qualité des TP	Concept de mobilité
Aujourd'hui: **C** 2040: **C**	**Concept de mobilité élaboré** ☐

Description

Le secteur à aménager se trouve à proximité du canal de Huningue, sur un ancien site industriel présentant aujourd'hui une opportunité pour développer un nouveau quartier 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 et aménagements publics. 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.

5S2.5

A

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

	Desserte actuelle	Optimisation/relation avec d'autres mesures
ÖV Bahn	Proximité de la prochaine gare : ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☒ pas de gare	- - -
ÖV Tram/Bus	Proximité du prochain arrêt : ☐ < 300 m ☒ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ pas d'arrêt	- - -
MIV	Connexion à : ☐ RGD ☐ RGC ☒ RL	- - -
FVV	Connexion à : ☐ IP ☒ LP ☐ LA ☐ aucun	4LV10.40 SLA: Liaison cyclable Huningue Rue du Rhin A LV60 CA3F: Liaison cyclable Huningue/Saint-Louis A

Coordination

L'organisation responsable	Saint-Louis Agglomération
Autres participantes	Huningue
Coordination schéma directeur	ScoT FR, Information préalable
Mise en zone nécessaire	☒ Oui ☐ Non
Surfaces d'assolement concernées	0 ha

Répartition des rôles entre le canton, la région et les communes

-

Historie

AP1/ARE-Code
- -

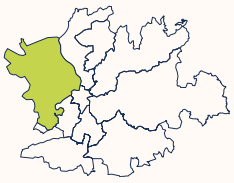
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S2.5/2701.3.253 A

AP4/ARE-Code
4S2.5/2701.4.253 B

Type

Zones de transformation



Saint-Louis Agglomération

5S2.5

5S2.6

Campus Novartis

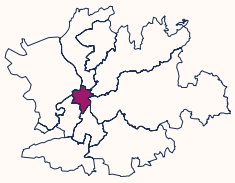
A

Historie

AP1/ARE-Code	
S097/2701.234	A
AP2/ARE-Code	
S2/2701.2.127	A
AP3/ARE-Code	
S2.6/2701.3.254	A
AP4/ARE-Code	
4S2.6/2701.4.254	A

Typ

Nachverdichtungsgebiet



Kernstadt

	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	8500	314,8		Arbeiten
Zukunft	0	10 000	370,4	**27**	Arbeiten
Veränderung	**0**	**1500**	**55,6**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse

Heute: **A** 2040: **A**

Mobilitätskonzept

Mobilitätskonzept erstellt ☐

Massnahmenbeschrieb

5S2.6

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. Durch die Konzentration der Arbeitsplätze der Novartis im Campus erfolgt eine hohe Arbeitsplatzverdichtung. Seit 2020 öffnet Novartis den Campus für Drittfirmen sukzessive, wodurch weitere wirtschaftliche Potenziale erschlossen werden. Der Campus ist seit Oktober 2022 während der Geschäftszeiten für die Öffentlichkeit zugänglich.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☒ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	5Ü-Ö19	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	C
		5Ü-Ö18	Herzstück Westast (Basel Mitte – Basel St. Johann) inklusive BS St. Johann	C
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	5ÖV8	BL/BS: Tramprojekt Bachgraben	B
MIV	Anschluss an: ☒ HLS ☐ HVS ☐ VS	4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	A
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	5FVV7.3	BS: Verbesserungen Fuss- und Veloverkehr, Strecken	A
		4LV10.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr – 1. Etappe	A
		4LV10.50	Saint-Louis: Liaison cyclable avenue de Bâle	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt, Novartis, Commune de Huningue	
Weitere beteiligte Stellen	Ville de Saint-Louis, SNCF Réseau, Drittfirmen	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Festsetzung	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

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). Die Abstimmung mit den französischen Nachbarn erfolgt im Projekt 3Land.

5S2.7

Weil Friedlingen

B

	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	100	0	45		Arbeiten + Infrastrukturflächen
Zukunft	200	100	136	**2,2**	Mischnutzung
Veränderung	**100**	**100**	**91**		

Historie

AP1/ARE-Code
- -

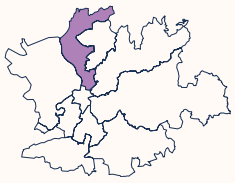
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S2.7/2701.3.255 A

AP4/ARE-Code
4S2.7/2701.4.255 B

Typ

Transformationsgebiet



Oberrhein

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse

Heute: **B** 2040: **B**

Mobilitätskonzept

Mobilitätskonzept erstellt ☐

Massnahmenbeschrieb

5S2.7

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.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☒ kein Bahnhof	5Ü-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 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	-	-	-
MIV	Anschluss an: ☒ HLS ☐ HVS ☐ VS	-	-	-
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	5FVV7.29	Weil am Rhein/BS: Veloroute Ost-West	A
		5FVV7.28	Weil am Rhein: Veloroute Nord-Süd	A
		5FVV8	BS: Fuss- und Velobrücke Dreiländereck	B

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weil am Rhein
Weitere beteiligte Stellen	Amt für Mobilität, Planungsamt, Tiefbauamt, private Grundeigentümer
Planrelevanz	Regionalplanrelevanz D, Nein
Einzonung erforderlich	☐ Ja ☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha

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.

5S2.8

Friche Sterling - Rive du Rhin

B

	Habitants	Emplois	Ha/EP/ha	Surface en ha	Utilisation
Actuelle	0	10	7,1		Usage mixte
Futur	460	0	328,6	**1,4**	Quartier résidentiel
Changement	**460**	**-10**	**321,5**		

Historie

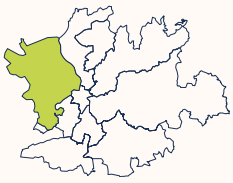
AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4S2.8/2701.4.256 A

Type
Zones de transformation



Saint-Louis Agglomération

Étapes de mise en œuvre

Exploration	Début de la préparation	Début de la mise en oeuvre	Approbation des plans/ Réalisation	Achèvement

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

Classe de qualité des TP

Aujourd'hui: **D** 2040: **D**

Concept de mobilité

Concept de mobilité élaboré ☐

Description

5S2.8

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 l'urbanisation et transports/Lien avec d'autres mesures

	Desserte actuelle	Optimisation/relation avec d'autres mesures		
ÖV Bahn	Proximité de la prochaine gare : ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☒ pas de gare	-	-	-
ÖV Tram/Bus	Proximité du prochain arrêt : ☐ < 300 m ☒ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ pas d'arrêt	-	-	-
MIV	Connexion à : ☐ RGD ☐ RGC ☒ RL	-	-	-
FVV	Connexion à : ☐ IP ☒ LP ☐ LA ☐ aucun	4LV10.40	SLA: Liaison cyclable Huningue Rue du Rhin	A
		LV60	CA3F: Liaison cyclable Huningue/Saint-Louis	A

Coordination

L'organisation responsable	Huningue
Autres participantes	-
Coordination schéma directeur	ScoT FR, Coordination réglée
Mise en zone nécessaire	☒ Oui ☐ Non
Surfaces d'assolement concernées	0 ha

Répartition des rôles entre le canton, la région et les communes

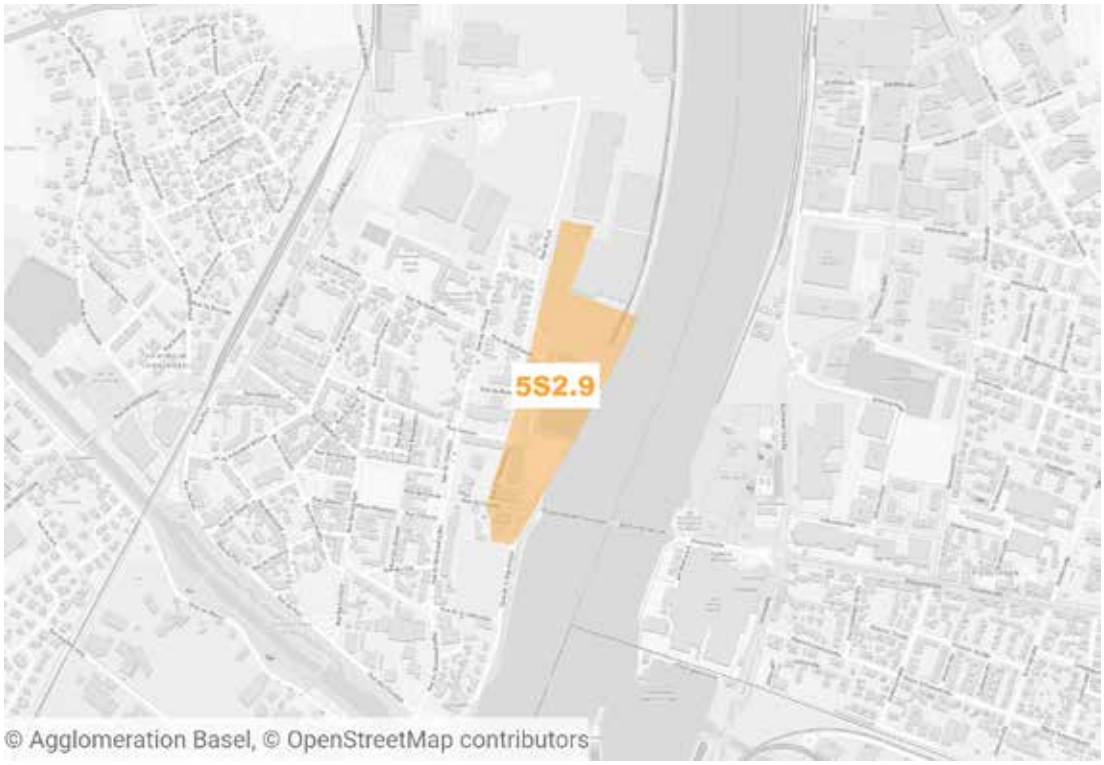
-

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

Le front urbain industriel existant face au Rhin

5S2.9

Quartier les Jetées - Huningue



	Habitants	Emplois	Ha/EP/ha	Surface en ha	Utilisation
Actuelle	0	0	0		Usage mixte, Usage public, Achats, Friche/terrain inutilisé, Agriculture/espace vert
Futur	630	100	182,5	4	
Changement	**630**	**100**	**182,5**		Usage mixte, Hotellerie, loisirs, gastronomie, Parc, plage/accés à leau.

Étapes de mise en œuvre

Exploration	Début de la préparation	Début de la mise en oeuvre	Approbation des plans/ Réalisation	Achèvement

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

Classe de qualité des TP

Aujourd'hui: **D** 2040: **D**

Concept de mobilité

Concept de mobilité élaboré ☒

Description

5S2.9

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.

Suite à la construction de la première tour de logements, et de l'aménagement des rives du Rhin et des espaces publics, la deuxième phase des travaux a été réalisée en 2022–2024: une tour de 16 étages (« le Bogen ») et une barre de logements de standing face aux Rhin (« Link »).

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

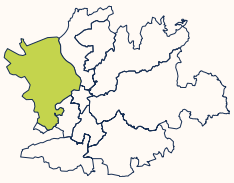
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S2.5/2701.3.253 A

AP4/ARE-Code
4S2.9/2701.4.256 A

Type

Zones de transformation



Saint-Louis Agglomération

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

	Desserte actuelle	Optimisation/relation avec d'autres mesures		
ÖV Bahn	Proximité de la prochaine gare : ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☒ pas de gare	-	-	-
ÖV Tram/Bus	Proximité du prochain arrêt : ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ pas d'arrêt	-	-	-
MIV	Connexion à : ☐ RGD ☐ RGC ☒ RL	-	-	-
FVV	Connexion à : ☐ IP ☒ LP ☐ LA ☐ aucun	4LV10.40	SLA: Liaison cyclable Huningue Rue du Rhin	A
		LV60	CA3F: Liaison cyclable Huningue/Saint-Louis	A

5S2.9

Coordination

L'organisation responsable	Huningue	
Autres participantes	-	
Coordination schéma directeur	ScoT FR, Information préalable	
Mise en zone nécessaire	☐ Oui	☒ Non
Surfaces d'assolement concernées	0 ha	

Répartition des rôles entre le canton, la région et les communes

-

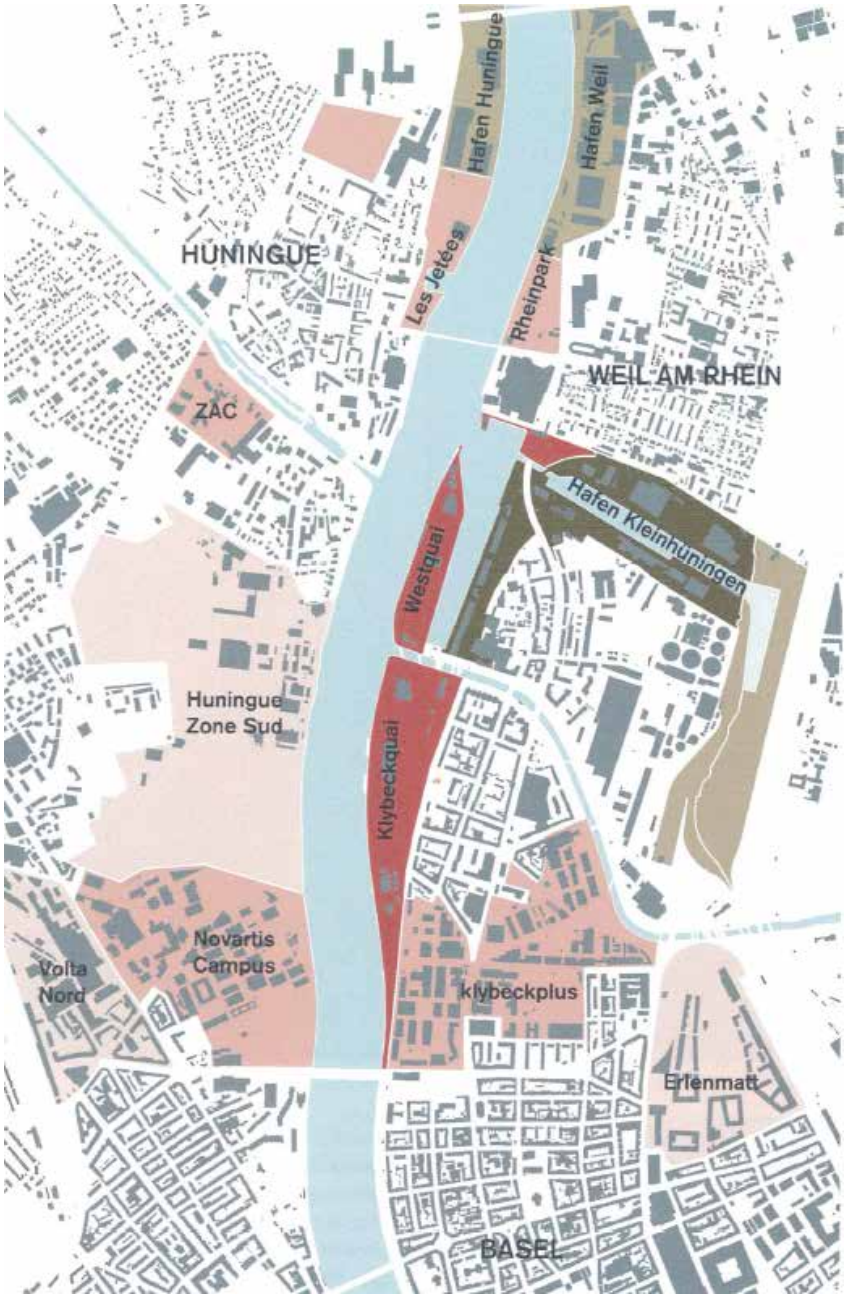
SECTEUR 1 : phase réalisée

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

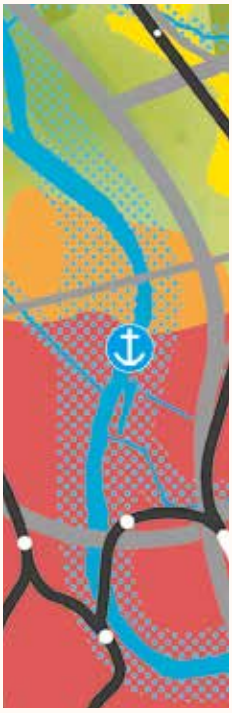
SECTEUR 5 : à dominante d'habitation avec espaces verts


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

5S2.9

5S3

Schwerpunktgebiet Basel-Nordwest



		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nummer	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
5S3	**Schwerpunktgebiet Basel-Nordwest**	**22,2**	**0**	**1600**	**8500**	**12 400**
5S3.1	VoltaNord	11,6	0	1600	400	2200
5S3.2	Campus Schällenmätteli (Hochschulareal St. Johann)	4,6	0	0	1900	2200
5S3.3	Universitätsspital Basel	6,0	0	0	6200	8000

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

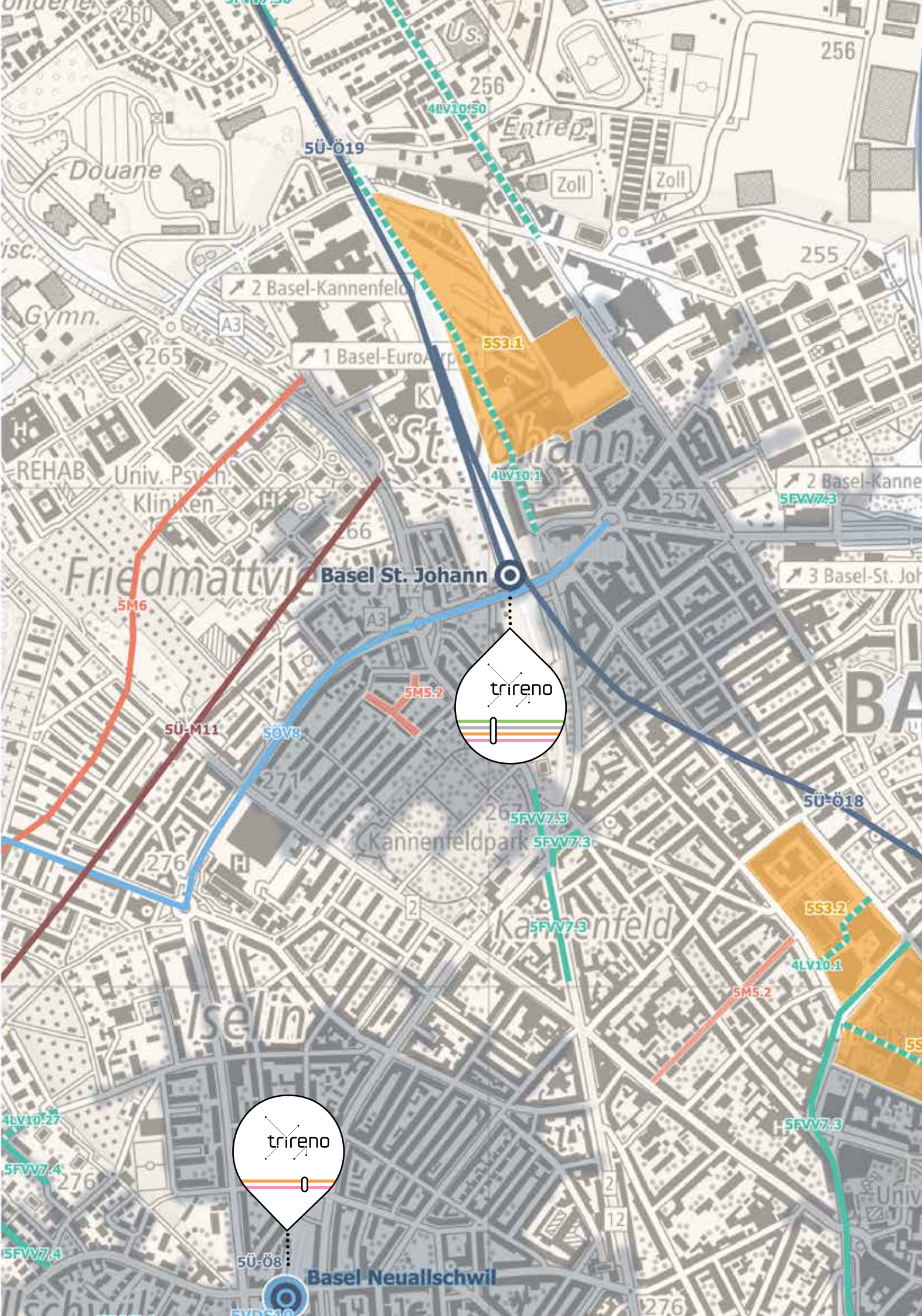
Ländlicher Raum

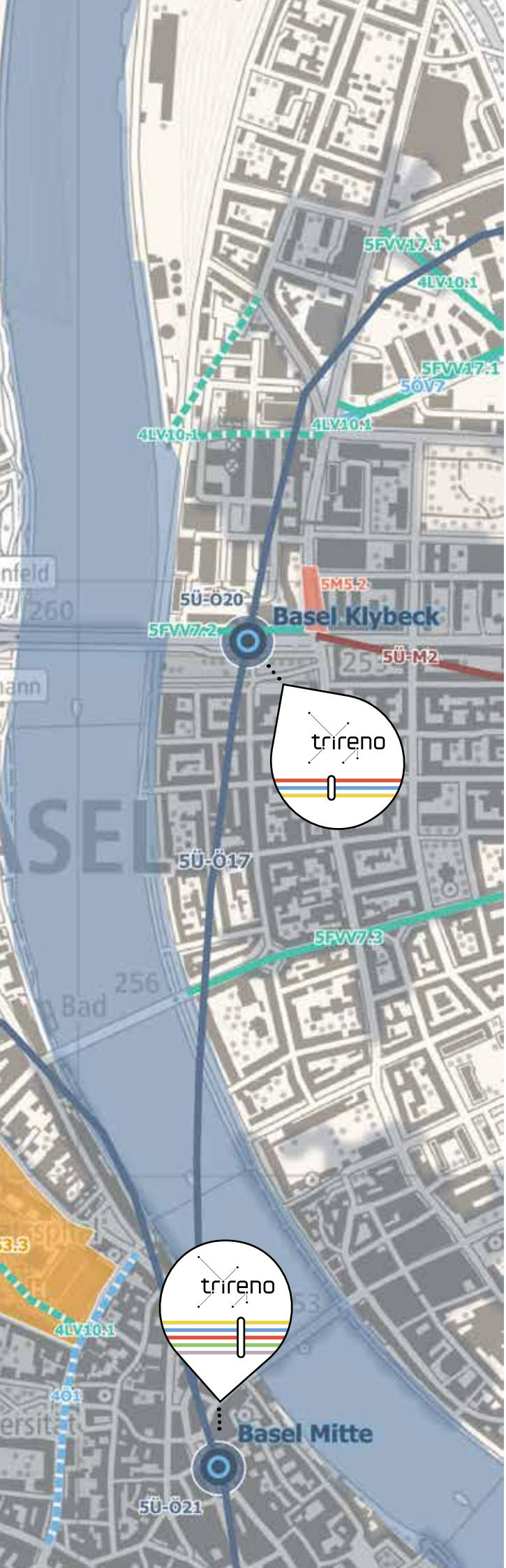
Beschrieb

Das Schwerpunktgebiet Basel-Nordwest setzt sich aus insgesamt drei Arealentwicklungen zusammen. Gemeinsam haben sie als Aufgabe eine Transformation von bereits bestehenden dicht überbauten öffentlichen Nutzungen wie Spitäler oder die Universität zu vollziehen. Mit den geplanten Neuüberbauungen wird die angestrebte Verdichtung auf gut erschlossenen Parzellen 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 drei Arealen neben den bereits realisierten Potenzialen noch Wohnraum für zusätzliche 1600 Einwohner und noch rund 4000 zusätzliche Arbeitsplätze 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 profitieren. Für die Areale Campus Schällenmätteli (Hochschulareal St. Johann) und Universitätsspital Basel wird das Herzstück mit der neuen Haltestelle Basel Mitte einen Quantensprung in der ÖV-Erschliessung bringen. Direktverbindungen von den Universitäts,- Forschungs-, Spital- und Life Sciencezentren in praktisch alle Korridore der trinationalen Agglomeration Basel werden eine noch nie dagewesenen Standortattraktivität ermöglichen. Neben der dringend notwendigen Anbindung ans Netz der trinationalen S-Bahn soll mit dem Tram 30 Grossbasel die heutige Buslinie aufgewertet werden.

Die ÖV-seitige Feinerschliessung ist in allen drei Arelaen heute schon sehr gut. Das Tram Bachgraben wird ausserdem mittelfristig das Areal Volta Nord direkt mit dem Schwerpunktgebiete Allschwil/Hégenheim verbinden. Wie für den Siedlungsschwerpunkt Basel-Nord-3Land ist auch für diesen Siedlungsschwerpunkt eine gute interne Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr sowie eine gute externe Anbindung wichtig, um das Ziel der 15-Minuten Agglomeration zu realisieren. Verschiedene Fuss- und Veloprojekt im Umfeld der Siedlungsschwerpunktes sind geplant und führen zu einer besseren FVV-Erschliessung des Siedlungsschwerpunktes.


5Ü-Ö19
4LV10.50
5S3.1
4LV10.1
Basel St. Johann
5M6
5M5.2
5Ü-M11
5ÖV8
trireno
5FVV7.3
5Ü-Ö18
5S3.2
4LV10.1
5M5.2
4LV10.27
5FVV7.4
5Ü-Ö8
Basel Neuallschwil
Douane
Zoll
Entrep.
Gymn.
REHAB
Univ. Psych. Kliniken
Kannenfeldpark
Iselin
Kannenfeld
2 Basel-Kannenfeld
1 Basel-EuroAirport
3 Basel-St. Johann



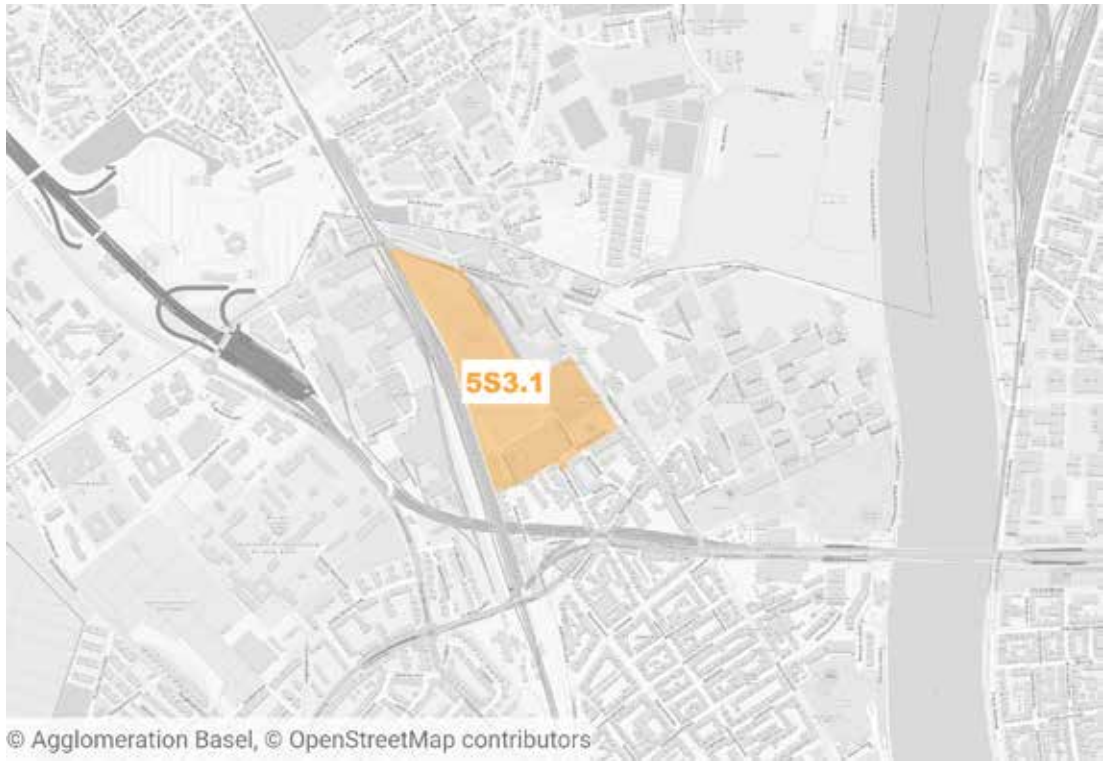
Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP5**
-	-	
Übergeordnete Massnahmen		**AP5**
5Ü-Ö3	Bahnanbindung EuroAirport	A
5Ü-Ö8	S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil	A
5Ü-Ö19	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	C
5Ü-Ö17	Herzstück Ostast (Basel SBB – Badischer Bahnhof)	C
5Ü-Ö18	Herzstück Westast (Basel Mitte – Basel St. Johann) inklusive BS St. Johann	C
5Ü-Ö21	S-Bahn-Haltestelle Basel Mitte	C
5Ü-M11	AX, Westumfahrung Basel	C
AGGLO Massnahmen		**AP5**
5FVV7.3	BS: Verbesserungen Fuss- und Veloverkehr, Strecken	A
5FVV7.4	Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen	A
5VDS10	BS: Neue S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil, stadtseitige Erschliessung	A
5M5.2	BS: Verbesserungen Fuss- und Veloverkehr, Flächen	A
5ÖV8	BL/BS: Tramprojekt Bachgraben	B
5M6	BL: Zubringer Bachgraben-Allschwil	B
AGGLO Massnahmen AP1 – AP4 (noch offen)		
Ö15	Basel: Verkehrs- und Gestaltungsprojekt Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt	AP3
4Ö1	BS: Tram Petersgraben	AP4
4LV10.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr – 1. Etappe	AP4
4LV10.50	Saint-Louis: Liaison cyclable avenue de Bâle	AP4

KER

5S3.1

Volta Nord



	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	400	34,5		Brache ungenutzt
Zukunft	1600	2200	328	**11,6**	Mischnutzung
Veränderung	**1600**	**1800**	**293,5**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **B**	2040: **B**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☒

Massnahmenbeschrieb

5S3.1

Das Areal VoltaNord, früher der Güterbahnhof für den Hafen St. Johann und Standort des Coop Verteilzentrums, wird in ein gemischt genutztes Quartier 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. Es entstehen in den nächsten Jahren rund 2000 bis 2500 Arbeitsplätze sowie Wohnraum für 1500 bis 2000 Personen. Bereits realisiert sind eine Primarschule sowie ein Kultur- und Gewerbehaus. Derzeit sind auf dem Baufeld 2 zahlreiche Wohnungen, die meisten im preisgünstigen Segment, sowie Büro- und Gewerbeflächen in Bau. Parallel entstehen mit dem Lysbüchelplatz und dem Saint-Louis-Park neue grosszügige Grün-und Freiräume.

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

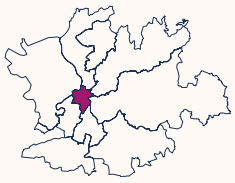
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S3.2/2701.3.301 A

AP4/ARE-Code
4S3.2/2701.4.260 A

Typ

Transformationsgebiet



Kernstadt

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	5Ü-Ö3	Bahnanbindung EuroAirport	A
		5Ü-Ö19	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	C
		5Ü-Ö18	Herzstück Westast (Basel Mitte – Basel St. Johann) inklusive BS St. Johann	C
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	5ÖV23	BVB: ÖV-Programm 2025 – 2028 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
		5ÖV8	BL/BS: Tramprojekt Bachgraben	B
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☒ HVS ☐ VS	5M7	SLA : Boulevard Intercommunal Sud (BIS)	B
		5M6	BL: Zubringer Bachgraben-Allschwil	B
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	4LV10.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr – 1. Etappe	A
		4LV10.50	Saint-Louis: Liaison cyclable avenue de Bâle	A
		5FVV7.30	Saint-Louis : piste cyclable rue Kieffer	A

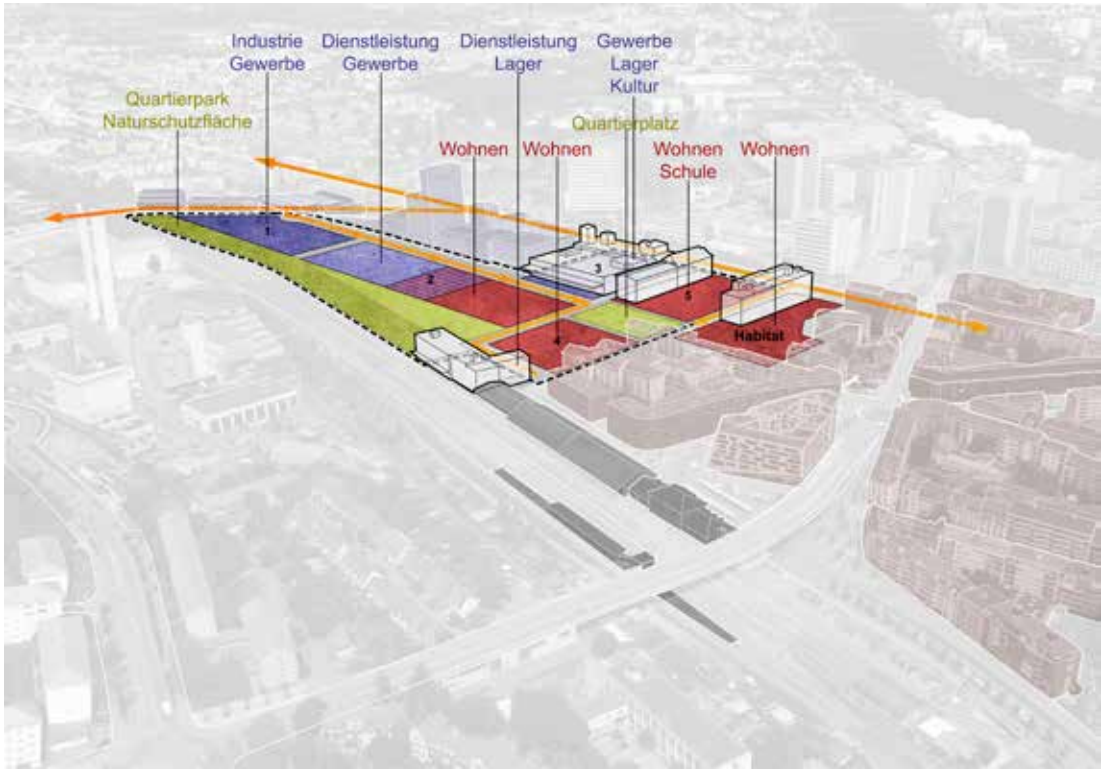
Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt	
Weitere beteiligte Stellen	Amt für Mobilität, Planungsamt	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Festsetzung	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

5S3.1

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Bebauungsplan VoltaNord seit Mai 2019 rechtskräftig. Bebauungsplan zweiter Stufe wurde 2022 vom Regierungsrat beschlossen. Freiraumplanung läuft parallel.

Weiteres
Bezug der ersten Wohnungen voraussichtlich im Jahr 2026.



5S3.2

Campus Schällenmätteli (Hochschulareal St. Johann)

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

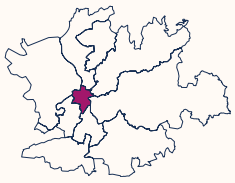
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S3.4/2701.3.303 A

AP4/ARE-Code
4S3.3/2701.4.261 A

Typ

Transformationsgebiet



Kernstadt

	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	1900	413		Öffentliche Nutzung
Zukunft	0	2200	478,3	**4,6**	Arbeiten
Veränderung	**0**	**300**	**65,3**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse

Heute: **A** 2040: **A**

Mobilitätskonzept

Mobilitätskonzept erstellt ☐

Massnahmenbeschrieb

5S3.2

Der Campus Schällemätteli wird zum Life-Science-Standort der Universität Basel ausgebaut. Zusammen mit dem Universitätsspital (USB), dem Universitätskinderspital beider Basel (UKBB), dem Neubau der ETH Zürich (D-BSSE) sowie dem Biozentrum (2021 fertiggestellt) und dem Departement Biomedizin der Universität Basel (seit 2023 in Bau, Fertigstellung vsl. 2029) entsteht in Basel ein einmaliges Kompetenzcluster im Bereich der Life Sciences.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☒ kein Bahnhof	5Ü-Ö3	Bahnanbindung EuroAirport	A
		5Ü-Ö18	Herzstück Westast (Basel Mitte – Basel St. Johann) inklusive BS St. Johann	C
		5Ü-Ö21	S-Bahn-Haltestelle Basel Mitte	C
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	4Ö9	BS: Haltestellen Schifflände/Marktplatz	A
		5ÖV23	BVB: ÖV-Programm 2025 – 2028 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
		5VDS19	BS: Haltestelle Schifflände/Marktplatz	C
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☐ HVS ☒ VS	4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	A
		5M5.2	BS: Verbesserungen Fuss- und Veloverkehr, Flächen	A
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	4LV10.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr – 1. Etappe	A
		5FVV7.3	BS: Verbesserungen Fuss- und Veloverkehr, Strecken	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt	
Weitere beteiligte Stellen	Universität Basel	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Festsetzung	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

-

5S3.2

5S3.3

Universitätsspital Basel

	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	6200	1033,3		Öffentliche Nutzung
Zukunft	0	8000	1333,3	**6**	Arbeiten
Veränderung	**0**	**1800**	**300**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **A**	2040: **A**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☐

Massnahmenbeschrieb

Die Gebäude des Universitätsspitals Basel werden erneuert und ergänzt. Das bestehende Klinikum 2 wird etappenweise abgerissen und durch einen Sockelbau sowie einen 60 Meter hohen Turm ersetzt. Im Spitalturm mit seinen 14 Stockwerken werden die Bettenstationen angeordnet, im Sockelbau werden unter anderem die Polikliniken und die Notfallstation untergebracht. Der Baustart für die erste Phase ist 2024 erfolgt. Die zweite Phase für das Klinikum 2 dauert voraussichtlich von 2032 bis 2038.

5S3.3

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

A

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☒ kein Bahnhof	5Ü-Ö17	Herzstück Ostast (Basel SBB – Badischer Bahnhof)	C
		5Ü-Ö18	Herzstück Westast (Basel Mitte – Basel St. Johann) inklusive BS St. Johann	C
		5Ü-Ö21	S-Bahn-Haltestelle Basel Mitte	C
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	4Ö1	BS: Tram Petersgraben	A
		5ÖV23	BVB: ÖV-Programm 2025 – 2028 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
		5VDS19	BS: Haltestelle Schifflände/Marktplatz	C
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☐ HVS ☒ VS	5M5.2	BS: Verbesserungen Fuss- und Veloverkehr, Flächen	A
		4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	A
		5M21	BS: Spalenring, Verbesserungen	C
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	5FVV7.3	BS: Verbesserungen Fuss- und Veloverkehr, Strecken	A
		4LV10.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr – 1. Etappe	A

Beteiligte Stellen/Koordination

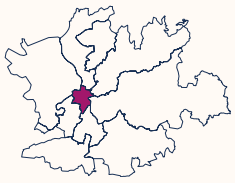
Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt	
Weitere beteiligte Stellen	Universität Basel	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Festsetzung	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

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

Historie

AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
-	-
AP3/ARE-Code	
S3.5/2701.3.304	A
AP4/ARE-Code	
4S3.4/2701.4.262	A

Typ
Nachverdichtungsgebiet



Kernstadt

5S3.3

5S4

Schwerpunktgebiet Allschwil/Hégenheim

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

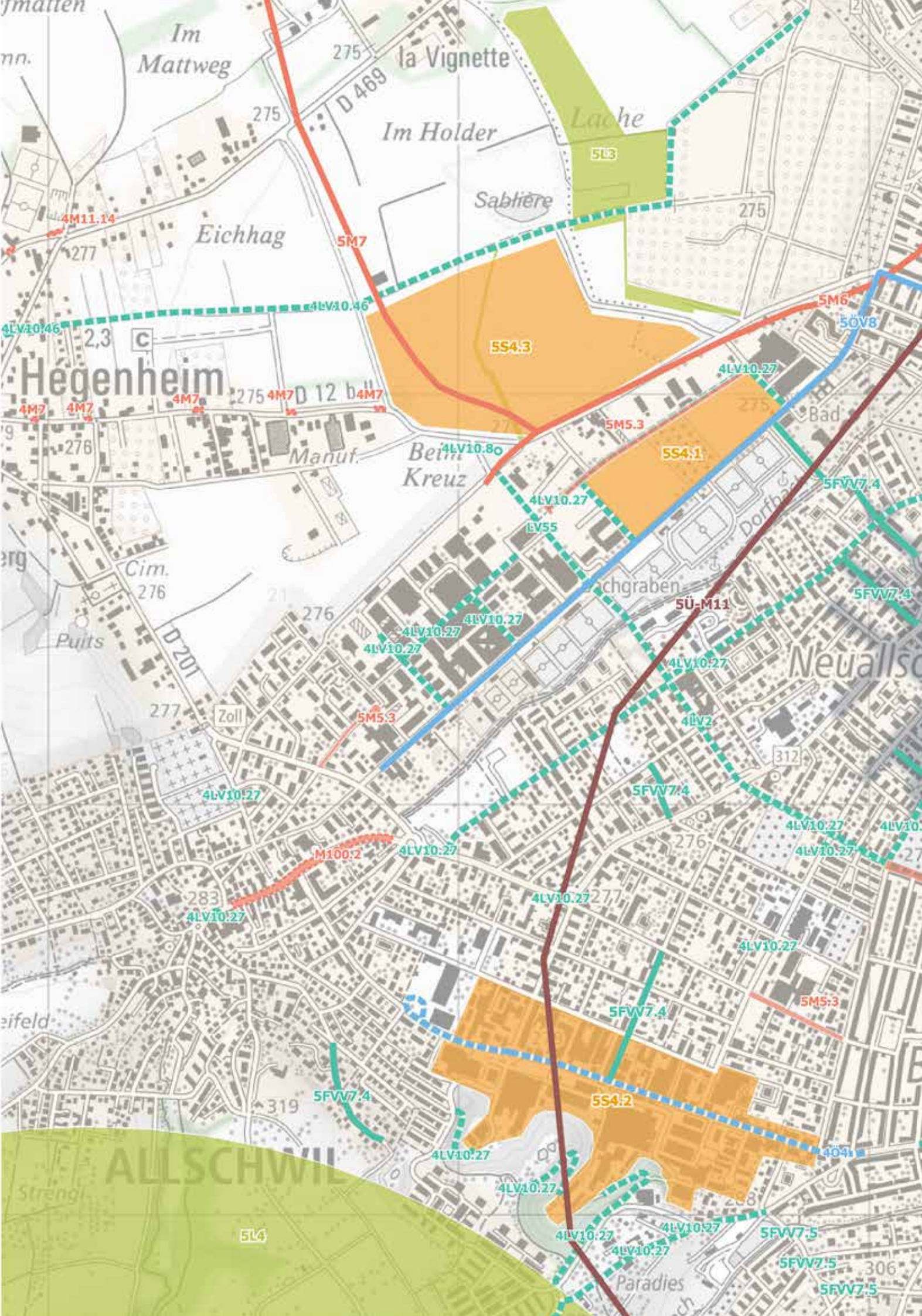
		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nummer	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
5S4	**Schwerpunktgebiet Allschwil/ Hégenheim**	**83,7**	**380**	**1450**	**6850**	**16 850**
5S4.1	Arbeitsplatzgebiet Bachgraben	39,2	50	50	4500	11 500
5S4.2	Entwicklungsgebiet Binningerstrasse	24,5	330	1400	2350	2850
5S4.3	Zone d'activité Hégenheim	20,0	0	0	0	2500

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 Ansiedlung weiterer Firmen aus dem Life Sciences-Bereich erfolgen. Das Arbeitsplatzgebiet Bachgraben steht im Fokus der wirtschaftlichen Entwicklung der Gemeinde Allschwil und ist als Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung im kantonalen Richtplan vermerkt. Das Arbeitsplatzgebiet auf französischer Seite stellt eine langfristige Entwicklungsoption dar. Ein weiteres bedeutsames Entwicklungsgebiet für Allschwil ist die Binningerstrasse. Mit der Transformation dieses Areals wird an zukünftig gut erschlossener und attraktiver Lage wird zusätzlicher Raum für Einwohner und Arbeitsplätze geschaffen. Insgesamt sollen in den drei Arealen künftig bis zu 7900 zusätzliche Arbeitsplätze entstehen und Wohnraum für gut 1000 Einwohner.

Mit der wachsenden Anzahl Beschäftigter und Einwohner steigt jedoch auch die Verkehrsbelastung. Für den Erfolg des Siedlungsschwerpunkts Allschwil/Hégenheim ist die Realisierung des Zubringer Bachgrabens – Allschwil inkl. Boulevard Intercommunal Sud sowie den dazugehörenden FlaMa u.a. auch auf französischer Seite von zentraler Bedeutung. Parallel dazu sind mit den beiden Projekten Tram Letten (4. Generation) und dem mittelfristig zu realisierenden Tram Bachgraben 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. Die ÖV-Erschliessung des Bachgraben wird ausserdem durch die neuen Haltestelle Basel Neuallschwil verbessert. Die in AP4 genehmigten Velovorzugsroute verbindet ausserdem den neuen Bahnhof Basel SBB mit dem Bachgrabgen-Areal.

Ebenso wichtig sind alle weiteren Langsamverkehrsverbindungen (AP4 und AP5) innerhalb der Gemeinde Allschwil und hin zum zukünftigen «Parc des Carrières».

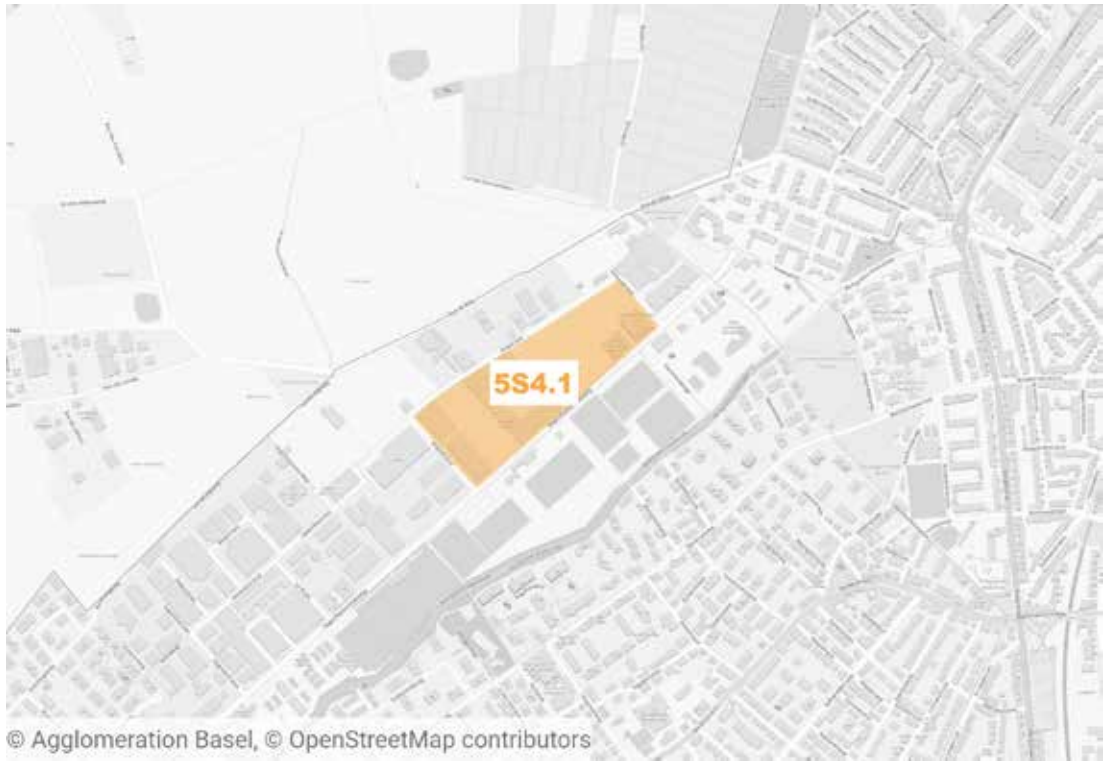

Im Mattweg
275
la Vignette
D 469
Im Holder
Lache
5L3
Sablière
275
4M11.14
Eichhag
277
5M7
4LV10.46
5M6
5ÖV8
4LV10.46
2,3
C
5S4.3
Hegenheim
4M7
4M7
4M7
275
4M7
D 12 b
4M7
4LV10.27
Bad
276
Manuf.
Beim Kreuz
4LV10.8
5M5.3
5S4.1
5FVV7.4
4LV10.27
LV55
Cim.
276
Puits
D 201
277
Zoll
5M5.3
4LV10.27
4LV10.27
4LV10.27
5Ü-M11
5FVV7.4
4LV10.27
4LV2
312
4LV10.27
5FVV7.4
4LV10.27
4LV10.27
M100.2
4LV10.27
283
4LV10.27
4LV10.27
277
4LV10.27
5M5.3
5FVV7.4
5S4.2
5FVV7.4
319
4LV10.27
404
4LV10.27
4LV10.27
4LV10.27
5FVV7.5
4LV10.27
5FVV7.5
306
Paradies
5FVV7.5
5L4

Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP5**
5L3	Parc des Carrières	
5L4	Landschaft für 1 Stunde	
Übergeordnete Massnahmen		**AP5**
5Ü-Ö8	S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil	A
5Ü-Ö19	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	C
5Ü-Ö18	Herzstück Westast (Basel Mitte – Basel St. Johann) inklusive BS St. Johann	C
AGGLO Massnahmen		**AP5**
5ÖV3	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
5M5.3	Allschwil: Umgestaltung Strassenraum	A
5FVV7.4	Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen	A
5VDS10	BS: Neue S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil, stadtseitige Erschliessung	A
5ÖV8	BL/BS: Tramprojekt Bachgraben	B
5M6	BL: Zubringer Bachgraben-Allschwil	B
5M7	SLA : Boulevard Intercommunal Sud (BIS)	B
5M16.5	Hégenheim : Mesures daccompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim	B
AGGLO Massnahmen AP1 – AP4 (noch offen)		
4Ö10	SLA: Améliorer le fonctionnement et les performances du réseau de bus (feux)	AP4
4Ö12.3	Binningen: Aufwertung Bushaltestellen	AP4
4Ö12.4	Allschwil: Aufwertung ÖV-Haltestellen	AP4
4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	AP4
4M11.14	Hégenheim: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim	AP4
4LV2	BL: VVR Allschwil Bachgraben- Basel SBB 1 Etappe	AP4
4LV10.27	Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen inkl. Veloabstellanlagen	AP4
4LV10.46	SLA: Liaison cyclable Hégenheim, Parc des Carrières, Saint-Louis Bourgfelden	AP4
4LV10.8	Hegenheim: Aménagement d'un parking vélo sur la placette de l'Europe à Hegenheim	AP4
4Ö4	BL: Tram Letten	AP4
LV55	Allschwil: Neuer Fuss- und Veloweg Allschwil - Parc des Carrières	AP3

5S4.1

Arbeitsplatzgebiet Bachgraben



	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	50	4500	116,1		Mischnutzung, Brache ungenutzt
Zukunft	50	11 500	294,6	**39,2**	Mischnutzung
Veränderung	**0**	**7000**	**178,5**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse	Mobilitätskonzept
Heute: **B** 2040: **B**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☐

Massnahmenbeschrieb

5S4.1

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 4500 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 4000 weitere Arbeitsplätze erstellt. Erste Projekte wurden bereits bezogen (2022 Switzerland Innovation Park Basel Area, 2023 Main Campus Convention Center).

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

A

Historie

AP1/ARE-Code
S014/2701.210 A

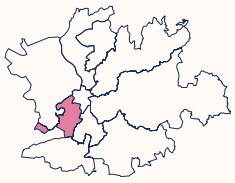
AP2/ARE-Code
S3/2701.2.128 A

AP3/ARE-Code
S9.1/2701.3.328 A

AP4/ARE-Code
4S4.1/2701.4.264 A

Typ

Neubaugebiet



Leimental

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☒ kein Bahnhof	5Ü-Ö8	S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil	A
		5Ü-Ö18	Herzstück Westast (Basel Mitte – Basel St. Johann) inklusive BS St. Johann	C
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	5VDS10	BS: Neue S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil, stadtseitige Erschliessung	A
		5ÖV23	BVB: ÖV-Programm 2025 – 2028 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
		5ÖV8	BL/BS: Tramprojekt Bachgraben	B

5S4.1

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☐ HVS ☒ VS	4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	A
		5M5.3	Allschwil: Umgestaltung Strassenraum	A
		4M11.14	Hégenheim: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim	A
		5M6	BL: Zubringer Bachgraben-Allschwil	B
		5M7	SLA : Boulevard Intercommunal Sud (BIS)	B
		5M16.5	Hégenheim : Mesures d'accompagnement du Boulevard Intercommunal Sud	B
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	4LV2	BL: VVR Allschwil Bachgraben- Basel SBB 1 Etappe	A
		4LV10.27	Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen inkl. Veloabstellanlagen	A
		LV55	Allschwil: Neuer Fuss- und Veloweg Allschwil - Parc des Carrières	A
		5FVV7.4	Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen	A
		4LV10.46	SLA: Liaison cyclable Hégenheim, Parc des Carrières, Saint-Louis Bourgfelden	A
		4LV10.8	Hegenheim: Aménagement d'un parking vélo sur la placette de l'Europe à Hegenheim	A
		4LV2	BL: VVR Allschwil Bachgraben- Basel SBB 1 Etappe	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Allschwil	
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Basel-Landschaft	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Festsetzung	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

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 hat begonnen. Dieser ist auf allen Planungsebenen zu verankern und zeitnah umzusetzen.

5S4.1

5S4.2

Entwicklungsgebiet Binningerstrasse

	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	330	2350	109,4		Wohnen, Mischnutzung, Einkaufen
Zukunft	1400	2850	173,5	**24,5**	Wohnen, Arbeiten, Mischnutzung, Einkaufen
Veränderung	**1070**	**500**	**64,1**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	**Plangenehmigung Realisierung**	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **A**	2040: **A**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☒

Massnahmenbeschrieb

Die Binningerstrasse und die umliegenden Areale werden im KRIP als Entwicklungsgebiet für Wohn-, Geschäfts- 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.

Für das Gebiet wurde ein städtebaulicher Masterplan erstellt. Darauf basierend wird der Teilzonenplan Binningerstrasse ausgearbeitet.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☒ kein Bahnhof	4Ö4	BL: Tram Letten	A
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	5ÖV23	BVB: ÖV-Programm 2025 – 2028 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
		4Ö12.3	Binningen: Aufwertung Bushaltestellen	A
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☒ HVS ☐ VS	4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	A
		5M5.3	Allschwil: Umgestaltung Strassenraum	A
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	4LV10.27	Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen inkl. Veloabstellanlagen	A
		5FVV7.3	BS: Verbesserungen Fuss- und Veloverkehr, Strecken	A
		5FVV7.4	Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen	A
		5FVV7.5	Binningen: Erstellung neuer Trottoirüberfahrten	A

5S4.2

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

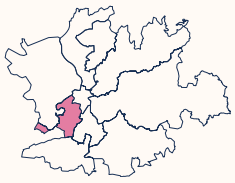
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4S4.2/2701.4.265 A

Typ

Transformationsgebiet



Leimental

5S4.2

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Allschwil	
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Basel-Landschaft, Kanton Basel-Stadt	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Festsetzung	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

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 dem städtebaulichen Masterplan. Darauf basierend wird der Teilzonenplan Binningerstrasse erarbeitet. Die Abstimmung mit dem kantonalen Tramprojekt Binningerstrasse läuft.

5S4.3

Zone d'activité Hégenheim

B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

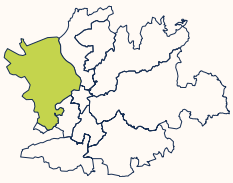
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4S4.3/2701.4.266 B

Type

Zones de nouvelles constructions



Saint-Louis Agglomération

	Habitants	Emplois	Ha/EP/ha	Surface en ha	Utilisation
Actuelle	0	0	0		Agriculture/ espace vert
Futur	0	2500	125	**20**	Usage mixte
Changement	**0**	**2500**	**125**		

Étapes de mise en œuvre

Exploration	Début de la préparation	Début de la mise en oeuvre	Approbation des plans/ Réalisation	Achèvement

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

Classe de qualité des TP	**Concept de mobilité**
Aujourd'hui: **C** 2040: **C**	**Concept de mobilité élaboré** ☐

Description

5S4.3

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 l'urbanisation et transports/Lien avec d'autres mesures

	Desserte actuelle	Optimisation/relation avec d'autres mesures		
ÖV Bahn	Proximité de la prochaine gare : ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☒ pas de gare	-	-	-
ÖV Tram/Bus	Proximité du prochain arrêt : ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☒ 750 – 1000 m ☐ pas d'arrêt	5ÖV23	BVB: ÖV-Programm 2025 – 2028 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
		5ÖV8	BL/BS: Tramprojekt Bachgraben	B
MIV	Connexion à : ☐ RGD ☐ RGC ☒ RL	4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	A
		4M11.14	Hégenheim: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim	A
		5M6	BL: Zubringer Bachgraben-Allschwil	B
		5M7	SLA : Boulevard Intercommunal Sud (BIS)	B
FVV	Connexion à : ☐ IP ☐ LP ☒ LA ☐ aucun	4LV2	BL: VVR Allschwil Bachgraben- Basel SBB 1 Etappe	A
		4LV10.8	Hegenheim: Aménagement d'un parking vélo sur la placette de l'Europe à Hegenheim	A
		4LV10.27	Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen inkl. Veloabstellanlagen	A
		LV55	Allschwil: Neuer Fuss- und Veloweg Allschwil - Parc des Carrières	A
		5FVV7.4	Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen	A
		4LV10.46	SLA: Liaison cyclable Hégenheim, Parc des Carrières, Saint-Louis Bourgfelden	A

Coordination

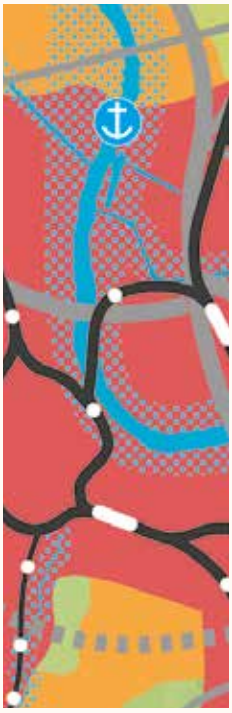
L'organisation responsable	Saint-Louis Agglomération	
Autres participantes	Hégenheim	
Coordination schéma directeur	ScoT FR, Information préalable	
Mise en zone nécessaire	☒ Oui	☐ Non
Surfaces d'assolement concernées	0 ha	

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

5S5

Schwerpunktgebiet Basel-Süd



		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nummer	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
5S5	**Schwerpunktgebiet Basel-Süd**	**144,7**	**100**	**4700**	**10 150**	**17 600**
5S5.1	Dreispitz	50,0	100	2100	7900	14 000
5S5.2	Bernoulli/Walkeweg	7,5	0	1000	0	200
5S5.3	Wolf	16,0	0	1200	1700	2700
5S5.4	Umfeld Bahnhof SBB	70,0	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
5S5.5	Lonza	1,2	0	400	550	700

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

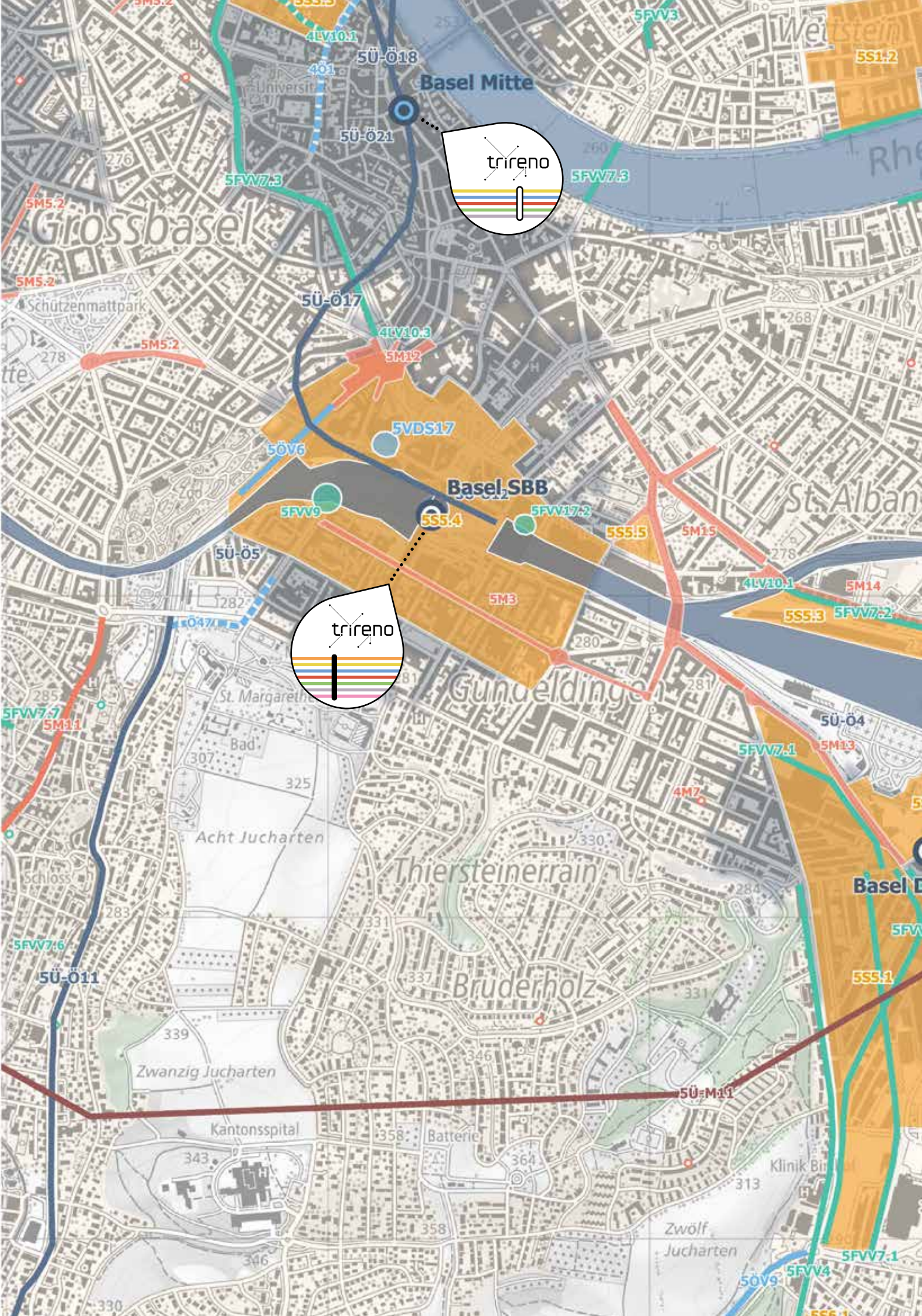
Beschrieb

Das Schwerpunktgebiet Basel Süd gruppiert sich um die Bahnanlagen im Zentrum der Agglomeration Basel. In den Arealen im Umfeld des Bahnhof SBB sind bereits einige neue Überbauungen in unmittelbarer Umgebung des Bahnhofs entstanden (Meret Opppenheim Hochhaus) – weitere befinden sich in der Planungs- oder Bauphase. 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. Leistungsfähigen ÖV-Drehscheiben rund um den Bahnhof SBB wurden im Rahmen von AP5 bereits geschaffen mit den in AP4 genehmigten Massnahmen «ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB – West» und «ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB – Nord».

In guter S-Bahn-Erreichbarkeit (Haltestelle Basel Dreispitz) liegen die Arealentwicklungen Dreispitz, Bernoulli/Walkeweg und Wolf, 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 4500 und Arbeitsplatzpotenziale von rund 8000 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 bereits realisierten städtischen ÖV-Drehscheiben, sollen zwei weitere Massnahmen umgesetzt werden, welche die Erreichbarkeit insbesondere des Areals «Umfeld SBB» verbessern: die ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB – West sowie die ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB – Nord. In einem zeitlich längerfristigen Horizont sind mit den Tramprojekten Dreispitz und Tram Dreispitz – St. Jakob auch Verbesserungen für die ÖV-Feinerschliessung für das Areal «Dreispitz» vorgesehen.


Basel Mitte
trireno
5FVV7.3
5FVV3
5S1.2
5M5.2
Grossbasel
Schützenmattpark
5Ü-Ö17
5Ü-Ö18
5Ü-Ö21
4LV10.1
4LV10.3
5M12
5VDS17
5ÖV6
Basel SBB
5FVV9
5S5.4
5FVV17.2
5S5.5
5M15
St. Alban
5Ü-Ö5
5M3
4LV10.1
5M14
5S5.3
5FVV7.2
trireno
Gundeldingen
5FVV7.7
5M11
St. Margarethen
Bad
5Ü-Ö4
5FVV7.1
5M13
4M7
Acht Jucharten
Thiersteinerrain
5FVV7.6
5Ü-Ö11
Bruderholz
5S5.1
Zwanzig Jucharten
5Ü-M11
Kantonsspital
Batterie
Zwölf Jucharten
5FVV7.1
5FVV4
5ÖV9

Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP5**
5L2	Birspark Landschaft	
Übergeordnete Massnahmen		**AP5**
5Ü-Ö4	Ertüchtigung und Ausbau der Bahnanlagen im Raum Basel SBB (Osten)	A
5Ü-Ö5	Ertüchtigung und Ausbau der Bahnanlagen im Raum Basel SBB (Westen)	A
5Ü-Ö11	Beschleunigung Leimental – Basel	A
5Ü-Ö12	Tiefbahnhof Basel SBB (inkl. Zufahrten)	B
5Ü-Ö17	Herzstück Ostast (Basel SBB – Badischer Bahnhof)	C
5Ü-M11	AX, Westumfahrung Basel	C
AGGLO Massnahmen		**AP5**
5M3	BS: Güterstrasse, Verbesserungen Margarethen-strasse – Thiersteinerallee	A
5FVV7.3	BS: Verbesserungen Fuss- und Veloverkehr, Strecken	A
5FVV7.2	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr im Rahmen Arealentwicklungen	A
5FVV7.1	BS: Fuss- und Veloverkehrsachsen im Gebiet Dreispitz	A
5FVV4	BL: Velovorzugsroute Birsstadt West: 2. Etappe	A
5FVV5	BL: Velovorzugsroute Birsstadt Ost: 2. Etappe	A
5M5.2	BS: Verbesserungen Fuss- und Veloverkehr, Flächen	A
5FVV9	BS: Neue Velotstation Bhf. SBB West (in Brückenköpfen neue Margarethenbrücke)	B
5FVV17.2	BS: Neue Velostation Bhf. SBB Ost	B
5ÖV6	BS: Binningerstrasse (Heuwaage), Doppel-spurausbau	B
5VDS17	BS: ÖV-Drehscheibe am Bhf SBB - West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke)	B
5M11	BL: Neugestaltung Hauptstrasse Binningen	B
5M12	BS: Heuwaage – Binningerstrasse, Neuorganisation	B
5M13	BS: Areal Dreispitz Nord, Verbesserungen Münchensteinerstrasse	B
5M14	BS: Areal Wolf, Neuorganisation St. Jakobs-Strasse	B
5M15	BS: Denkmal – Grosspeter – Dreispitz, Neuorganisation	B
AGGLO Massnahmen AP1 – AP4 (noch offen)		
4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	AP4
4M26	BS: Aufwertung Dreispitz Nord	AP4
4LV4	BL: Birsstadt – Velovorzugsroute Ost 1. Etappe	AP4
4LV10.3	BS: Velostationen	AP4
LV1-11	Münchenstein: Fusswegverbindung Bottminger-strasse	AP3
LV1-26	Neue Velostation Süd am Bahnhof Basel SBB	AP3
LV1-13	Münchenstein: Fuss- und Velowegverbindung Dreispitz-Brüglingen-GrosseAllee	AP2
Ö47	ÖV-Direktverbindung Leimental-Basel Bahnhof SBB (Margarethenstich)	AP1

Für die Erschliessung mit dem Fuss- und Veloverkehr wurden in AP4 bereits einige Massnahmen genehmigt wie bswp. die Fuss- und Veloverkehrsachsen im Gebiet Dreispitz oder die bessere Anbindung des Areal Wolf an die Kernstadt mit dem Projekt 4LV10.1. Damit die Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr weiter verbessert werden kann, wurden weitere Massnahmen geplant: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr im Rahmen von Arealentwicklungen, die Verbesserung von Fuss- und Veloverkehrstrecken sowie die Fuss- und Veloverkehrsachsen im Gebiet Dreispitz. Wichtig, insbesondere für die Erschliessung des Bahnhofgebietes, sind die mit dem Projekt «Heuwaage - Binningerstrasse, Neuorganisation» geplanten Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr, welche die Verkehrssicherheit erhöhen sollen mit bspw. einer Verbreiterung der Trottoirs auf der Binningerstrasse oder mit der Velomassnahmen auf der Binningerstrasse (Pendlerroute). Zur besseren Erschliessung des Areals Dreispitz soll die Münchensteinerstrasse verkehrssicherer und siedlungsorientierter gestaltet werden. Im Umfeld der drei Areal liegt die Massnahme «Denkmal – Grosspeter – Dreispitz, Neuorganisation», welche vorsieht den gesamten Verkehrsablauf für den MIV und das Velo neu zu strukturieren, siedlungsorientierter auszurichten und somit sicherer zu gestalten.

5S5.1

Dreispitz

	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	100	7900	160		Mischnutzung, Einkaufen
Zukunft	2100	14 000	322	**50**	Arbeiten, Mischnutzung, Einkaufen
Veränderung	**2000**	**6100**	**162**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **A, B**	2040: **A, B**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☐

Massnahmenbeschrieb

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 2025 zu rechnen. Die Realisierung erfolgt dann zwischen 2027 bis 2032. 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.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☒ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	5Ü-Ö4	Ertüchtigung und Ausbau der Bahnanlagen im Raum Basel SBB (Osten)	A
		5Ü-Ö12	Tiefbahnhof Basel SBB (inkl. Zufahrten)	B
		5Ü-Ö17	Herzstück Ostast (Basel SBB – Badischer Bahnhof)	C
		5Ü-Ö18	Herzstück Westast (Basel Mitte – Basel St. Johann) inklusive BS St. Johann	C
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	-	-	-
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☒ HVS ☐ VS	4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	A
		5M3	BS: Güterstrasse, Verbesserungen Margarethenstrasse – Thiersteinerallee	A
		5M13	BS: Areal Dreispitz Nord, Verbesserungen Münchensteinerstrasse	B
		5M15	BS: Denkmal – Grosspeter – Dreispitz, Neuorganisation	B
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	5FVV4	BL: Birsstadt – Velovorzugsroute West: 2. Etappe	A
		5FVV5	BL: Birsstadt – Velovorzugsroute Ost: 2. Etappe	A
		5FVV7.1	BS: Fuss- und Veloverkehrsachsen im Gebiet Dreispitz	A
		4LV10.2	BS: Fuss- und Veloverkehrsachsen im Gebiet Dreispitz	C
		LV1-11	Münchenstein: Fusswegverbindung Bottmingerstrasse	A

5S5.1

B

Historie

AP1/ARE-Code
S013/2701.209 A

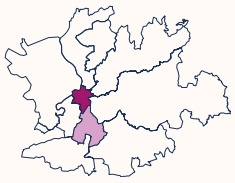
AP2/ARE-Code
S4/2701.2.129 A

AP3/ARE-Code
S4.1/2701.3.306 A

AP4/ARE-Code
4S5.1/2701.4.268 B

Typ

Nachverdichtungsgebiet



Kernstadt, Birstal

5S5.1

Beteiligte Stellen/Koordination

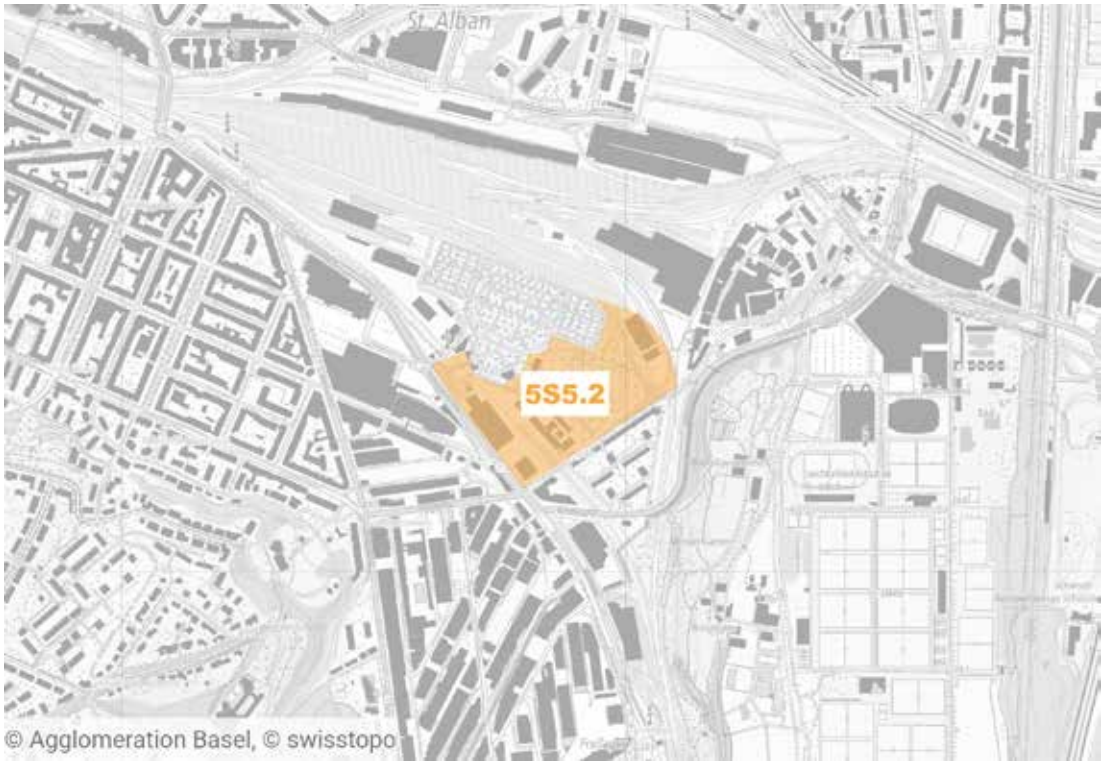
Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt	
Weitere beteiligte Stellen	Münchenstein, Christoph Merian Stiftung	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Festsetzung	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Die Abstimmung mit der Entwicklung im Südteil des Dreispitz-Areals erfolgt mit der Gemeinde Münchenstein sowie dem Kanton Basel-Landschaft.

5S5.2

Bernoulli/Walkeweg

A



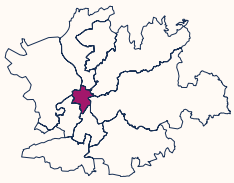
	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	0	0		Arbeiten, Öffentliche Nutzung, Brache/ungenutzt + Familiengärten
Zukunft	1000	200	160	**7,5**	Wohnen, Arbeiten, Öffentliche Nutzung + Grünfläche
Veränderung	**1000**	**200**	**160**		

Historie

AP1/ARE-Code	-	-
AP2/ARE-Code	-	-
AP3/ARE-Code	S4.2/2701.3.307	A
AP4/ARE-Code	4S5.2/2701.4.269	A

Typ

Neubaugebiet



Kernstadt

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse

Heute: **A** 2040: **A**

Mobilitätskonzept

Mobilitätskonzept erstellt ☐

Massnahmenbeschrieb

5S5.2

Direkt an die S-Bahn-Haltestelle Dreispitz grenzen zwei Entwicklungsgebiete mit einem Potenzial für gemeinsam ca. 1000 Einwohner und ca. 200 Arbeitsplätze an. Die Nutzungsplanung «Am Walkeweg» ist seit Anfang 2021 rechtskräftig und die ersten Wohnbauten sollten 2026 bezogen werden. Die Arbeitsnutzungen auf dem nördlichen Teil sind noch offen

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

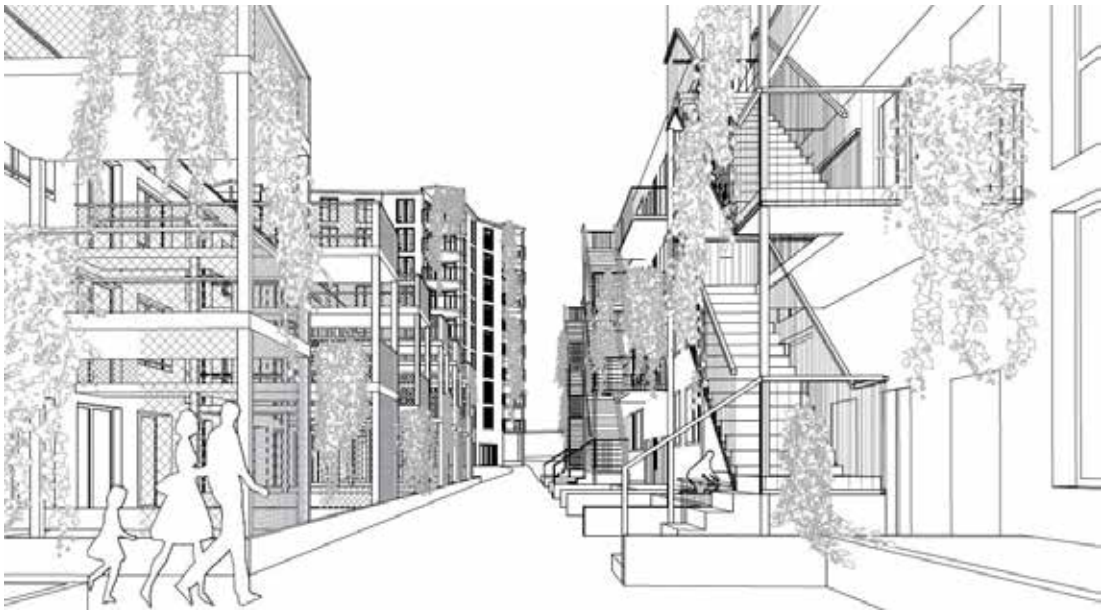
	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	5Ü-Ö4	Ertüchtigung und Ausbau der Bahnanlagen im Raum Basel SBB (Osten)	A
		5Ü-Ö12	Tiefbahnhof Basel SBB (inkl. Zufahrten)	B
		5Ü-Ö17	Herzstück Ostast (Basel SBB – Badischer Bahnhof)	C
		5Ü-Ö18	Herzstück Westast (Basel Mitte – Basel St. Johann) inklusive BS St. Johann	C
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	-	-	-
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☒ HVS ☐ VS	4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	A
		5M13	BS: Areal Dreispitz Nord, Verbesserungen Münchensteinerstrasse	B
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	LV1-13	Münchenstein: Fuss- und Velowegverbindung Dreispitz-Brüglingen-GrosseAllee	A
		4LV4	BL: Birsstadt – Velovorzugsroute Ost 1. Etappe	A
		4LV10.2	BS: Fuss- und Veloverkehrsachsen im Gebiet Dreispitz	C
		5FVV4	BL: Velovorzugsroute Birsstadt West: 2. Etappe	A
		5FVV5	BL: Velovorzugsroute Birsstadt Ost: 2. Etappe	A
		5FVV7.1	BS: Fuss- und Veloverkehrsachsen im Gebiet Dreispitz	A
		4LV3	BL: Birsstadt – Velovorzugsroute West	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt	
Weitere beteiligte Stellen	SBB Immobilien	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Festsetzung	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

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.



5S5.3

Wolf

	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	1700	106,2		Wohnen, Arbeiten, Mischnutzung + Logistik
Zukunft	1200	2700	243,8	**16**	
Veränderung	**1200**	**1000**	**137,6**		Arbeiten, Brache ungenutzt + Logistik

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **B**	2040: **B**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☐

Massnahmenbeschrieb

Auf rund acht 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 1200 Einwohner und 1200 Arbeitsplätze bieten. Die übrigen Arealteile bleiben der Logistik vorbehalten, insbesondere einer ökologischen und stadtverträglichen City-Logistik.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☒ kein Bahnhof	5Ü-Ö4	Ertüchtigung und Ausbau der Bahnanlagen im Raum Basel SBB (Osten)	A
		5Ü-Ö5	Ertüchtigung und Ausbau der Bahnanlagen im Raum Basel SBB (Westen)	A
		5Ü-Ö12	Tiefbahnhof Basel SBB (inkl. Zufahrten)	B
		5Ü-Ö17	Herzstück Ostast (Basel SBB – Badischer Bahnhof)	C
		5Ü-Ö18	Herzstück Westast (Basel Mitte – Basel St. Johann) inklusive BS St. Johann	C
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	5ÖV23	BVB: ÖV-Programm 2025 – 2028 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
MIV	Anschluss an: ☒ HLS ☐ HVS ☐ VS	4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	A
		5M3	BS: Güterstrasse, Verbesserungen Margarethen-strasse – Thiersteinerallee	A
		5M14	BS: Areal Wolf, Neuorganisation St. Jakobs-Strasse	B
		5M15	BS: Denkmal – Grosspeter – Dreispitz, Neuorganisation	B
		5Ü-M11	AX, Westumfahrung Basel	C
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	5FVV7.2	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr im Rahmen Arealentwicklungen	A
		5FVV7.3	BS: Verbesserungen Fuss-und Veloverkehr, Strecken	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt	
Weitere beteiligte Stellen	SBB-Immobilien	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Zwischenergebnis	
Einzonung erforderlich	☒ Ja	☐ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

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. 2023 Rechtskraft Nutzungsplanung; benachbarter Perimeter City-Gate: rechtsgültiger Bebauungsplan für Arbeits- und Wohnnutzungen besteht bereits.

5S5.3

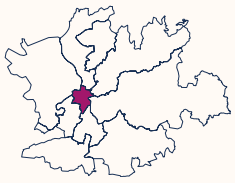
A

Historie

AP1/ARE-Code	
S095/2701.230	B
AP2/ARE-Code	
-	-
AP3/ARE-Code	
S4.3/2701.3.308	A
AP4/ARE-Code	
4S5.3/2701.4.270	A

Typ

Transformationsgebiet



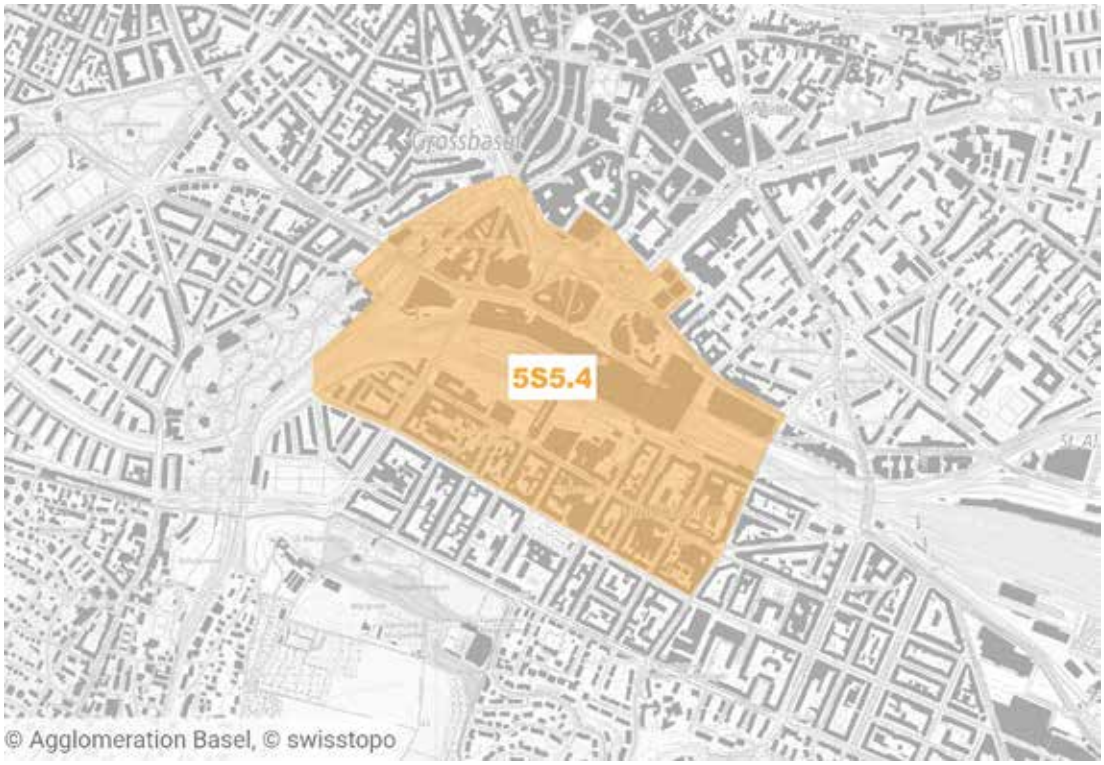
Kernstadt

5S5.3

5S5.4

Umfeld Bahnhof SBB

B



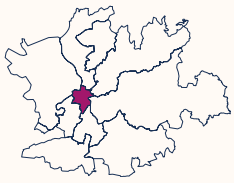
	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	k.A.	k.A.	k.A.		Arbeiten, Mischnutzung, Öffentliche Nutzung, Einkaufen
Zukunft	k.A.	k.A.	k.A.	70	Wohnen, Arbeiten, Mischnutzung, Öffentliche Nutzung, Einkaufen
Veränderung	0	0	0		

Historie

AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
-	-
AP3/ARE-Code	
S4.4/2701.3.309	A
AP4/ARE-Code	
4S5.4/2701.4.271	A

Typ

Nachverdichtungsgebiet



Kernstadt

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse

Heute: **A** 2040: **A**

Mobilitätskonzept

Mobilitätskonzept erstellt ☐

Massnahmenbeschrieb

5S5.4

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 Postreitergebäude im Osten des Bahnhofs beispielsweise wurde das Projekt Nauentor mit einem Potenzial für mehr als 1500 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 und eine attraktivere Ankunftssituation am Bahnhof SBB geschaffen werden.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	5Ü-Ö17	Herzstück Ostast (Basel SBB – Badischer Bahnhof)	C
		5Ü-Ö5	Ertüchtigung und Ausbau der Bahnanlagen im Raum Basel SBB (Westen)	A
		5Ü-Ö12	Tiefbahnhof Basel SBB (inkl. Zufahrten)	B
		5Ü-Ö4	Ertüchtigung und Ausbau der Bahnanlagen im Raum Basel SBB (Osten)	A
		5Ü-Ö11	Beschleunigung Leimental – Basel	A
		5Ü-Ö18	Herzstück Westast (Basel Mitte – Basel St. Johann) inklusive BS St. Johann	C
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	Ö47	ÖV-Direktverbindung Leimental-Basel Bahnhof SBB (Margarethenstich)	A
		5ÖV23	BVB: ÖV-Programm 2025 – 2028 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
		5ÖV6	BS: Binningerstrasse (Heuwaage), Doppelspurausbau	B
		5VDS17	BS: ÖV-Drehscheibe am Bhf SBB - West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke)	B
		5VDS22	BS: ÖV-Drehscheibe am Bhf SBB - Nord (Centralbahnplatz und Centralbahnstrasse-West)	C
		5VDS20	BS: Aeschenplatz, Neuorganisation	B

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☒ HVS ☐ VS	4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	A
		5M3	BS: Güterstrasse, Verbesserungen Margarethenstrasse – Thiersteinerallee	A
		5M5.2	BS: Verbesserungen Fuss- und Veloverkehr, Flächen	A
		5M11	BL: Neugestaltung Hauptstrasse Binningen	B
		5M12	BS: Heuwaage – Binningerstrasse, Neuorganisation	B
		5M15	BS: Denkmal – Grosspeter – Dreispitz, Neuorganisation	B
		5M22	BS: Margarethenstrasse, Verbesserungen	C
FVV	Anschluss an: ☒ VVR ☐ HV ☐ NV ☐ keine	4LV10.3	BS: Velostationen	A
		LV1-26	Neue Velostation Süd am Bahnhof Basel SBB	A
		5FVV7.3	BS: Verbesserungen Fuss- und Veloverkehr, Strecken	A
		5FVV9	BS: Neue Velotstation Bhf. SBB West (in Brückenköpfen neue Margarethenbrücke)	B
		5FVV17.2	BS: Neue Velostation Bhf. SBB Ost	B

Beteiligte Stellen/Koordination

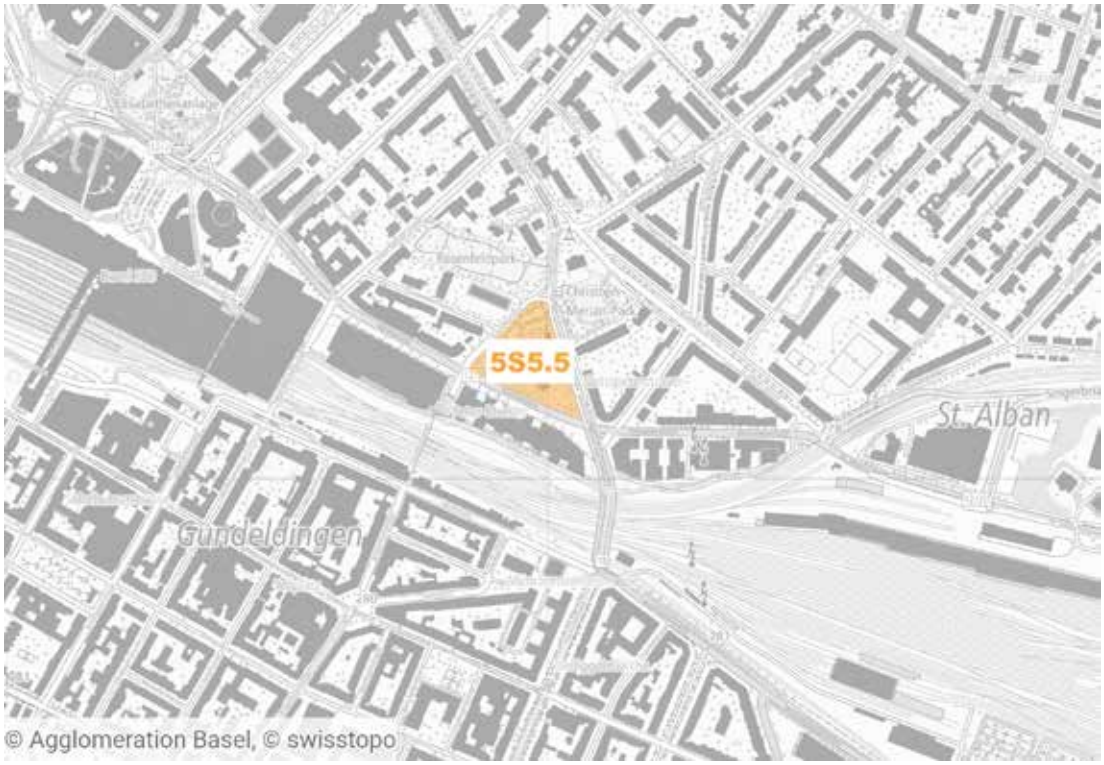
Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt	
Weitere beteiligte Stellen	SBB, Post Finance	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Nein	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

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

5S5.5

Lonza



	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	550	458,3		Arbeiten
Zukunft	400	700	916,7	**1,2**	Mischnutzung
Veränderung	**400**	**150**	**458,4**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **A**	2040: **A**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☒

Massnahmenbeschrieb

5S5.5

Das Areal Lindenhof («Lonza») liegt am Knotenpunkt zwischen der Einfallsachse von Osten, der Verbindungsachse City-Gundeldingen und in nächster Nähe zum Bahnhof SBB. Das dort 1962 vom Architekturbüro Suter+Suter erbaute bestehende Hochhaus war lange Zeit das höchste Haus der Schweiz und ist ein Merkpunkt in der Stadtlandschaft. Die bereits beim Bau vorgesehene weitere Überbauung der Parzelle wurde jedoch bis heute nicht realisiert. Aus Sicht der Lonza-Gruppe stösst der Hauptsitz auf dem Areal zunehmend an seine Kapazitätsgrenzen und zusätzlicher Bedarf für Büroinfrastruktur und Arbeitsplätze ist dringend notwendig. Lonza strebt neben der Erhaltung des inzwischen denkmalgeschützten Lonza-Turms als Ikone und Wahrzeichen des Stadtbilds in den beiden zusätzlich geplanten Gebäuden eine ausgewogene Mischung aus urbanem Wohnen und ausreichenden Arbeitsplätzen, kombiniert mit Dienstleistungsnutzungen an. Mit dem Projekt «Lindenhofareal» erhält Lonza so die notwendige Flexibilität für das erwartete Wachstum und die Möglichkeit der Konzentration der Verwaltung am Hauptsitz Basel sowie Raum für ein modernes und kommunikatives Arbeitsumfeld. Der entsprechende Bebauungsplan wurde 2024 vom Grossen Rat beschlossen.

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

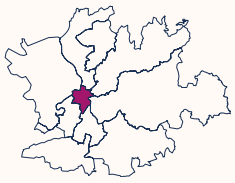
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Typ

Transformationsgebiet



Kernstadt

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☒ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	5Ü-Ö4	Ertüchtigung und Ausbau der Bahnanlagen im Raum Basel SBB (Osten)	A
		5Ü-Ö12	Tiefbahnhof Basel SBB (inkl. Zufahrten)	B
		5Ü-Ö17	Herzstück Ostast (Basel SBB – Badischer Bahnhof)	C
		5Ü-Ö18	Herzstück Westast (Basel Mitte – Basel St. Johann) inklusive BS St. Johann	C
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	4MD7	Schliengen: B&R und P&R am Bahnhof Schliengen	A
		5ÖV23	BVB: ÖV-Programm 2025 – 2028 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
		5VDS20	BS: Aeschenplatz, Neuorganisation	B
MIV	Anschluss an: ☒ HLS ☐ HVS ☐ VS	5M14	BS: Areal Wolf, Neuorganisation St. Jakobs-Strasse	B
		5M15	BS: Denkmal – Grosspeter – Dreispitz, Neuorganisation	B
FVV	Anschluss an: ☒ VVR ☐ HV ☐ NV ☐ keine	4LV10.3	BS: Velostationen	A
		5FVV7.2	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr im Rahmen Arealentwicklungen	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt	
Weitere beteiligte Stellen	-	
Planrelevanz	-	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

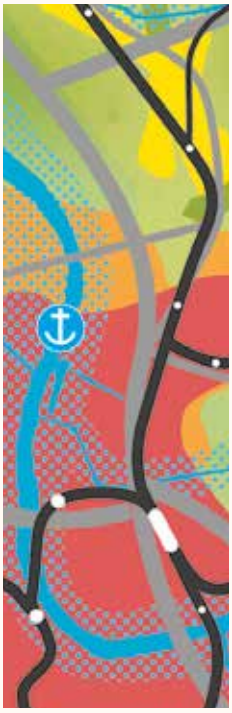
-

5S5.5

5S5.5

5S6

Schwerpunktgebiet Münchenstein



		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nummer	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
5S6	**Schwerpunktgebiet Münchenstein**	**9,0**	**120**	**1440**	**1160**	**1300**
5S6.1	Gartenstadt	5,3	120	800	1130	1300
5S6.2	Dychrain	3,7	0	640	30	0

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

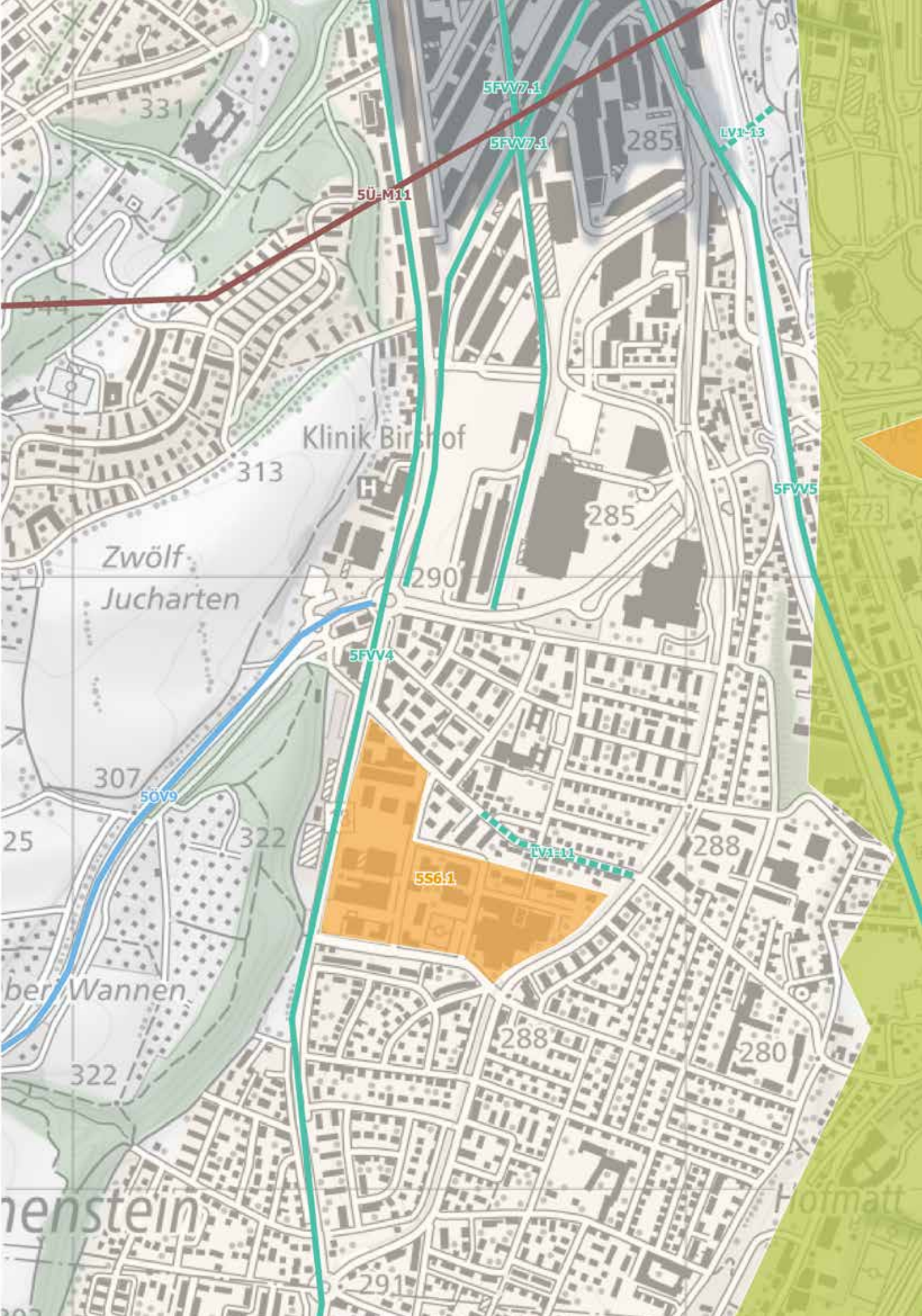
Beschrieb

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», 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 zu entwickeln. Im Ostteil des Areals sind 180 Wohneinheiten im Bau und der Erstbezug steht im Mai 2025 an.

Das an der Tramlinie 11 liegende Areal «Gartenstadt» 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 1300 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. 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 Bruderholzstrasse kann für die ÖV-Verbindung Richtung Leimental eine Verbesserung erzielt werden.

FVV-Seitig sind die Areale gut erschlossen und wurden in den letzten Programmgenerationen bereits Optimierungen vorgenommen (z.B. AP1: LV12-26.1: MFP-Kreisel, AP1: LV1-11: Fusswegverbindung Bottmingerstrasse). Mit der Velovorzugsroute Birsstadt West wird das Areal Gartenstadt direkt erschlossen und erhält damit eine sehr gute regionale Veloanbindung. Die Vorzugsroute Birsstadt Ost führt unweit des Areals Dychrain vorbei, womit auch dieses Areal eine regionale Veloanbindung von hoher Qualität erreicht.


5FVV7.1
5FVV7.1
LV1-13
5Ü-M11
331
285
272
Klinik Birshof
313
H
5FVV5
285
Zwölf
Jucharten
290
5FVV4
307
5OV9
322
25
LV1-11
288
5S6.1
ber Wannen
322
288
280
291
Hofmatt

Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP5**
5L2	Birspark Landschaft	
Übergeordnete Massnahmen		**AP5**
5Ü-M11	AX, Westumfahrung Basel	C
AGGLO Massnahmen		**AP5**
5FVV4	BL: Velovorzugsroute Birsstadt West: 2. Etappe	A
5FVV5	BL: Velovorzugsroute Birsstadt Ost: 2. Etappe	A
5FVV7.1	BS: Fuss- und Veloverkehrsachsen im Gebiet Dreispitz	A
5ÖV9	BL: Busspur Bruderholzstrasse	B
AGGLO Massnahmen AP1 – AP4 (noch offen)		
4LV3	BL: Birsstadt – Velovorzugsroute West	AP4
4LV4	BL: Birsstadt – Velovorzugsroute Ost 1. Etappe	AP4
4LV10.2	BS: Fuss- und Veloverkehrsachsen im Gebiet Dreispitz	AP4
LV1-11	Münchenstein: Fusswegverbindung Bottmingerstrasse	AP3
LV1-13	Münchenstein: Fuss- und Velowegverbindung Dreispitz-Brüglingen-GrosseAllee	AP2

5S6.1

Gartenstadt

	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	120	1130	235,8		Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freiraum
Zukunft	800	1300	396,2	**5,3**	Wohnen, Arbeiten, Mischnutzung, Öffentliche Nutzung, Einkaufen
Veränderung	**680**	**170**	**160,4**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **A,B**	2040: **A,B**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☐

Massnahmenbeschrieb

5S6.1

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 Verdichtung des Gebiets verbunden. 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).

B

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☒ kein Bahnhof	-	-	-
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	5ÖV9	BL: Busspur Bruderholzstrasse	B
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☒ HVS ☐ VS	5Ü-M11	AX, Westumfahrung Basel	C
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	5FVV4	BL: Birsstadt – Velovorzugsroute West: 2. Etappe	A
		5FVV5	BL: Birsstadt – Velovorzugsroute Ost: 2. Etappe	A
		LV1-11	Münchenstein: Fusswegverbindung Bottmingerstrasse	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Münchenstein	
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Basel-Landschaft, Eigentümerschaften	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Nein	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Historie

AP1/ARE-Code
- -

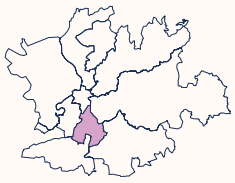
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S18.1/2701.3.243 A

AP4/ARE-Code
4S6.1/2701.4.273 A

Typ

Transformationsgebiet



Birstal

5S6.1

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 Durchlässigkeit über die Reinacherstrasse kann optimiert werden.

5S6.2

Dychrain

A

Historie

AP1/ARE-Code	
-	-

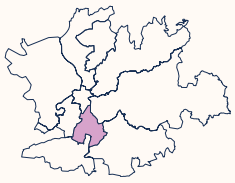
AP2/ARE-Code	
-	-

AP3/ARE-Code	
S18.2/2701.3.244	A

AP4/ARE-Code	
4S6.2/2701.4.273	A

Typ

Transformationsgebiet



Birstal

	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	30	8,1		Arbeiten, Landwirtschaft/ Grünfläche Wohnheim
Zukunft	640	0	173	**3,7**	Wohnen mit untergeordnetem Gewerbe
Veränderung	**640**	**-30**	**164,9**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse

Heute: **A, B**	2040: **A, B**

Mobilitätskonzept

Mobilitätskonzept erstellt	☐

Massnahmenbeschrieb

5S6.2

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.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☒ kein Bahnhof	-	-	-
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☒ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	-	-	-
MIV	Anschluss an: ☒ HLS ☐ HVS ☐ VS	5Ü-M11	AX, Westumfahrung Basel	C
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	LV1-13	Münchenstein: Fuss- und Velowegverbindung Dreispitz-Brüglingen-GrosseAllee	A
		5FVV4	BL: Birsstadt – Velovorzugsroute West: 2. Etappe	A
		5FVV5	BL: Birsstadt – Velovorzugsroute Ost: 2. Etappe	A
		5FVV7.1	BS: Fuss- und Veloverkehrsachsen im Gebiet Dreispitz	A

Beteiligte Stellen/Koordination

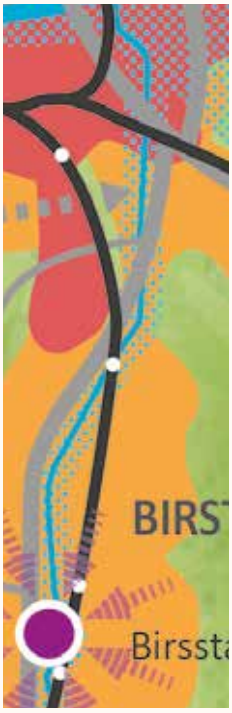
Federführende Stelle	Münchenstein	
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Basel-Landschaft, Eigentümerschaft	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Nein	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

Aktuell befindet sich der Quartierplan Dychrain Ost in Bau. Es entstehen rund 180 Wohneinheiten. Der Erstbezug ist für Mai 2025 geplant. Der Teil Dychrain West befindet sich zurzeit noch im Quartierplan-Verfahren.

5S7

Schwerpunktgebiet Gstad



		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nummer	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
5S7	**Schwerpunktgebiet Gstad**	**20,0**	**470**	**1300**	**1400**	**2000**
5S7.1	Gstad	20,0	470	1300	1400	2000

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Ankergemeinde

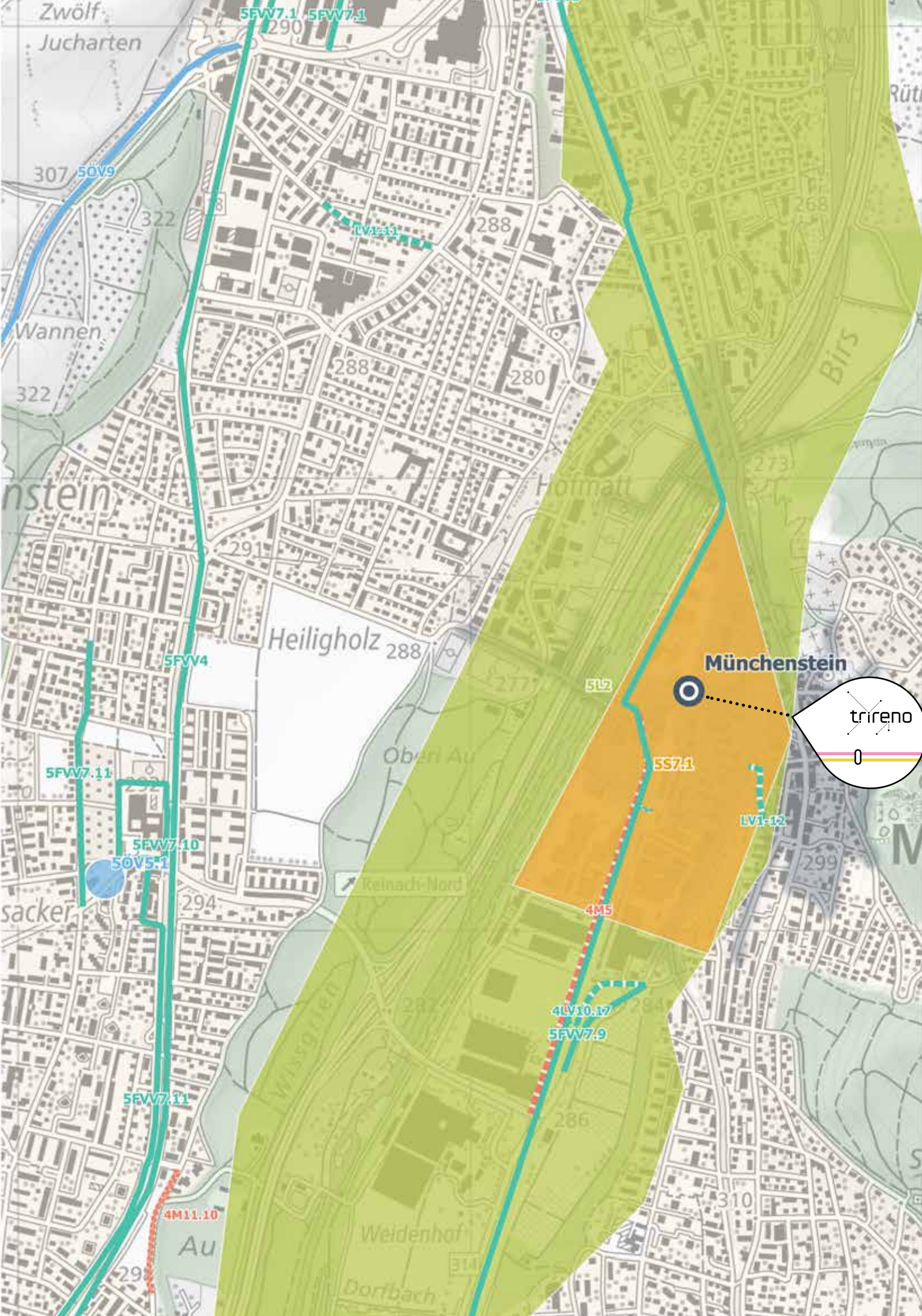
Ländlicher Raum

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 knapp 1000 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» liegt ausserdem nahe am A18-Anschluss Reinach-Nord. Mit der im Rahmen von AP4 genehmigten Verlegung der Kantonsstrasse ins Tal (inkl. FlaMas), resp. ins Schwerpunktgebiet Gstad, wird die Anbindung an die A18 verbessert und im Gegenzug der stark frequentierte 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 verschiedenen Massnahmen angedacht, um das Gebiet aufzuwerten: So soll das Fuss- und Velonetz 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. eine neue Fussgängerbrücke mit Lift Van Baerle-Neue Talstrasse und eine LV-Unterführung SBB inkl. inkl. Fusswegverbindung bis Griebengasse (Tramhaltestelle) vorgesehen. Die regionale Anbindung für den Veloverkehr wird mit der Velovorzugsroute Birsstadt Ost sichergestellt.


Zwölf Jucharten
5FVV7.1
5FVV7.1
290
307
5ÖV9
322
LV1-1.1
288
Wannen
322
288
280
nstein
291
Heiligholz
288
5FVV4
5FVV7.11
5FVV7.10
5ÖV5.1
sacker
294
Reinach-Nord
5FVV7.11
4M11.10
Au
Weidenhof
Dorfbach
Hofmatt
273
Birs
München
stein
5L2
5S7.1
LV1-1.2
299
4M5
4LV10.17
5FVV7.9
286
310
trireno
0

Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP5**
5L2	Birspark Landschaft	
Übergeordnete Massnahmen		**AP5**
5Ü-Ö2	Wendegleis Aesch (vorauss. bis 2028 abgeschlossen)	A
AGGLO Massnahmen		**AP5**
5ÖV3	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
5FVV4	BL: Velovorzugsroute Birsstadt West: 2. Etappe	A
5FVV5	BL: Velovorzugsroute Birsstadt Ost: 2. Etappe	A
5FVV7.9	Arlesheim: Neubau Industriestrasse, FVV-Massnahmen	A
5FVV7.10	Reinach (BL): ÖV-Stärkung - Zugang	A
5FVV7.11	Reinach (BL): Ausbau kommunaler Velorouten	A
5ÖV9	BL: Busspur Bruderholzstrasse	B
AGGLO Massnahmen AP1 – AP4 (noch offen)		
4M5	BL: Arlesheim - Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse ins Tal (inkl. FlaMa)	AP4
4LV10.17	Arlesheim: LV-Unterführung SBB inkl. Fusswegverbindung bis Griebengasse (Tramhaltestelle)	AP4
4LV10.19	Münchenstein: Neue Fussgängerbrücke mit Lift «Van Baerle-Neue Talstrasse»	AP4
LV1-12	Münchenstein: Fusswegverbindung Lehenrain	AP3
LV1-11	Münchenstein: Fusswegverbindung Bottmingerstrasse	AP2

WOLFF 7032

5S7.1

Gstad

	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	470	1400	93,5		Wohnen, Mischnutzung, Brache ungenutzt
Zukunft	1300	2000	165	**20**	Wohnen, Mischnutzung, Gewerbe
Veränderung	**830**	**600**	**71,5**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **B**	2040: **B**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☐

Massnahmenbeschrieb

5S7.1

Im Gebiet Gstad wird eine Umstrukturierung für eine Misch- und Zentrumsnutzung mit hoher Dichte angestrebt. Im Umfeld des Bahnhofs Münchenstein sind einzelne nutzungs- bzw- sondernutzungsplanerische Massnahmen angedacht und vereinzelt bereits umgesetzt, 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.

B

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	5Ü-Ö2	Wendegleis Aesch	A
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	5ÖV3	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☒ HVS ☐ VS	4M5	BL: Arlesheim - Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse ins Tal (inkl. FlaMa)	A
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	4LV10.17	Arlesheim: LV-Unterführung SBB inkl. Fusswegverbindung bis Griebengasse (Tramhaltestelle)	A
		5FVV5	BL: Birsstadt – Velovorzugsroute Ost: 2. Etappe	A
		LV1-12	Münchenstein: Fusswegverbindung Lehenrain	A
		5FVV7.9	Arlesheim: Neubau Industriestrasse, FVV-Massnahmen	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Münchenstein	
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Basel-Landschaft, Eigentümerschaften, Walzwerk	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Vororientierung	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Historie

AP1/ARE-Code
S012/2701.208 A

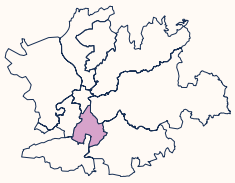
AP2/ARE-Code
S5/2701.2.130 A

AP3/ARE-Code
S14/2701.3.231 A

AP4/ARE-Code
4S7.1/2701.4.276 A

Typ

Transformationsgebiet



Birstal

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

5S7.1

Die Realisierung wird in Etappen geschehen. Der Quartierplan für das Van-Baerle-Areal wurde 2021 vom Stimmvolk abgelehnt. Aktuell besteht seitens Grundeigentümerschaft kein Interesse, die Planung wieder aufzunehmen. Das Areal ist dennoch weiterhin in einer Zone mit Quartierplanpflicht. Weiter ist der Bahnhof, bzw. das Bahnhofgebäude in einer Zone mit Quartierplanpflicht. Bereits umgesetzt wurde der Quartierplan 799 in direkter Bahnhofsnähe.

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.

5S8

Schwerpunktgebiet Reinach

		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nummer	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
5S8	**Schwerpunktgebiet Reinach**	**34,2**	**80**	**805**	**6050**	**8600**
5S8.1	Kägen/Neureinach	28,0	0	0	5600	8000
5S8.2	Hinterkirch	4,4	0	275	350	350
5S8.3	Reinach Ortszentrum	1,8	80	530	100	250

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

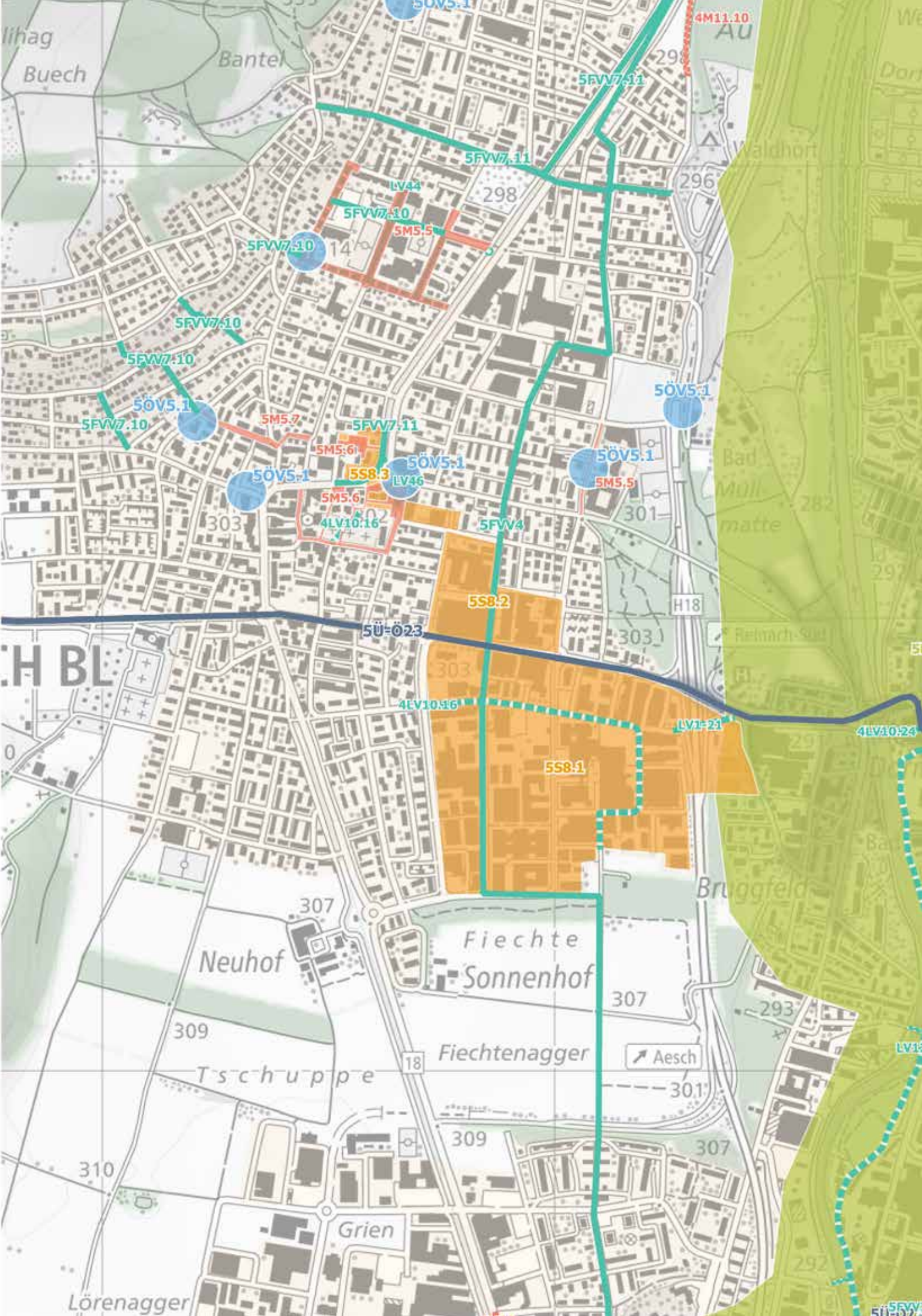
Beschrieb

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 eine ungenügende ÖV- und LV-Erschliessung abseits der Hauptachsen, innerhalb der Teilareale (insb. Kägen).

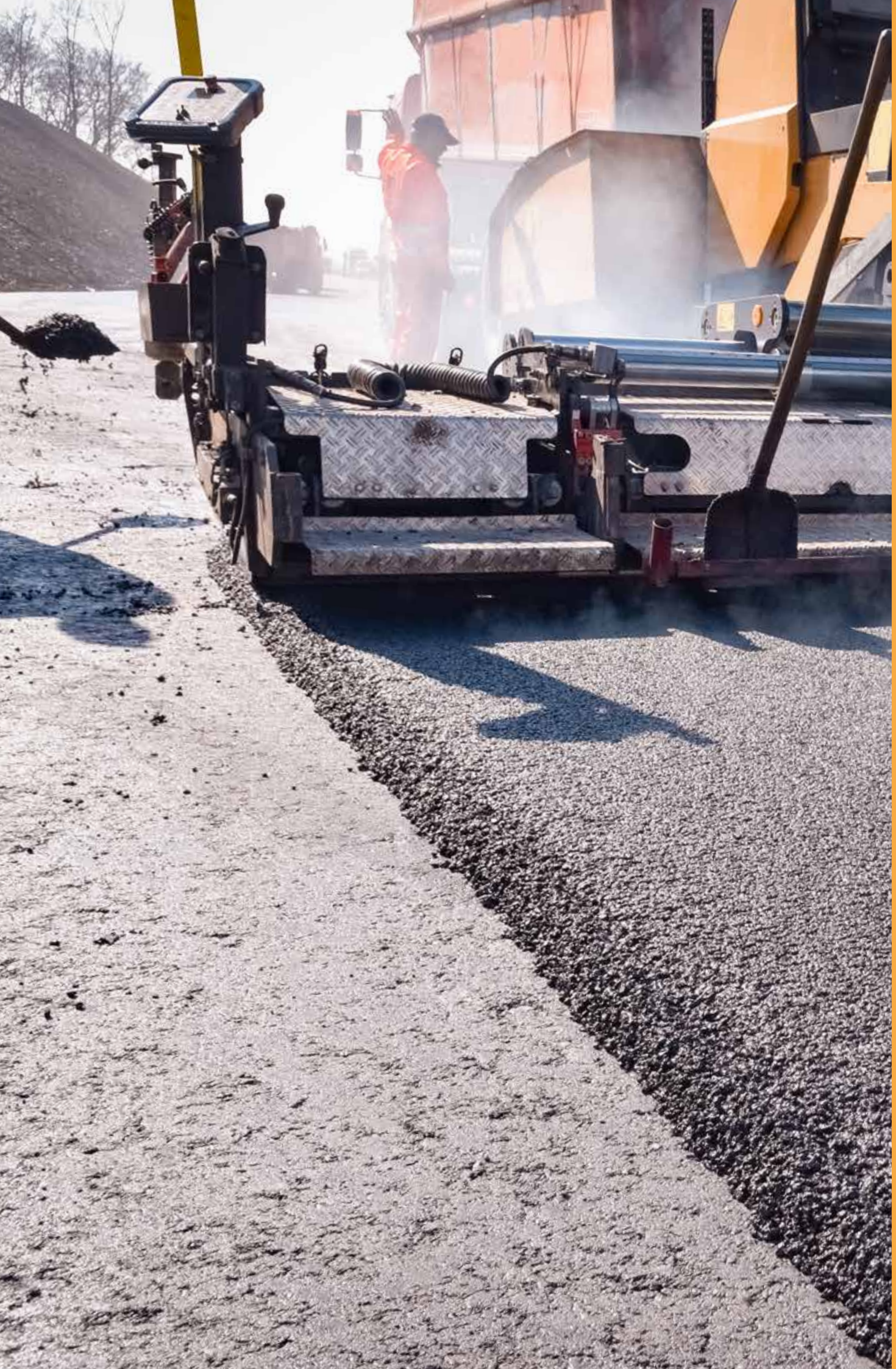
Die A18 wirkt zudem als räumliche Barriere – eine städteräumliche Verknüpfung war deshalb bisher nicht möglich. Die Platzverhältnisse erschweren das Bereitstellen von Raum für alle Verkehrsarten (MIV, ÖV, LV), und es bestehen Abhängigkeiten zwischen der Strassenraumgestaltung und der ÖV-Erschliessung.

Damit eine attraktive, verdichtete, zukünftige Entwicklung im gesamten Gebiet ermöglicht werden kann, soll eine städtebauliche Verbindung zwischen den Zentren ausgebildet, der Strassenraum aufgewertet und die nötigen verkehrlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden. In verkehrlicher Hinsicht konnte bereits eine wichtige Massnahme realisiert werden: den Vollanschluss Aesch auf der A18. Weitere Massnahmen sind vorgesehen: neue Tramverbindung zwischen Therwil und Dornach sowie diverse Infrastrukturergänzungen an Fuss- und Velowegen sowie Veloabstellanlagen. Wichtig für eine qualitativ hochwertige regionale Erschliessung mit dem Velo ist die Velovorzugsroute Birsstadt West, welche das Areal durchqueren wird. Auch die Velovorzugsroute Birsstadt Ost ist liegt nicht weit entfernt und wird die Erreichbarkeit mit dem Velo verbessern.


5ÖV5.1
4M11.10
Buech
Bantel
5FVV7.11
LV44
5FVV7.10
5M5.5
298
296
14
5FVV7.10
5FVV7.10
5FVV7.10
5ÖV5.1
5M5.7
5FVV7.10
5FVV7.11
5M5.6
5ÖV5.1
5S8.3
LV46
5ÖV5.1
5M5.5
5ÖV5.1
303
4LV10.16
5FVV4
301
5S8.2
H18
5Ü=Ö23
303
4LV10.16
LV1=21
4LV10.24
5S8.1
307
Fiechte
Neuhof
Sonnenhof
307
309
Fiechtenagger
Aesch
18
Tschuppe
301
309
307
310
Grien
Lörenagger

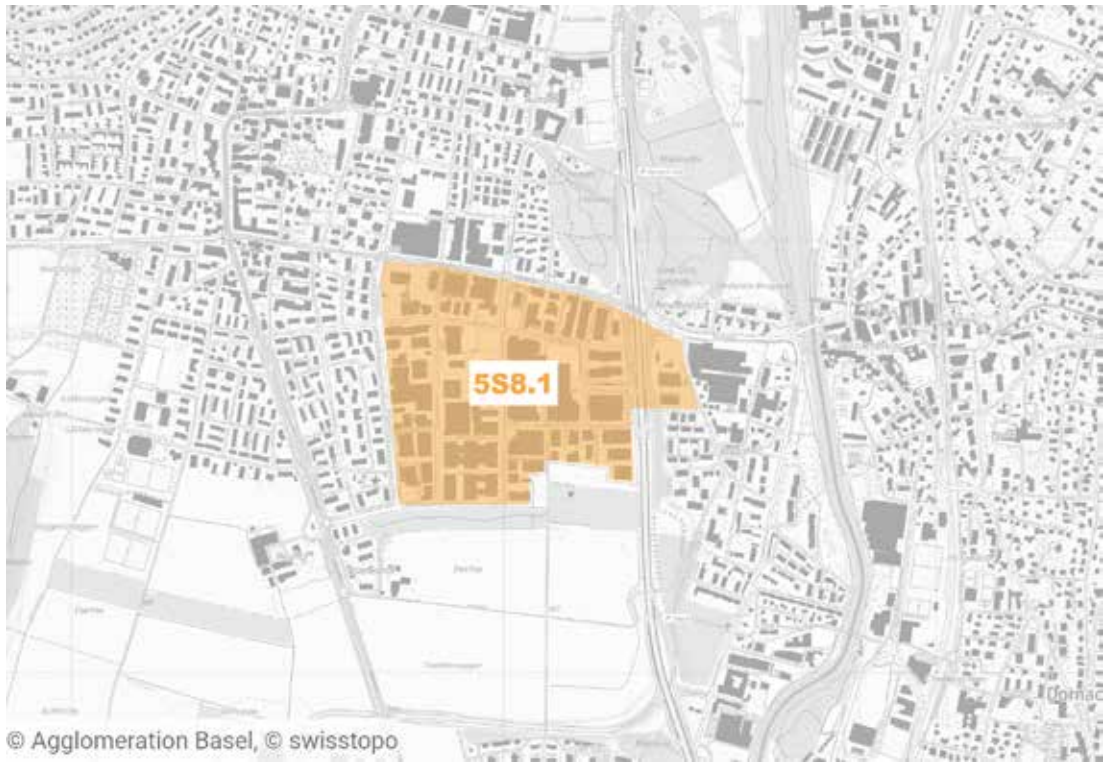
Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP5**
5L2	Birspark Landschaft	
Übergeordnete Massnahmen		**AP5**
5Ü-Ö2	Wendegleis Aesch (vorauss. bis 2028 abgeschlossen)	A
5Ü-Ö7	S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee	A
5Ü-Ö23	Tram Therwil - Dornach (Tramspange Therwil - Dornach)	C
AGGLO Massnahmen		**AP5**
5ÖV3	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
5ÖV5.1	Reinach (BL): ÖV Stärkung – Haltestellen	A
5VDS1	Dornach: Mobilitätsdrehscheibe Dornach Apfelsee	A
5M5.5	Reinach (BL): Aufwertung öffentlicher Raum/ Begegnungszonen/Klimaanpassung rund um Schulhäuser	A
5M5.6	Reinach (BL): Zentrumsentwicklung	A
5M5.7	Reinach (BL): Fussgängersicherheit verbessern	A
5FVV4	BL: Velovorzugsroute Birsstadt West: 2. Etappe	A
5FVV5	BL: Birsstadt – Velovorzugsroute Ost: 2. Etappe	A
5FVV7.10	Reinach (BL): ÖV-Stärkung - Zugang	A
5FVV7.11	Reinach (BL): Ausbau kommunaler Velorouten	A
5M17	BL: Erweiterung Autobahnausfahrt A18 Reinach Süd – Direktanschluss Gebiet Kägen	C
AGGLO Massnahmen AP1 – AP4 (noch offen)		
4LV3	BL: Birsstadt – Velovorzugsroute West	AP4
4LV4	BL: Birsstadt – Velovorzugsroute Ost 1. Etappe	AP4
4LV8	SO: Birsstadt – Velovorzugsroute Ost Abschnitt Solothurn	AP4
4LV10.16	Reinach: Ergänzungen Fuss- und Velowege inkl. Veloabstellanlagen	AP4
4LV10.18	Arlesheim: Spitzerweglein und Trottoirverlegung im Tal inkl. Knotenanpassung Birseckstrasse/ Mattweg	AP4
4LV10.22	Dornach: Fussverkehr - Behebung Schwachstellen	AP4
4LV10.24	Dornach: Langsamverkehr Bahnhof Dornach Arlesheim-Reinach (Stöcklin Areal)	AP4
LV1-21	Reinach: Fuss-/Veloverbindung Reinach-Dornach/Arlesheim	AP3
LV12-24	Fertigstellung kantonale Radrouten (Dornach, Birsradweg)	AP3
LV44	Reinach: Strassenumgestaltung Schulzentrum Weiermatten	AP3
LV45	Reinach: Ergänzung Fusswegnetz Landererstrasse	AP3
LV46	Reinach: Umgestaltung Angensteinerplatz und Strassenraum	AP3
LV12-33	Fertigstellung kantonale Radrouten (Dornach, Verbindung Dornach - Arlesheim)	AP1



5S8.1

Kägen/Neureinach



	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	5600	200		Arbeiten
Zukunft	0	8000	285	**28**	Arbeiten
Veränderung	**0**	**2400**	**85**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **C**	2040: **B**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☐

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 2020 erarbeiteten Machbarkeitsstudie über ein Teilgebietdes Kägens (Pilotgebiet Kägen Nordost) haben Gemeinde, Grundeigentümer und die Standortförderung BL modelmässig untersucht, wie im Kägen ein Transformationsprozess initiiert und damit Entwicklungsimpulse ausgelöst werden können. Die Umsetzung hängt von den Grundeigentümern und der Laufdauer der bestehenden Baurechte ab.

Ein Gesamtkonzept Mobilität und Verkehr im Auftrag des Kantons und der Gemeinde wurde 2020 erarbeitet. Es zeigt Verbesserungspotenzial in der Erschliessung und mögliche Massnahmen auf. Diese sollen schrittweise über Aggloprogramm-Massnahmen umgesetzt werden.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☒ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	5Ü-Ö2	Wendegleis Aesch	A
		5Ü-Ö23	Tram Therwil - Dornach (Tramspange Therwil - Dornach)	C
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☐ < 300 m ☒ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	5ÖV5.1	Reinach (BL): ÖV Stärkung – Haltestellen	A
MIV	Anschluss an: ☒ HLS ☐ HVS ☐ VS	5M5.5	Reinach (BL): Aufwertung öffentlicher Raum/Begegnungszonen/Klimaanpassung rund um Schulhäuser	A
		5M5.7	Reinach (BL): Fussgängersicherheit verbessern	A
		5M5.6	Reinach (BL): Zentrumsentwicklung	A
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	LV1-21	Reinach: Fuss-/Veloverbindung Reinach-Dornach/ Arlesheim	A
		LV46	Reinach: Umgestaltung Angensteinerplatz und Strassenraum	A
		LV12-24	Fertigstellung kantonale Radrouten (Dornach, Birsradweg)	A
		4LV8	SO: Birsstadt – Velovorzugsroute Ost Abschnitt Solothurn	A
		4LV10.16	Reinach: Ergänzungen Fuss- und Velowege inkl. Veloabstellanlagen	A
		5FVV4	BL: Birsstadt – Velovorzugsroute West: 2. Etappe	A
		5FVV5	BL: Birsstadt – Velovorzugsroute Ost: 2. Etappe	A
		5FVV7.11	Reinach (BL): Ausbau kommunaler Velorouten	A

5S8.1

B

Historie

AP1/ARE-Code
S1021/2701.214 A

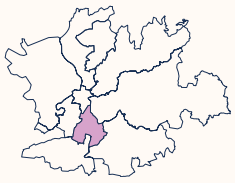
AP2/ARE-Code
S5/2701.2.130 A

AP3/ARE-Code
S15.1/2701.3.235 A

AP4/ARE-Code
- -

Typ

Nachverdichtungsgebiet



Birstal

5S8.1

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Reinach (BL)	
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Basel-Landschaft	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Festsetzung	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

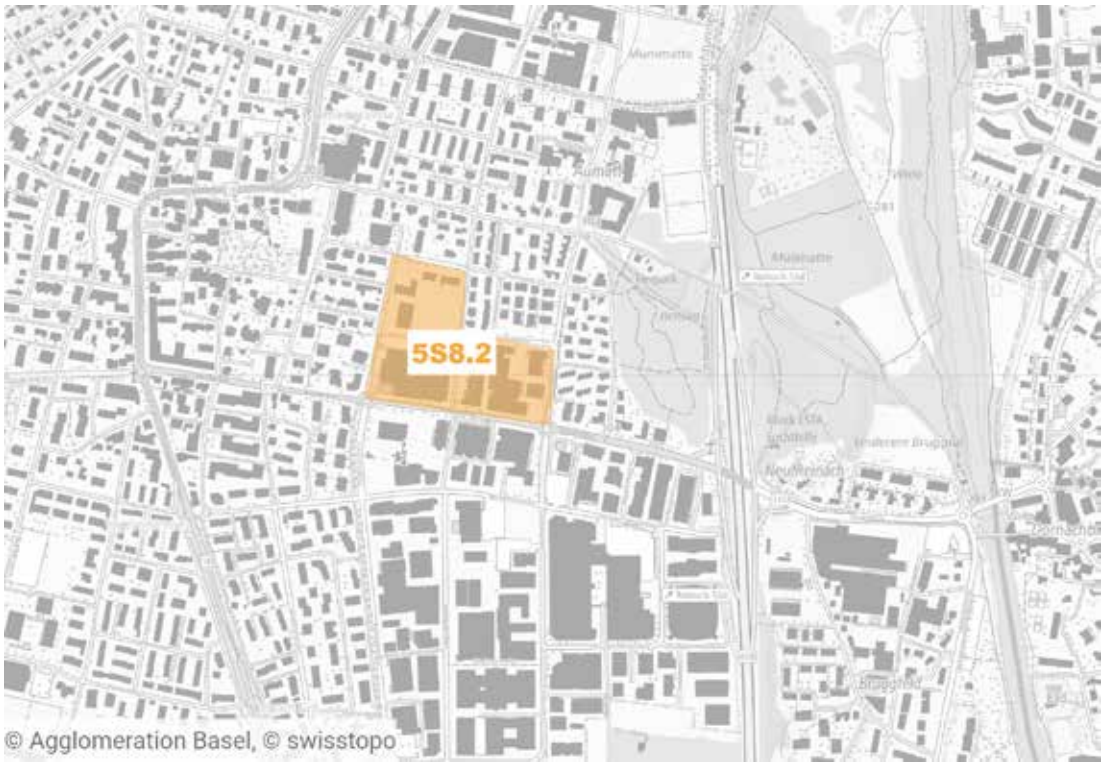
Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

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.

5S8.2

Hinterkirch

A



Historie

AP1/ARE-Code
S021/2701.214 A

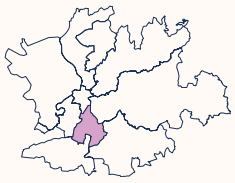
AP2/ARE-Code
S5/2701.2.130 A

AP3/ARE-Code
S15.2/2701.3.236 A

AP4/ARE-Code
4S8.2/2701.4.278 A

Typ

Transformationsgebiet



Birstal

	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	350	79,5		Arbeiten
Zukunft	275	350	142	**4,4**	Wohnen, Arbeiten
Veränderung	**275**	**0**	**62,5**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse

Heute: **B** 2040: **B**

Mobilitätskonzept

Mobilitätskonzept erstellt ☐

Massnahmenbeschrieb

5S8.2

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 ist teilweise noch im Bau.

Längerfristig könnte auch der südliche Teil des Hinterkirchs an der Bruggstrasse umstrukturiert und verdichtet werden. Damit dies funktioniert, sind diverse verkehrliche Rahmenbedingungen zu erfüllen.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☒ kein Bahnhof	5Ü-Ö2	Wendegleis Aesch	A
		5Ü-Ö23	Tram Therwil - Dornach (Tramspange Therwil - Dornach)	C
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	5ÖV5.1	Reinach (BL): ÖV Stärkung – Haltestellen	A
MIV	Anschluss an: ☒ HLS ☐ HVS ☐ VS	5M5.5	Reinach (BL): Aufwertung öffentlicher Raum/Begegnungszonen/Klimaanpassung rund um Schulhäuser	A
		5M5.6	Reinach (BL): Zentrumsentwicklung	A
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	LV46	Reinach: Umgestaltung Angensteinerplatz und Strassenraum	A
		LV45	Reinach: Ergänzung Fusswegnetz Landererstrasse	A
		4LV10.16	Reinach: Ergänzungen Fuss- und Velowege inkl. Veloabstellanlagen	A
		5FVV4	BL: Birsstadt – Velovorzugsroute West: 2. Etappe	A
		5FVV5	BL: Birsstadt – Velovorzugsroute Ost: 2. Etappe	A
		5FVV7.10	Reinach (BL): ÖV-Stärkung - Zugang	A
		5FVV7.11	Reinach (BL): Ausbau kommunaler Velorouten	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Reinach (BL)	
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Basel-Landschaft	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Festsetzung	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

Die Arealentwicklung für das Teilgebiet Hinterkirch ist im Bau 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.

5S8.3

Reinach Ortszentrum

	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	80	100	100		Mischnutzung
Zukunft	530	250	433,3	**1,8**	Mischnutzung
Veränderung	**450**	**150**	**333,3**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **A**	2040: **A**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☐

Massnahmenbeschrieb

5S8.3

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.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	5Ü-Ö23	Tram Therwil - Dornach (Tramspange Therwil - Dornach)	C
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	5ÖV5.1	Reinach (BL): ÖV Stärkung – Haltestellen	A
MIV	Anschluss an: ☒ HLS ☐ HVS ☐ VS	5M5.6	Reinach (BL): Zentrumsentwicklung	A
		5M5.5	Reinach (BL): Aufwertung öffentlicher Raum/Begegnungszonen/Klimaanpassung rund um Schulhäuser	A
		5M5.7	Reinach (BL): Fussgängersicherheit verbessern	A
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	LV46	Reinach: Umgestaltung Angensteinerplatz und Strassenraum	A
		5M5.7	Reinach (BL): Fussgängersicherheit verbessern	A
		5FVV4	BL: Birsstadt – Velovorzugsroute West: 2. Etappe	A
		5FVV7.10	Reinach (BL): ÖV-Stärkung - Zugang	A
		5FVV5	BL: Velovorzugsroute Birsstadt Ost: 2. Etappe	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Reinach (BL)	
Weitere beteiligte Stellen	-	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Nein	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

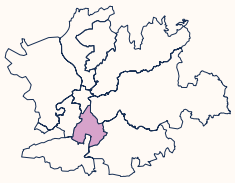
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4S8.4/2701.4.281 B

Typ

Nachverdichtungsgebiet



Birstal

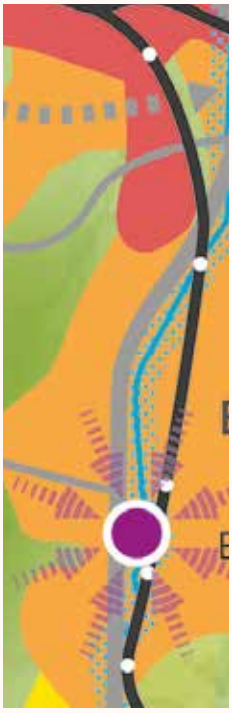
Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

5S8.3

Der Quartierplan Hauptstrasse (neu: QP Angensteinerplatz) ist rechtskräftig (RRB vom 05.09.2023). Der Zeitplan der Umsetzung ist abhängig von der privaten Bauherrschaft. Der Quartierplan Im Zentrum befindet sich in Erarbeitung. Für die Landererstrasse liegt ein Bebauungskonzept vor.

5S9

Schwerpunktgebiet Aesch-Nord



		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nummer	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
5S9	**Schwerpunktgebiet Aesch-Nord**	**30,0**	**0**	**1700**	**2200**	**3700**
5S9.1	Aesch-Nord	30,0	0	1700	2200	3700

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

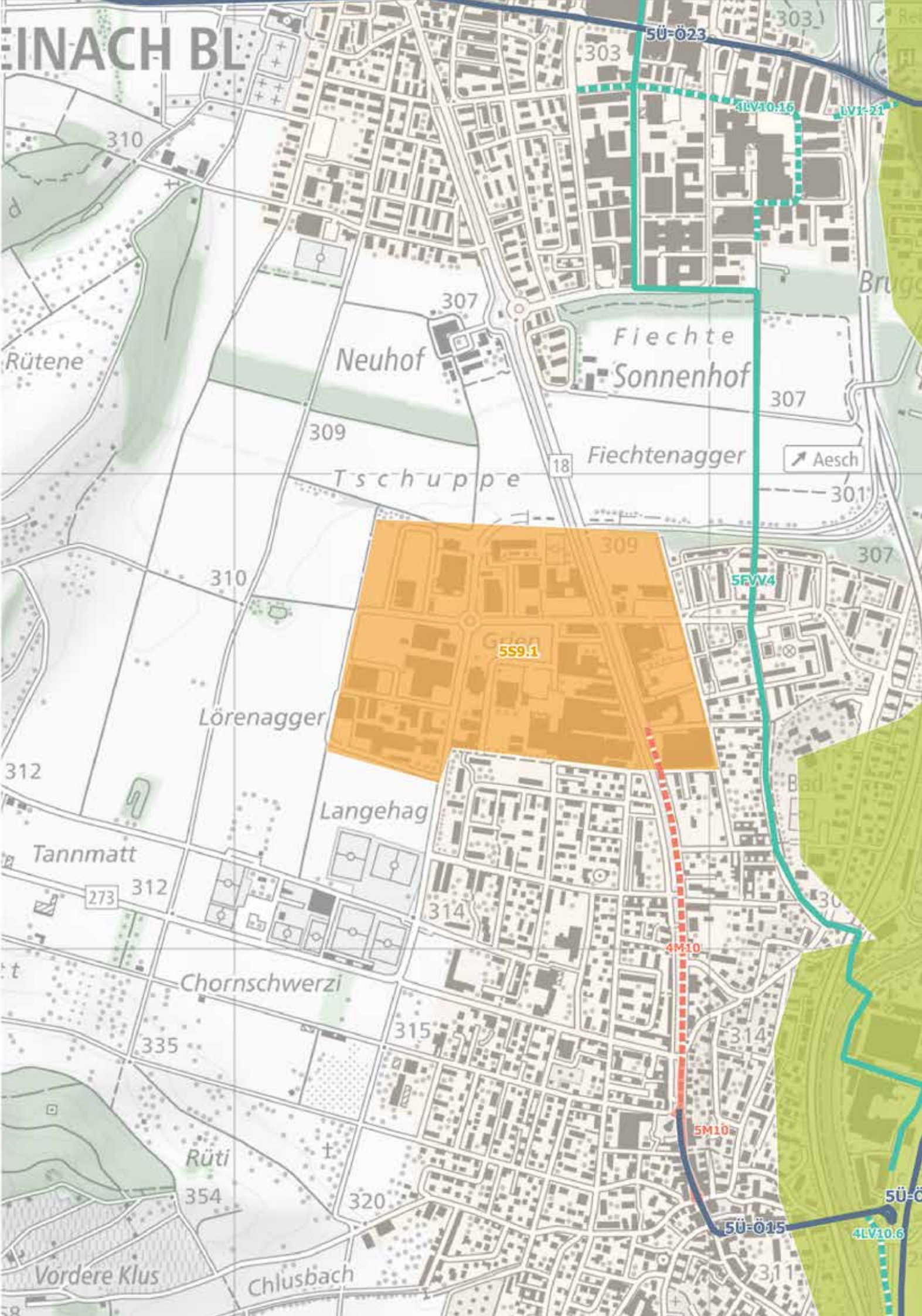
Ankergemeinde

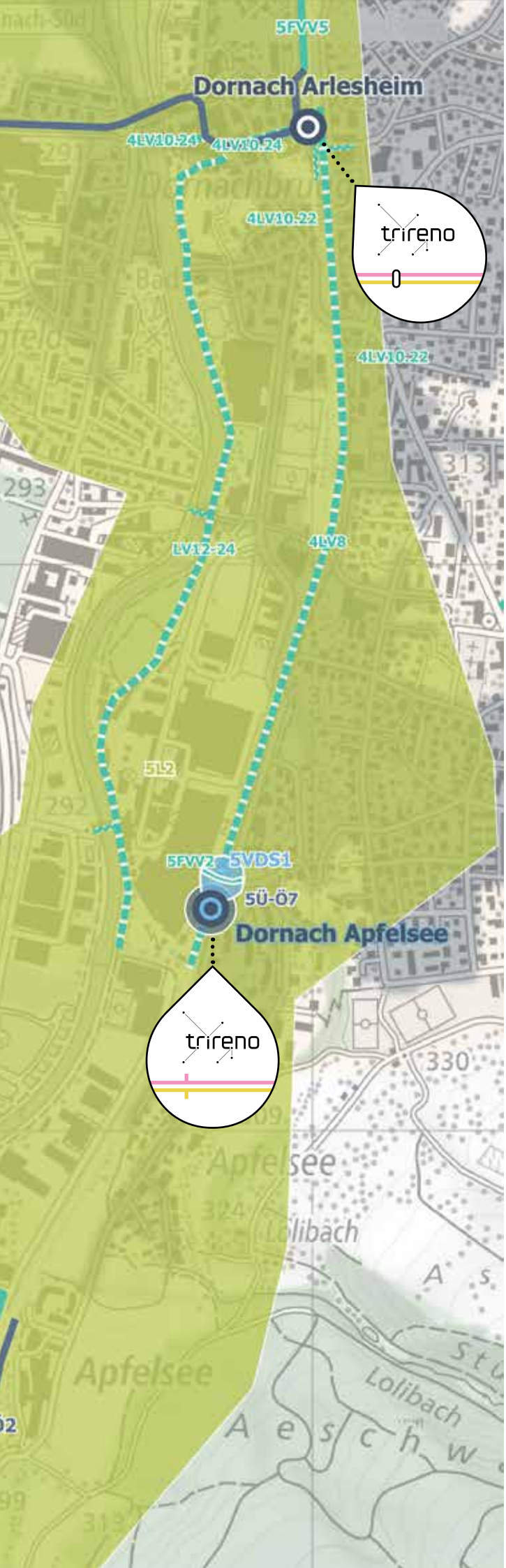
Ländlicher Raum

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 Konzeptes der kurzen Wege angestrebt. Das Gebiet Aesch Nord ist ein exemplarisches Beispiel für ein Areal, das aufgrund der Ausgangslage – sehr gute Erschliessung für den MIV aber auch gute Erschliessung für den ÖV – nicht per se einer einzigen Nutzungskategorie zugeteilt werden kann. Seit der Realisierung des Vollanschluss Aesch wurde die Anbindung an das Hochleistungsstrassennetz nochmals verbessert, sodass sich das Areal «Aesch Nord» grundsätzlich auch für verkehrsintensive Nutzungen anbietet. Die verschiedenen Sichtweisen betreffend Nutzungsmix gilt es differenziert zu betrachten und dafür braucht es vertiefende konzeptionelle Abklärungen.

Die Verbindung zwischen Aesch Nord und dem Ortszentrum Aesch, wird mit der Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Bereich Zentrum und Nord verbessert. ÖV-Seitig erfolgt die Haupterschliessung über die Tram 11, welche innerhalb des Areals (Haltestelle Arlesheimerstrasse) hält. Die neue Bahnhaltestelle liegt ausserdem in Fuss-/Velodistanz. Die Anbindung für den Fuss- und Veloverkehr wird dank den AP5-Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen «Dornach: Rad- und Fusswegunterführung Apfelsee» sichergestellt. Die geplante Velo- und Fussverkehrsmassnahme verbessert auch den Zugang zum Birsraum und knüpft dort an den Birsradweg an. Der «Birspark Landschaft» nimmt für das zukünftige Wohn- und Arbeitsplatzgebiet «Aesch Nord» eine wichtige Funktion als Naherholungsraum ein. Schliesslich wird die unweit am Areal «Aesch Nord» vorbeiführende Velovorzugsroute «Birsstadt West» die regionale Anbindung für den Veloverkehr gewährleisten.


EINACH BL
5Ü=Ö23
4LV10.16
LV1-21
303
310
307
Rütene
Neuhof
Fiechte
Sonnenhof
309
Fiechtenagger
Aesch
18
Tschuppe
301
310
5S9.1
5FVV4
Lörenagger
312
Langehag
Tannmatt
273
312
314
4M10
Chornschwerzi
315
335
5M10
Rüti
354
320
5Ü=Ö15
4LV10.6
Vordere Klus
Chlusbach

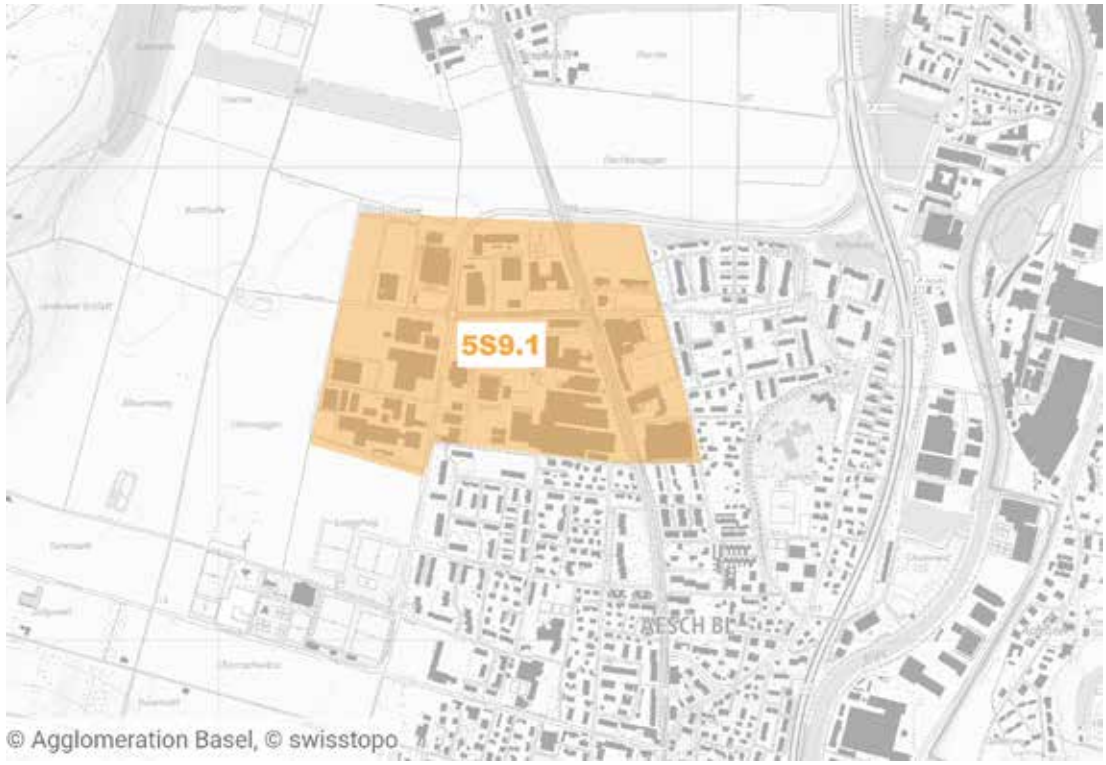


Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP5**
5L2	Birspark Landschaft	
Übergeordnete Massnahmen		**AP5**
5Ü-Ö2	Wendegleis Aesch	A
5Ü-Ö7	S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee	A
5Ü-Ö15	Tram Aesch Dorf – Aesch Bahnhof	B
5Ü-Ö23	Tram Therwil - Dornach (Tramspange Therwil - Dornach)	C
AGGLO Massnahmen		**AP5**
5ÖV3	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
5FVV4	BL: Velovorzugsroute Birsstadt West: 2. Etappe	A
5FVV5	BL: Velovorzugsroute Birsstadt Ost: 2. Etappe	A
5VDS1	Dornach: Mobilitätsdrehscheibe Dornach Apfelsee	A
5FVV2	Dornach: Rad- und Fusswegunterführung Apfelsee	A
5M10	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Zentrum	B
AGGLO Massnahmen AP1 – AP4 (noch offen)		
4M10	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Nord	AP4
4LV3	BL: Birsstadt – Velovorzugsroute West	AP4
4LV8	SO: Birsstadt – Velovorzugsroute Ost Abschnitt Solothurn	AP4
4L10.6	BL: Radroute Aesch - Duggingen	AP4
4LV10.16	Reinach: Ergänzungen Fuss- und Velowege inkl. Veloabstellanlagen	AP4
4LV10.22	Dornach: Fussverkehr - Behebung Schwachstellen	AP4
4LV10.24	Dornach: Langsamverkehr Bahnhof Dornach Arlesheim-Reinach (Stöcklin Areal)	AP4

5S9.1

Aesch-Nord



	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	2200	73		Arbeiten
Zukunft	1700	3700	180	**30**	Mischnutzung
Veränderung	**1700**	**1500**	**107**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **B**	2040: **B**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☒

Massnahmenbeschrieb

5S9.1

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.

B

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☒ kein Bahnhof	5Ü-Ö2	Wendegleis Aesch	A
		5Ü-Ö7	S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee	A
		5Ü-Ö15	Tram Aesch Dorf – Aesch Bahnhof	B
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☐ < 300 m ☒ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	-	-	-
MIV	Anschluss an: ☒ HLS ☐ HVS ☐ VS	4M10	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Nord	A
		5M10	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Zentrum	B
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	5FVV4	BL: Birsstadt – Velovorzugsroute West: 2. Etappe	A
		5FVV5	BL: Birsstadt – Velovorzugsroute Ost: 2. Etappe	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Aesch (BL)	
Weitere beteiligte Stellen	-	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Festsetzung	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Historie

AP1/ARE-Code
S17.1/2701.3.241 A

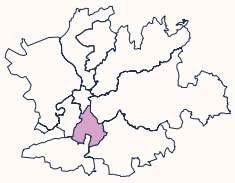
AP2/ARE-Code
S5/2701.2.130 A

AP3/ARE-Code
S021/2701.3.214 A

AP4/ARE-Code
4S9.1/2701.4.283 A

Typ

Transformationsgebiet



Birstal

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

5S9.1

Mit dem Gesamtkonzept Aesch Nord wurde die gestellte Bedingung für die angestrebte Mischnutzung im Gebiet erfüllt. Der Kanton hat das Gesamtkonzept zur Kenntnis genommen und der Gemeinderat hat in seiner Strategie festgehalten, das Areal in 2 Etappen zu entwickeln. Somit können die Parzellen entlang der Hauptstrasse ab 2030 in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Quartierpläne erarbeiten.

Mit dem 10. GLA und dem Buskonzept Birsstadt-Süd soll eine neue Buslinie 63 zur Erschliessung der Arbeitsgebiete Uptown Basel - Kägen - Aesch Soleil eingeführt werden. Die Bus-Erschliessung soll den Anschluss an den Bahnhof Aesch gewährleisten.

5S10

Schwerpunktgebiet Dornach/Aesch

Nummer	Massnahme	Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
		Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
5S10	**Schwerpunktgebiet Dornach/Aesch**	**38,0**	**190**	**1900**	**700**	**1750**
5S10.1	Birsmatt	11,0	190	400	550	750
5S10.2	Widen	27,0	0	1500	150	1000

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

Beschrieb

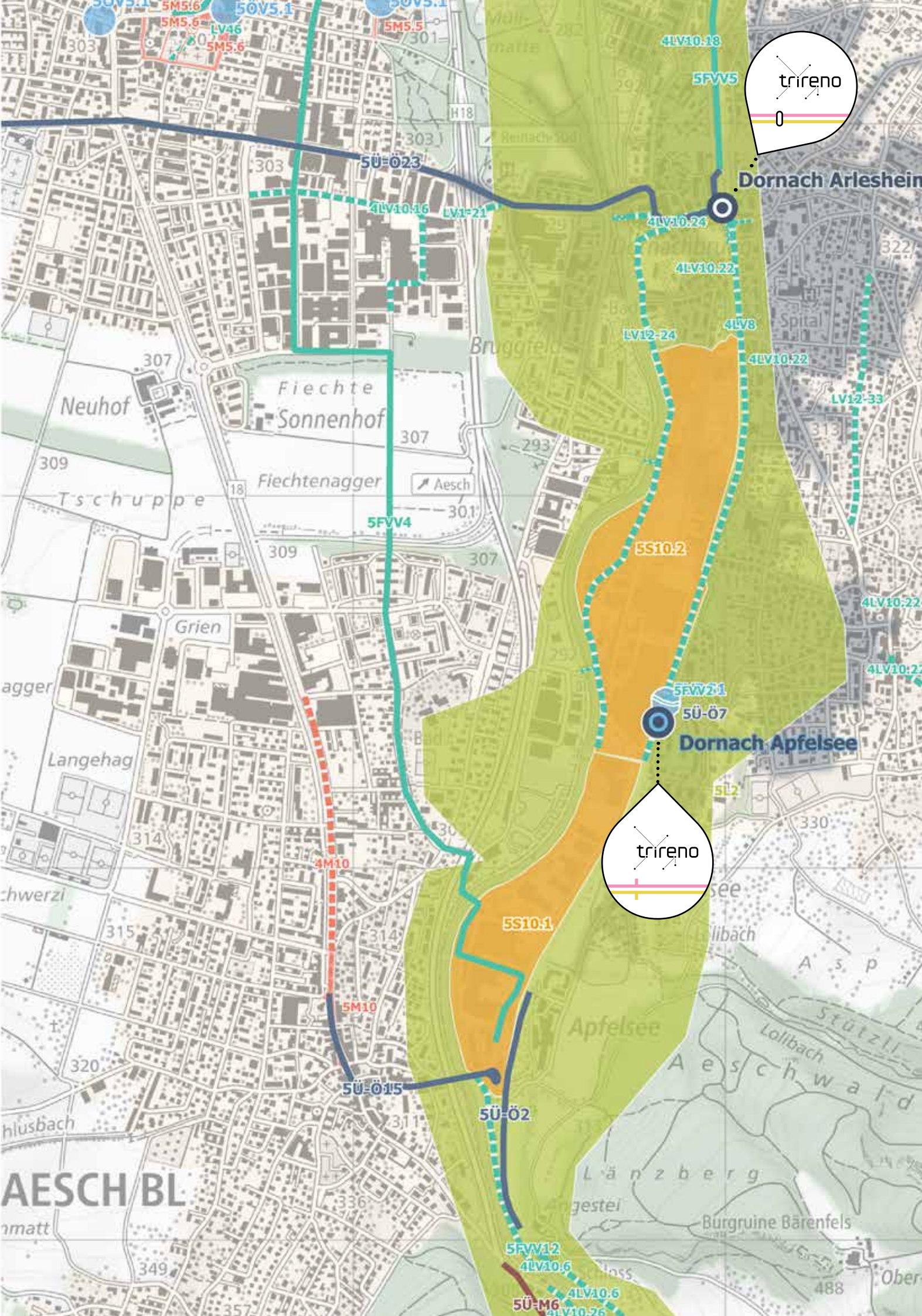
Das Schwerpunktgebiet Dornach/Aesch ist ein zusammenhängendes Gewerbe- und Industriegebiet entlang der Bahnlinie Basel – Delémont auf Aescher und Dornacher Gemeindegebiet und umfasst die beiden Areale Widen und Birsmatt. Es befindet sich, speziell auf Dornacher Gebiet, durch die Aufgabe der industriellen 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.

Das Areal Widen wird mit der Realisierung der Haltestelle «Dornach Apfelsee» einen direkten Anschluss an S-Bahnnetz erhalten. Die Vernetzung aller Mobilitätsformen wird mit der Massnahme «Dornach: Mobilitätsdrehschreibe Dornach Apfelsee» gewährleistet. Hierfür wurde bereits ein Konzeptplan ausgearbeitet und wurden folgende Massnahmen definiert, welche das Funktionieren der Mobilitätsdrehschreibe gewährleisten sollen: Neue Industriestrasse inkl. Velovorzugsroute, Buswendeplatz Ostseite inkl. Veloabstellplätzen, Aufwertung Weiden-/Apfelseestrasse und Witterungsschutz Bushaltestellen.

Das Areal Birsmatt verfügt mit dem Bahnhof Aesch bereits heute über einen direkten S-Bahnanschluss. Durch die Verlängerung der Tramlinie 11 mit der Massnahme «Tram Aesch Dorf – Aesch Bahnhof» ist das Areal Birsmatt gut angebunden an das Dorfzentrum von Aesch und besteht eine direkte Verbindung ins Areal «Aesch Nord» sowie nach Reinach, Münchenstein und Basel, wobei Basel und das Umfeld der Bahnhöfe Münchenstein und Basel Dreispitz mit der S-Bahn deutlich schneller erreicht werden können.

Die MIV-Erschliessung wurde im Rahmen der letzten Generation verbessert durch die Realisierung des Vollanschlusses Aesch und die Erhöhung der Kapazität auf der A18 durch die Massnahmen Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2. Die Verkehrsverbindung ins Laufental wird mittelfristig durch den Muggenbergtunnel verbessert.


5M5.6
5M5.6
LV46
5M5.6
5OV5.1
5OV5.1
5M5.5
4LV10.18
5FVV5
trireno
0
Dornach Arlesheim
5Ü-Ö23
4LV10.16
LV1-21
4LV10.24
4LV10.22
LV12-24
4LV8
4LV10.22
LV12-33
Neuhof
Fiechte
Sonnenhof
Fiechtenagger
Aesch
Tschuppe
5FVV4
5S10.2
Grien
4LV10.22
4LV10.22
5FVV2.1
5Ü-Ö7
Dornach Apfelsee
Langehag
5L2
trireno
4M10
5S10.1
5M10
5Ü-Ö15
5Ü-Ö2
Apfelsee
Lollibach
Stützli
Aeschwald
AESCH BL
Länzberg
Burgruine Bärenfels
5FVV12
4LV10.6
4LV10.6
5Ü-M6
4LV10.26

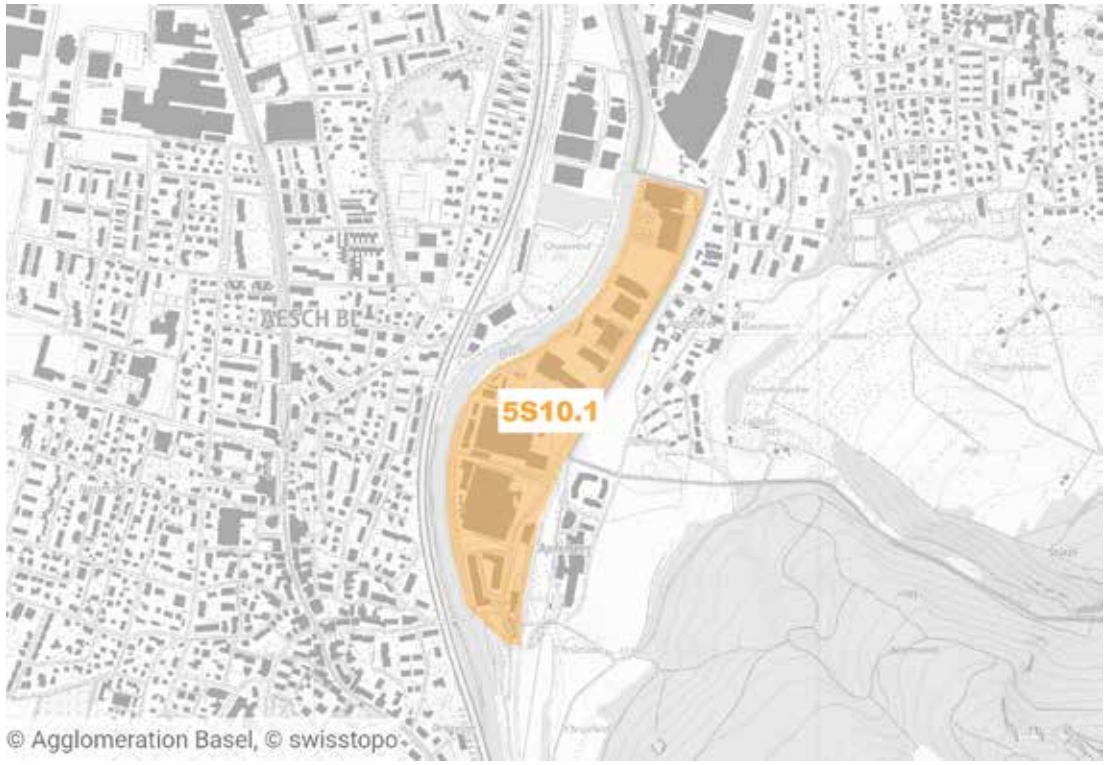
Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP5**
5L2	Birspark Landschaft	
Übergeordnete Massnahmen		**AP5**
5Ü-Ö2	Wendegleis Aesch	A
5Ü-Ö7	S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee	A
5Ü-Ö15	Tram Aesch Dorf – Aesch Bahnhof	B
5Ü-M6	A18, Muggenbergtunnel	B
AGGLO Massnahmen		**AP5**
5ÖV3	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
5VDS1	Dornach: Mobilitätsdrehscheibe Dornach Apfelsee	A
5FVV2	Dornach: Rad- und Fusswegunterführung Apfelsee	A
5FVV4	BL: Velovorzugsroute Birsstadt West: 2. Etappe	A
5FVV5	BL: Velovorzugsroute Birsstadt Ost: 2. Etappe	A
5FVV12	BL: Velotunnel Angenstein	B
5M10	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Zentrum	B
AGGLO Massnahmen AP1 – AP4 (noch offen)		
4LV8	SO: Birsstadt – Velovorzugsroute Ost Abschnitt Solothurn	AP4
4LV10.6	BL: Radroute Aesch - Duggingen	AP4
4LV10.20	Dornach: Langsamverkehrsunterführung Apfelsee	AP4
4LV10.23	Dornach: Langsamverkehr Aufwertung Birsquerung	AP4
4M10	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Nord	AP4
LV12-22	Fertigstellung kantonale Radroute (Dornach - Hochwald)	AP3
LV12-24	Fertigstellung kantonale Radrouten (Dornach, Birsradweg)	AP3
LV12-25	Fertigstellung kantonale Radrouten (Dornach - Gempen)	AP3
LV12-33	Fertigstellung kantonale Radrouten (Dornach, Verbindung Dornach - Arlesheim)	AP3

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 und sollen Birsquerungen in Dornach (4LV10.23) realisiert werden. Die Verbindung zwischen der neuen S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee und den östlich sowie westlich liegenden Gebieten wird mittels der Rad- und Fusswegunterführung Apfelsee sichergestellt. Die regionale Anbindung für den Veloverkehr wird mit den Velovorzugsrouten Birstadt Ost und West verbessert.

5S10.1

Birsmatt



	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	190	550	67,3		Mischnutzung
Zukunft	400	750	104,5	**11**	Mischnutzung
Veränderung	**210**	**200**	**37,2**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **B**	2040: **B**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☐

Massnahmenbeschrieb

Das Gebiet Birsmatt liegt zwischen der Bahnhaltestelle Aesch und der geplanten zusätzlichen S-Bahn-Haltestelle «Apfelsee». Im Areal 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-a-vis des Bahnhofs wurde bereits ein Quartierplan mit Mischnutzung Wohnen/Dienstleistung realisiert und baulich umgesetzt (Bauvollendung 2016). Der Gemeinderat hat in seiner Strategie beschlossen das Gebiet Birsmatt in einer zweiten Etappe ab 2035 zu entwickeln. 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. Mit dem Zubringer Dornach/Aesch und dem 15-Takt der S-Bahn besteht Potential für eine neue Dynamik.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	5Ü-Ö2	Wendegleis Aesch	A
		5Ü-Ö7	S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee	A
		5Ü-Ö15	Tram Aesch Dorf – Aesch Bahnhof	B
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	5ÖV3	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
MIV	Anschluss an: ☒ HLS ☐ HVS ☐ VS	5M10	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Zentrum	B
		5M18	Dornach/Aesch: Birsraum Ost – A18 Anbindung Süd	C

5S10.1

B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

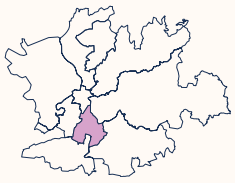
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S10.1/2701.3.220 A

AP4/ARE-Code
4S10.1/2701.4.285 A

Typ

Transformationsgebiet



Birstal

5S10.1

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	LV48	Aesch: Vernetzung Radroute vom Bahnhof Aesch ins Laufental	A
		LV12-22	Fertigstellung kantonale Radroute (Dornach - Hochwald)	A
		LV12-24	Fertigstellung kantonale Radrouten (Dornach, Birsradweg)	A
		LV12-25	Fertigstellung kantonale Radrouten (Dornach - Gempen)	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
		5FVV2	Dornach: Rad- und Fusswegunterführung Apfelsee	A
		5FVV4	BL: Birsstadt – Velovorzugsroute West: 2. Etappe	A
		5FVV5	BL: Birsstadt – Velovorzugsroute Ost: 2. Etappe	A
		5FVV12	BL: Velotunnel Angenstein	B

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Aesch (BL)	
Weitere beteiligte Stellen	Verein Birsstadt	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Festsetzung	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

Regionale Abstimmung im Rahmen Raumkonzept Birsstadt und in Abstimmung mit dem Masterplan Birs (Perimeter: Nepomuk Brücke bis Angenstein), dem Masterplan Bahnhof und dem Prozess Zukunft Birsraum.

5S10.2

Widen

B

	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	150	5,6		Mischnutzung Wohnen, Arbeiten, Gewerbe, öffentliche Nutzung Mobilität, Freiraum
Zukunft	1500	1000	92,6	**27**	Wohnen, Arbeiten, Mischnutzung, Öffentliche Nutzung, Einkaufen
Veränderung	**1500**	**850**	**87**		

Historie

AP1/ARE-Code
- -

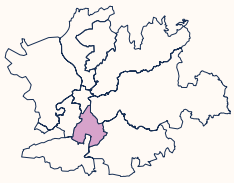
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S10.2/2701.3.221 A

AP4/ARE-Code
4S10.2/2701.4.286 B

Typ

Transformationsgebiet



Birstal

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse

Heute: **D** 2040: **B**

Mobilitätskonzept

Mobilitätskonzept erstellt ☐

Massnahmenbeschrieb

5S10.2

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 2026 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 Erholung und Natur, 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 mit einer angedachten Birsquerung, sowie eine Velo-Vorzugsroute entlang der SBB wird die Erschliessung optimieren.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	5Ü-Ö7	S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee	A
		5Ü-Ö23	Tram Therwil - Dornach (Tramspange Therwil - Dornach)	C
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	5ÖV3	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
		5VDS1	Dornach: Mobilitätsdrehscheibe Dornach Apfelsee	A
MIV	Anschluss an: ☒ HLS ☐ HVS ☐ VS	-	-	-
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	4LV8	SO: Birsstadt – Velovorzugsroute Ost Abschnitt Solothurn	A
		5FVV5	BL: Birsstadt – Velovorzugsroute Ost: 2. Etappe	A
		4LV10.22	Dornach: Fussverkehr - Behebung Schwachstellen	A
		LV12-24	Fertigstellung kantonale Radrouten (Dornach, Birsradweg)	A
		LV12-33	Fertigstellung kantonale Radrouten (Dornach, Verbindung Dornach - Arlesheim)	A
		5FVV2	Dornach: Rad- und Fusswegunterführung Apfelsee	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Dornach	
Weitere beteiligte Stellen	SBB, Grundeigentümer, Kanton SO, Verein Birsstadt	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Zwischenergebnis	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

Die Zielsetzungen der Arealentwicklung bedingen eine gestaffelte Realisierung der Erschliessungsmassnahmen für ÖV und MIV. In erster Linie ist Wohnnutzung (70%) vorgesehen. Im Bereich der zukünftigen S-Bahn-Haltestelle Apfelsee ist auch eine konzentrierte Büro- und Gewerbenutzung (70%) 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 Mobi-litätsdrehscheibe zu verwirklichen, die optimal mit den umliegenden Nutzungen verzahnt und städtebauliche integriert ist.

5S11

Schwerpunktgebiet Zwingen

		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nummer	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
5S11	**Schwerpunktgebiet Zwingen**	**10,0**	**200**	**700**	**0**	**50**
5S11.1	Papierfabrik	10,0	200	700	0	50

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

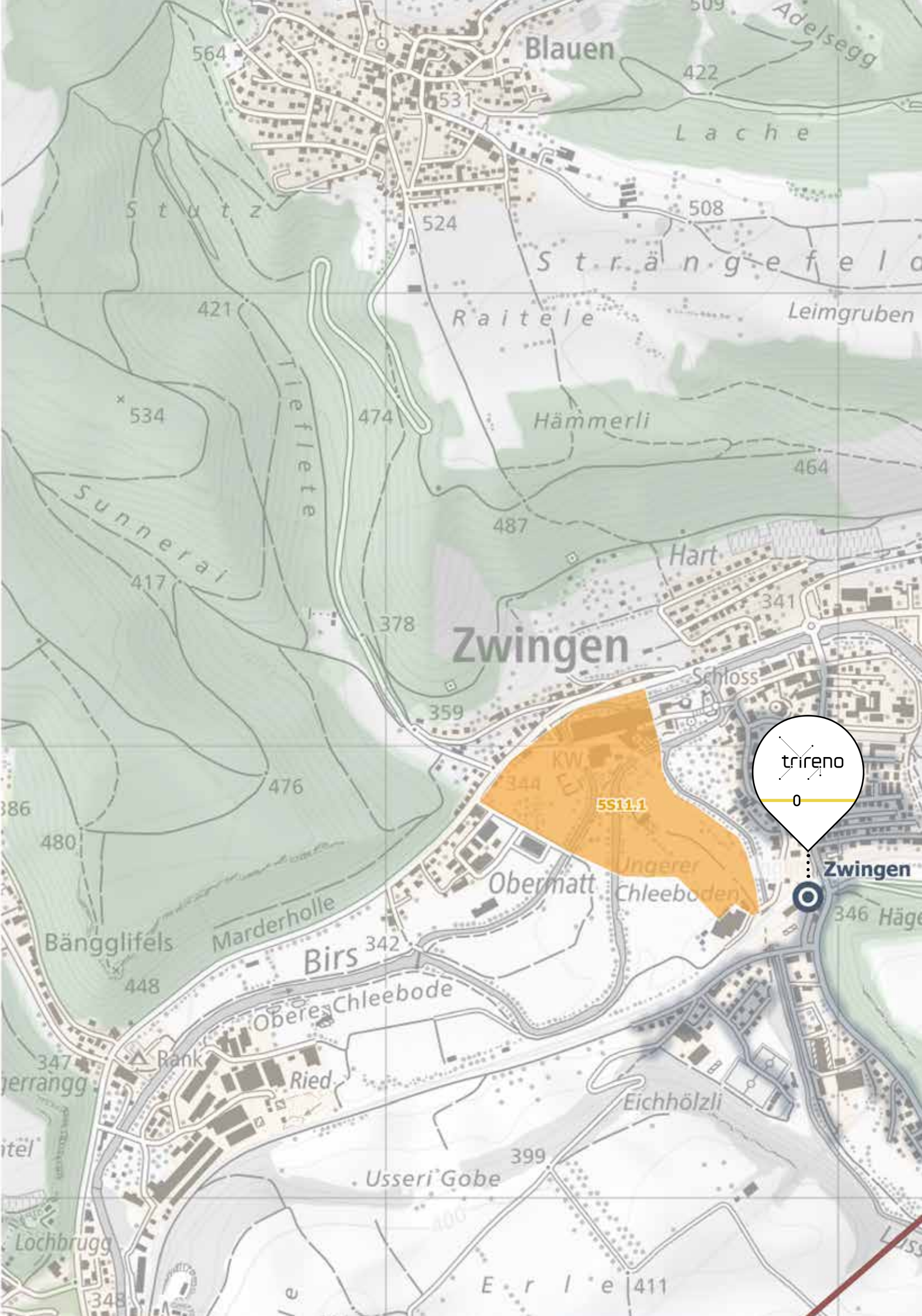
Ländlicher Raum

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 500 zusätzliche Einwohner) und wenige Arbeitsplätze (+50 AP) entstehen.

Zwischen Bahnlinie und Kantonsstrasse liegend, ist das Schwerpunktgebiet verkehrlich optimal 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. Sie soll das Ortszentrum von Zwingen insbesondere vom Schwerverkehr entlasten.

Die Umsteigebeziehungen am Bahnhof in Zwingen wurden mit der AP4-Massnahme «ÖV-Drehscheibe am Bahnhof» optimiert und damit die Nutzung der S-Bahn und der Buslinien attraktiviert. Die Fortbewegung mit dem Velo wurde mit den Massnahmen AP2: LV1-24: Neubau Radweg Tunnelportal Eggflue, AP1: LV12-16: Fertigstellung kantonale Radroute, Teil 12: Laufen-Zwingen-Grellingen verbessert.

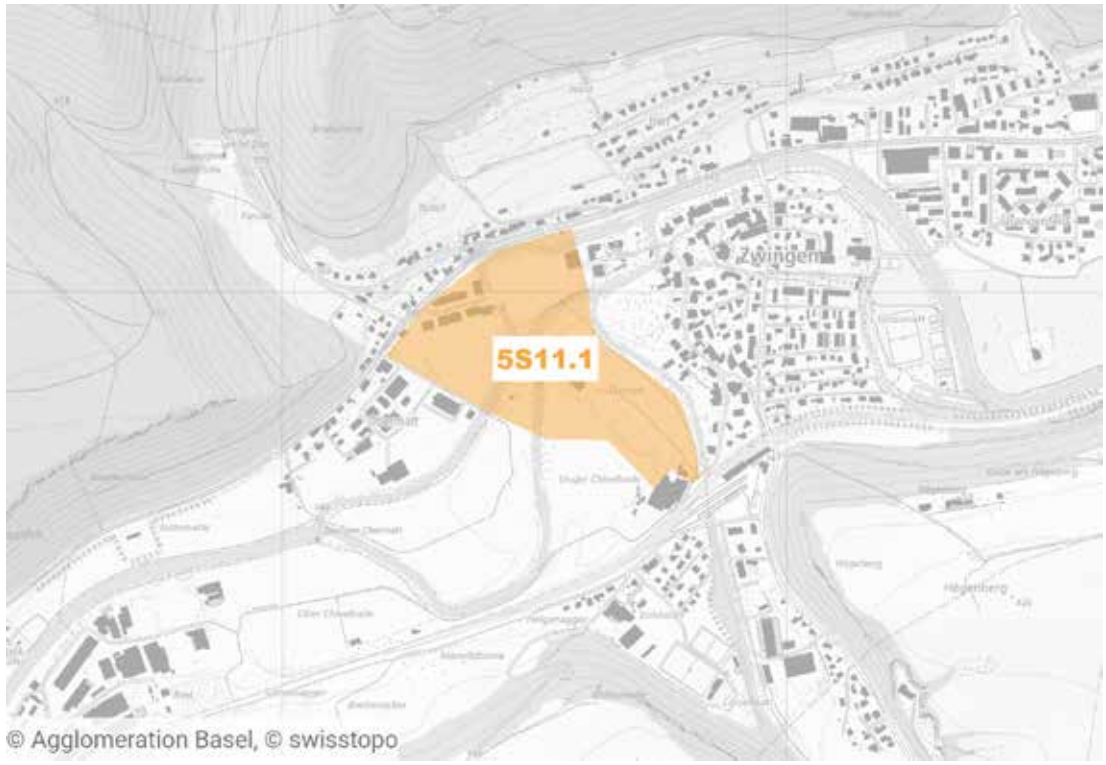

Blauen
564
531
509
Adelsegg
422
Lache
Stutz
524
508
Strängefeld
421
Raitele
Leimgruben
Tieflete
534
474
Hämmerli
464
Sunnerai
487
Hart
417
341
Zwingen
378
Schloss
359
trireno
0
5S11.1
476
386
480
Zwingen
Obermatt
Ungerer Chleeboden
346
Bängglifels
Marderholle
Birs
342
448
Obere Chleebode
347
Rank
Ried
Eichhölzli
399
Usseri Gobe
Lochbrugg
348
Erle
411

Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP5**
-	-	
Übergeordnete Massnahmen		**AP5**
5Ü-M6	A18, Muggenbergtunnel	B
5Ü-M9	Laufen, Zentrumsentlastung (Kernumfahrung)	C
5Ü-M10	A18, Umfahrung Laufen-Zwingen	C
AGGLO Massnahmen		**AP5**
5ÖV3	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
AGGLO Massnahmen AP1 – AP4 (noch offen)		
-	-	

5S11.1

Papierfabrik



	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	200	0	20		Brache ungenutzt
Zukunft	700	50	75	**10**	Wohnen, Öffentliche Nutzung
Veränderung	**500**	**50**	**55**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **D**	2040: **D**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☐

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.

5S11.1

B

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	- - -
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	5ÖV3 BL: Elektrifizierung Buslinien A
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☒ HVS ☐ VS	5Ü-M10 A18, Umfahrung Laufen-Zwingen C
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	- - -

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Zwingen	
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Basel-Landschaft	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Festsetzung	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

Die Realisierung unterliegt dem Zeitplan resp. der Quartierplanung (2. Etappe «Ost») des neuen Investors. Der Baubeginn der 2. Etappe «Papiriareal Ost» wird in 2-3 Jahren erwartet. Der Baustart der 3.Etappe soll voraussichtlich um 2035 folgen.

Historie

AP1/ARE-Code
- -

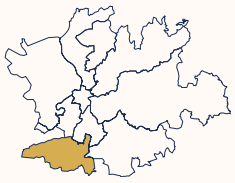
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Typ

Transformationsgebiet



Laufental/Thierstein

5S12

5S12

Schwerpunktgebiet Laufen/Breitenbach

Nummer	Massnahme	Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
		Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
5S12	**Schwerpunktgebiet Laufen/Breitenbach**	**25,3**	**25**	**2455**	**155**	**1475**
5S12.1	Entwicklungsgebiet Bündten	2,0	0	800	0	100
5S12.2	Entwicklungsgebiet Nau	3,0	10	240	5	175
5S12.3	Entwicklungsgebiet Dürrenboden	3,9	15	215	0	0
5S12.4	Entwicklung Industrieareal Wahlenstrasse	5,0	0	0	0	500
5S12.5	Isola Areal Breitenbach	11,4	0	1200	150	700

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

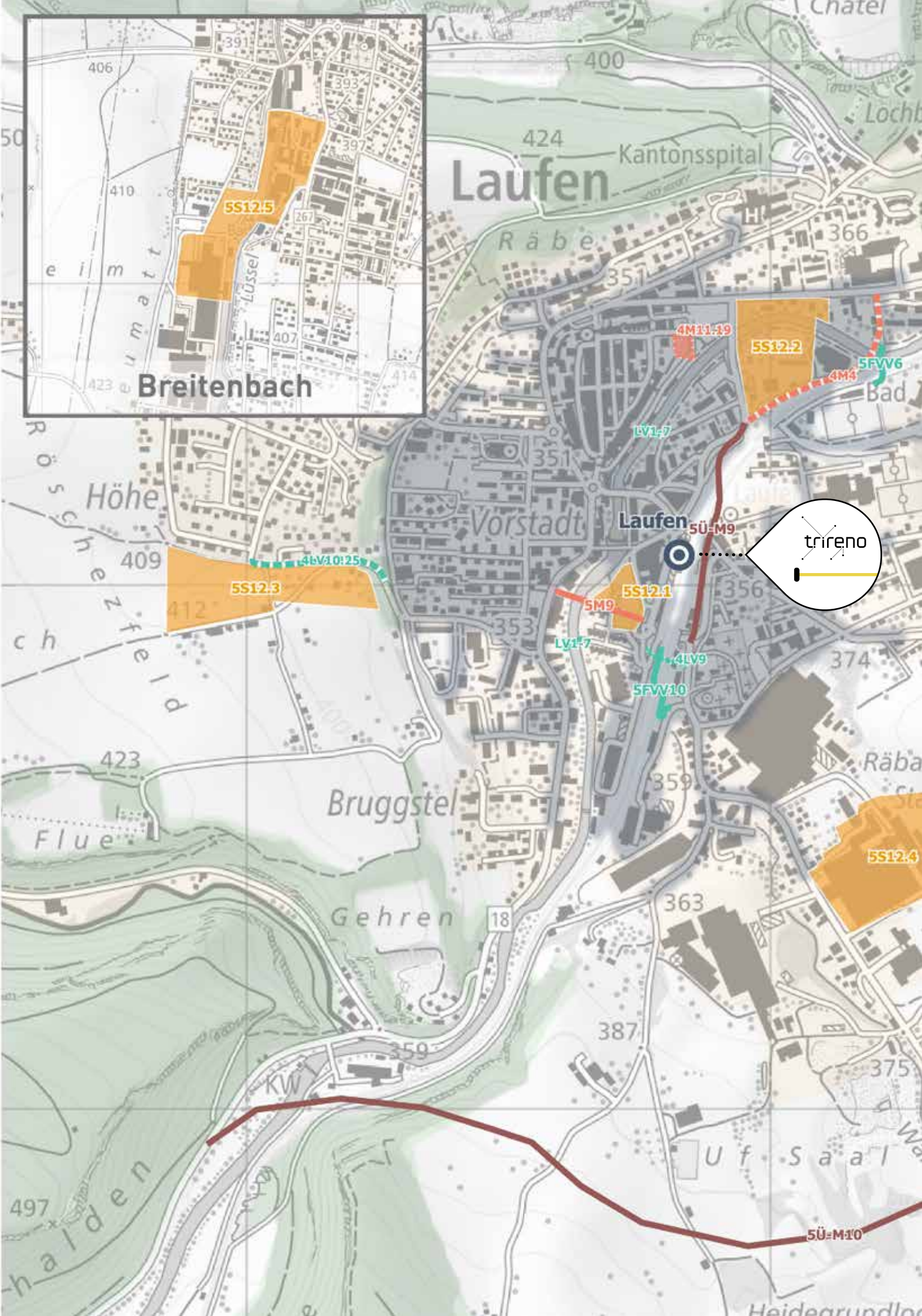
Ländlicher Raum

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. Aber auch die Ankergemeinde Breitenbach hat für die Region eine wichtige Bedeutung und soll als Versorgungsstandort gestärkt werden. Das Versorgungsangebot kann ausgebaut werden, wenn die Nachfrage erhöht wird. Dies wird mit der Entwicklung des Isola Areals gelingen, auf welchem 1200 Einwohnende ein neues zu Hause finden sollen. Auch 550 neue Arbeitsplätze sollen geschaffen werden.

In den beiden Laufener 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 vorgesehen, welche die bereits heute stark durch Schwerverkehr belastete Ortsdurchfahrt entlasten soll. Mittelfristig soll mit der Massnahme «BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa» die Bahnhofsstrasse sowie die Verbindung Bahnhof – Altstadt substanziell vom MIV entlastet werden und für den Fuss- und Veloverkehr freigespielt werden. Mit den flankierenden Massnahmen wird dieses Optimierungspotenzial gesichert. Darüber hinaus kann die Funktionalität des Bahnhofsvorplatzes mit der neuen Birsbrücke verbessert werden. Ausserdem gelingt zusammen mit der Verlegung der Naustrasse mit Brücke Norimatt (4M4) eine Verlegung des übergeordneten Strassennetzes an die Grenzen des Stadtzentrums.


Breitenbach
5S12.5
Laufen
Kantonsspital
Vorstadt
Höhe
Bruggstel
Flue
Gehren
Räbe
Uf Saal
4M11.19
5S12.2
5FVV6
4M4
LV1-7
Laufen
5Ü-M9
trireno
5S12.1
5M9
4LV9
5FVV10
5S12.4
4bV10.25
5S12.3
5Ü-M10
18
KW

Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP5**
-	-	
Übergeordnete Massnahmen		**AP5**
5Ü-M6	A18, Muggenbergtunnel	B
5Ü-M9	Laufen, Zentrumsentlastung (Kernumfahrung)	C
5Ü-M10	A18, Umfahrung Laufen-Zwingen	C
AGGLO Massnahmen		**AP5**
5ÖV3	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
5FVV6	BL: Fuss- und Veloverkehrsmassnahme Nau/Norimatt	A
5M9	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa	B
5FVV10	BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung am Bahnhof Laufen	B
AGGLO Massnahmen AP1 – AP4 (noch offen)		
4LV9	BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung am Bahnhof Laufen	AP4
4LV10.25	Laufen: Fussweg Erschliessung Bierkellerweg	AP4
4M4	BL: Laufen, Brücke Norimatt und Verlegung Nau	AP4
4M11.19	Laufen: Umgestaltung Amthausplatz	AP4
LV1-7	Laufen: Langsamverkehrsbrücken im Grien und Nau	AP3

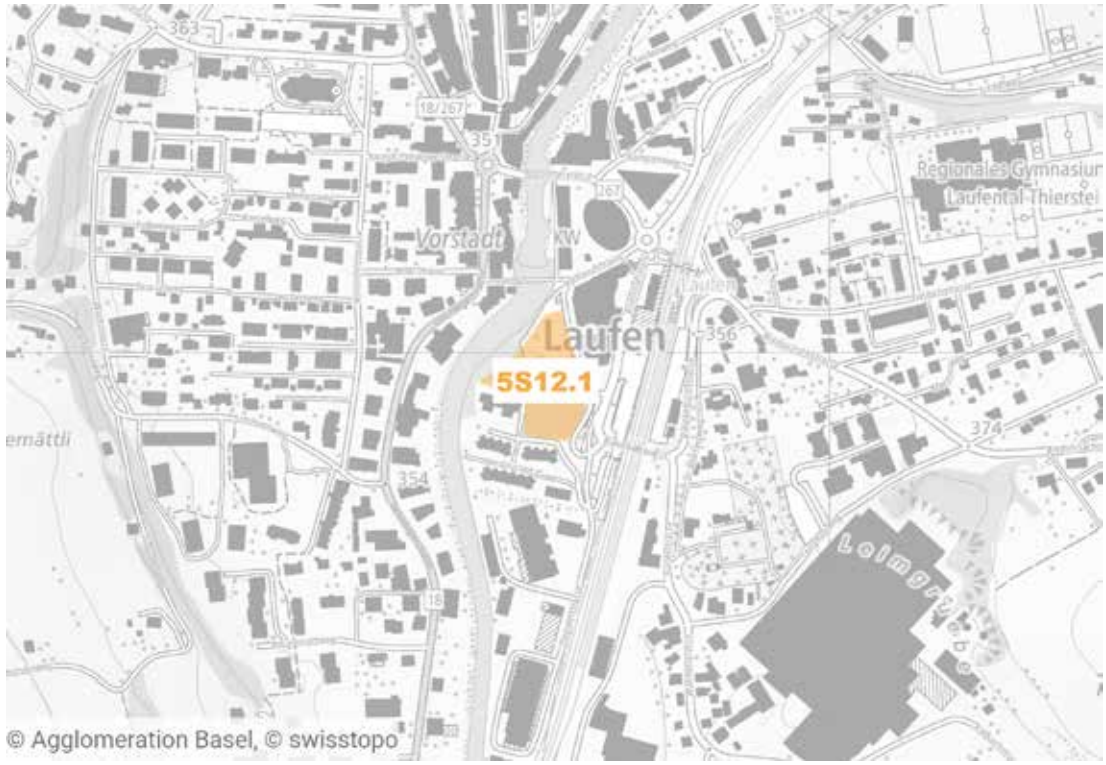
Die durch die Verlegung entlasteten Strassen können FVV-freundlich gestaltet, die Siedlungsgebiete verdichtet und im Fall des Areals Nau zusammenhängend entwickelt werden. Hierzu wurden bereits in AP3 genehmigte Massnahmen umgesetzt. Heute noch nicht realisiert ist die Langsamverkehrsbrücke im Grien und Nau. Der in AP4 genehmigte Fussweg Bierkellerweg, verbessert die Anbindung von einem weiter aussen liegenden Quartier ans Zentrum.

Die regionale und überregionale Erreichbarkeit vom Siedlungsschwerpunkt Laufen soll mit dem Muggenbergtunnel erhöht werden.

Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs soll im Interesse einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Korridorzentrum Laufen ebenfalls verbessert werden. Hierfür sind die Angebotsverbesserungen im Fernverkehr zu unterstreichen.

5S12.1

Entwicklungsgebiet Bündten



	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	0	0		Brache ungenutzt
Zukunft	800	100	450	**2**	Wohnen, Arbeiten, Einkaufen
Veränderung	**800**	**100**	**450**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	**Plangenehmigung Realisierung**	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		**Mobilitätskonzept**
Heute: **A**	2040: **A**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☐

Massnahmenbeschrieb

5S12.1

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

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	-	-	-
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	5ÖV3	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☒ HVS ☐ VS	4M3	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa	A
		4M4	BL: Laufen, Brücke Norimatt und Verlegung Nau	A
		4M19	BL Laufen, Verbindungsstrasse Stangenmatt	C
		5M9	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa	B
		5Ü-M10	A18, Umfahrung Laufen-Zwingen	C
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	4LV9	BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung am Bahnhof Laufen	A
		4LV10.25	Laufen: Fussweg Erschliessung Bierkellerweg	A
		5FVV10	BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung am Bahnhof Laufen	B
		LV1-7	Laufen: Langsamverkehrsbrücken im Grien und Nau	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Laufen	
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Basel-Landschaft	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Nein	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Die Realisierung kann erst nach den Hochwasserschutzmassnahmen ab 2029 erfolgen.

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

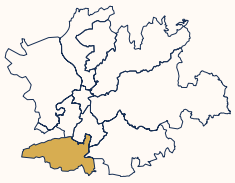
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S22.1/2701.3.265 A

AP4/ARE-Code
4S12.1/2701.4.290 A

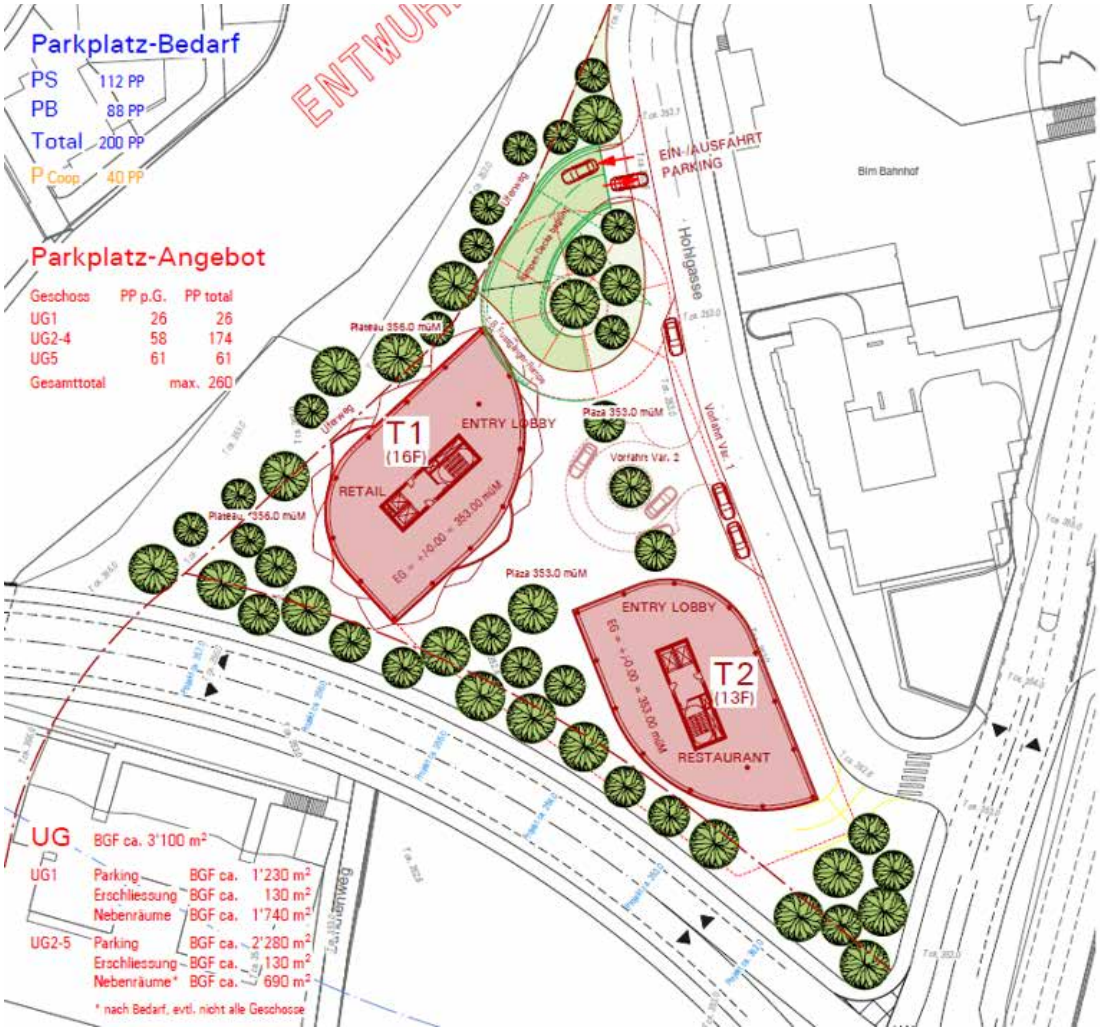
Typ

Nachverdichtungsgebiet



Laufental/Thierstein

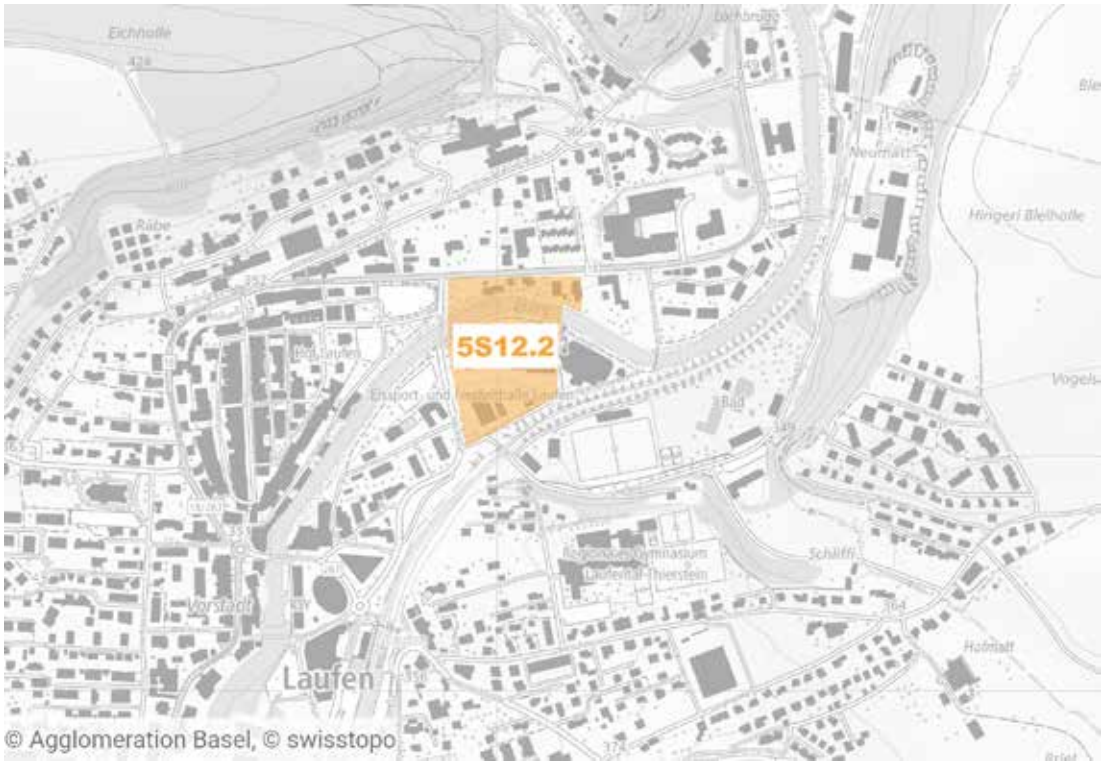
5S12.1


Parkplatz-Bedarf
PS 112 PP
PB 88 PP
Total 200 PP
P Coop 40 PP
Parkplatz-Angebot
Geschoss PP p.G. PP total
UG1 26 26
UG2-4 58 174
UG5 61 61
Gesamttotal max. 260
T1
(16F)
ENTRY LOBBY
RETAIL
T2
(13F)
ENTRY LOBBY
RESTAURANT
EIN-/AUSFAHRT PARKING
Hohlgasse
Bim Bahnhof
Plaza 353.0 müM
Plateau 356.0 müM
UG BGF ca. 3'100 m²
UG1 Parking BGF ca. 1'230 m²
Erschliessung BGF ca. 130 m²
Nebenräume BGF ca. 1'740 m²
UG2-5 Parking BGF ca. 2'280 m²
Erschliessung BGF ca. 130 m²
Nebenräume* BGF ca. 690 m²
* nach Bedarf, evtl. nicht alle Geschosse

5S12.2

Entwicklungsgebiet Nau

A



	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	10	5	5		Wohnen, Brache ungenutzt
Zukunft	240	175	138,3	**3**	Mischnutzung
Veränderung	**230**	**170**	**133,3**		

Historie

AP1/ARE-Code
- -

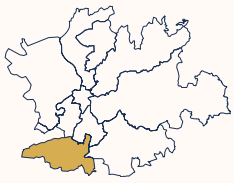
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S22/2701.3.266 A

AP4/ARE-Code
4S12.2/2701.4.291 A

Typ

Neubaugebiet



Laufental/Thierstein

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse

Heute: **C** 2040: **C**

Mobilitätskonzept

Mobilitätskonzept erstellt ☐

Massnahmenbeschrieb

5S12.2

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.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	-	-	-
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	5ÖV3	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☒ HVS ☐ VS	4M4	BL: Laufen, Brücke Norimatt und Verlegung Nau	A
		4M11.19	Laufen: Umgestaltung Amthausplatz	A
		5Ü-M9	Laufen, Zentrumsentlastung (Kernumfahrung)	C
		5Ü-M10	A18, Umfahrung Laufen-Zwingen	C
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	LV1-7	Laufen: Langsamverkehrsbrücken im Grien und Nau	A
		5FVV6	BL: Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen Nau/ Norimatt	B
		5FVV10	BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung am Bahnhof Laufen	B

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Laufen	
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Basel-Landschaft	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Festsetzung	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Die Realisierung einer ersten Bauetappe ist erfolgt. Alle weiteren Bauetappen können erst nach den Hochwasserschutzmassnahmen ab 2029 erfolgen.

5S12.3

Entwicklungsgebiet Dürrenboden

	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	15	0	3,8		Wohnen, Brache ungenutzt
Zukunft	215	0	55,1	**3,9**	Wohnen
Veränderung	**200**	**0**	**51,3**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **D**	2040: **D**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☒

Massnahmenbeschrieb

Für das Entwicklungsgebiet Dürrenboden wird aktuell ein Teilzonenplan erarbeitet, welcher im Juni 2025 der Gemeindeversammlung zur Beschlussfassung vorgelegt wird. 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.

5S12.3

A

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☒ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	-	-	-
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☒ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	-	-	-
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☒ HVS ☐ VS	5M9	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa	B
		5Ü-M9	Laufen, Zentrumsentlastung (Kernumfahrung)	C
		5Ü-M10	A18, Umfahrung Laufen-Zwingen	C
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☐ HV ☐ NV ☒ keine	4LV10.25	Laufen: Fussweg Erschliessung Bierkellerweg	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Laufen	
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Basel-Landschaft	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Nein	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

Die Realisierung einer ersten Bauetappe ist ab 2027 vorgesehen.

Historie

AP1/ARE-Code
- -

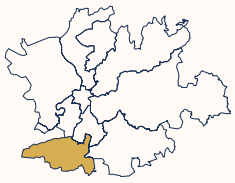
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4S12.3/2701.4.292 A

Typ

Neubaugebiet



Laufental/Thierstein

5S12.3

5S12.4

Entwicklung Industrieareal Wahlenstrasse

A

	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	0	0		Arbeiten
Zukunft	0	500	100	5	Arbeiten
Veränderung	**0**	**500**	**100**		

Historie

AP1/ARE-Code
- -

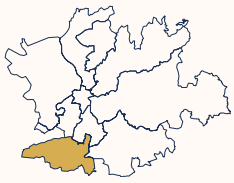
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Typ

Nachverdichtungsgebiet



Laufental/Thierstein

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse

Heute: **D** 2040: **D**

Mobilitätskonzept

Mobilitätskonzept erstellt ☐

Massnahmenbeschrieb

5S12.4

Nachdem 2020 ein grosser Teil des Industriegebietes an der Wahlenstrasse abgebrannt ist, wird aktuell eine neue Bebauung geplant, welche ab 2025 in Etappen realisiert werden soll.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☒ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	-	-	-
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	5ÖV3	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☐ HVS ☒ VS	5M9	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa	B
		5Ü-M9	Laufen, Zentrumsentlastung (Kernumfahrung)	C
		5Ü-M10	A18, Umfahrung Laufen-Zwingen	C
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☐ HV ☒ NV ☐ keine	4LV9	BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung am Bahnhof Laufen	A
		5FVV10	BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung am Bahnhof Laufen	B

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Laufen	
Weitere beteiligte Stellen	-	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

Regionales Entwicklungskonzept Arbeitsplatzstandorte Laufental/Thierstein

5S12.5

Isola Areal Breitenbach

B

	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	150	13,2		Arbeiten
Zukunft	1200	700	166,7	**11,4**	Mischnutzung
Veränderung	**1200**	**550**	**153,5**		

Historie

AP1/ARE-Code
- -

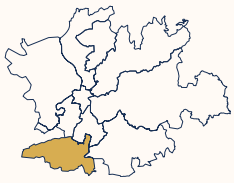
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Typ

Transformationsgebiet



Laufental/Thierstein

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse

Heute: **D** 2040: **D**

Mobilitätskonzept

Mobilitätskonzept erstellt ☐

Massnahmenbeschrieb

5S12.5

Das Isola Areal in Breitenbach ist eines der grössten zusammenhängenden Industrie- und Gewerbegebiete in der Region Laufenthal/Thierstein. Der frühere Standort der Isola-Werke der Von Roll AG soll in den nächsten Jahren zu einem vielfältigen Areal mit Wohn-, Arbeits- und Freizeitnutzungen entwickelt werden. 2016 wurde ein Masterplan für das Areal erarbeitet, wobei der nördliche Arealteil in der Zwischenzeit bereits neu bebaut wurde (Wohnen und Gewerbe). Für den südlichen Arealteil wurde 2022 ein räumliches Teilleitbild erstellt. Das Richtprojekt wurde Ende 2024 dem Gemeinderat überreicht. Das Nutzungsplanungsverfahren soll nach Abschluss des Richtprojektes und voraussichtlich im 2025 gestartet werden.

Das Isola Areal soll sich zu einem in die Gemeinde Breitenbach integrierten Dorfteil entwickeln. Im Isola Areal soll eine differenziertes Angebot für Wohnen und Arbeiten sowie öffentlichen Freiraum entstehen. Das Areal wird etappenweise, qualitätsvoll und nachhaltig umgenutzt. Die das Areal durchquerende Lüssel wird revitalisiert und aufgewertet, um den Bedürfnissen nach Naturschutz, Naherholung und Hochwasserschutz gerecht zu werden. Das Areal liegt im Bereich einer kantonalen Velohauptroute und die Buserschliessung wird mit einer zusätzlichen Haltestelle verbessert.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☒ kein Bahnhof	- - -
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	- - -
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☒ HVS ☐ VS	- - -
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	- - -

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Breitenbach	
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Solothurn	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Masterplan (2016), räumliches Teilleitbild (2022), Richtprojekt (in Arbeit).

Festsetzung im Rahmen der Richtplananpassung 2023 vorgesehen (Stand: öffentliche Auflage).

5S13

Volksabstimmung 24. November 2024 nicht berücksichtigt (Info S. 30 Hauptbericht)

Schwerpunktgebiet Birsfelden

		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nummer	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
5S13	**Schwerpunktgebiet Birsfelden**	**74,1**	**1410**	**5450**	**2120**	**4720**
5S13.1	Hafen Birsfelden	50,0	0	0	2000	4000
5S13.2	Sportplatz	8,0	0	1500	10	500
5S13.3	Stadtentwicklung Birsfelden	16,1	1410	3950	110	220

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

Beschrieb

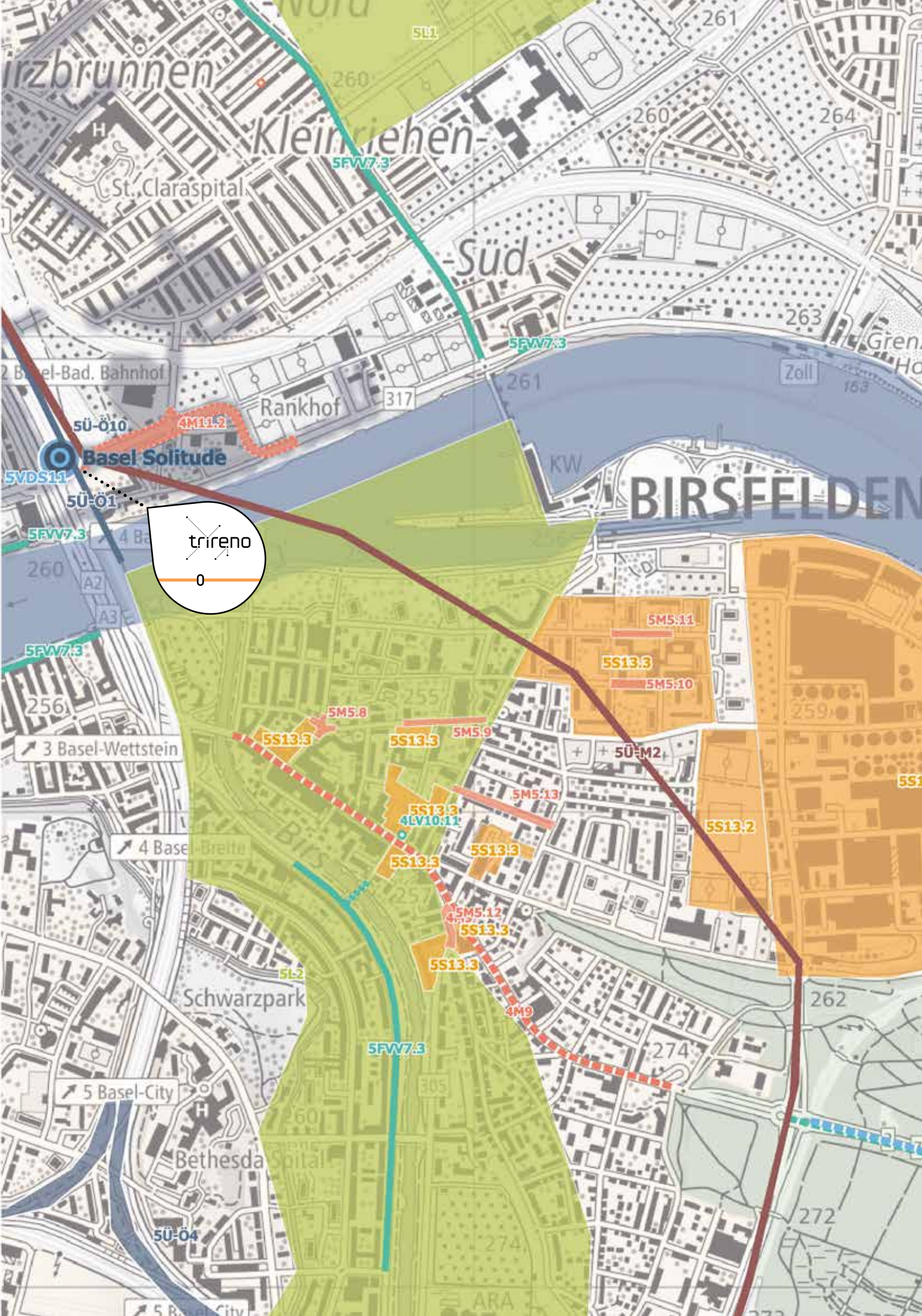
Birsfelden ist als «Aussenquartier der Stadt Basel» Teil des Agglomerationszentrums. Trotz attraktiver Lage zwischen Basel, Rhein, Birs und Hardwald verzeichnete Birsfelden die letzten 40 Jahre einen stetigen Bevölkerungsrückgang. Mit verschiedenen städtebaulichen und raumplanerischen Mitteln möchte 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, verfolgt die Gemeinde Birsfelden verschiedene Arealentwicklungen.

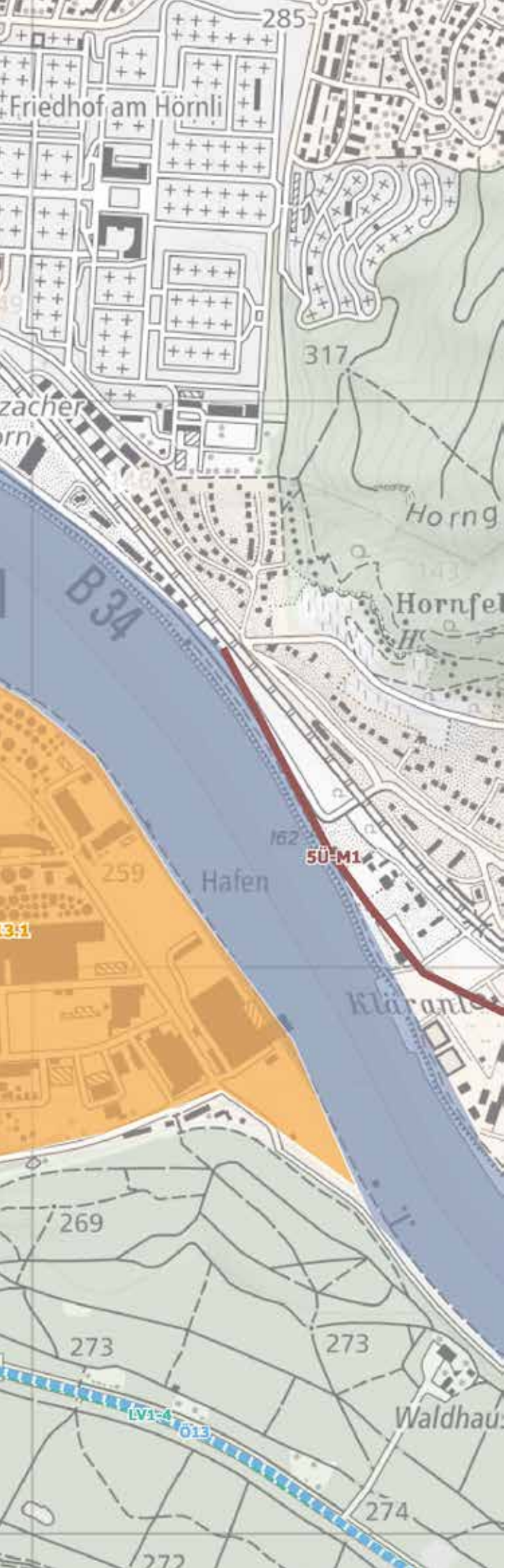
Das 50 Hektar grosse Areal «Hafen Birsfelden» deckt fast einen Drittel des Gemeindegebiets ab und soll langfristig, teilweise, umgenutzt werden. Dabei soll Raum für 2000 zusätzliche Arbeitsplätze entstehen.

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 (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 wird der Strassenraum für verschiedene Nutzergruppen erheblich aufgewertet. Birsfelden hat weitere Massnahmen geplant, um die Verkehrsbelastung zu reduzieren. Insgesamt fünf Strassen sollen umgestaltet werden.

Weitere punktuelle Massnahmen (LV-Brücke über die Birs, Birsfelden: Öffentliche gedeckte Veloabstellplätze im Zentrum, 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 (Hafen und Sportplatz) damit erschliesst. Im Zusammenhang mit der Massnahme Ö13 (AP3) wird die Fahrplanstabilität dieser Buslinie verbessert.


5L1
5FVV7.3
St. Claraspital
Rankhof
317
Zoll
5Ü-Ö10
4M11.2
Basel Solitude
5VDS11
5Ü-Ö1
trireno
0
BIRSFELDEN
5M5.11
5S13.3
5M5.10
5M5.8
5S13.3
5M5.9
5S13.3
5Ü-M2
5M5.13
5S13.3
4LV10.11
5S13.3
5S13.2
5S13.3
5M5.12
5S13.3
5S13.3
4M9
5L2
Schwarzpark
3 Basel-Wettstein
4 Basel
5 Basel-City
Bethesda Spital
5Ü-Ö4
ARA
256
260
261
262
263
264
272
274



Massnahmen

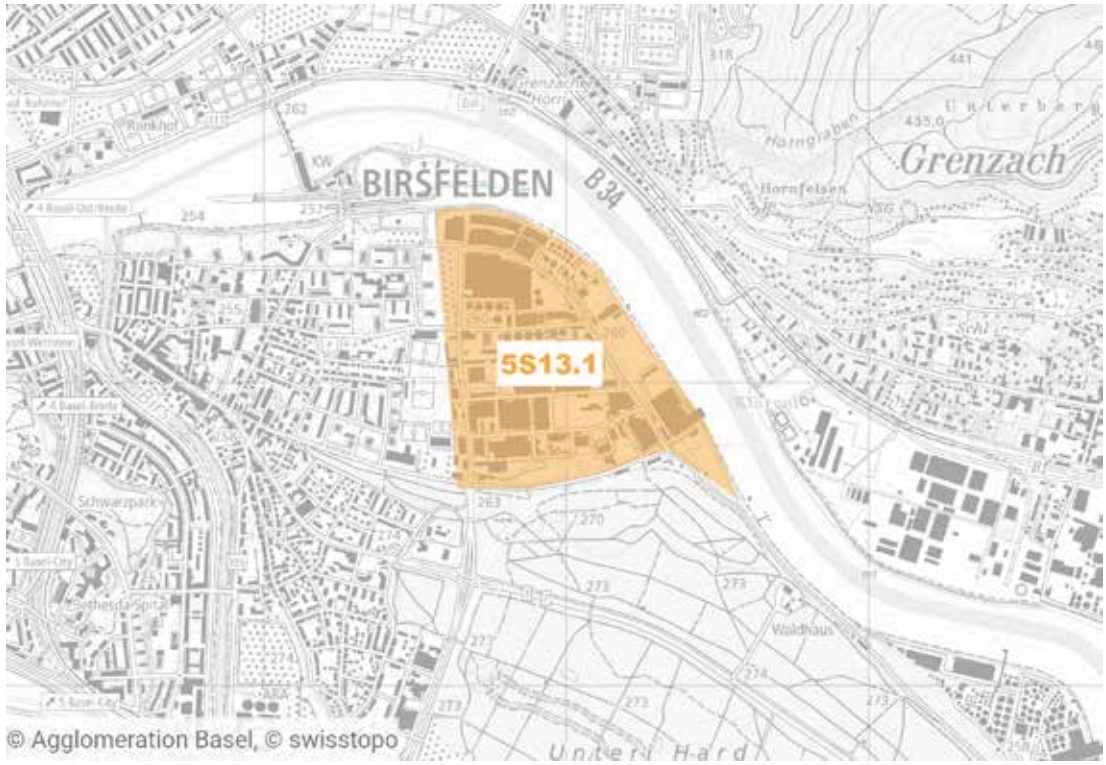
Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP5**
5L2	Birspark Landschaft	
Übergeordnete Massnahmen		**AP5**
5Ü-Ö10	S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude	A
5Ü-M2	A2, Engpassbeseitigung Osttangente (Rheintunnel)	A
AGGLO Massnahmen		**AP5**
5ÖV3	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
5VDS11	BS: Neue S-Bahn-Haltestelle Solitude, stadtseitige Erschliessung (Phase 1)	A
5M5.8	Birsfelden: Umgestaltung Bürklinstrasse	A
5M5.9	Birsfelden: Umgestaltung Kirchstrasse	A
5M5.10	Birsfelden: Umgestaltung Sonnenbergstrasse	A
5M5.11	Birsfelden: Umgestaltung «Am Stausee»	A
5M5.12	Birsfelden: Umgestaltung «Am Eck»	A
5M5.13	Birsfelden: Einrichtung Begegnungszonen	A
5FVV7.3	BS: Verbesserungen Fuss- und Veloverkehr, Strecken	A
AGGLO Massnahmen AP1 – AP4 (noch offen)		
4M9	BL: Birsfelden, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	AP4
4LV10.10	Birsfelden: LV-Brücke über die Birs	AP4
4LV10.11	Birsfelden: Öffentliche gedeckte Veloabstellplätze im Zentrum	AP4
Ö13	Fahrplanstabilität Bus BL (Linie 80/81)	AP3
LV1-4	LV-Massnahmen Birsfelden - Schweizerhalle (Rheinfelder-/Rheinstrasse)	AP3

ZIEGLER
ZIEGLER

5S13.1

Hafen Birsfelden

Volksabstimmung 24. November 2024 nicht berücksichtigt (Info S. 30 Hauptbericht)



	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	2000	40		Mischnutzung
Zukunft	0	4000	80	**50**	Arbeiten, Mischnutzung
Veränderung	**0**	**2000**	**40**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **C**	2040: **C**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☐

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. Auf den Gebieten, die der kommunalen Planungshoheit unterstellt sind, werden Entwicklungsplanungen angestrebt, die eine Verdichtung mit Mischnutzung ermöglichen sollen. Da die Baurechte im Perimeter sich auf 2020 bis 2055 belaufen.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☒ kein Bahnhof	-	-	-
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	Ö13	Fahrplanstabilität Bus BL (Linie 80/81)	A
		5ÖV3	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
MIV	Anschluss an: ☒ HLS ☐ HVS ☐ VS	4M9	BL: Birsfelden, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	A
		5Ü-M2	A2, Engpassbeseitigung Osttangente (Rheintunnel)	A
		5M5.10	Birsfelden: Umgestaltung Sonnenbergstrasse	A
		5M5.11	Birsfelden: Umgestaltung «Am Stausee»	A
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	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)	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Birsfelden	
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Basel-Landschaft, Schweizerische Rheinhäfen	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Festsetzung	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

5S13.1

B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

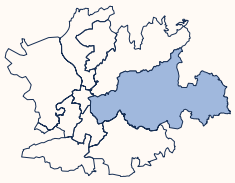
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Typ

Transformationsgebiet



Hochrhein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

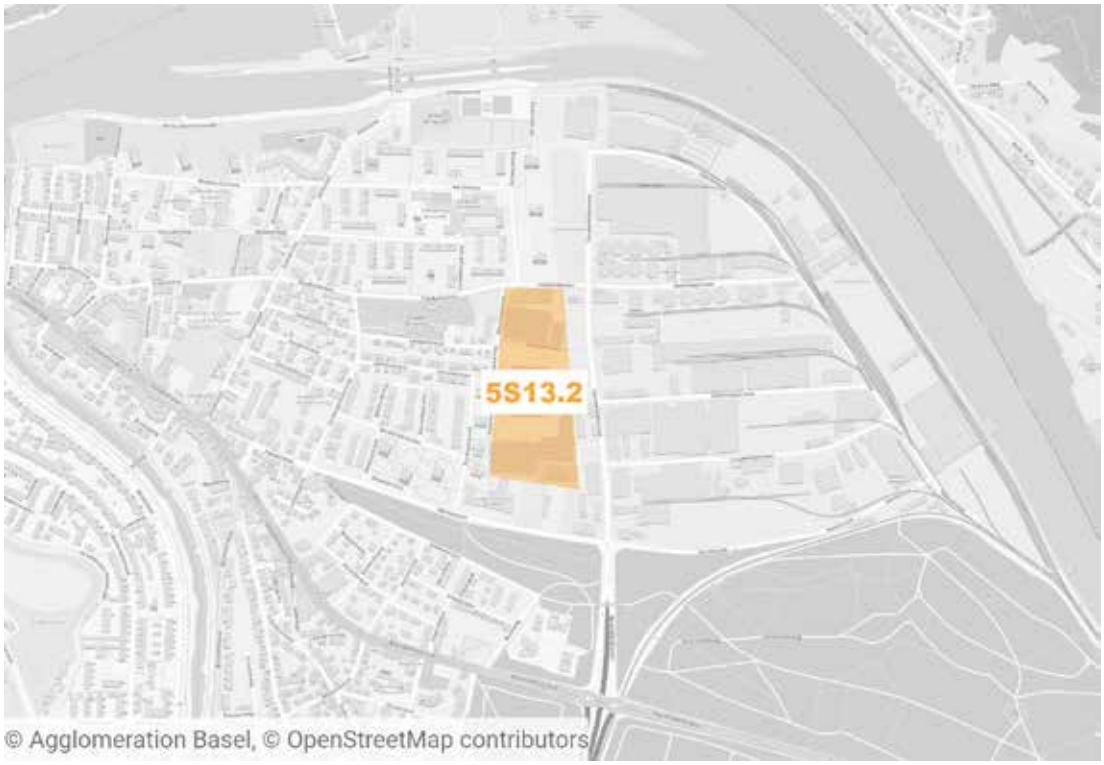
5S13.1 Das Hafenareal ist im kantonalen Richtplan als Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung enthalten. Im Zusammenhang mit der Anpassung des kantonalen Richtplanes an das RPG soll auch der Flächenbedarf des Hafens geklärt werden.

5S13.2

Volksabstimmung 24. November 2024 nicht berücksichtigt (Info S. 30 Hauptbericht)

Sportplatz

B



	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	10	1,2		Arbeiten + Freizeit
Zukunft	1500	500	250	8	Wohnen, Arbeiten + Bildung, Freizeit
Veränderung	**1500**	**490**	**248,8**		

Historie

AP1/ARE-Code
- -

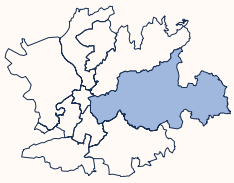
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S16.2/2701.3.239 C

AP4/ARE-Code
4S13.2/2701.4.295 C

Typ

Nachverdichtungsgebiet



Hochrhein

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse

Heute: **C** 2040: **C**

Mobilitätskonzept

Mobilitätskonzept erstellt ☐

Massnahmenbeschrieb

5S13.2

Die auf dem 81 000 m² 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 soll. Das Areal liegt am Rande der Siedlungsfläche zwischen Industrieareal, Familiengärten und Wohnsiedlungen.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☒ kein Bahnhof	-	-	-
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	Ö13	Fahrplanstabilität Bus BL (Linie 80/81)	A
		5ÖV3	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
MIV	Anschluss an: ☒ HLS ☐ HVS ☐ VS	4M9	BL: Birsfelden, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	A
		5Ü-M2	A2, Engpassbeseitigung Osttangente (Rheintunnel)	A
		5M5.9	Birsfelden: Umgestaltung Kirchstrasse	A
		5M5.10	Birsfelden: Umgestaltung Sonnenbergstrasse	A
		5M5.11	Birsfelden: Umgestaltung «Am Stausee»	A
		5M5.8	Birsfelden: Umgestaltung Bürklinstrasse	A
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	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)	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Birsfelden	
Weitere beteiligte Stellen	-	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Festsetzung	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

Der Realisierungszeitpunkt ist noch offen. Die Weiterentwicklung des Bestandes bedingt den Dialog mit den Grundeigentümern. Die ÖV-Erschliessung ist ungenügend.

5S13.3

Stadtentwicklung Birsfelden

Volksabstimmung 24. November 2024 nicht berücksichtigt (Info S. 30 Hauptbericht)

	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	1410	110	94,4		Wohnen, Arbeiten + Bildung
Zukunft	3950	220	259	**16,1**	Wohnen, Arbeiten + Bildung
Veränderung	**2540**	**110**	**164,6**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse	Mobilitätskonzept
Heute: **B** (teilweise C) 2040: **B**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☐

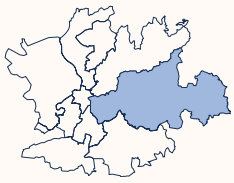
B

Historie

AP1/ARE-Code	AP2/ARE-Code	AP3/ARE-Code	AP4/ARE-Code
- -	- -	- -	4S13.3/2701.4.296 B

Typ

Nachverdichtungsgebiet



Hochrhein

Massnahmenbeschrieb

5S13.3

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. 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, Hardstrasse und Schützenstrasse 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 4–5 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 Baurechtsfläche an ebensolche Baurechtsnehmer zu vergeben respektive an solche, die eine spätere genossenschaftliche Bewirtschaftung der Flächen garantieren. Das grundsätzlich verkehrsfreie, barrierfreie 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 werden im Zentrum nahe am ÖV plaziert und machen es so für alle gut erreichbar. Dem motorisierten Individualverkehr stehen begrenzt Einstellhallen zur Verfügung. Die Wohnutzungen weisen ein sehr geringes PP-Angebot, dafür aber ein breites Anbegot für den nicht motorisierten Verkehr auf. Die Bewohner des neuen Zentrums sollen über attraktive Mobilitätskonzepte für den Verzicht auf MIV gewonnen werden.

Quartierhof

5S13.3

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.

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 22x24 m 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 m^2. 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.

5S13.3

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 (Massnahme 4M9). 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.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☒ kein Bahnhof	-	-	-
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	Ö13	Fahrplanstabilität Bus BL (Linie 80/81)	A
		5ÖV3	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
		5ÖV23	BVB: ÖV-Programm 2025 – 2028 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
MIV	Anschluss an: ☒ HLS ☐ HVS ☐ VS	4M9	BL: Birsfelden, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	A
		5Ü-M2	A2, Engpassbeseitigung Osttangente (Rheintunnel)	A
		5M5.8	Birsfelden: Umgestaltung Bürklinstrasse	A
		5M5.9	Birsfelden: Umgestaltung Kirchstrasse	A
		5M5.10	Birsfelden: Umgestaltung Sonnenbergstrasse	A
		5M5.11	Birsfelden: Umgestaltung «Am Stausee»	A
		5M5.12	Birsfelden: Umgestaltung «Am Eck»	A
		5M5.13	Birsfelden: Einrichtung Begegnungszonen	A

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	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)	A
		5FVV7.3	BS: Verbesserungen Fuss- und Veloverkehr, Strecken	A

5S13.3

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Birsfelden	
Weitere beteiligte Stellen	-	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

Der Realisierungszeitpunkt ist noch offen. Die Weiterentwicklung des Bestandes bedingt den Dialog mit den Grundeigentümern. Die ÖV-Erschliessung ist teilweise ungenügend.

5S14

Schwerpunktgebiet Muttenz

Volksabstimmung 24. November 2024 nicht berücksichtigt (Info S. 30 Hauptbericht)

		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nummer	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
5S14	**Schwerpunktgebiet Muttenz**	**41,7**	**1200**	**3800**	**3325**	**9080**
5S14.1	Bahnhofsgebiet Muttenz	32,0	800	1600	3200	8300
5S14.2	Muttenz Areal Hagnau	2,9	0	1000	0	700
5S14.3	Vision Siedlungsentwicklung St. Jakobs-Strasse	6,8	400	1200	125	80

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

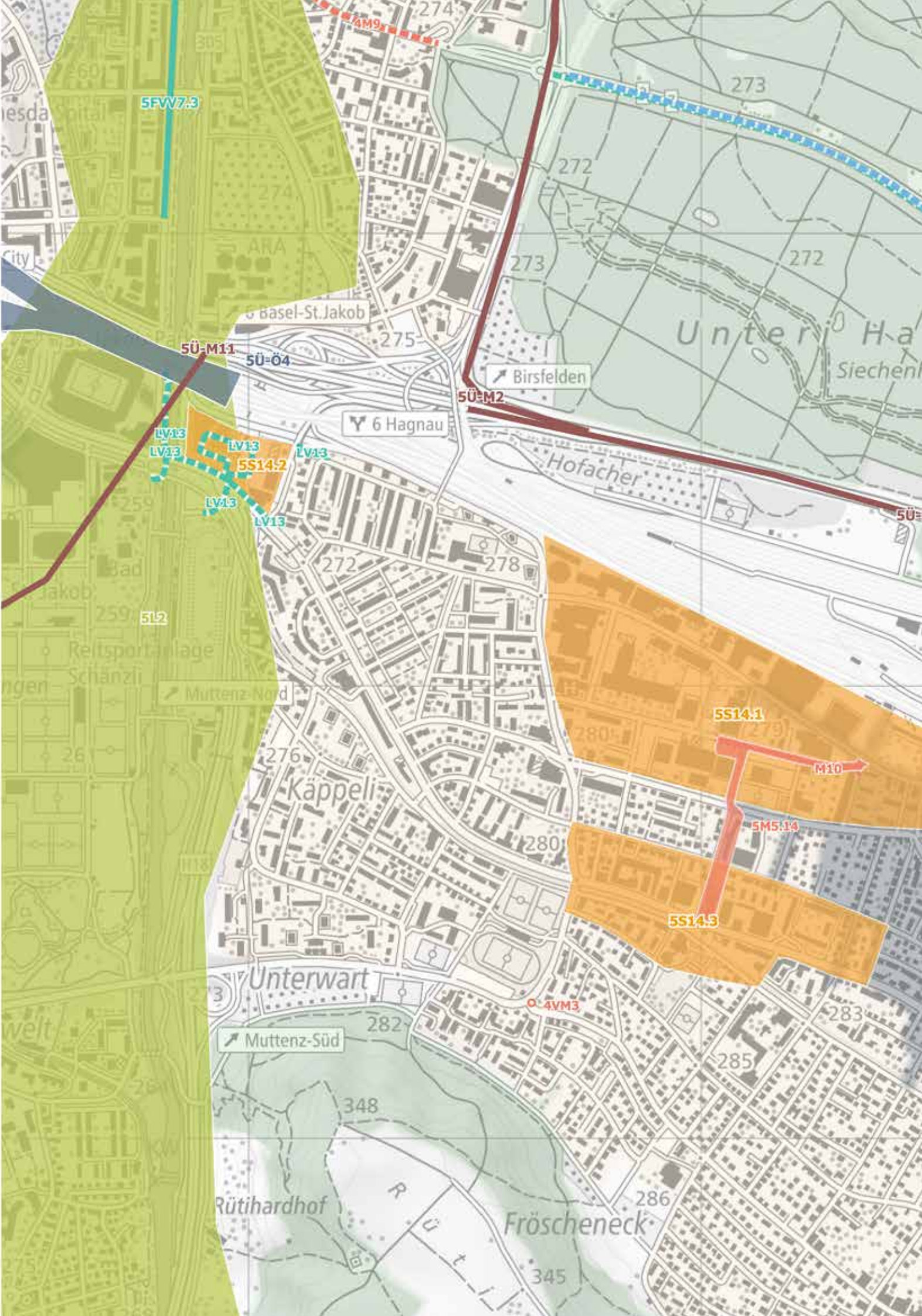
Beschrieb

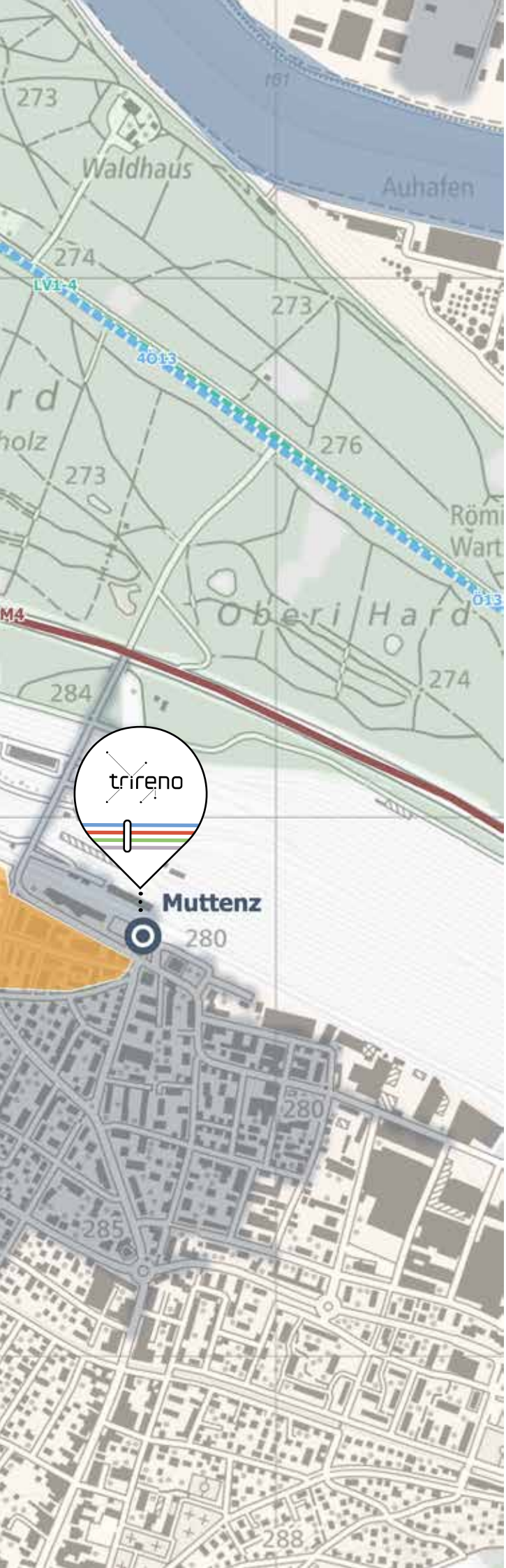
Die Gemeinde Muttenz verfügt in der Bauzone über keine grösseren freien Areale. Grosse Potenziale können noch im Bahnhofsumfeld aktiviert werden und mit dem Areal Hagnau verfügt die Gemeinde über ein grösseres, strategisches Entwicklungsgebiet von knapp 3 ha. Mit der Siedlungsmassnahme «Vision Siedlungsentwicklung St. Jakobs-Strasse» soll ausserdem das heute durch den Automobilsektor geprägten Gewerbegebiet transformiert werden. Die für das Areal erarbeitete Vision geht davon aus, dass Raum für rund 8000 Einwohnende geschaffen werden kann.

Neben diesen drei Siedlungsmassnahmen erfolgt die Entwicklung von Muttenz über flächige Siedlungsverdichtung z. B. 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 Fuss- und Velonetz sowie ein gut ausgebautes ÖV-System mit 15-Minuten-Takten nach Basel, ins Ergolztal (Liestal) sowie ins Fricktal (Rheinfelden). 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 Kriegackerstrasse Ost verbessert werden. Ausserdem soll der Bahnhof Muttenz als Drehschreibe aufgewertet werden.

Um die Areale besser für den Fuss- und Veloverkehr zu erschliessen, wurde die Massnahme «Muttenz: Grünzug Polyfeld» erarbeitet. Es handelt sich um eine Strassenraumaufwertung von der Kriegackerstrasse bis zur Tramstation «Zum Park». Mit einem parkähnlich gestalteten Grünzug für Fussgänger und Velofahrer wird der Strassenraum stark aufgewertet. Dieser Grünzug dient als Vernetzungs- und Freiraumelement für das Bahnhofsgebiet Muttenz sowie das Transformationsgebiet «Vision Siedlungsentwicklung St. Jakobs-Strasse». Die Anbindung für den Fuss- und Veloverkehr des Areals Hagnau wird mit der in AP3 genehmigten Massnahme «Muttenz: LV-Erschliessung Areal Hagnau» verbessert.


5FVV7.3
4M9
5Ü-M11
5Ü-Ö4
5Ü-M2
Birsfelden
6 Hagnau
LV13
5S14.2
5L2
Muttenz-Nord
5S14.1
M10
5M5.14
5S14.3
4VM3
Muttenz-Süd
Basel-St.Jakob
Hofacher
Käppeli
Unterwart
Rütihardhof
Fröscheneck
Reitsportanlage Schänzli
ARA



Massnahmen

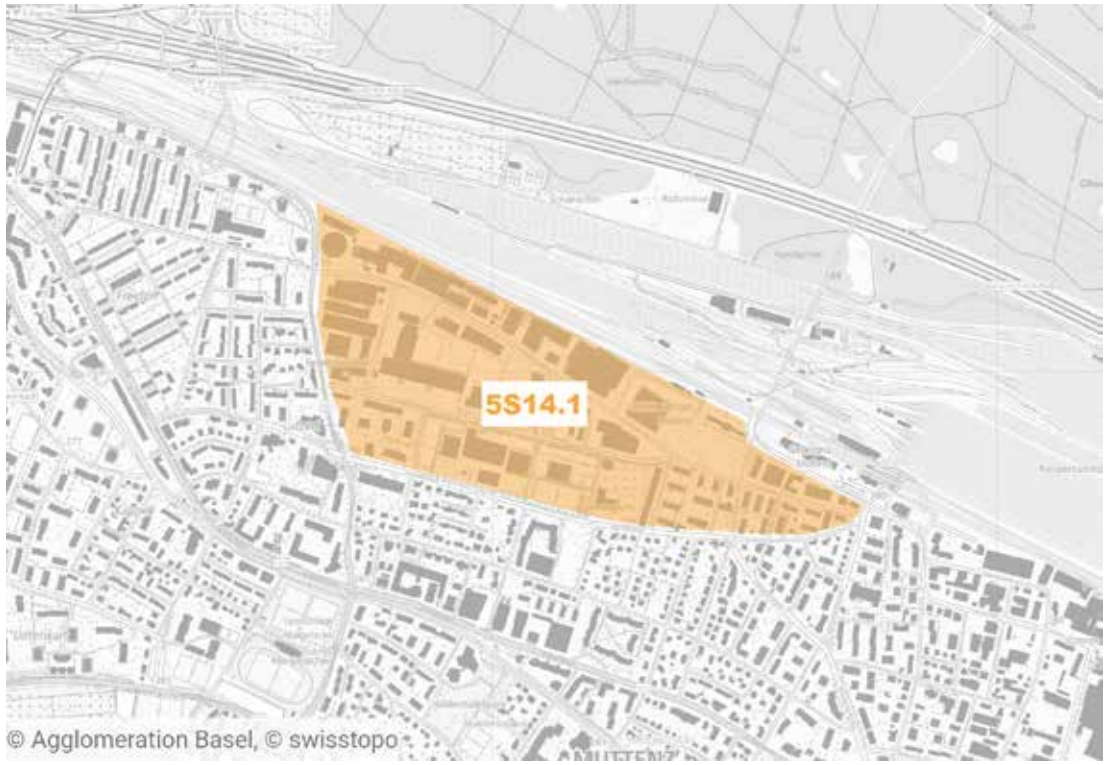
Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP5**
5L2	Birspark Landschaft	
Übergeordnete Massnahmen		**AP5**
5Ü-M2	A2, Engpassbeseitigung Osttangente (Rheintunnel)	A
5Ü-M4	A2, 8-Spur-Ausbau Hagnau – Augst	B
5Ü-M11	AX, Westumfahrung Basel	C
AGGLO Massnahmen		**AP5**
5ÖV3	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
5ÖV23	BVB: ÖV-Programm 2025 – 2028 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
5M5.14	Muttenz: Grünzug Polyfeld	A
5FVV7.3	BS: Verbesserungen Fuss- und Veloverkehr, Strecken	A
AGGLO Massnahmen AP1 – AP4 (noch offen)		
4VM3	BL: Fahrplanstabilität (Punktuelle Verbesserungen)	AP4
LV1-4	LV-Massnahmen Birsfelden - Schweizerhalle (Rheinfelder-/Rheinstrasse)	AP2
LV13	Muttenz: LV-Erschliessung Areal Hagnau	AP3

Die Erschliessungssituation des Areals Hagnau für den MIV ist grundsätzlich hervorragend. Die regionale und überregionale Erreichbarkeit ist aufgrund von Kapazitätsproblemen jedoch beeinträchtigt, weshalb folgende zwei Projekte geplant sind: Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau – Augst.

5S14.1

Bahnhofsgebiet Muttenz

Volksabstimmung 24. November 2024 nicht berücksichtigt (Info S. 30 Hauptbericht)



	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	800	3200	125		Mischnutzung
Zukunft	1600	8300	309,4	**32**	Mischnutzung
Veränderung	**800**	**5100**	**184,4**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **B**	2040: **B**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☐

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 32 ha grossen Areals liegt bei ca. 500 000 m² (AZ 1.5/1.6).

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	5Ü-Ö4	Ertüchtigung und Ausbau der Bahnanlagen im Raum Basel SBB (Osten)	A
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	Ö29	ÖV-Drehscheibe Muttenz (Busbahnhof)	A
		5ÖV3	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
		5ÖV23	BVB: ÖV-Programm 2025 – 2028 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☐ HVS ☒ VS	M9	Muttenz: Betriebs- und Gestaltungskonzept Hofackerstrasse Ost	A
		M10	Muttenz: Betriebs- und Gestaltungskonzept Kriegackerstrasse Ost	A
		4VM3	BL: Fahrplanstabilität (Punktuelle Verbesserungen)	A
		5M5.14	Muttenz: Grünzug Polyfeld	A
		5Ü-M2	A2, Engpassbeseitigung Osttangente (Rheintunnel)	A
		5Ü-M4	A2, 8-Spur-Ausbau Hagnau – Augst	B
		5Ü-M11	AX, Westumfahrung Basel	C
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☐ HV ☒ NV ☐ keine	LV13	Muttenz: LV-Erschliessung Areal Hagnau	A

5S14.1

A

Historie

AP1/ARE-Code
S094/2701.229 A

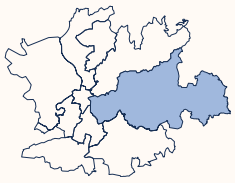
AP2/ARE-Code
S6/2701.2.131 A

AP3/ARE-Code
S11.1/2701.3.223 A

AP4/ARE-Code
4S14.1/2701.4.298 A

Typ

Transformationsgebiet



Hochrhein

5S14.1

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Muttenz	
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Basel-Landschaft	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Festsetzung	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

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» sowie die Gewerbeüberbauung Business City Polyfeld. Die Wohn- und Gewerbeüberbauung Co-Next an der Hofackerstrasse wird derzeit gebaut (Stand April 2024).

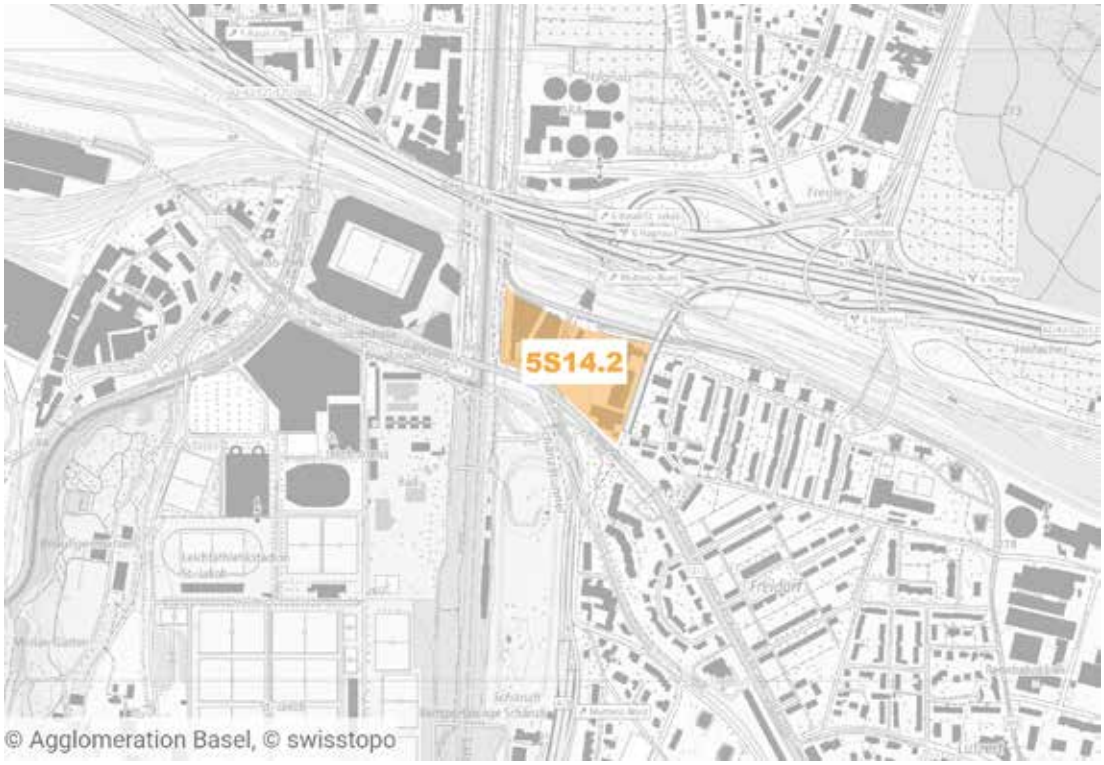
Der Quartierplan Chriegacker I zum SEK II Campus Polyfeld Muttenz ist im Juni 2021 vom Regierungsrat genehmigt wurden. Die Realisierung der Etappe 1 – BBZ, Berufsbildungszentrum Baselland, läuft seit September 2023 bis 2027. Die Projektierung der Neugestaltung des Bushofs und des Bahnhofplatzes ist abgeschlossen und die Ausschreibung befindet sich in Vorbereitung.

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.

5S14.2

Areal Hagnau

Volksabstimmung 24. November 2024 nicht berücksichtigt (Info S. 30 Hauptbericht)



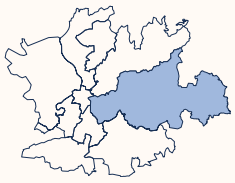
A

Historie

AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
-	-
AP3/ARE-Code	
S11.2/2701.3.224	A
AP4/ARE-Code	
4S14.2/2701.4.299	A

Typ

Transformationsgebiet



Hochrhein

	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	0	0		Mischnutzung, Brache ungenutzt
Zukunft	1000	700	586,2	**2,9**	Mischnutzung
Veränderung	**1000**	**700**	**586,2**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		**Mobilitätskonzept**
Heute: **B**	2040: **B**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☒

Massnahmenbeschrieb

5S14.2

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-, Versorgungs- und Gastronomieangebote bieten. 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

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☒ kein Bahnhof	5Ü-Ö4	Ertüchtigung und Ausbau der Bahnanlagen im Raum Basel SBB (Osten)	A
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	4Ö21	BS: Tram Dreispitz – St. Jakob	C
		5ÖV23	BVB: ÖV-Programm 2025 – 2028 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
MIV	Anschluss an: ☒ HLS ☐ HVS ☐ VS	5Ü-M2	A2, Engpassbeseitigung Osttangente (Rheintunnel)	A
		5Ü-M4	A2, 8-Spur-Ausbau Hagnau – Augst	B
		5Ü-M11	AX, Westumfahrung Basel	C
FVV	Anschluss an: ☒ VVR ☐ HV ☐ NV ☐ keine	LV13	Muttenz: LV-Erschliessung Areal Hagnau	A
		5FVV7.3	BS: Verbesserungen Fuss- und Veloverkehr, Strecken	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Muttenz	
Weitere beteiligte Stellen	Private	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Festsetzung	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

Im Februar 2020 hat der Regierungsrat Basel-Landschaft die Quartierplanungen Hagnau Ost, Hagnau West und Schänzli genehmigt. Nachdem das Kantonsgericht im Juni 2021 eine Beschwerde gegen den Regierungsratsbeschluss zu den Quartierplanungen Hagnau Ost und West abgewiesen hat, sind die Quartierplanungen seit Januar 2022 rechtskräftig.

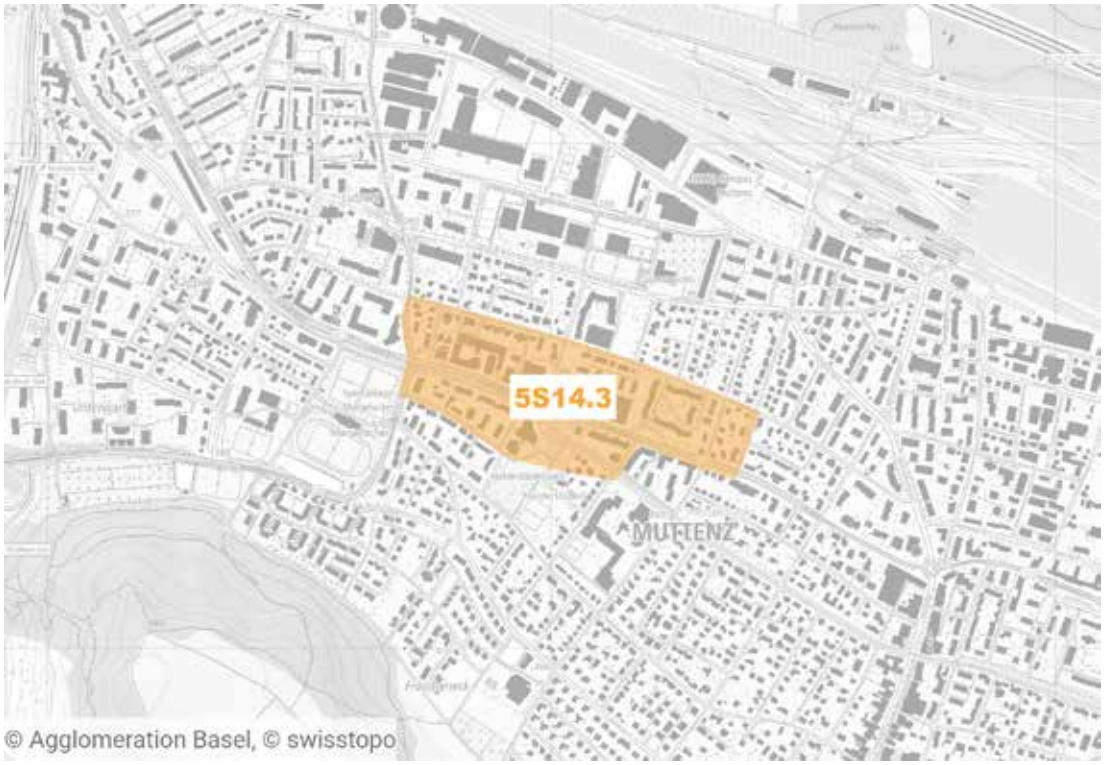
Weiteres

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.

5S14.3

Volksabstimmung 24. November 2024 nicht berücksichtigt (Info S. 30 Hauptbericht)

Vision Siedlungsentwicklung St. Jakobs-Strasse



	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	400	125	75		Wohnen, Arbeiten, Mischnutzung
Zukunft	1200	80	182,9	**7**	Wohnen, Arbeiten, Mischnutzung
Veränderung	**800**	**-45**	**107,9**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **B**	2040: **B**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☐

Massnahmenbeschrieb

5S14.3

A

Aufgrund sich wandelnder Bedürfnisse der Automobilbranche rechnet die Gemeinde Muttenz mit einer Transformation der stark durch den Automobilsektor geprägten Gewerbegebiete an der St. Jakobs-Strasse. Um eine koordinierte Entwicklung zu gewährleisten, wurde im Auftrag der Einwohnergemeinde und einzelner Eigentümerschaften durch ein interdisziplinäres Team von Planenden eine Vision zur Siedlungsentwicklung entlang der St. Jakobs-Strasse im Bereich zwischen Birsfelder- und Apfhalterstrasse erarbeitet. Die «Vision» stellt eine massstabsgerechte Grundlage für die weitere Entwicklung dar. Leitsätze skizzieren den zukünftig anzustrebenden Charakter in Form eines qualitätsvoll verdichteten und durchgrünten Projektgebietes mit gemischter Nutzung. Dadurch wird eine koordinierte Entwicklung im Rahmen verschiedener Verfahren und mit unterschiedlichen Zeitplänen ermöglicht – ohne dass zu starre Vorgaben potenziell mögliche gute städtebauliche Lösungen auf Parzellenebene im Rahmen der nachfolgenden Varianzverfahren zu sehr einschränken.

Die Vision sieht die St. Jakobs-Strasse mittel- und langfristig als grüne Strasse mit Aufenthaltsqualität. Neben fahrenden und parkierten Autos sollen in Zukunft Grünflächen mit Bäumen und weitere unversiegelte Flächen den Strassenraum dominieren.

Die St. Jakobs-Strasse soll sich in zwei Nutzungsschichten entwickeln: Die erste Nutzungsschicht, die sich an der Strasse orientiert, weist urbane Qualitäten auf und wird auch höher bebaut. Es entsteht ein Rhythmus aus tieferen und höheren sowie vor- und rückspringenden Bauten, die im Dialog mit dem Strassenraum stehen. Vorzonen, bestehend aus dem öffentlichen Trottoir sowie einem Streifen auf privatem Grund, der öffentlich zugänglich ist, bieten Aneignungsmöglichkeiten und erhöhen die Aufenthaltsqualität. Zwischen den Gebäuden sind Einblicke in die dahinterliegenden heterogen bebaute durchgrünte Nutzungsschicht möglich. Diese zeichnet sich durch unterschiedliche Körnungen mit sowohl Einfamilienhäusern als auch grösseren Siedlungen mit Gartenstadtcharakter sowie durch eine Durchlässigkeit in Längs- und Querrichtung aus.

Historie

AP1/ARE-Code
- -

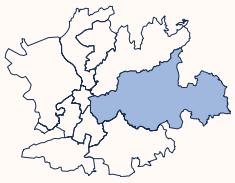
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Typ

Transformationsgebiet



Hochrhein

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☒ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	-	-	-
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	Ö29	ÖV-Drehscheibe Muttenz (Busbahnhof)	A
		5ÖV23	BVB: ÖV-Programm 2025 – 2028 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A

5S14.3

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☒ HVS ☐ VS	4VM3	BL: Fahrplanstabilität (Punktuelle Verbesserungen)	A
		M10	Muttenz: Betriebs- und Gestaltungskonzept Kriegackerstrasse Ost	A
		5M5.14	Muttenz: Grünzug Polyfeld	A
		5Ü-M2	A2, Engpassbeseitigung Osttangente (Rheintunnel)	A
		5Ü-M4	A2, 8-Spur-Ausbau Hagnau – Augst	B
		5Ü-M11	AX, Westumfahrung Basel	C
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	-	-	-

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Muttenz	
Weitere beteiligte Stellen	-	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Festsetzung	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Koordination mit KRIP-Objektblatt S2.2

5S15

Volksabstimmung 24. November 2024 nicht berücksichtigt (Info S. 30 Hauptbericht)

Schwerpunktgebiet Pratteln/Augst

		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nummer	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
5S15	**Schwerpunktgebiet Pratteln/ Augst**	**75,0**	**1020**	**9050**	**2245**	**10 445**
5S15.1	Salina Raurica-Pratteln Nord	30,0	10	3000	700	7700
5S15.2	Salina Raurica-Augst	6,0	1000	2000	45	45
5S15.3	Bahnhofsgebiet Pratteln	39,0	10	4050	1500	2700

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

Beschrieb

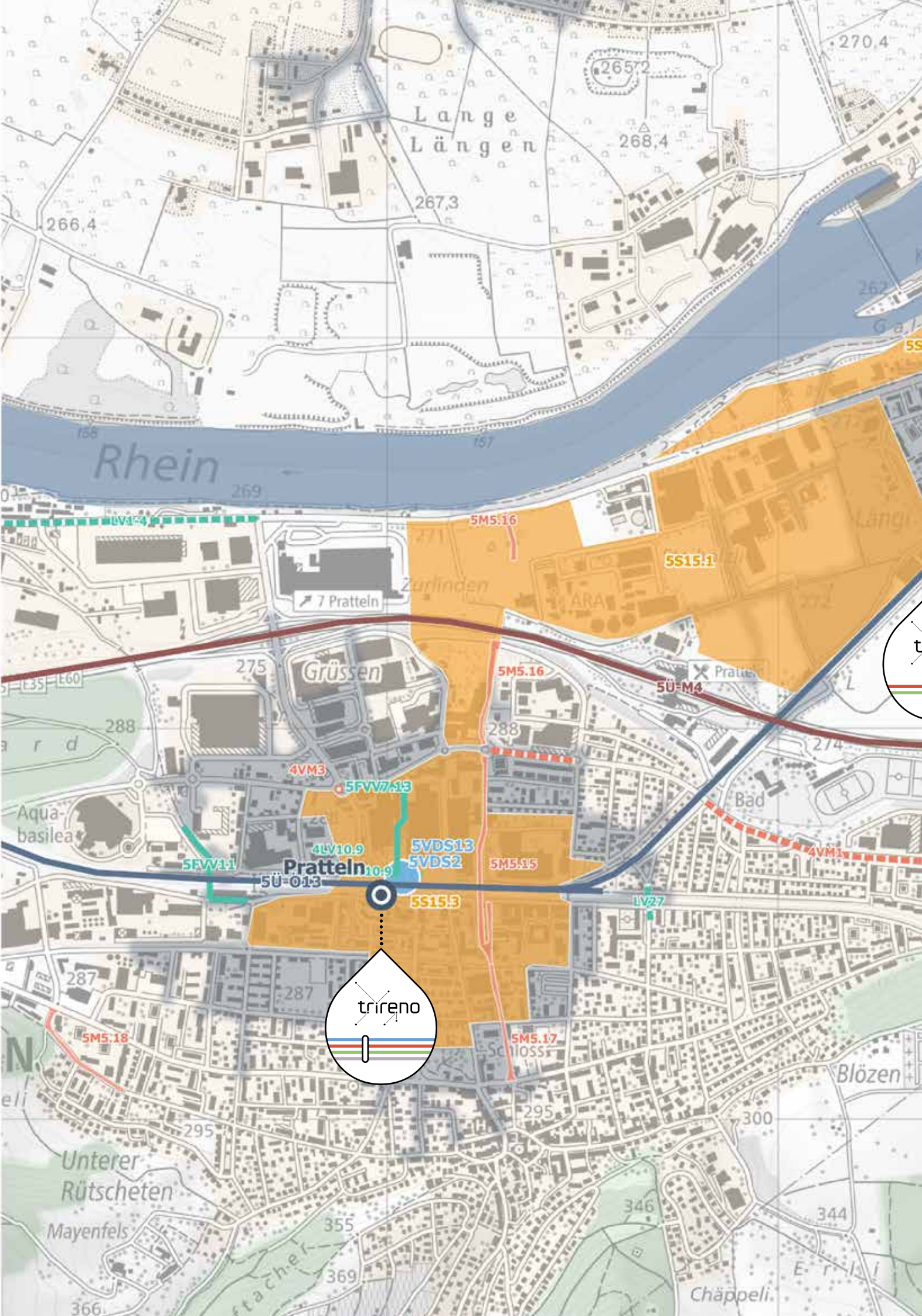
Salina Raurica ist ein Entwicklungsgebiet von kantonaler Bedeutung. Es soll zu einem attraktiven Wohn- und Arbeitsplatzgebiet entwickelt werden. Es soll für rund 7500 zusätzliche Bewohner Raum geschaffen werden und 3000 neue Arbeitsplätze sollen entstehen.

Von grosser Bedeutung für die zukünftige Entwicklung der Gemeinden Pratteln und Augst, ist das am Rhein gelegene Areal Salina Raurica. Die hohe Bedeutung des Areals kommt mit der eigens für dieses Areal bereits realisierten S-Bahnhaltestelle «Pratteln Salina Raurica» zum Ausdruck. Rund um das Bahnhofsgebiet in Pratteln 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. Für die regionale Erreichbarkeit sind die Bahnhöfe Pratteln und Salina Raurica zentral, welche zukünftig von einem besseren Angebot profitieren. Um der grossen Bedeutung gerecht zu werden, wird der Bahnhof Pratteln zu einer Mobilitätsdrehschreibe ausgebaut. Hierfür sind drei Massnahmen geplant: Basis und Zugang Bahnhof, Langsamverkehrsachsen, Bushof und Velounterführung.

Gemäss Raumkonzept Hochrhein sind die Gemeinden Pratteln und Augst Teil eines 15-Minuten Raumes, indem alltägliche Wege möglichst zu Fuss- und mit dem Velo zurückgelegt werden sollen. Damit dies gelingt, müssen die Gemeinden Pratteln und Augst über ein attraktives Fuss- und Velonetz verfügen. Dieses erhöht auch die Erreichbarkeit der drei Entwicklungsareale. Das Fuss- und Velonetz im Schwerpunktgebiet Pratteln/Augst soll gleich mit mehreren Massnahmen verbessert werden. So soll beispielsweise die Verbindung vom Dorf zum Naherholungsraum Rhein mit drei Massnahmen optimiert, die Veloerschliessung des Areals Salina Raurica mit der AP3-Massnahme «Langsamverkehrsachse Salina Raurica» verbessert und die Unterführung Viaduktstrasse aufgewertet werden.

Das Areal Salina Raurica leidet heute stark unter dem Ausweichverkehr der A2. Für die Siedlungsentwicklung in Salina Raurica ist deshalb die Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau – Augst sehr wichtig.


Lange Längen
Rhein
7 Pratteln
Grüssen
Zurlinden
ARA
Aqua-basilea
Bad
Schloss
Blözen
Unterer Rütscheten
Mayenfels
Chäppeli
5M5.16
5S15.1
5Ü-M4
4VM3
5FVV7.13
4LV10.9
5VDS13
5VDS2
5FVV1.1
Pratteln
10.9
5Ü-013
5S15.3
5M5.15
4VM1
LV27
5M5.18
5M5.17
LV1-4
trireno

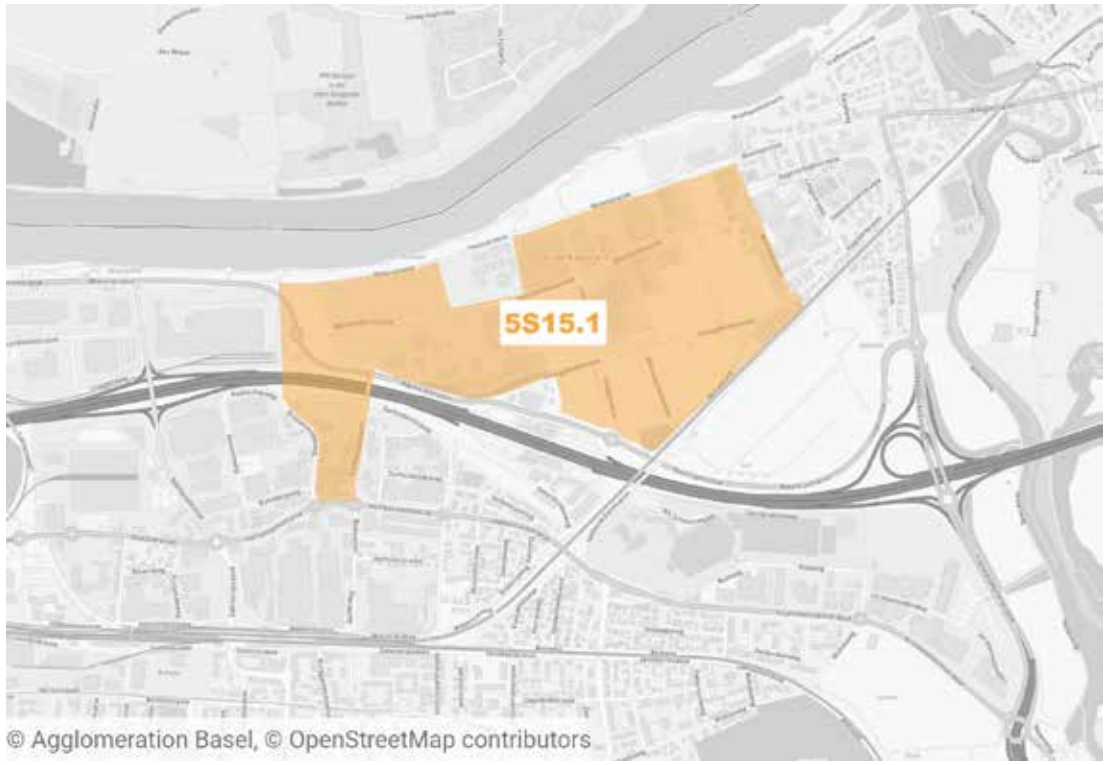
Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP5**
-	-	
Übergeordnete Massnahmen		**AP5**
5Ü-Ö13	Entflechtung Pratteln	B
5Ü-Ö14	3. Gleis Pratteln – Rheinfelden	B
5Ü-M2	A2, Engpassbeseitigung Osttangente (Rheintunnel)	A
5Ü-M4	A2, 8-Spur-Ausbau Hagnau – Augst	B
AGGLO Massnahmen		**AP5**
5ÖV3	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
5VDS2	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Basis und Zugang Bahnhof	A
5M1	Kaiseraugst: Öffentlich zugängliche E-Tankstellen	A
5M5.15	Pratteln: Verbindung vom Dorf zum Rhein: Aufwertung Schlosstrasse – Gallenweg	A
5M5.16	Pratteln: Verbindung vom Dorf zum Rhein: Aufwertung Kraftwerkstrasse	A
5M5.17	Pratteln: Verbindung vom Dorf zum Rhein: Aufwertung Oberemattstrasse – Schlosstrasse	A
5M5.18	Pratteln: Aufwertung Quartierachse Wartenbergstrasse – Bereich Muttenzerstrasse bis Schulhaus	A
5FVV7.14	Kaiseraugst: Veloabstellanlagen	A
5VDS13	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Bushof und Velounterführung	B
5FVV11	BL: Pratteln, Neubau SBB-Querung Gempenstrasse – Persilwegli	B
4M11.9	Kaiseraugst: Umgestaltung Bahnhofsstrasse und Vorplatz	AP4
4LV10.5	BL: Pratteln - Augusta Raurica – Netzlückenschluss Ergolzradweg	AP4
AGGLO Massnahmen AP1 – AP4 (noch offen)		
4VM1	BL: Fahrplanstabilität in Pratteln	AP4
4VM3	BL: Fahrplanstabilität (Punktuelle Verbesserungen)	AP4
4M11.9	Kaiseraugst: Umgestaltung Bahnhofsstrasse und Vorplatz	AP4
4LV10.5	BL: Pratteln - Augusta Raurica – Netzlückenschluss Ergolzradweg	AP4
LV27	Pratteln: Aufwertung Unterführung Viaduktstrasse (Fröschmatt)	AP3
LV1-4	LV-Massnahmen Birsfelden - Schweizerhalle (Rheinfelder-/Rheinstrasse)	AP2

5S15.1

Volksabstimmung 24. November 2024 nicht berücksichtigt (Info S. 30 Hauptbericht)

Salina Raurica - Pratteln Nord



	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	10	700	23,7		Arbeiten, Landwirtschaft/Grünfläche
Zukunft	3000	7700	346,7	**30**	Wohnen, Arbeiten, Mischnutzung, Öffentliche Nutzung
Veränderung	**2990**	**7000**	**323**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **C, D**	2040: **C**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☒

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, welche im Bereich der heutigen ARA in Gewerbezonen umgezont werden sollen. Der östliche Teilbereich ist der Zone mit Quartierplanpflicht mit einer Mischnutzung zugewiesen. Die Teilgebiete werden in mehreren Bausteinen umgesetzt.

Die Gewerbezonen im Westen (Gebiete Grüssenhölzli und Rheinkrone) sowie die in eine Gewerbezone umzuzonende ARA werden anhand eines städtebaulichen Regelwerks im Rahmen der Grundordnung entwickelt. Die Zone mit Quartierplanpflicht Salina Raurica Ost wird auf Grundlage eines städtebaulichen Bebauungs- und Aussenraumkonzepts (Rahmenplans) in ein attraktives Wohn- und Arbeitsquartier transformiert. Teil des Gebiets ist ein mindestens 2,5 ha grosser neuer Stadtpark, welcher auch ökologische, Bildungs- und Freizeitfunktionen übernimmt. Die übergeordnete Erschliessung erfolgt über die Rauricastrasse und einen starken ÖV-Korridor, der mit der Entwicklung wächst und perspektivisch die Tramverlängerung der Linie 14 bis nach Augst aufnimmt, sowie die bereits erstellte S-Bahn-Station. Die bisherige Rheinstrasse wird in eine Langsamverkehrsachse umgebaut. Zentrale Parkhäuser ermöglichen verkehrsarme, familienfreundliche Wohnquartiere. Um die zukünftigen Verkehrsströme möglichst vom MIV weg zu lenken wurden Mobilitätsgutachten erarbeitet. In den einzelnen Entwicklungsbausteinen werden entsprechende Mobilitätsmassnahmen umgesetzt.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	5Ü-Ö13	Entflechtung Pratteln	B
		5Ü-Ö14	3. Gleis Pratteln – Rheinfelden	B
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	5ÖV3	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
		5VDS2	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Basis und Zugang Bahnhof	A
		5VDS13	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Bushof und Velounterführung	B
MIV	Anschluss an: ☒ HLS ☐ HVS ☐ VS	5M5.16	Pratteln: Verbindung vom Dorf zum Rhein: Aufwertung Kraftwerkstrasse	A
		4VM3	BL: Fahrplanstabilität (Punktuelle Verbesserungen)	A
		4VM1	BL: Fahrplanstabilität in Pratteln	A
		5M5.15	Pratteln: Verbindung vom Dorf zum Rhein: Aufwertung Schlosstrasse – Gallenweg	A
		5Ü-M2	A2, Engpassbeseitigung Osttangente (Rheintunnel)	A
		5Ü-M4	A2, 8-Spur-Ausbau Hagnau – Augst	B

5S15.1

A

Historie

AP1/ARE-Code
S010/2701.206 A

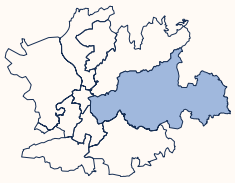
AP2/ARE-Code
S7/2701.2.132 A

AP3/ARE-Code
S12.1/2701.3.226 A

AP4/ARE-Code
4S15.1/2701.4.301 A

Typ

Neubaugebiet



Hochrhein

5S15.1

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	LV1-4	LV-Massnahmen Birsfelden - Schweizerhalle (Rheinfelder-/Rheinstrasse)	A
		5FVV7.13	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Langsamverkehrsachsen	B
		LV27	Pratteln: Aufwertung Unterführung Viaduktstrasse (Fröschmatt)	A

Beteiligte Stellen/Koordination

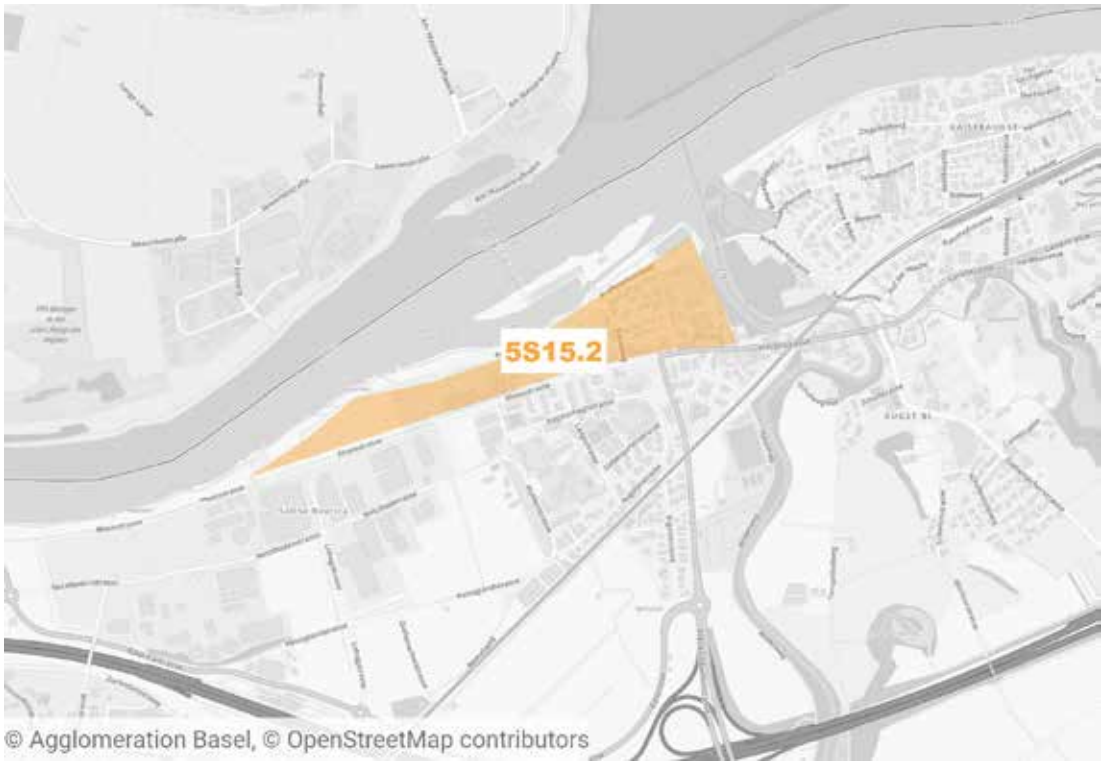
Federführende Stelle	Pratteln	
Weitere beteiligte Stellen	Augst, Kanton Basel-Landschaft	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Festsetzung	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Städtebauliches Gesamtkonzept 2018 – 2019, BLU 2019 – 2022, Masterplanung 2019 – 2020, Sondernutzungsplanungen 2021 – 2022, Bauprojekte ab 2023.

5S15.2

Salina Raurica - Augst

Volksabstimmung 24. November 2024 nicht berücksichtigt (Info S. 30 Hauptbericht)



	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	1000	45	174,2		Wohnen, Öffentliche Nutzung
Zukunft	2000	45	340,8	6	Wohnen, Arbeiten
Veränderung	**1000**	**0**	**166,6**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse

Heute: **C** 2040: **C**

Mobilitätskonzept

Mobilitätskonzept erstellt ☒

A

Historie

AP1/ARE-Code
S010/2701.206 A

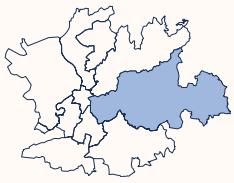
AP2/ARE-Code
S7/2701.2.132 A

AP3/ARE-Code
S12.2/2701.3.227 A

AP4/ARE-Code
4S15.2/2701.4.302 A

Typ

Transformationsgebiet



Hochrhein

Massnahmenbeschrieb

5S15.2

Das Gesamtgebiet Salina Raurica ist eines der wichtigsten Entwicklungsgebiete des Kantons Basel-Landschaft und hat einen hohen Stellenwert in der Wirtschafts- und Standortförderung. Das Gesamtgebiet soll aufgewertet und dichter genutzt werden. Das Teilgebiet Augst wird bereits für Wohnen und für Gewerbe genutzt und ist teilweise mit wenig wertschöpfenden Nutzungen belegt. Um zukünftig das wertvolle Bauland besser zu nutzen und eine höhere Nutzungsdichte zu erreichen, wurden 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 wurde. In diesen beiden neuen Wohnzonen können zwischen 450 und 550 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.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☒ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	5Ü-Ö13	Entflechtung Pratteln	B
		5Ü-Ö14	3. Gleis Pratteln – Rheinfelden	B
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	5ÖV3	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
MIV	Anschluss an: ☒ HLS ☐ HVS ☐ VS	5Ü-M2	A2, Engpassbeseitigung Osttangente (Rheintunnel)	A
		5Ü-M4	A2, 8-Spur-Ausbau Hagnau – Augst	B
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	LV1-4	LV-Massnahmen Birsfelden - Schweizerhalle (Rheinfelder-/Rheinstrasse)	A

Beteiligte Stellen/Koordination

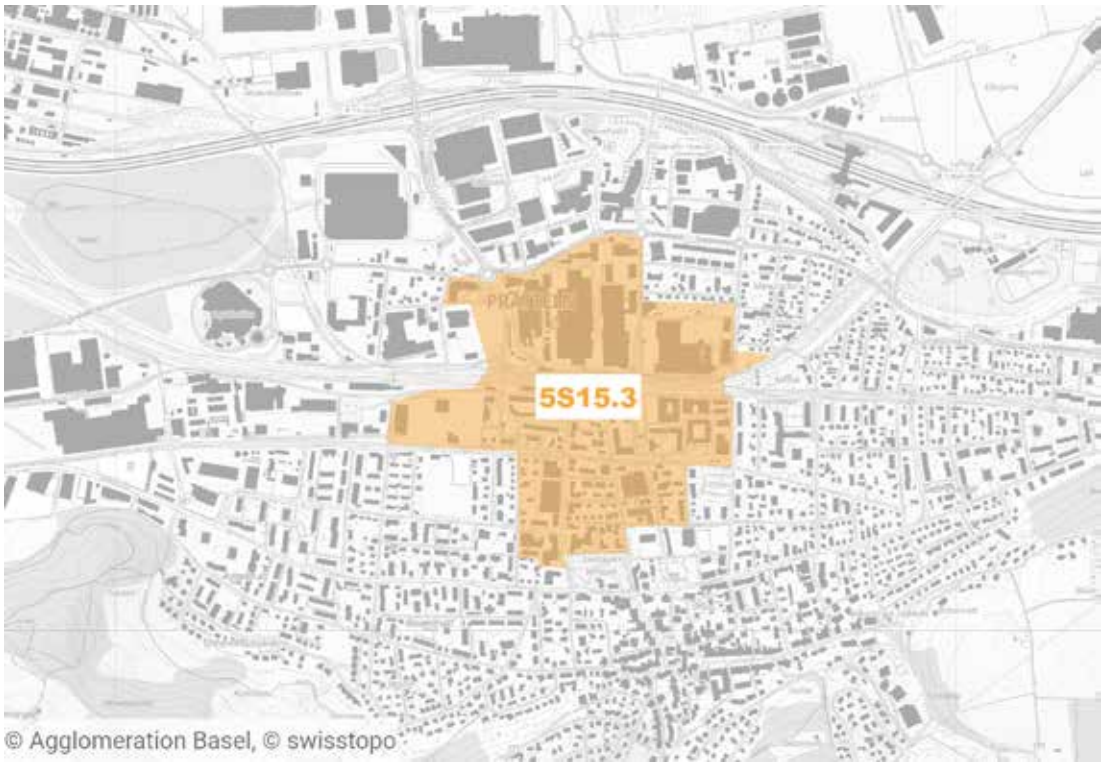
Federführende Stelle	Augst	
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Basel-Landschaft, Landeigentümer	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Festsetzung	
Einzonung erforderlich	☒ Ja	☐ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Koordination mit KRIP-Objektblatt S2.2

5S15.3

Volksabstimmung 24. November 2024 nicht berücksichtigt (Info S. 30 Hauptbericht)

Bahnhofsgebiet Pratteln



	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	10	1500	38,7		Arbeiten
Zukunft	4050	2700	115,4	**39**	Wohnen, Arbeiten, Mischnutzung
Veränderung	**4040**	**1200**	**76,7**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse

Heute: **A**	2040: **A**

Mobilitätskonzept

Mobilitätskonzept erstellt ☒

Massnahmenbeschrieb

5S15.3

A

Ausgehend von der Transformation grösserer unternutzter Gewerbeareale entsteht um den Bahnhof das Gebiet Pratteln Mitte als lebendiges, gemischt genutztes und durchgrüntes Zentrumsgebiet mit attraktiven öffentlichen Räumen und verträglicher Mobilität. Die Entwicklung gruppiert sich um mehrere grössere Arealentwicklungen. Im Gebiet Chuenimatt entsteht in zwei Etappen ein hochwertiges Dienstleistungsquartier mit dem Haus der Wirtschaft. Die Arealentwicklungen Zentrale, Bredella und Gleis Süd erfolgen aufgrund städtebaulich-freiraumplanerischer Richtprojekte und Sondernutzungsplanungen. Die bisher geschlossenen Gewerbeareale werden geöffnet und mit einem Netz an Grün- und Freiräumen für die Bevölkerung attraktiv umgestaltet. Sie bieten zukünftig vielfältige Wohnangebote, Flächen für stadtverträgliches Gewerbe sowie Nahversorgungs-, Gastronomie-, Freizeit- und Bildungsangebote. Zwischen den grossen Arealentwicklungen werden die bestehenden Wohn- und Zentrumszonen sowie die verbindenden öffentlichen Räume aufgewertet und weiterentwickelt. Ein Park-Ring verbindet die bestehenden und neuen Grün- und Freiflächen zu einem attraktiven Freiraumangebot.

Die hervorragende Erschliessung am Bahnhof ermöglicht eine verkehrsarme Entwicklung und eine Förderung der nachhaltigen Mobilität. Dazu wird der Bahnhof als multimodale Drehscheibe mit einem neuen Bahnhofplatz nördlich der Gleise mit Bushof, P&R, Velostation, verbessertem Zugang zu den Bahnanlagen und einer neuen Velounterführung am Bahnhof ausgebaut. Die Verkehrserschliessung erfolgt ausgehend vom bestehenden Strassennetz. Die Arealentwicklungen ermöglichen zudem die Aufwertung der Bahnquerungen für den Fuss- und Veloverkehr mit einer neuen Unterführung am Bahnhof sowie dem Ersatz bzw. der Aufwertung der bestehenden Querungen Gempenstrasse, Schlossstrasse, Münchackerstrasse und Fröschmatt. Damit wird der Prattler Norden und Süden verbunden.

Historie

AP1/ARE-Code
S028/2701.217 A

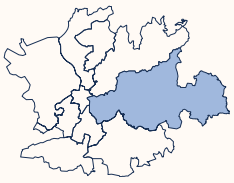
AP2/ARE-Code
S6/2701.2.131 A

AP3/ARE-Code
S5.1/2701.3.311 A

AP4/ARE-Code
4S15.3/2701.4.303 A

Typ

Transformationsgebiet



Hochrhein

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

5S15.3

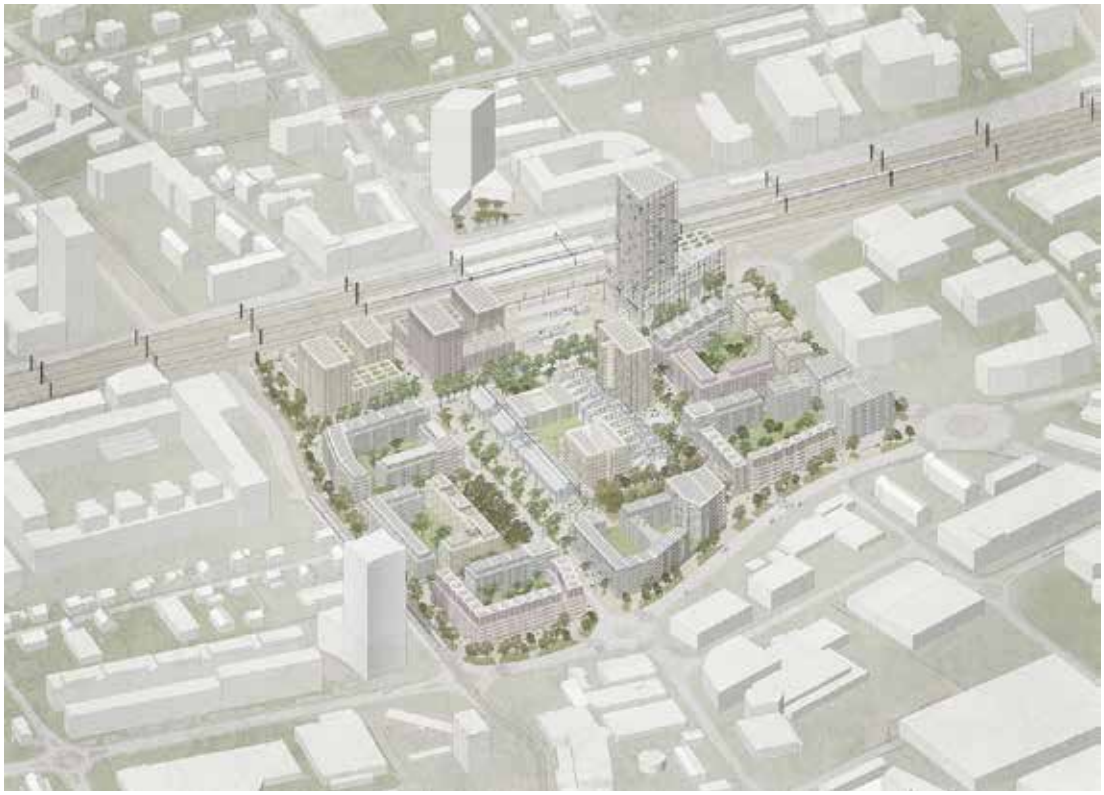
	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	5Ü-Ö14	3. Gleis Pratteln – Rheinfelden	B
		5Ü-Ö13	Entflechtung Pratteln	B
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	5VDS2	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Basis und Zugang Bahnhof	A
		5VDS13	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Bushof und Velounterführung	B
MIV	Anschluss an: ☒ HLS ☐ HVS ☐ VS	5M5.16	Pratteln: Verbindung vom Dorf zum Rhein: Aufwertung Kraftwerkstrasse	A
		4VM1	BL: Fahrplanstabilität in Pratteln	A
		4VM3	BL: Fahrplanstabilität (Punktuelle Verbesserungen)	A
		5M5.17	Pratteln: Verbindung vom Dorf zum Rhein: Aufwertung Oberemattstrasse – Schlossstrasse	A
		5M5.18	Pratteln: Aufwertung Quartierachse Wartenbergstrasse – Bereich Muttenzerstrasse bis Schulhaus	A
		5M5.15	Pratteln: Verbindung vom Dorf zum Rhein: Aufwertung Schlosstrasse – Gallenweg	A
		5Ü-M2	A2, Engpassbeseitigung Osttangente (Rheintunnel)	A
		5Ü-M4	A2, 8-Spur-Ausbau Hagnau – Augst	B
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	5FVV7.13	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Langsamverkehrsachsen	B
		4LV10.9	Pratteln: LV-Achsen Bredella	A
		LV27	Pratteln: Aufwertung Unterführung Viaduktstrasse (Fröschmatt)	A
		LV1-4	LV-Massnahmen Birsfelden - Schweizerhalle (Rheinfelder-/Rheinstrasse)	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Pratteln	
Weitere beteiligte Stellen	private Grundeigentümer	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

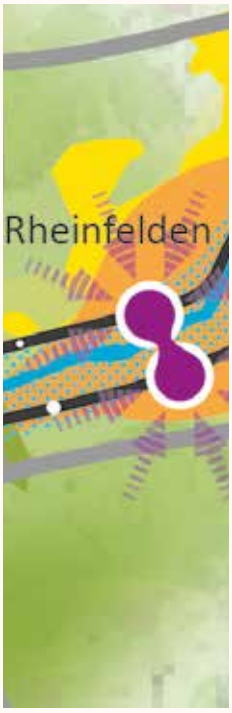
Kantonaler Richtplan 2020, Studienaufträge 2017 – 2020, Sondernutzungsplanungen 2018 – 2025, Bauprojekte ab 2024.



5S15.3

5S16

Schwerpunktgebiet Rheinfelden



		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nummer	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
5S16	**Schwerpunktgebiet Rheinfelden**	**84,8**	**32**	**3605**	**100**	**400**
5S16.1	Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)	34,0	30	475	100	300
5S16.2	Flächennutzungsplan Rheinfelden (Baden)	34,0	0	1400	0	0
5S16.3	Neue Mitte Grenzach	1,2	0	230	0	70
5S16.4	Kapellenbach Ost	15,6	2	1500	0	30

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

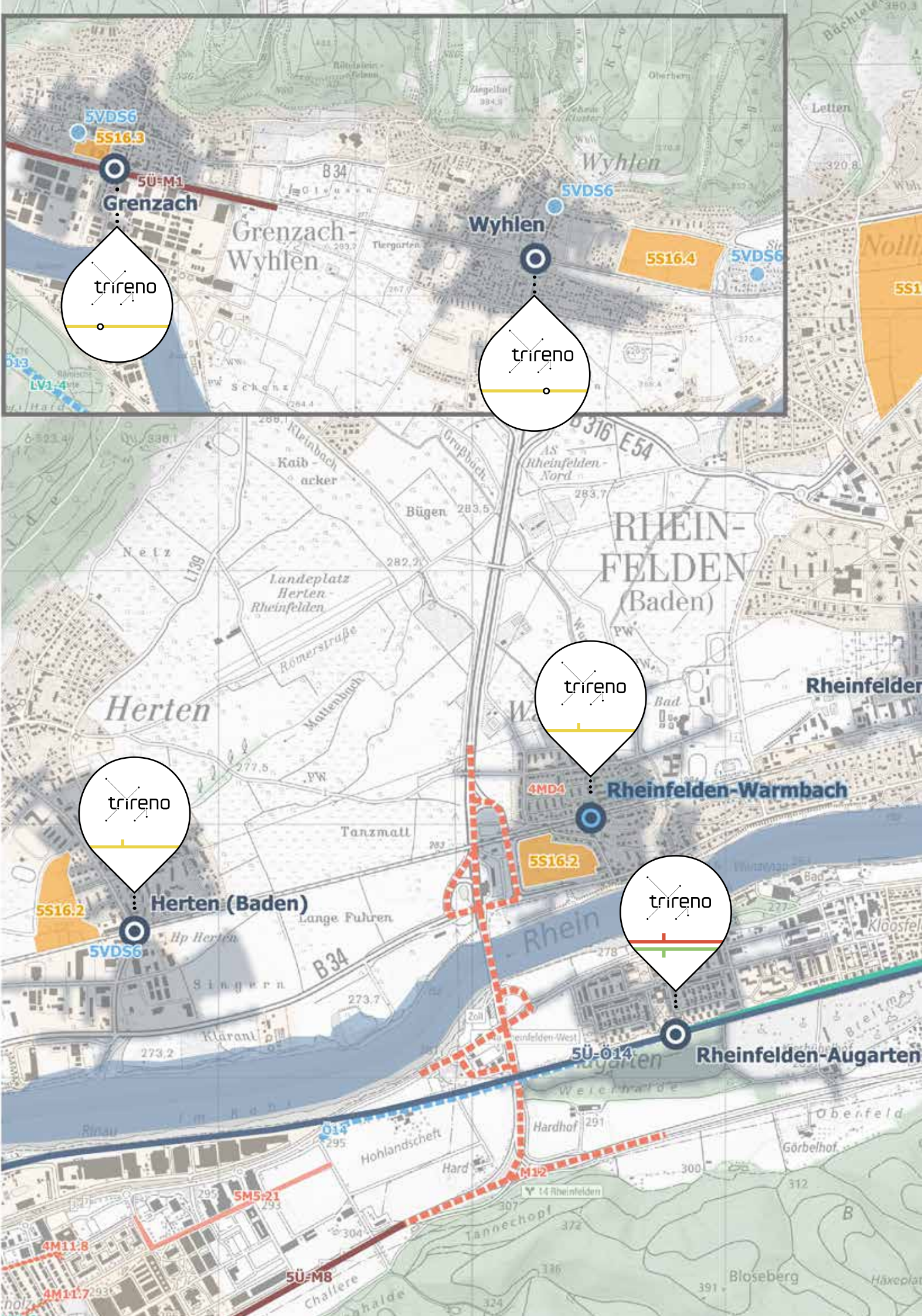
Beschrieb

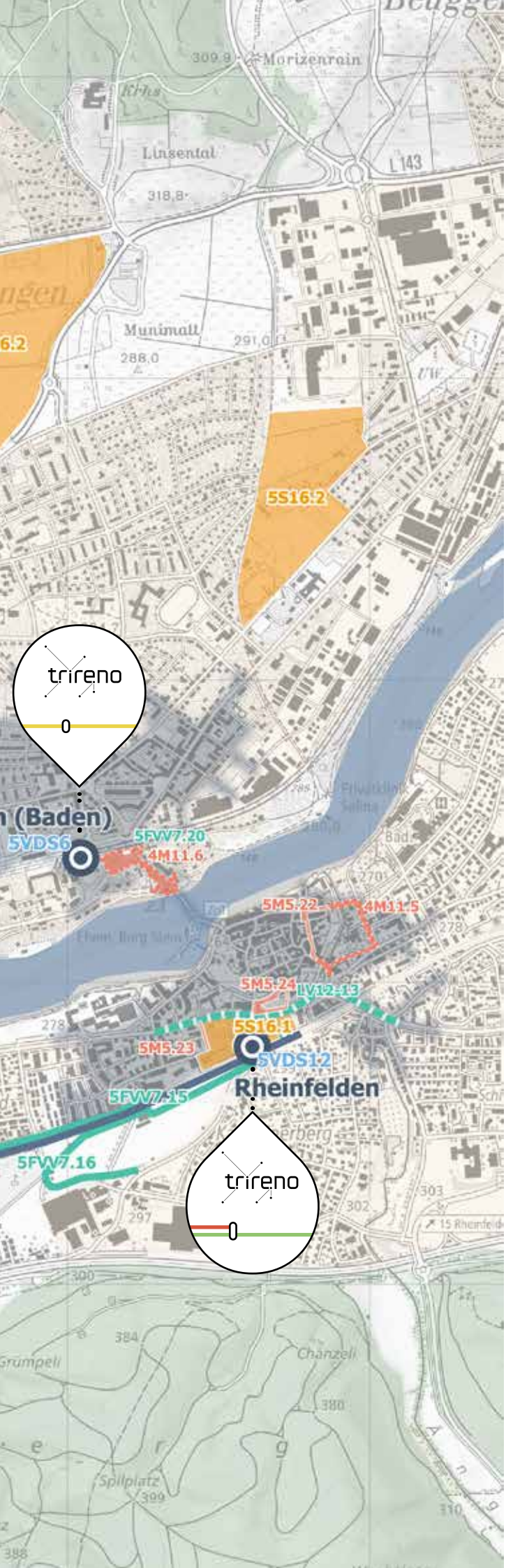
Das Schwerpunktgebiet Rheinfelden umfasst Areale in den beiden Schwesterstädten Rheinfelden (Baden, D) und Rheinfelden (Aargau, CH), beidseits des Rheins, sowie zwei Entwicklungsareale in der benachbarten Gemeinde Grenzach-Wyhlen. Insgesamt sollen im Schwerpunktgebiet Rheinfelden rund 3700 zusätzliche Einwohner angesiedelt werden.

Damit die beiden 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 wird ein rascher Abfluss des Verkehrs aus dem Siedlungsgebiet sichergestellt. Die Fertigstellung der A98 sowie die Ortsumgehung Grenzach (in Realisierung) – Wyhlen (realisiert) 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 (Fertigstellung Ende 2027) ist dabei ein wesentliches Projekt. Mit der Inbetriebnahme der neuen Haltestelle Rheinfelden Warmbach Ende 2027 inkl. B&R- sowie P&R-Anlage wird das Entwicklungsareal Warmbach optimal erschlossen. Der Ausbau des Bahnhofs Rheinfelden zu einer Verkehrsdrehscheibe stärkt die Bedeutung und Funktion des Bahnhofs.

Das Netz an Fuss- und Veloverbindungen wird durch zahlreiche punktuelle Massnahmen optimiert. Im Fokus steht dabei die gute Erschliessung der ÖV-Zugangspunkte und das Schliessen von offensichtlichen Netzlücken.


5VDS6
5S16.3
5Ü-M1
Grenzach
trireno
Grenzach-
Wyhlen
Wyhlen
5VDS6
5S16.4
5VDS6
trireno
Kaib-
acker
Bügen
283.5
RHEIN-
FELDEN
(Baden)
Landeplatz
Herten-
Rheinfelden
Herten
trireno
Rheinfelden-Warmbach
4MD4
5S16.2
Herten (Baden)
5S16.2
5VDS6
Tanzmatt
Lange Fuhren
Rhein
B34
trireno
5Ü-Ö14
Rheinfelden-Augarten
Hohlandscheft
Hardhof
Görbelhof
Oberfeld
Bloseberg
5M5-21
4M11.8
4M11.7
5Ü-M8
M12
Challere



Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP5**
-	-	
Übergeordnete Massnahmen		**AP5**
5Ü-M1	B34, Ortsumgehung Grenzach	A
5Ü-Ö14	3. Gleis Pratteln – Rheinfelden	B
5Ü-M8	A3, Kapazitätserweiterung, Verzw. Augst – Verzw. Rheinfelden, 6-Streifen-Ausbau	C
AGGLO Massnahmen		**AP5**
5ÖV3	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
5VDS6	Landkreis Lörrach: Aufbau eines Netzes aus Mobilstationen	A
5M5.21	Kaiseraugst: Aufwertung Wurmisweg/ Hirsrütiweg und Verlegung/Aufwertung Challerenweg	A
5M5.22	Rheinfelden (CH): Umgestaltung Geissgasse – Kupfergasse	A
5M5.23	Rheinfelden (CH): Umgestaltung Quellenrain	A
5M5.24	Rheinfelden (CH): Umgestaltung Bahnhof-strasse/Schützenplatz	A
5FVV7.15	Rheinfelden (CH): Fuss- und Radweg-verbindung entlang Bahndamm (Bhf SBB - Haltstelle Augarten)	A
5FVV7.16	Rheinfelden (CH): Fuss- und Radweg-verbindung Quellematt	A
5FVV7.20	Rheinfelden DE: Geh- und Radwegbrücke im Zuge der Güterstrasse	A
5VDS12	Rheinfelden (CH): Verkehrsdrehscheibe Bahnhof	B
AGGLO Massnahmen AP1 – AP4 (noch offen)		
4MD4	Rheinfelden (DE): B&R+P&R am Haltepunkt Warmbach	AP4
4M11.5	Rheinfelden (CH): Umsetzung erste Priori-sierung KGV T30/T20 definitive Gestaltung	AP4
4M11.6	Rheinfelden (DE): Aufwertung Rheinbrück-strasse	AP4
LV12-13	Fertigstellung kantonale Radrouten (Rheinfelden, Kaiserstrasse)	AP3
Ö14	Rheinfelden: Eigentrassierung ÖV (Bus) Kaiseraugst-Rheinfelden (Augarten-Hirsrüti)	AP3
M12	Verkehrsmanagement Rheinfelden-Kaiser-augst	AP2

5S16.1

Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)

	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	30	100	3,8		Mischnutzung, Öffentliche Nutzung
Zukunft	475	300	22,8	**34**	Mischnutzung, Öffentliche Nutzung
Veränderung	**445**	**200**	**19**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **A**	2040: **A**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☐

5S16.1

Massnahmenbeschrieb

Eines der zentralen Entwicklungsgebiete in Rheinfelden (CH) ist der Entwicklungsschwerpunkt «Neue Mitte» (www.neuemitte-rheinfelden.ch), 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 Teilgebiet Bahnhofareal (Perimeter: vor allem öffentliche Flächen, Grundeigentum SBB und weiterer privater Eigentümer) durchgeführt. Die 2. Phase, die Erarbeitung eines konsolidierten Richtprojektes, wurde 2022 abgeschlossen. Auf dieser Grundlage wurde der Gestaltungsplan «Bahnhof» erarbeitet, welcher zur Zeit beim Kanton in der Vorprüfung ist. Ziel ist es einen attraktiven Ankunftsort, eine optimale intermodale Verkehrsdrehscheibe und eine qualitätsvolle, dem Ort entsprechende Dichte zu schaffen. Das Projekt ermöglicht rund 120 Wohnungen mit einem Potenzial von 240 - 290 neuen Einwohnenden und 1500 m² Dienstleistungsflächen.

Im Teilgebiet «Bahnhofsaal» hat die Grundeigentümerin einen Studienauftrag im Jahr 2012 durchgeführt. Das Siegerprojekt dient als Grundlage (Richtprojekt) für den Gestaltungsplan «Bahnhofsaal». Dieser ist kurz vor Abschluss und Genehmigung durch den Kanton. Geplant sind rund 95 Wohnungen mit einem Potenzial von 190 – 230 Einwohnenden und 1100 m² Dienstleistungsflächen.

Für das Teilgebiet «Roniger-Park» lies die Eigentümerschaft in den Jahren 2022 – 2023 ein Richtprojekt und einen Gestaltungsplan erarbeiten. Aktuell ist dieser beim Kanton in der Vorprüfung. Die Parkanlage soll öffentlich zugänglich werden und das Ensemble mit den beiden Villen um ein neues Dienstleistungsgebäude ergänzt werden. Dieses ermöglicht die Realisierung von rund 1000 m² Dienstleistungsflächen.

A

Historie

AP1/ARE-Code
S011/2701.207 A

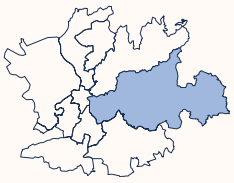
AP2/ARE-Code
S8/2701.2.133 A

AP3/ARE-Code
S19.1/2701.3.246 A

AP4/ARE-Code
4S16.1/2701.4.305 B

Typ

Nachverdichtungsgebiet



Hochrhein

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

5S16.1

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	5Ü-Ö14	3. Gleis Pratteln – Rheinfelden	B
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	5VDS12	Rheinfelden (CH): Verkehrsdrehscheibe Bahnhof	B
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☒ HVS ☐ VS	4M11.5	Rheinfelden (CH): Umsetzung erste Priorisierung KGV T30/T20 definitive Gestaltung	A
		5M5.23	Rheinfelden (CH): Umgestaltung Quellenrain	A
		5M5.24	Rheinfelden (CH): Umgestaltung Bahnhofstrasse/ Schützenplatz	A
		5M5.22	Rheinfelden (CH): Umgestaltung Geissgasse – Kupfergasse	A
		5VDS6	Landkreis Lörrach: Aufbau eines Netzes aus Mobilstationen	A
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	5FVV7.15	Rheinfelden (CH): Fuss- und Radwegverbindung entlang Bahndamm (Bhf SBB - Haltstelle Augarten)	A
		5FVV7.16	Rheinfelden (CH): Fuss- und Radwegverbindung Quellematt	A
		LV12-13	Fertigstellung kantonale Radrouten (Rheinfelden, Kaiserstrasse)	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Rheinfelden	
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Aargau, SBB	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Nein	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

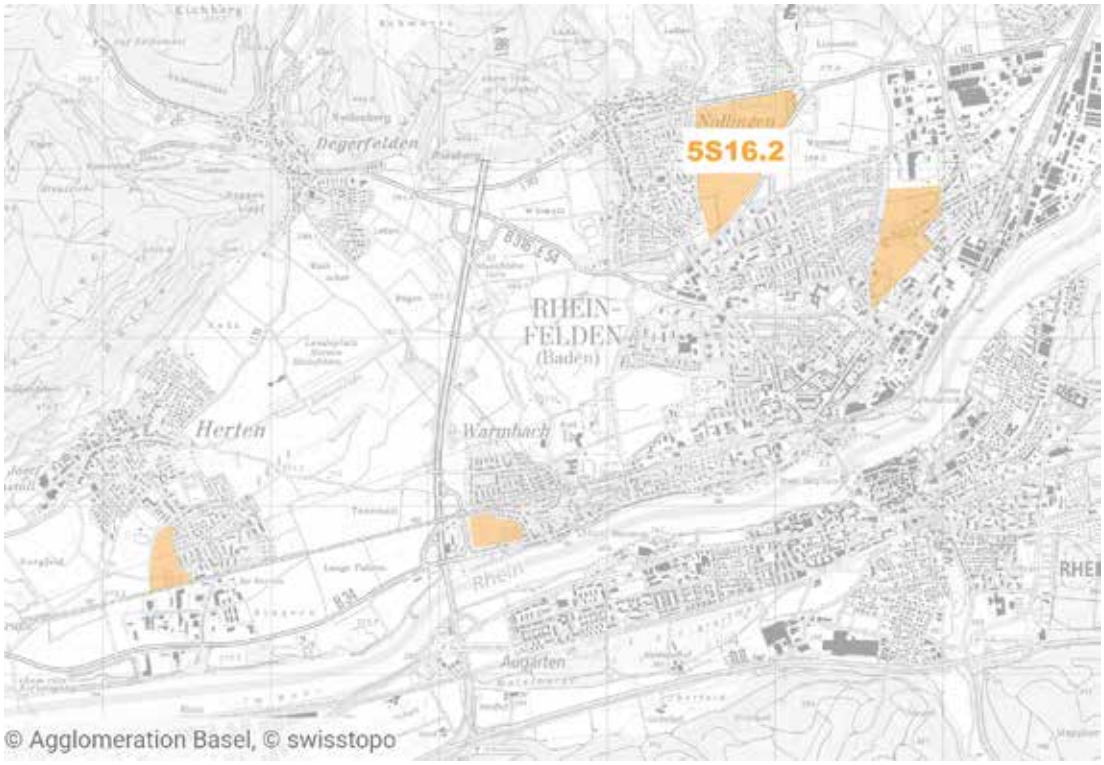
Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

Der Gemeinderat hat den Strukturplan Bahnhof am 16. Dezember 2013 beschlossen. Die Einwohnergemeinde-Versammlung hat am 26. März 2024 dem Erwerb der Liegenschaft Quellenstrass 1, der Teiländerung der Bau- und Nutzungsordnung Areal Bahnhofsaal und dem Verpflichtungskredit für ein Betriebskonzept und die Durchführung eines Projektwettbewerbs zur Sanierung des Bahnhofsaals zugestimmt. Ebenfalls konnte der Stadtrat Verträge zum Kauf der Liegenschaft Quellenstrasse 5, dem Kauf des Bahnhofsaals (Parzelle Nr. 268) und eines Teilareals des Roniger-Parks (Parzelle Nr. 1688) abschliessen.

5S16.2

Flächennutzungsplan Rheinfelden (Baden)

A



	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	0	0		Wohnen
Zukunft	1400	0	50	**34**	Wohnen
Veränderung	**1400**	**0**	**50**		

Historie

AP1/ARE-Code
S011/2701.207 A

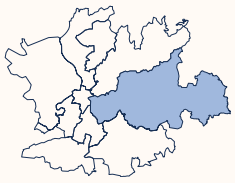
AP2/ARE-Code
S8/2701.2.133 A

AP3/ARE-Code
S19.2/2701.3.247 A

AP4/ARE-Code
4S16.2/2701.4.306 B

Typ

Neubaugebiet



Hochrhein

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	**Plangenehmigung Realisierung**	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse

Heute: **D** 2040: **D**

Mobilitätskonzept

Mobilitätskonzept erstellt ☐

Massnahmenbeschrieb

5S16.2

Die Stadt Rheinfelden (DE) 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.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	-	-	-
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	4MD4	Rheinfelden (DE): B&R+P&R am Haltepunkt Warmbach	A
MIV	Anschluss an: ☒ HLS ☐ HVS ☐ VS	4M11.6	Rheinfelden (DE): Aufwertung Rheinbrückstrasse	A
		5VDS6	Landkreis Lörrach: Aufbau eines Netzes aus Mobilstationen	A
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	5FVV7.20	Rheinfelden DE: Geh- und Radwegbrücke im Zuge der Güterstrasse	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Rheinfelden (Baden)	
Weitere beteiligte Stellen	-	
Planrelevanz	Regionalplanrelevanz D, Nein	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

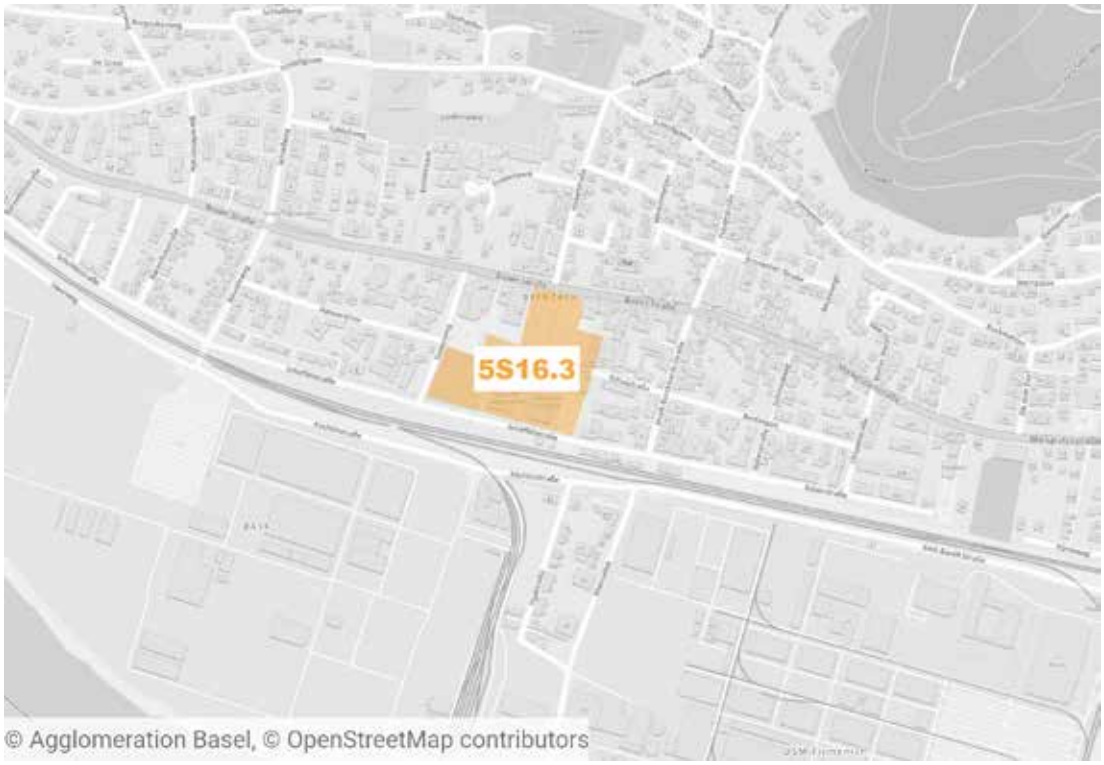
Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

Eine Entwicklungsfläche wurde 2016 aktiviert. Die weiteren Entwicklungsareale des Flächennutzungsplans werden in den nächsten Jahren überbaut.

5S16.2

5S16.3

Neue Mitte Grenzach



	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	0	0		Öffentliche Nutzung, Brache ungenutzt
Zukunft	230	70	250	**1,2**	Wohnen, Arbeiten, Mischnutzung, Öffentliche Nutzung, Einkaufen
Veränderung	**230**	**70**	**250**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **B**	2040: **B**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☐

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.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	-	-	-
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☐ < 300 m ☒ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	5ÖV23	BVB: ÖV-Programm 2025 – 2028 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☒ HVS ☐ VS	5Ü-M1	B34, Ortsumgehung Grenzach	A
		5VDS6	Landkreis Lörrach: Aufbau eines Netzes aus Mobilstationen	A
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	-	-	-

5S16.3

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

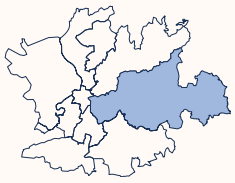
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S5.2/2701.3.312 A

AP4/ARE-Code
4S16.3/2701.4.307 B

Typ

Nachverdichtungsgebiet



Hochrhein

5S16.3

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Grenzach-Wyhlen	
Weitere beteiligte Stellen	Landkreis Lörrach	
Planrelevanz	Regionalplanrelevanz D, Nein	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

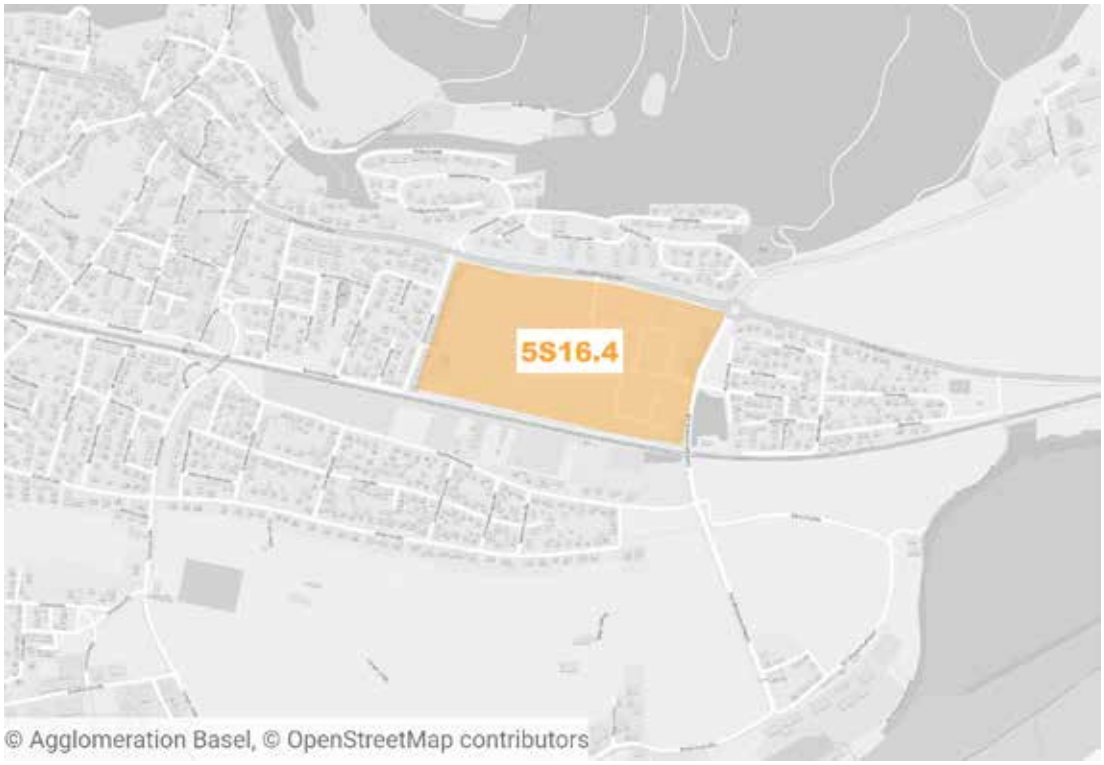
Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

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.

5S16.4

Kapellenbach Ost

A



	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	2	0	0,1		Landwirtschaft/Grünfläche + 1 Wohngebäude mit Gartengestaltungsbetrieb im Bestand
Zukunft	1500	30	98,1	**15,6**	Wohnen + Quartierszentrum mit Kindertagesstätte, Pflegeheim, Betreutem Wohnen und Café
Veränderung	**1498**	**30**	**98**		

Historie

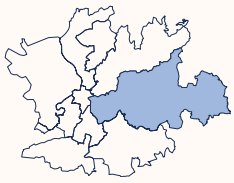
AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4S16.4/2701.4.308 A

Typ
Neubaugebiet



Hochrhein

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse

Heute: **C** 2040: **C**

Mobilitätskonzept

Mobilitätskonzept erstellt ☐

Massnahmenbeschrieb

5S16.4

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

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☒ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	-	-	-
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	5ÖV23	BVB: ÖV-Programm 2025 – 2028 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☒ HVS ☐ VS	5VDS6	Landkreis Lörrach: Aufbau eines Netzes aus Mobilstationen	A
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	-	-	-

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Grenzach-Wyhlen	
Weitere beteiligte Stellen	Landkreis Lörrach	
Planrelevanz	Regionalplanrelevanz D, Nein	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

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.

5S17

Volksabstimmung 24. November 2024 nicht berücksichtigt (Info S. 30 Hauptbericht)

Schwerpunktgebiet Kaiseraugst

		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nummer	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
5S17	**Schwerpunktgebiet Kaiseraugst**	**50,0**	**0**	**0**	**3000**	**6000**
5S17.1	ESP Kaiseraugst (Teil des ESP Kaiseraugst/Rheinfelden)	50,0	0	0	3000	6000

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

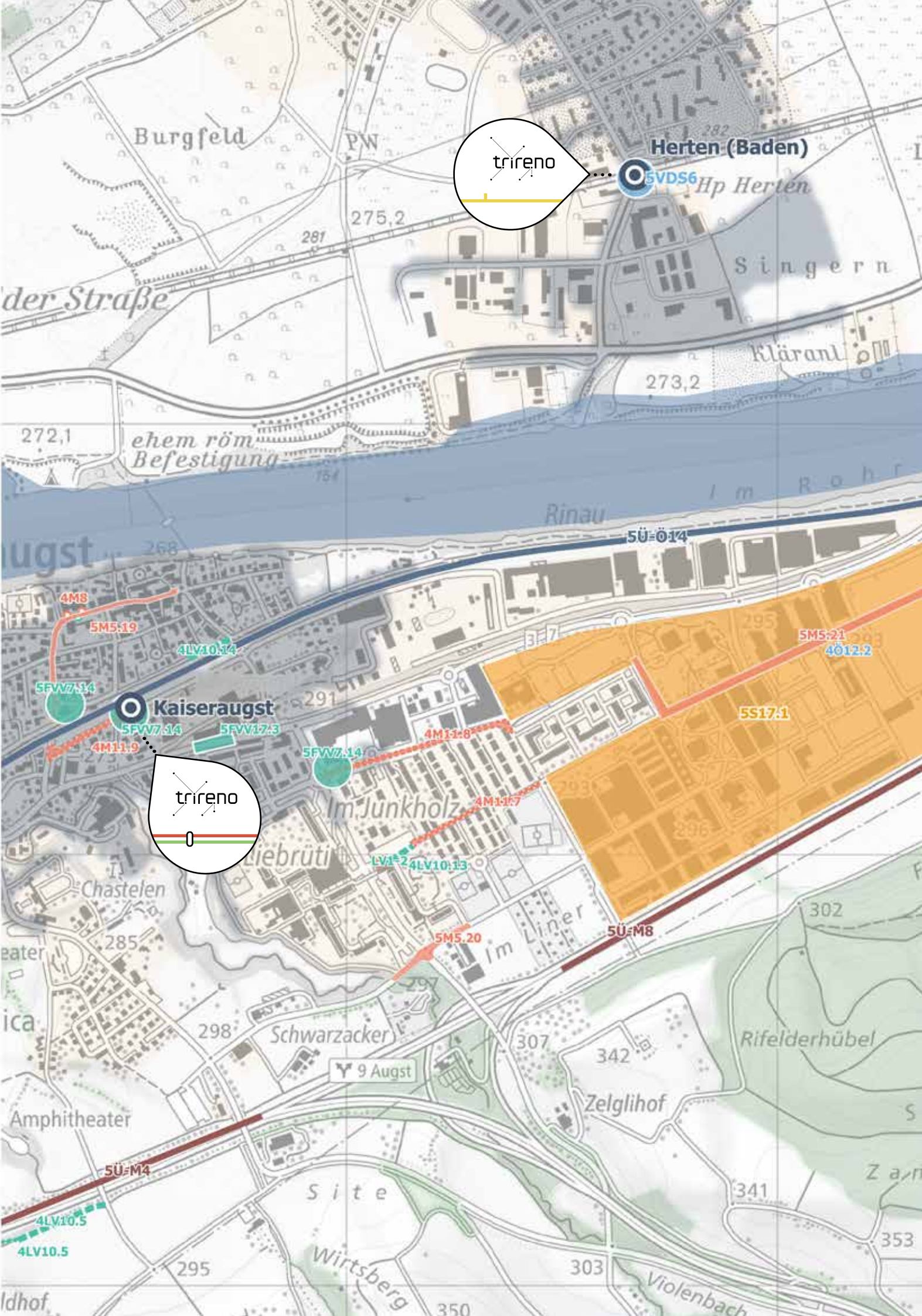
Beschrieb

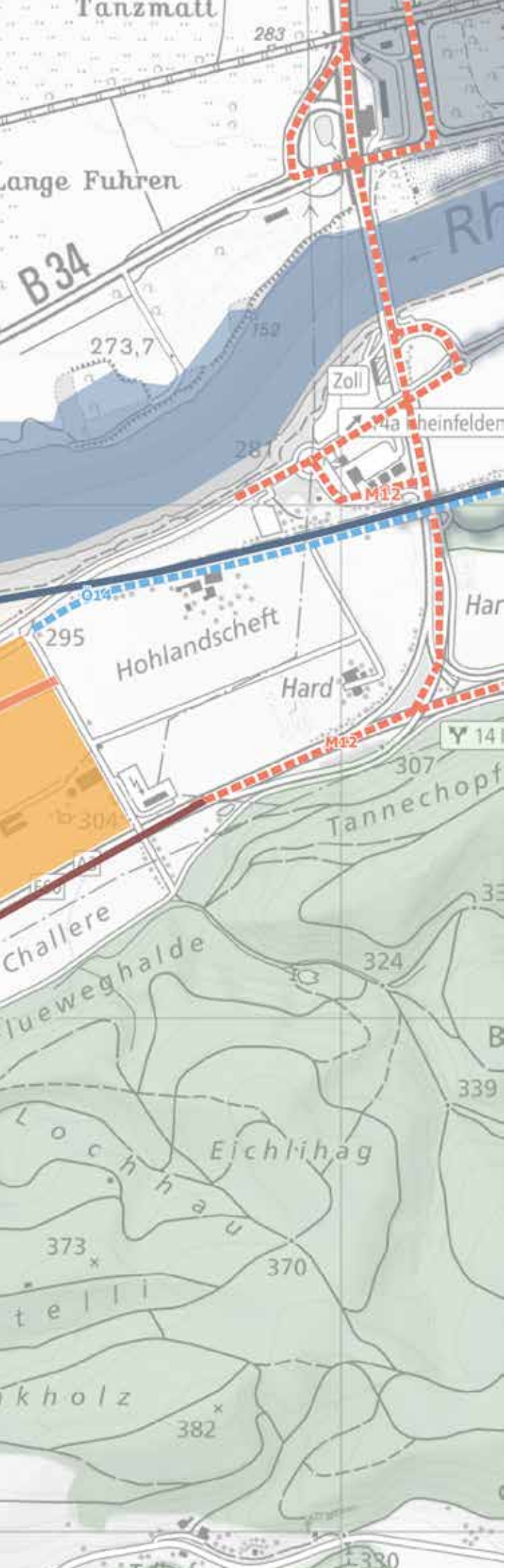
Im Schwerpunktgebiet Kaiseraugst ist eine grosse Arbeitsplatzentwicklung mit insgesamt 6000 Arbeitsplätzen (Firma F. Hoffmann- La Roche) vorgesehen. Aktuell sind bereits 3000 Arbeitsplätze realisiert. Die grossflächigen Arbeitsplatzgebiete für Neuansiedlungen oder grössere Expansionen ansässiger Firmen 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. Verkehrsmanagement) 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 sowie das 3. Gleis Pratteln – Rheinfelden benötigt. Auch auf der Nationalstrasse besteht zwingend und umgehender Handlungsbedarf. Bereits heute ist der Abschnitt auf der A3 täglich überlastet. Längerfristig ist hier eine Kapazitätserweiterung mit einem Fahrbahnausbau auf 6 Spuren vorgesehen.

Verschiedene punktuelle verkehrliche Verbesserungen wurden bereits in den vergangenen Generationen erreicht. Geplant sind diverse weitere Massnahmen zur Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs wie beispielsweise die niveaufreie und sichere Fuss- und Veloverkehrsachse Ost-West, die Erhöhung Sicherheit und Umgestaltung Junkholzweg oder die neuen Veloabstellanlagen am Violahof und am Bahnhof.

Neben dem Ausbau im ÖV, MIV sowie Fuss- und Veloverkehr 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.


trireno
Herten (Baden)
5VDS6
Hp Herten
Burgfeld
PW
275,2
281
Singern
der Straße
Kläranl
273,2
272,1
ehem röm
Befestigung
Rinau
5Ü-Ö14
4M8
5M5.19
4LV10.14
5FVV7.14
Kaiseraugst
5FVV7.14
5FVV17.3
4M11.9
291
4M11.8
5FVV7.14
5M5.21
4Ö12.2
5S17.1
trireno
Im Junkholz
4M11.7
Liebrüti
LV1.2
4LV10.13
Chastelen
285
5M5.20
5Ü-M8
302
Im Liner
297
298
Schwarzacker
307
342
Rifelderhübel
9 Augst
Amphitheater
Zelglihof
5Ü-M4
Site
341
4LV10.5
4LV10.5
295
Wirtsberg
303
Violenbach
353
350



Massnahmen

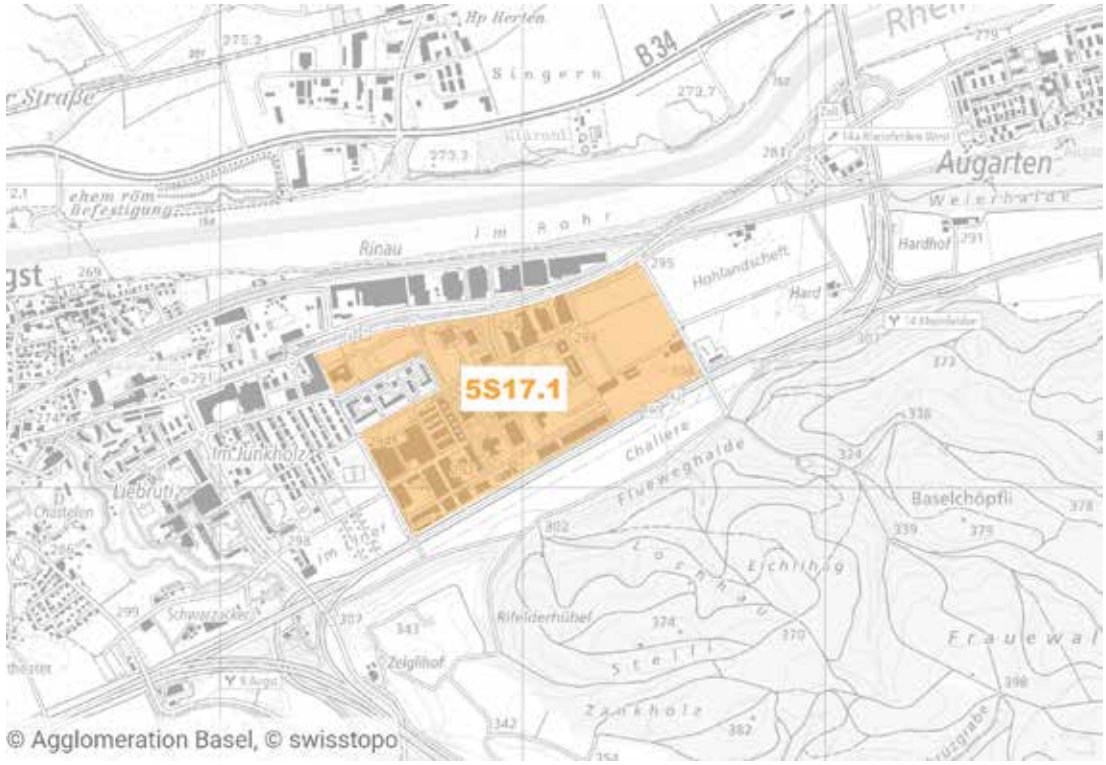
Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP5**
-	-	
Übergeordnete Massnahmen		**AP5**
5Ü-Ö14	3. Gleis Pratteln – Rheinfelden	B
5Ü-M2	A2, Engpassbeseitigung Osttangente (Rheintunnel)	A
5Ü-M4	A2, 8-Spur-Ausbau Hagnau – Augst	B
5Ü-M8	A3, Kapazitätserweiterung, Verzw. Augst – Verzw. Rheinfelden, 6-Streifen-Ausbau	C
AGGLO Massnahmen		**AP5**
5M5.19	Kaiseraugst: Aufwertung Mühlegasse – Dorfstrtasse	A
5M5.20	Kaiseraugst: Aufwertung Linerweg/ Venusstrasse	A
5M5.21	Kaiseraugst: Aufwertung Wurmisweg/ Hirsrütiweg und Verlegung/Aufwertung Challerenweg	A
5FVV7.14	Kaiseraugst: Veloabstellanlagen	A
5FVV17.3	Kaiseraugst: Überführung Landstrasse	B
AGGLO Massnahmen AP1 – AP4 (noch offen)		
4Ö12.2	Kaiseraugst: Neue Bushaltestelle	AP4
4M8	Kaiseraugst: Neue E-Tankstellen auf Gemeindeparkplätzen	AP4
4M11.7	Kaiseraugst: Niveaufrei uns sichere Fuss- und Veloverkehrsachse Ost-West – Teil Strasse	AP4
4M11.8	Kaiseraugst: Erhöhung Sicherheit und Umgestaltung Junkholzweg	AP4
4M11.9	Kaiseraugst: Umgestaltung Bahnhofs-strasse und Vorplatz	AP4
4LV10.13	Kaiseraugst: Niveaufrei uns sichere Fuss- und Veloverkehrsachse Ost-West – Teil Rampe	AP4
4LV10.14	Kaiseraugst: Verbreiterung Bahnweglein für LV-Nutzung	AP4
Ö14	Rheinfelden: Eigentrassierung ÖV (Bus) Kaiseraugst – Rheinfelden (Augarten – Hirsrüti)	AP3
LV1-2	Kaiseraugst: Langsamverkehrsanbindung über den Violaweg	AP2
M12	Verkehrsmanagement Rheinfelden-Kaiser-augst	AP2

REISSER

5S17.1

Volksabstimmung 24. November 2024 nicht berücksichtigt (Info S. 30 Hauptbericht)

ESP Kaiseraugst
(Teil des ESP Kaiseraugst/Rheinfelden)



	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	3000	60		Arbeiten
Zukunft	0	6000	120	**50**	Arbeiten
Veränderung	**0**	**3000**	**60**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **C**	2040: **C**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☒

Massnahmenbeschrieb

5S17.1

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 F. Hoffmann-La Roche AG und Solvias zu einem grossen Teil entwickelt.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☒ kein Bahnhof	5Ü-Ö14	3. Gleis Pratteln – Rheinfelden	B
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	4Ö12.2	Kaiseraugst: Neue Bushaltestelle	A
		Ö14	Rheinfelden: Eigentrassierung ÖV (Bus) Kaiseraugst – Rheinfelden (Augarten – Hirsrüti)	A
MIV	Anschluss an: ☒ HLS ☐ HVS ☐ VS	4M11.8	Kaiseraugst: Erhöhung Sicherheit und Umgestaltung Junkholzweg	A
		M12	Verkehrsmanagement Rheinfelden-Kaiseraugst	A
		5M5.20	Kaiseraugst: Aufwertung Linerweg/Venusstrasse	A
		5M5.21	Kaiseraugst: Aufwertung Wurmisweg/Hirsrütiweg und Verlegung/Aufwertung Challerenweg	A
		4M8	Kaiseraugst: Neue E-Tankstellen auf Gemeindeparkplätzen	A
		4M11.9	Kaiseraugst: Umgestaltung Bahnhofsstrasse und Vorplatz	A
		5Ü-M2	A2, Engpassbeseitigung Osttangente (Rheintunnel)	A
		5Ü-M4	A2, 8-Spur-Ausbau Hagnau – Augst	B
		5Ü-M8	A3, Kapazitätserweiterung, Verzw. Augst – Verzw. Rheinfelden, 6-Streifen-Ausbau	C
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	4LV10.13	Kaiseraugst: Niveaufrei uns sichere Fuss- und Veloverkehrsachse Ost-West – Teil Rampe	A
		LV1-2	Fussgängerverbindung zu den Kulturdenkmälern von Augusta Raurica	A
		4LV10.14	Kaiseraugst: Verbreiterung Bahnweglein für LV-Nutzung	A
		5FVV7.14	Kaiseraugst: Veloabstellanlagen	A

A

Historie

AP1/ARE-Code
S30/2701.218 A

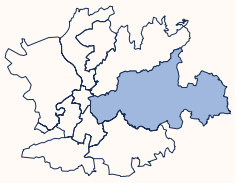
AP2/ARE-Code
S7/2701.2.132 A

AP3/ARE-Code
S13.1/2701.3.229 A

AP4/ARE-Code
4S17.1/2701.4.310 A

Typ

Nachverdichtungsgebiet



Hochrhein

5S17.1

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kaiseraugst	
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Aargau, Industrie Hirsrüti Kaiseraugst (F. Hoffmann-La Roche AG, Solvias, DSM, Aurica)	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Festsetzung	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

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. Zudem ist eine Teilzonenplanänderung des Aurica-Areal (ehemaliges AKW-Areal) zur Zeit in regionaler Abstimmung/kantonaler Vorprüfung.

5S18

Schwerpunktgebiet ESP Rheinfelden-Ost/Möhlin

		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nummer	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
5S18	**Schwerpunktgebiet ESP Rheinfelden-Ost/Möhlin**	**10,2**	**0**	**4300**	**10 550**	**13 000**
5S18.1	Teile des ESP Rheinfelden-Ost/ Möhlin	10,2	0	4300	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 die Massnahme «Verbesserung der LV-Achsen und Zugänge zum Bahnhof Möhlin».

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 möglich sein.

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

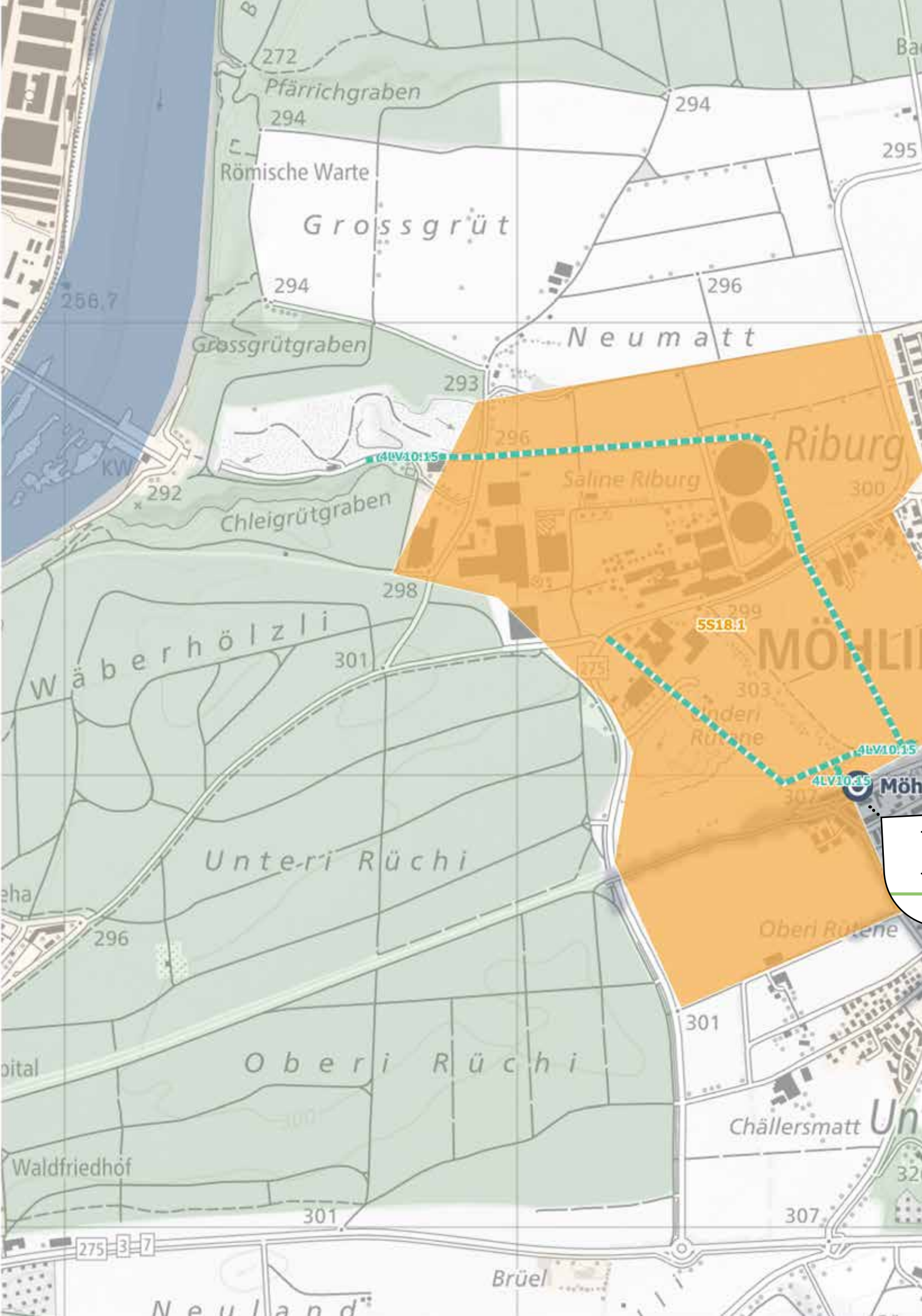
Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum


272
Pfärrichgraben
294
Römische Warte
Grossgrüt
294
294
295
296
266.7
Grossgrütgraben
Neumatt
293
296
Riburg
4LV10.15
Saline Riburg
300
KW
292
Chleigrütgraben
298
299
5S18.1
MÖHLI
Wäberhölzli
301
303
Oberi Rütene
4LV10.15
4LV10.15
Möh
Unteri Rüchi
296
Oberi Rütene
301
Oberi Rüchi
Challersmatt
Un
Waldfriedhof
301
307
275
Brüel
Neuland

Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP5**
-	-	
Übergeordnete Massnahmen		**AP5**
5Ü-Ö14	3. Gleis Pratteln – Rheinfelden	B
AGGLO Massnahmen		**AP5**
-	-	
AGGLO Massnahmen AP1 – AP4 (noch offen)		
4LV10.15	Möhlin: Verbesserung LV-Achsen und Zugänge zum Bahnhof	AP4

5S18.1

Teile des ESP Rheinfelden-Ost/Möhlin

	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	10 550	1034,3		Arbeiten, Landwirtschaft/Grünfläche
Zukunft	4300	13 000	1696,1	**10,2**	Mischnutzung, Öffentliche Nutzung
Veränderung	**4300**	**2450**	**661,8**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **D**	2040: **C**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☐

Massnahmenbeschrieb

Die Entwicklung des WSP (kantonaler Wohnschwerpunkt) Möhlin/Rheinfelden-Ost soll dereinst unter Einbezug des bereits festgesetzten ESP (kantonaler wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt) erfolgen. 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. Im Zeitraum zwischen 2014 und 2020 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 können.

5S18.1

B

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	5Ü-Ö14	3. Gleis Pratteln – Rheinfelden	B
		5Ü-Ö13	Entflechtung Pratteln	B
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	-	-	-
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☐ HVS ☒ VS	-	-	-
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	4LV10.5	BL: Pratteln - Augusta Raurica – Netzlückenschluss Ergolzradweg	A

Beteiligte Stellen/Koordination

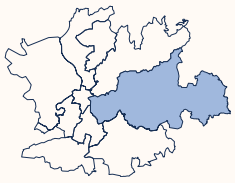
Federführende Stelle	Rheinfelden	
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Aargau	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Festsetzung	
Einzonung erforderlich	☒ Ja	☐ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Historie

AP1/ARE-Code	S031/2701.219	A
AP2/ARE-Code	S9/2701.2.134	A
AP3/ARE-Code	S6.1/2701.3.314	B
AP4/ARE-Code	4S18.1/2701.4.312	B

Typ

Neubaugebiet



Hochrhein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

5S18.1

Die Stadt Rheinfelden und die Gemeinde Möhlin haben zwischen 2014 und 2020, den ESP/WSP Rheinfelden Möhlin gemeinsam begonnen zu entwickeln. Unter Einbezug von Interessenvertretenden und der Bevölkerung wurden die Grundlagen für eine gemeinsame Testplanung erarbeitet. Der benötigte Kredit für die Durchführung einer Testplanung wurde Ende 2020 durch die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Gemeinde Möhlin abgelehnt. Das gemeinsame Planungsvorhaben wurde deshalb eingestellt.

5S19

Schwerpunktgebiet Stein/Bad-Säckingen/Wallbach/Mumpf

		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nummer	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
5S19	**Schwerpunktgebiet Stein/Bad-Säckingen/Wallbach/Mumpf**	**211,5**	**35**	**935**	**5000**	**15 000**
5S19.1	ESP Sisslerfeld	200,0	0	0	5000	15 000
5S19.2	Brühl	4,0	0	300	0	0
5S19.3	Rifeld-Ost	3,5	20	220	0	0
5S19.4	Rifeld-West	4,0	15	415	0	0

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

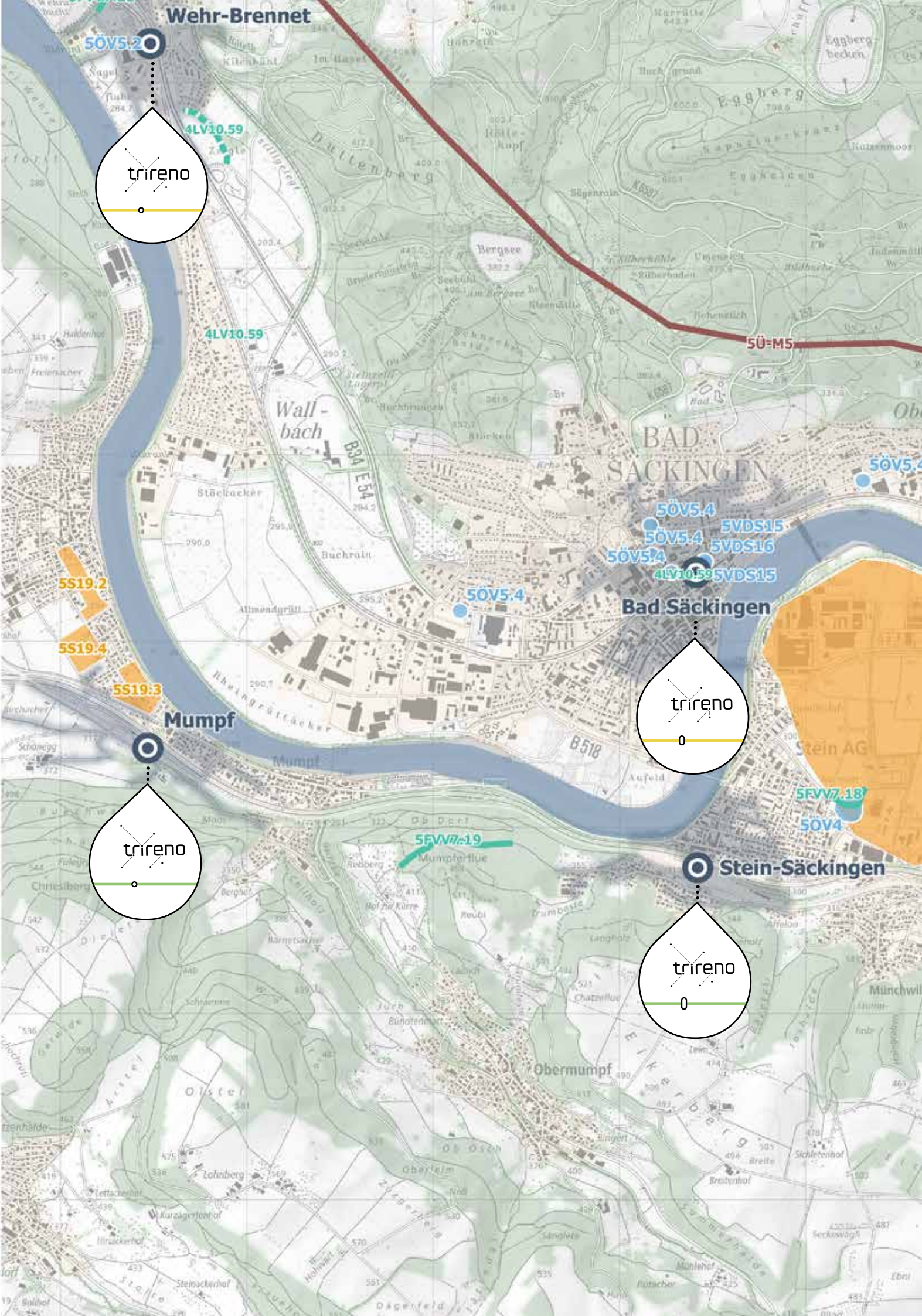
Ankergemeinde

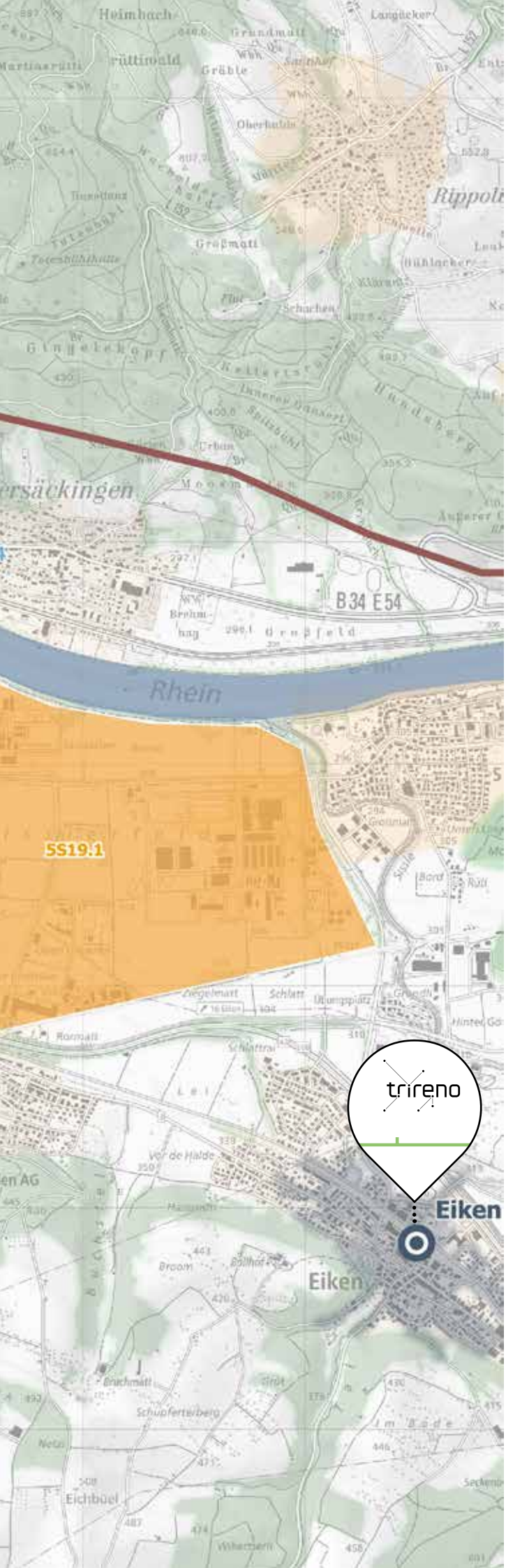
Ländlicher Raum

Beschrieb

Das Schwerpunktgebiet Stein/Bad-Säckingen/Wallbach/Mumpf umfasst den ESP Sisslerfeld, ein Arbeitsplatzgebiet mit einem Potenzial von 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 m und 1000 m zum nächsten Bahnhof – eine gute Veloanbindung und attraktive Abstellplätze an den Bahnhöfen sind eine zwingende Voraussetzung für eine abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Um die Zugänglichkeit zum Bahnhof Stein zu verbessern, plant die Gemeinde einen neuen Fussgängerzugang.

Für die Erreichbarkeit des Sisslerfelds spielt der Bahnhof Bad Säckingen ebenfalls eine entscheidende Rolle für Pendler aus dem süddeutschen Raum. Die Stadt Bad Säckingen wird ihren Bahnhof mit verschiedenen Umgestaltungsmassnahmen optimieren. Unter anderem ist vorgesehen, ein Velohaus zu erstellen, u.a. damit die Mobilitätskette S-Bahn – Velo ins Sisslerfeld verbessert werden kann.


Wehr-Brennet
5ÖV5.2
4LV10.59
trireno
4LV10.59
5Ü=M5
Wall-
bach
B34 E54
BAD
SÄCKINGEN
5ÖV5.4
5VDS15
5ÖV5.4
5VDS16
5ÖV5.4
4LV10.59
5VDS15
5ÖV5.4
Bad Säckingen
5S19.2
5S19.4
5S19.3
Mumpf
trireno
Mumpf
B518
5FVV7.18
5ÖV4
5FVV7.19
Stein-Säckingen
trireno
trireno
Obermumpf



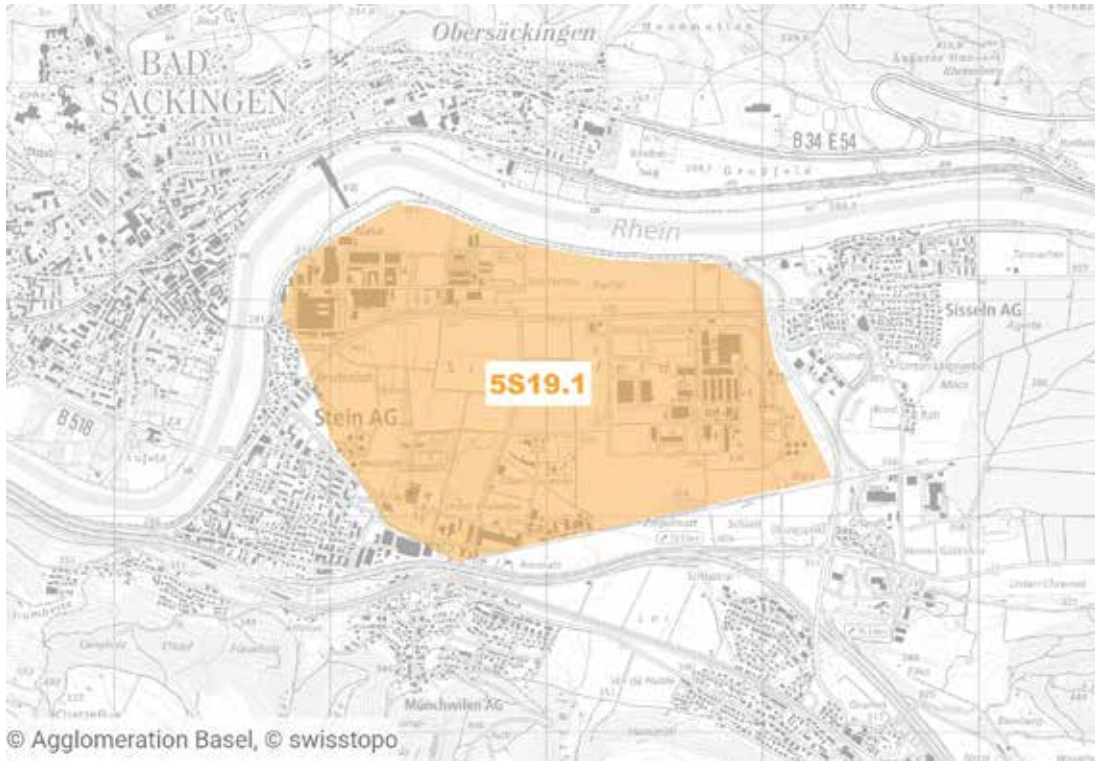
Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP5**
-	-	
Übergeordnete Massnahmen		**AP5**
5Ü-M5	A98, Abschnitt Schwörstadt – Tiengen (Unterabschnitte A98.5 (2.FB), A 98.6, A 98.7 (2.FB), A 98.8 + A 98.9)	B
AGGLO Massnahmen		**AP5**
5ÖV4	Stein (AG): Neue Bushaltestelle	A
5ÖV5.2	Wehr: Aufwertung Haltestellen im ÖPNV	A
5ÖV5.4	Bad Säckingen: Ausbau Bushaltestellen im Stadtgebiet	A
5VDS3	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofs-bereich, 1. BA	A
5FVV7.18	Stein (AG): Radweg Kantonsschule	A
5FVV7.19	Obermumpf: Radweg Obermumpf – Stein	A
5VDS15	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofs-bereich, 2. BA	B
5VDS16	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofs-bereich, 3. BA	B
AGGLO Massnahmen AP1 – AP4 (noch offen)		
4LV10.59	Bad Säckingen: Radwegelückenschliessung im Ortsteil Wallbach und Veloabstellanlagen an Bahnhöfen	AP4

INTERMAN

5S19.1

ESP Sisslerfeld



	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	5000	25		Arbeiten, Landwirtschaft/Grünfläche + Auffüllung von Kiesgruben
Zukunft	0	15 000	75	**200**	Mischnutzung
Veränderung	**0**	**10 000**	**50**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **D**	2040: **D**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☒

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.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☒ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	-	-	-
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☐ < 300 m ☒ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	5VDS3	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich 1. BA	A
		5VDS15	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich 2. BA	B
		5VDS16	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich 3. BA	B
MIV	Anschluss an: ☒ HLS ☐ HVS ☐ VS	-	-	-
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	5FVV7.18	Stein (AG): Radweg Kantonsschule	A
		5FVV7.19	Obermumpf: Radweg Obermumpf – Stein	A

5S19.1

B

Historie

AP1/ARE-Code
S091/2701.228 A

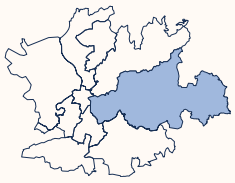
AP2/ARE-Code
S9/2701.2.134 A

AP3/ARE-Code
S7.1/2701.3.316 A

AP4/ARE-Code
4S19.1/2701.4.314 B

Typ

Neubaugebiet



Hochrhein

5S19.1

Beteiligte Stellen/Koordination

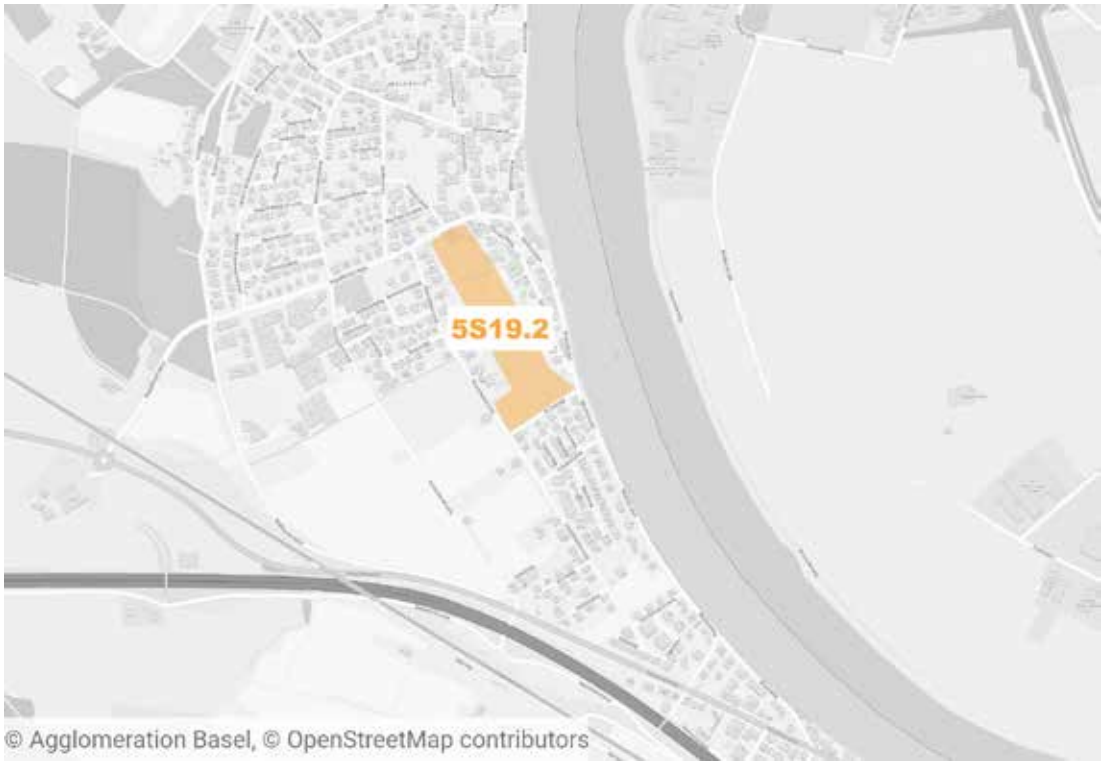
Federführende Stelle	Stein (AG)	
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Aargau, RePla Fricktal	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Festsetzung	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Abschluss Mobilitätsplan und Umsetzung. Testplanung wird aktuell durchgeführt.

5S19.2

Brühl

A



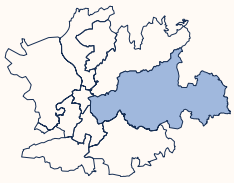
Historie

AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
-	-
AP3/ARE-Code	
S7.2/2701.3.317	A
AP4/ARE-Code	
4S19.2/2701.4.315	A

Typ

Neubaugebiet

	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	0	0		Landwirtschaft/ Grünfläche
Zukunft	300	0	75	4	Wohnen
Veränderung	**300**	**0**	**75**		



Hochrhein

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse

Heute: **D** 2040: **D**

Mobilitätskonzept

Mobilitätskonzept erstellt ☒

Massnahmenbeschrieb

5S19.2

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.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☒ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	- - -
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	- - -
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☐ HVS ☒ VS	- - -
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☐ HV ☒ NV ☐ keine	- - -

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Wallbach	
Weitere beteiligte Stellen	-	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Festsetzung	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

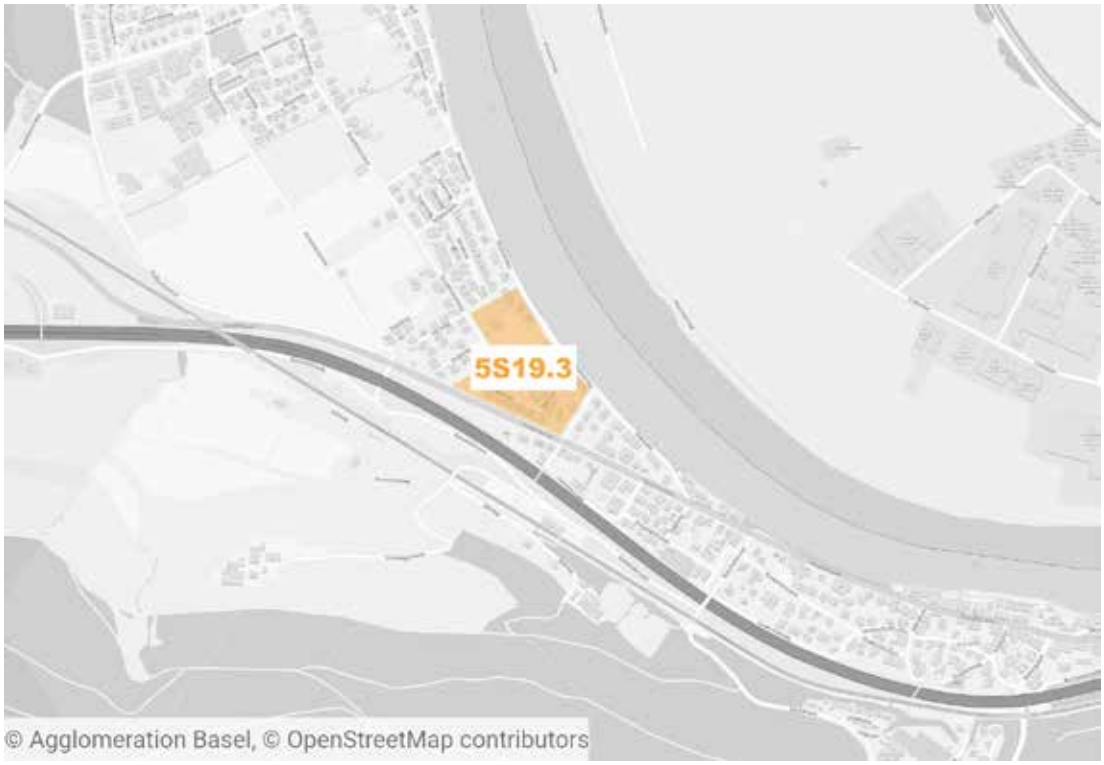
Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

-

5S19.3

Rifeld-Ost

A



	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	20	0	5,7		Wohnen, Landwirtschaft/Grünfläche
Zukunft	220	0	62,9	**3,5**	Wohnen
Veränderung	**200**	**0**	**57,2**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse

Heute: **C** 2040: **C**

Mobilitätskonzept

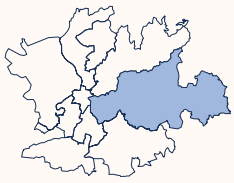
Mobilitätskonzept erstellt ☐

Historie

AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
-	-
AP3/ARE-Code	
S7.3/2701.3.319	A
AP4/ARE-Code	
4S19.3/2701.4.316	A

Typ

Neubaugebiet



Hochrhein

Massnahmenbeschrieb

5S19.3

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.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☒ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	- - -
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☒ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	- - -
MIV	Anschluss an: ☒ HLS ☐ HVS ☐ VS	- - -
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☐ HV ☒ NV ☐ keine	- - -

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Mumpf	
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Aargau	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Nein	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

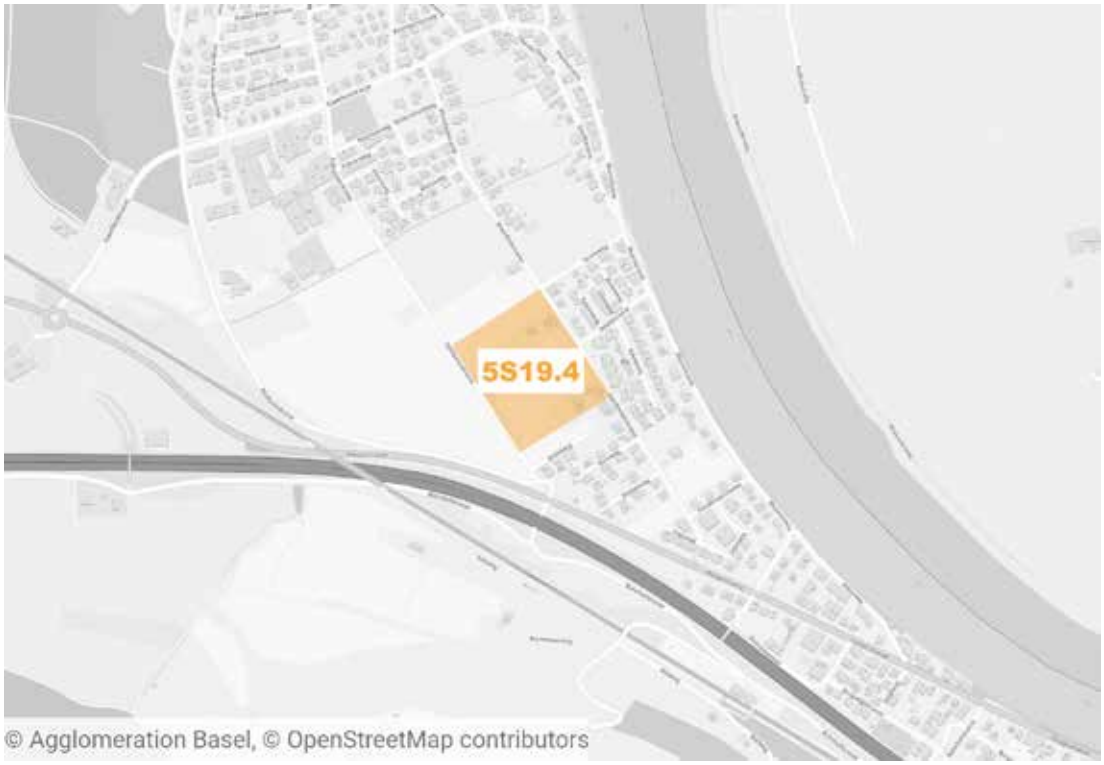
Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

-

5S19.4

Rifeld-West

B



	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	15	0	3,8		Wohnen, Landwirtschaft/Grünfläche
Zukunft	415	0	103,8	4	Wohnen
Veränderung	**400**	**0**	**100**		

Historie

AP1/ARE-Code
- -

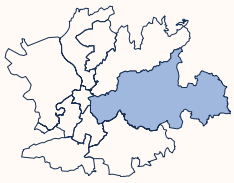
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S7.4/2701.3.319 A

AP4/ARE-Code
4S19.4/2701.4.317 A

Typ

Neubaugebiet



Hochrhein

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	**Erschliessung Baulandumlegung**	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse

Heute: **D** 2040: **D**

Mobilitätskonzept

Mobilitätskonzept erstellt ☐

Massnahmenbeschrieb

5S19.4

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

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☒ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	- - -
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	- - -
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☒ HVS ☐ VS	- - -
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☐ HV ☒ NV ☐ keine	- - -

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Mumpf	
Weitere beteiligte Stellen	-	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Nein	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

-

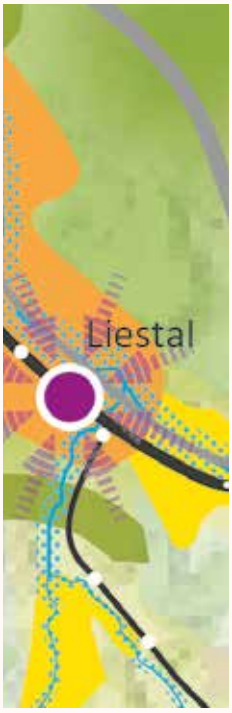
Weiteres

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

5S20

Volksabstimmung 24. November 2024 nicht berücksichtigt (Info S. 30 Hauptbericht)

Schwerpunktgebiet Liestal/Frenkendorf/Füllinsdorf



		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nummer	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
5S20	**Schwerpunktgebiet Liestal/Frenkendorf/Füllinsdorf**	**255,0**	**7900**	**12 500**	**10 300**	**15 500**
5S20.1	Bahnhof Liestal	40,0	400	2000	5800	10 000
5S20.2	Schönthal-Frenkendorf-Füllinsdorf-Liestal	215,0	7500	10 500	4500	5500

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

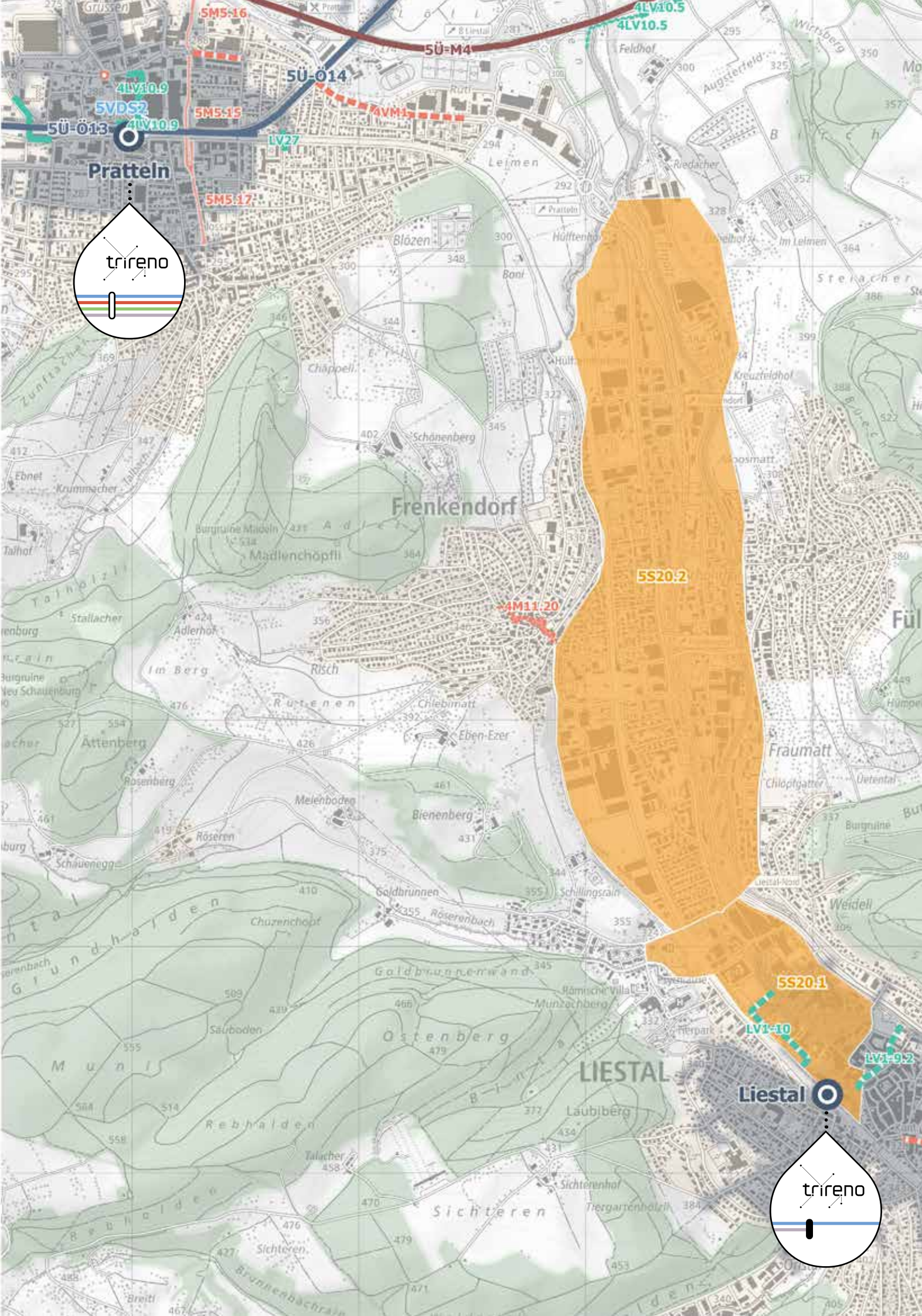
Ländlicher Raum

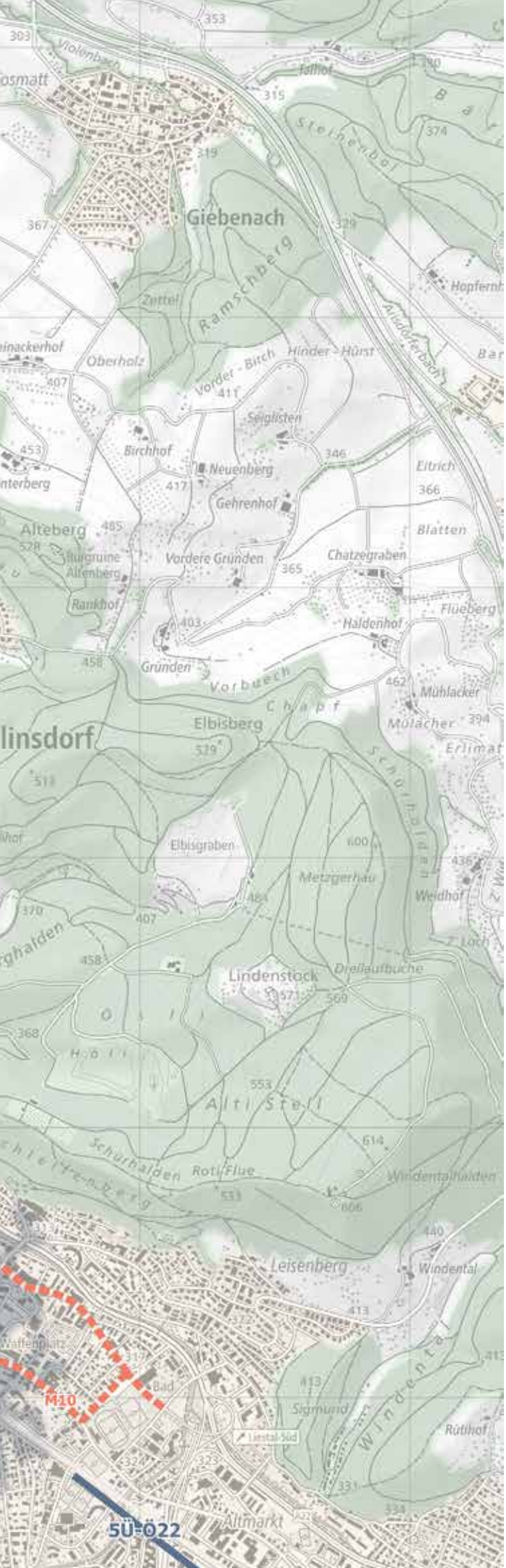
Beschrieb

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» liefert dabei einen wichtigen Puzzlestein. Im Rahmen des 4-Spur-Ausbaus der Bahn und der Realisierung des neuen Wendegleise, realisiert die SBB Immobilien einen Neubau des Bahnhofs und die Überbauung des Güterareals. Weiter werden das Postgebäude und die Verbindung zur Altstadt neugestaltet. 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.

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-Spur-Ausbau der Bahn ergeben, werden genutzt. Die Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof sowie die Zugänge werden attraktiv und sicher gestalten und bedarfsgerecht ausgebaut (z.B. AP2: LV1-10: Verbesserung Erschliessung Bahnhof).


5M5.16
5Ü=M4
4LV10.5
4LV10.5
5Ü-Ö14
4LV10.9
5VDS2
5M5.15
4VM1
5Ü-Ö13
4LV10.9
LV27
Pratteln
5M5.17
trireno
Frenkendorf
5S20.2
4M11.20
5S20.1
LV1-10
LV1-9.2
LIESTAL
Liestal
trireno

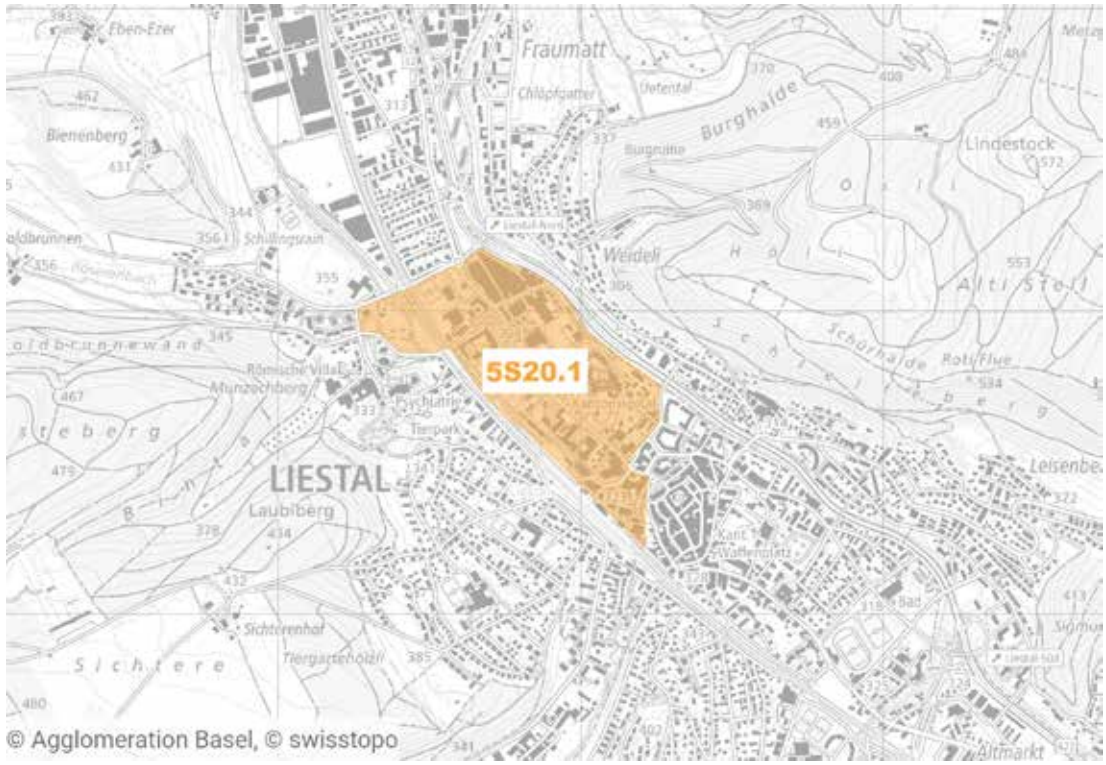


Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP5**
-	-	
Übergeordnete Massnahmen		**AP5**
5Ü-M4	A2, 8-Spur-Ausbau Hagnau – Augst	B
5Ü-Ö22	Neuer Juradurchstich (Wisenbergtunnel inkl. Entflechtungen Liestal)	C
AGGLO Massnahmen		**AP5**
5ÖV3	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
AGGLO Massnahmen AP1 – AP4 (noch offen)		
4VM1	BL: Fahrplanstabilität in Pratteln	AP4
4LV10.5	BL: Pratteln - Augusta Raurica – Netzlückenschluss Ergolzradweg	AP4
M10	Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost - Teil Rosenstrasse	AP2
LV1-9.2	Liestal: Fusswegverbindungen Oristal-und Ergolzuferweg - Teil 2	AP2
LV1-10	Liestal: Verbesserung Erschliessung Bahnhof	AP2
4M11.20	Frenkendorf: Neugestaltung Dorfkern	AP4

5S20.1

Bahnhof Liestal



	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	400	5800	155		Mischnutzung, Öffentliche Nutzung
Zukunft	2000	10 000	300	**40**	Mischnutzung, Öffentliche Nutzung
Veränderung	**1600**	**4200**	**145**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	**Plangenehmigung Realisierung**	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		**Mobilitätskonzept**
Heute: **A**	2040: **A**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☐

Massnahmenbeschrieb

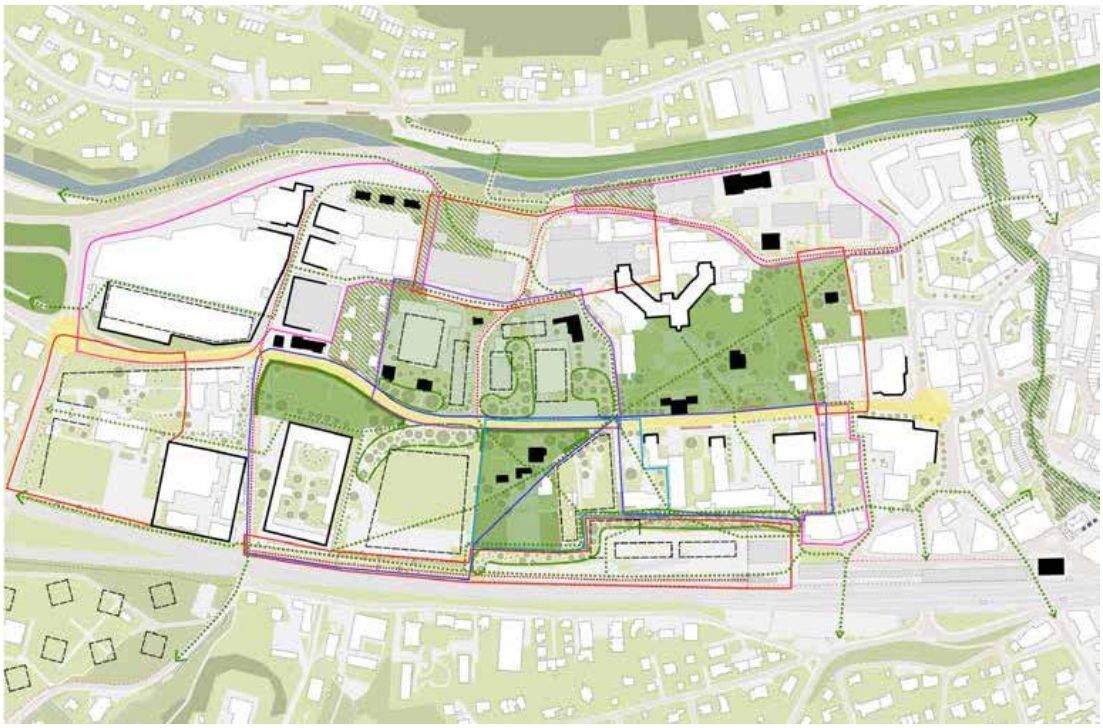
5S20.1

A

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.

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 grosser Mehrheit angenommen worden. Das Aufnahmegebäude und der erste Büro/Wohnbau wird 2025 fertiggestellt. Der Bau des geplanten Hochhauses auf dem Güterareal folgt später. 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 kann. Aus diesem Grund hat die Stadt Liestal mit den Grundeigentümerschaften für das Gebiet vom Schauenburgkreisel bis zur Kantonalbankkreuzung eine Masterplanung initiiert. Mit dem Leitbild und den Steckbriefen für die einzelnen Arealen schafft sie die Voraussetzung für eine qualitätsvolle und abgestimmte Entwicklung des Gebietes. Zentrales Element der Planung ist die Rheinstrasse (Massnahme Eigenleistung M15), die in den kommenden Jahren zu einer quartierorientierten Strasse umgestaltet werden soll.

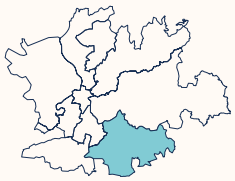


Historie

AP1/ARE-Code	
S033/2701.220	A
AP2/ARE-Code	
S13/2701.2.138	A
AP3/ARE-Code	
S20.2/2701.3.258	A
AP4/ARE-Code	
4S20.1/2701.4.319	A

Typ

Transformationsgebiet



Ergolztal

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

5S20.1

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	5Ü-Ö22	Neuer Juradurchstich (Wisenbergtunnel inkl. Entflechtungen Liestal)	C
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	-	-	-
MIV	Anschluss an: ☒ HLS ☐ HVS ☐ VS	M10	Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost - Teil Rosenstrasse	A
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	LV-10	Liestal: Verbesserung Erschliessung Bahnhof	A

Beteiligte Stellen/Koordination

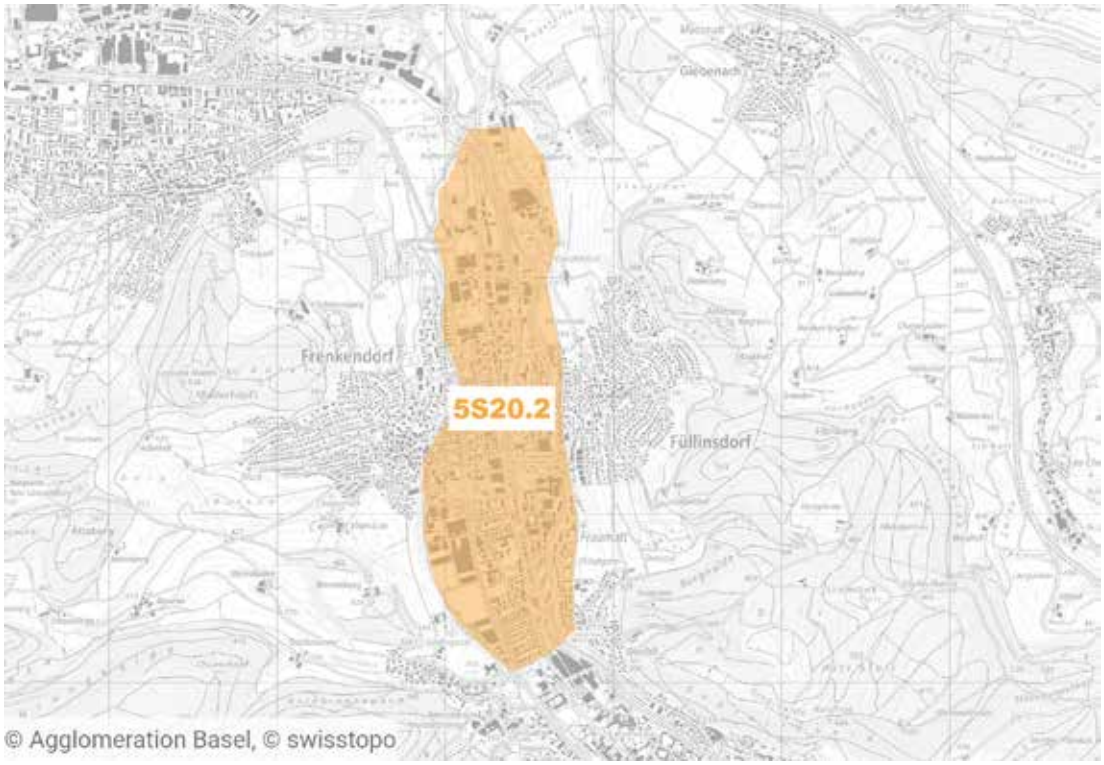
Federführende Stelle	Liestal	
Weitere beteiligte Stellen	SBB Immobilien, SBB Infrastruktur, Kanton Basel-Landschaft, Kantonsspital	
	BL, private Grundeigentümerschaften	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Festsetzung	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Revision KRIP 2018: Entwicklungsschwerpunkt
SBB Infrastrukturprojekt
Quartierpläne, Masterplanung (im Gang)

5S20.2

Schönthal-Frenkendorf-Füllinsdorf-Liestal

C



Historie

AP1/ARE-Code
- -

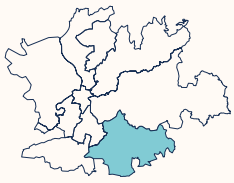
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Typ

Nachverdichtung



Ergolztal

	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	7500	4500	56		Wohnen, Arbeiten, Mischnutzung, Öffentliche Nutzung, Einkaufen, Brache ungenutzt, Landwirtschaft/Grünfläche
Zukunft	10 500	5500	74	**215**	Wohnen, Arbeiten, Mischnutzung, Öffentliche Nutzung, Einkaufen, Brache ungenutzt, Landwirtschaft/Grünfläche
Veränderung	**3000**	**1000**	**18**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse

Heute: **A – D** 2040: **A – C**

Mobilitätskonzept

Mobilitätskonzept erstellt ☐

Massnahmenbeschrieb

5S20.2

Der Raum Schönthal bildet einen zusammenhängenden Nachverdichtungs- und Transformationsraum im Talraum zwischen Liestal, Frenkendorf und Füllinsdorf. Im Zuge der Verlegung der A22 in einen Tunnel hat der Raum seit 2013 eine Attraktivitätssteigerung erfahren. Verschiedene aktuelle und anstehende Arealentwicklungen im Bereich Wohnen und Mischnutzung (u.a. IMI-Areal Füllinsdorf, QP Parkstrasse, QP Bärenfels, Arealentwicklung Frenkendörferstrasse, div. Arealentwicklungen an der Rheinstrasse) sowie Transformationen im Bereich Gewerbe werden den Raum in den nächsten Jahren charakterisieren und zu einer markanten Nachverdichtung sowohl bei den Bewohnerinnen/Bewohnern als auch bei den Arbeitsplätzen führen.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	5Ü-Ö22	Neuer Juradurchstich (Wisenbergtunnel inkl. Entflechtungen Liestal)	C
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	5ÖV3	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
MIV	Anschluss an: ☒ HLS ☐ HVS ☐ VS	4VM1	BL: Fahrplanstabilität in Pratteln	A
		4M11.20	Frenkendorf: Neugestaltung Dorfkern	A
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	5FVV18	BL: Velovorzugsrouten Rheintal und Ergolztal: 1. Etappe	C
		LV1-10	Liestal: Verbesserung Erschliessung Bahnhof	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Liestal	
Weitere beteiligte Stellen	Agglo Basel, Kanton Basel-Landschaft, Frenkendorf, Füllingsdorf	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Nein	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

Erarbeitung Zukunftsbild bis 2025 in partizipativem Prozess mit 60 Delegierten aus allen drei Gemeinden. Abstützung über Raumkonzept sowie kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (Entwicklungsgebiet, Entwicklungsschwerpunkt, Arbeitsgebiete)

5S21

Schwerpunktgebiet Ergolzachse

		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nummer	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
5S21	**Schwerpunktgebiet Ergolzachse**	**9,5**	**40**	**496**	**40**	**540**
5S21.1	Gelterkinden-Eifeld	6,7	40	400	40	540
5S21.2	Entwicklung Bahnhofsumfeld Sissach	2,8	0	96	0	0

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

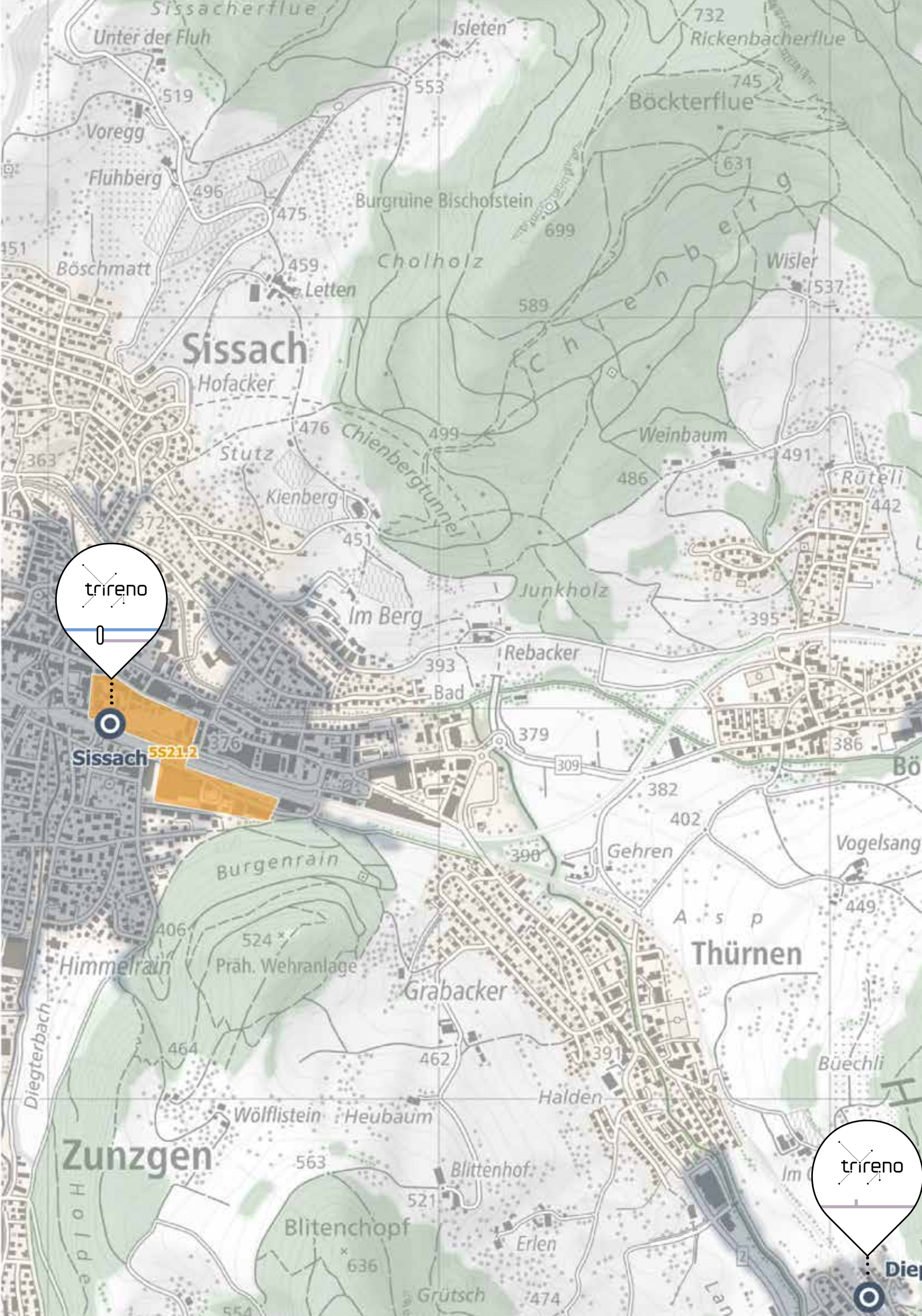
Ländlicher Raum

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 und 500 zusätzliche Arbeitsplätze angesiedelt werden.

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. Aufgrund der guten Erschliessung der beiden Areale sind die Voraussetzungen gegeben, den MIV-Anteil möglichst gering zu halten.


trireno
Sissach
SS21.2
trireno
Sissacherflue
Unter der Fluh
Isleten
732
Rickenbacherflue
519
553
745
Böckterflue
Voregg
631
Fluhberg
496
475
Burgruine Bischofstein
699
Cholholz
Wisler
537
Böschmatt
459
Letten
589
Sissach
Hofacker
476
Chienbergtunnel
499
Weinbaum
491
363
Stutz
486
Rüteli
442
Kienberg
372
451
Junkholz
Im Berg
395
Rebacker
393
Bad
379
376
386
309
382
402
Gehren
390
Vogelsang
Burgenrain
449
406
524
Himmelrain
Präh. Wehranlage
Grabacker
Thürnen
464
462
391
Buechli
Halden
Diegterbach
Wölflistein
Heubaum
Zunzgen
563
Blittenhof
521
Blitenchopf
636
Erlen
Grütsch
474

Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP5**
-	-	
Übergeordnete Massnahmen		**AP5**
-	-	
AGGLO Massnahmen		**AP5**
5ÖV3	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
AGGLO Massnahmen AP1 – AP4 (noch offen)		
-	-	

avesco
BL-123812

5S21.1

Gelterkinden-Eifeld

	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	40	40	11,9		Arbeiten
Zukunft	400	540	140,3	**6,7**	Mischnutzung
Veränderung	**360**	**500**	**128,4**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **A, B**	2040: **A, B**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☐

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.

5S21.1

B

Historie

AP1/ARE-Code
S090/2701.227 A

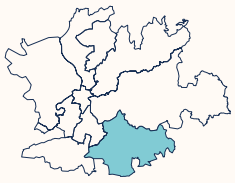
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S21.1/2701.3.262 A

AP4/ARE-Code
4S21.1/2701.4.321 A

Typ

Transformationsgebiet



Ergolztal

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	- - -
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	5ÖV3 BL: Elektrifizierung Buslinien A
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☒ HVS ☐ VS	- - -
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	- - -

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Gelterkinden
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Basel-Landschaft, Private
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Festsetzung
Einzonung erforderlich	☐ Ja ☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

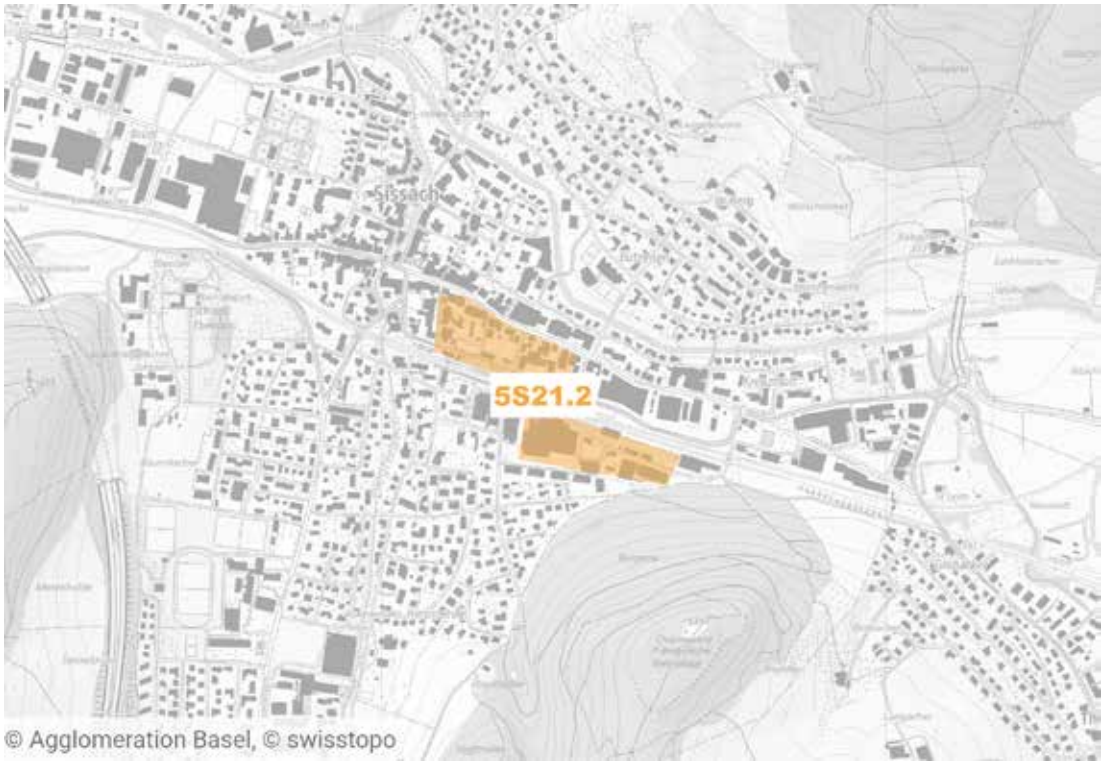
Der Zonenplan ist seit August 2015 genehmigt. Die Realisierung kann ab sofort erfolgen. Momentan ist ein Quartierplan in Erarbeitung in der Spezialzone Eifeld. Dieser ist jedoch noch nicht rechtskräftig.

5S21.1

5S21.2

Entwicklung Bahnhofsumfeld Sissach

A



	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	0	0		Arbeiten
Zukunft	96	0	34,3	**2,8**	Mischnutzung
Veränderung	**96**	**0**	**34,3**		

Historie

AP1/ARE-Code
S037/2701.222 A

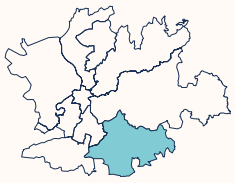
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S21.2/2701.3.263 A

AP4/ARE-Code
4S21.2/2701.4.322 A

Typ

Transformationsgebiet



Ergolztal

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse

Heute: **A** 2040: **A**

Mobilitätskonzept

Mobilitätskonzept erstellt ☐

Massnahmenbeschrieb

5S21.2

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 dem QP 2 liegt eine Baubewilligung vor. Es werden 24 Wohneinheiten gebaut. Mit den Bauarbeiten wurde begonnen.
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. Ein Quartierplan ist in Arbeit.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	-	-	-
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	5ÖV3	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
MIV	Anschluss an: ☒ HLS ☐ HVS ☐ VS	-	-	-
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	5FVV18	BL: Velovorzugsrouten Rheintal und Ergolztal: 1. Etappe	C

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Sissach	
Weitere beteiligte Stellen	-	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Festsetzung	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Es bestehen unterschiedliche Planungsstände. Bei den beiden Arealen, wo bereits Quartierpläne vorliegen, kann die Realisierung zügiger angegangen werden.

5S22

Volksabstimmung 24. November 2024 nicht berücksichtigt (Info S. 30 Hauptbericht)

Schwerpunktgebiet Weil am Rhein

		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nummer	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
5S22	**Schwerpunktgebiet Weil am Rhein**	**35,0**	**190**	**3399**	**15**	**330**
5S22.1	Haltingen-Ost	7,0	0	560	0	0
5S22.2	Im Rad	9,2	190	680	0	0
5S22.3	Heldelinger Boden	4,2	0	448	0	10
5S22.4	Unterer Brommenacker	4,0	0	411	0	0
5S22.5	Otterbach-Süd	10,6	0	1300	15	320

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

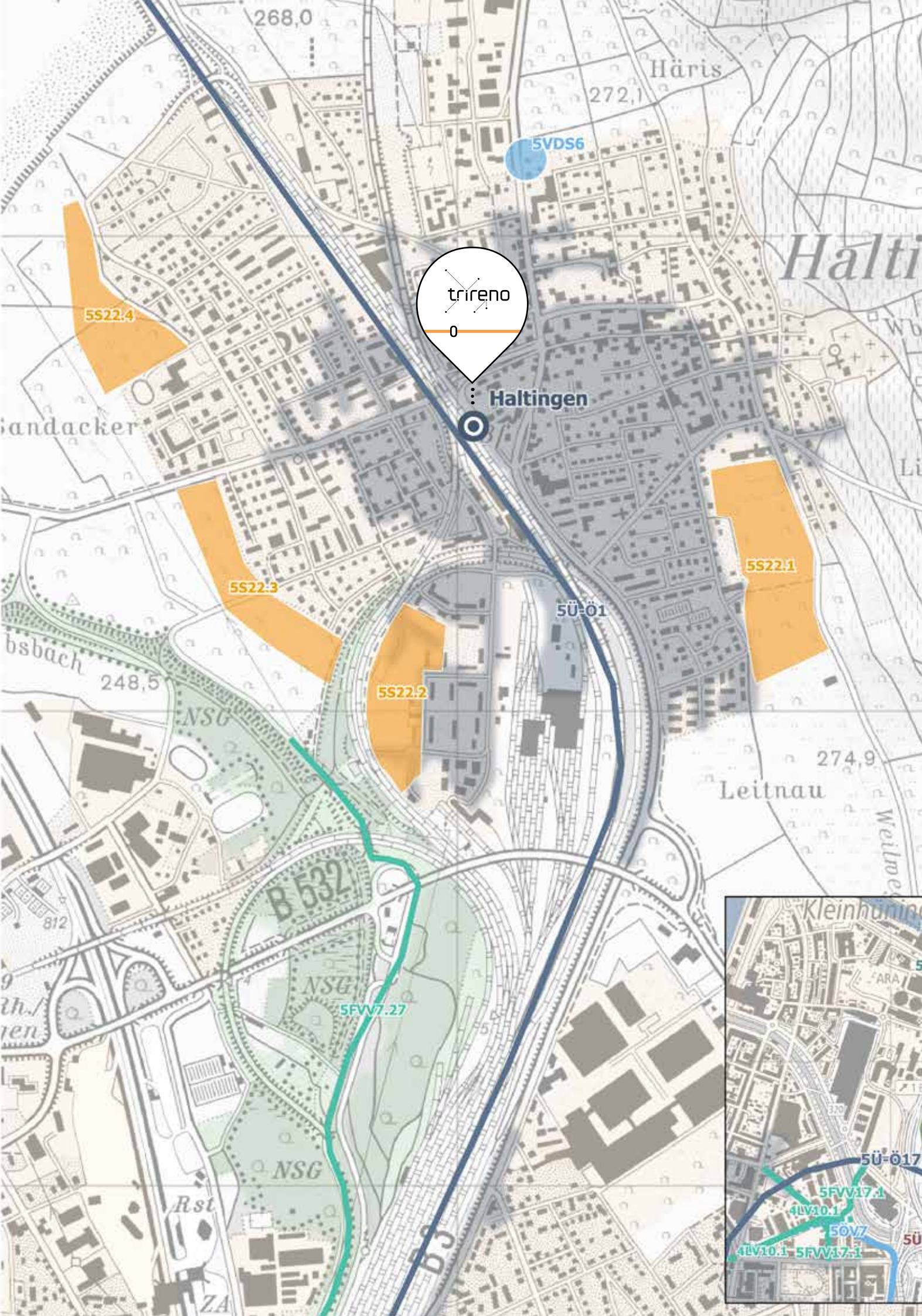
Ankergemeinde

Ländlicher Raum

Beschrieb

Das Schwerpunktgebiet Weil am Rhein liegt im Agglomerationszentrum und weist aktuell ein Entwicklungspotenzial von gut 3000 zusätzlichen Einwohnern und rund 300 neuen Arbeitsplätzen auf. Das Gebiet umfasst 6 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 (AP4) sowie der Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs durch Ausbau- und Aufwertungsmassnahmen im regionalen Velo- und Fusswegnetz (AP3: LV1/LV65/LV66/LV67, 4LV10.58) hat die Stadt Weil am Rhein bereits für ideale Voraussetzungen gesorgt. Noch realisiert werden soll der Lückenschluss Pendleroute Heldelinger Strasse und die Veloroute Haltigen Friedlingen. 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. Ausserdem sollen mit Mobilstationen die Voraussetzungen für die kombinierte Nutzung von Verkehrsmitteln verbessert und damit die Nutzung des Autos reduziert werden.

Für eine hohe Siedlungsqualität ist auch eine ausreichende Freiräumversorgung und naturnahe Erholungsmöglichkeiten von Bedeutung. Mit dem Tüllinger Berg (AP1 bis AP4) und dem Landschaftspark Wiese stehen zwei attraktive Naherholungsgebiete in gut erreichbarer Distanz zur Verfügung.

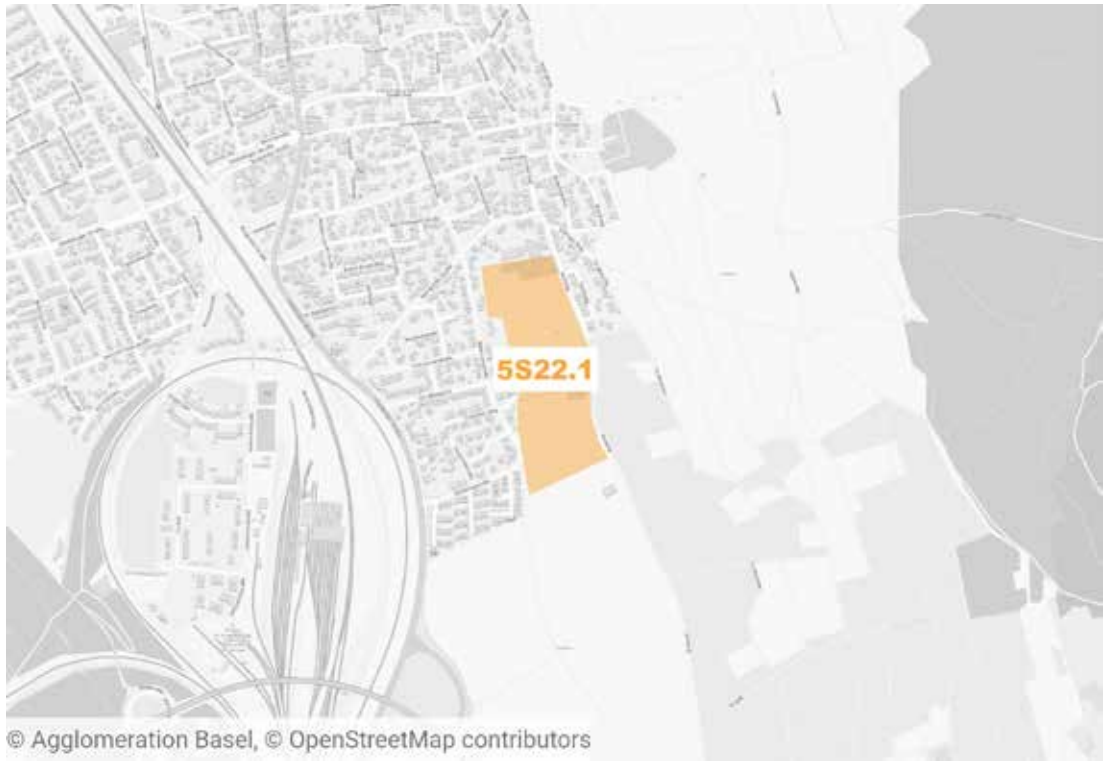

268,0
Häris
272,1
5VDS6
trireno
0
Haltingen
5S22.4
5S22.3
5S22.2
5S22.1
5Ü-Ö1
248,5
NSG
274,9
Leitnau
B 532
5FVV7.27
812
Rst
ZA
B3
5Ü-Ö17
5FVV17.1
4LV10.1
5OV7
4LV10.1
5FVV17.1

Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP5**
5L1	Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	
Übergeordnete Massnahmen		**AP5**
5Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	A
5Ü-M2	A2, Engpassbeseitigung Osttangente (Rheintunnel)	A
5Ü-GV1	Terminal Gateway Basel Nord	A
5Ü-GV2	Hafenbecken 3	A
5Ü-GV3	Weiterentwicklung Hafenbahnhof Kleinhüningen	A
5Ü-Ö17	Herzstück Ostast (Basel SBB – Badischer Bahnhof)	C
AGGLO Massnahmen		**AP5**
5VDS6	Landkreis Lörrach: Aufbau eines Netzes aus Mobilstationen	A
5FVV7.27	Weil am Rhein: Veloroute Haltingen Friedlingen	A
5ÖV7	BS: Tramprojekt Klybeck	B
5FVV17.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr klybeckplus	B
AGGLO Massnahmen AP1 – AP4 (noch offen)		
4LV10.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr – 1. Etappe	AP4
M8	Basel: Freiburgerstrasse	AP3

5S22.1

Haltingen-Ost



	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	0	0		Wohnen, Arbeiten
Zukunft	560	0	80	**7**	Wohnen, Arbeiten
Veränderung	**560**	**0**	**80**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **D**	2040: **D**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☐

Massnahmenbeschrieb

5S22.1

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 Massnahme 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. Bei einer Baudichte von 80 Wohneinheiten je Hektar können rund 560 Wohneinheiten realisiert werden.

B

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☒ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	5Ü-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 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	- - -
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☒ HVS ☐ VS	- - -
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	- - -

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weil am Rhein	
Weitere beteiligte Stellen	-	
Planrelevanz	Regionalplanrelevanz D, Nein	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	6,95 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

Konkrete Planungen zur Realisierung des Entwicklungsareals Haltingen-Ost bestehen noch nicht. Deshalb lassen sich diesbezüglich keine abschliessenden Aussagen treffen.

Historie

AP1/ARE-Code
- -

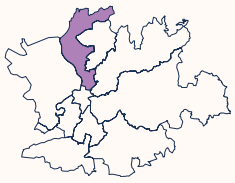
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S24.1/2701.3.272 A

AP4/ARE-Code
4S22.2/2701.4.325 B

Typ

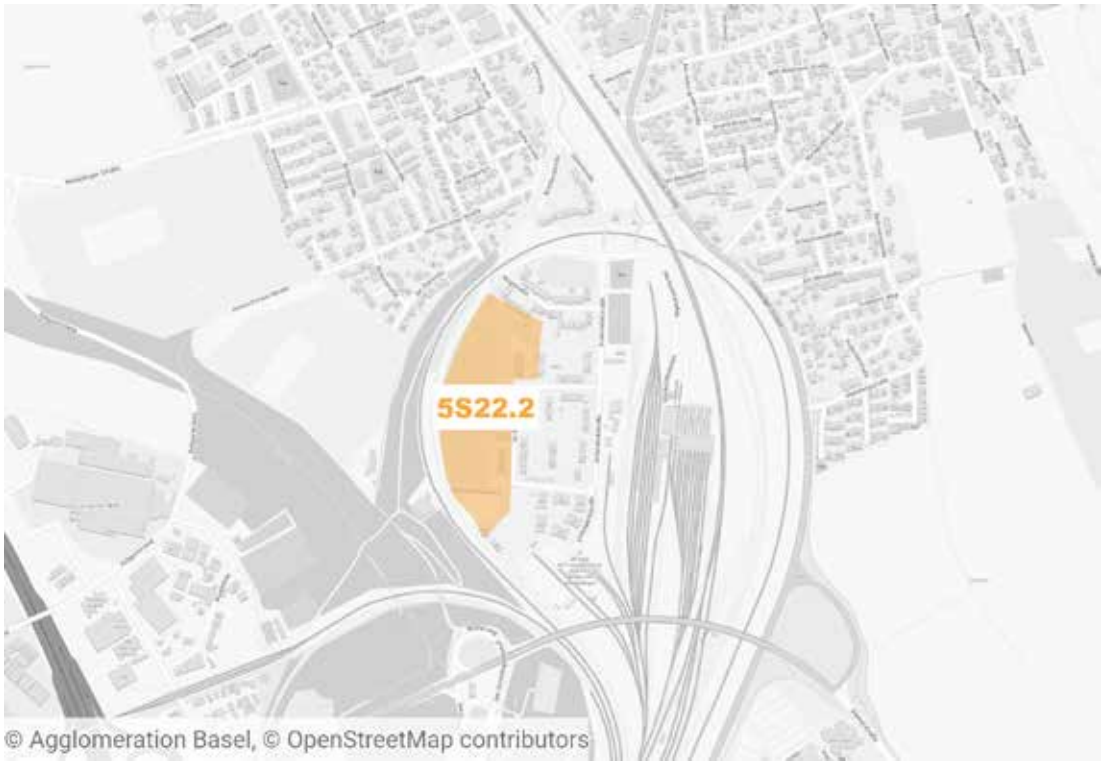
Neubaugebiet



Oberrhein

5S22.2

Im Rad



	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	190	0	20,7		Wohnen, Brache ungenutzt
Zukunft	680	0	73,9	**9,2**	Wohnen
Veränderung	**490**	**0**	**53,2**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **D**	2040: **D**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☐

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.

5S22.2

B

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☒ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	5Ü-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 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	-	-	-
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☒ HVS ☐ VS	-	-	-
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☐ HV ☐ NV ☒ keine	5FVV7.27	Weil am Rhein: Veloroute Haltingen Friedlingen	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weil am Rhein	
Weitere beteiligte Stellen	-	
Planrelevanz	Regionalplanrelevanz D, Nein	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

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.

Historie

AP1/ARE-Code
- -

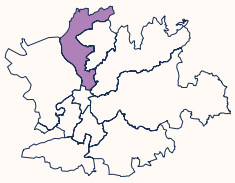
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S24.3/2701.3.274 B

AP4/ARE-Code
4S22.3/2701.4.326 B

Typ

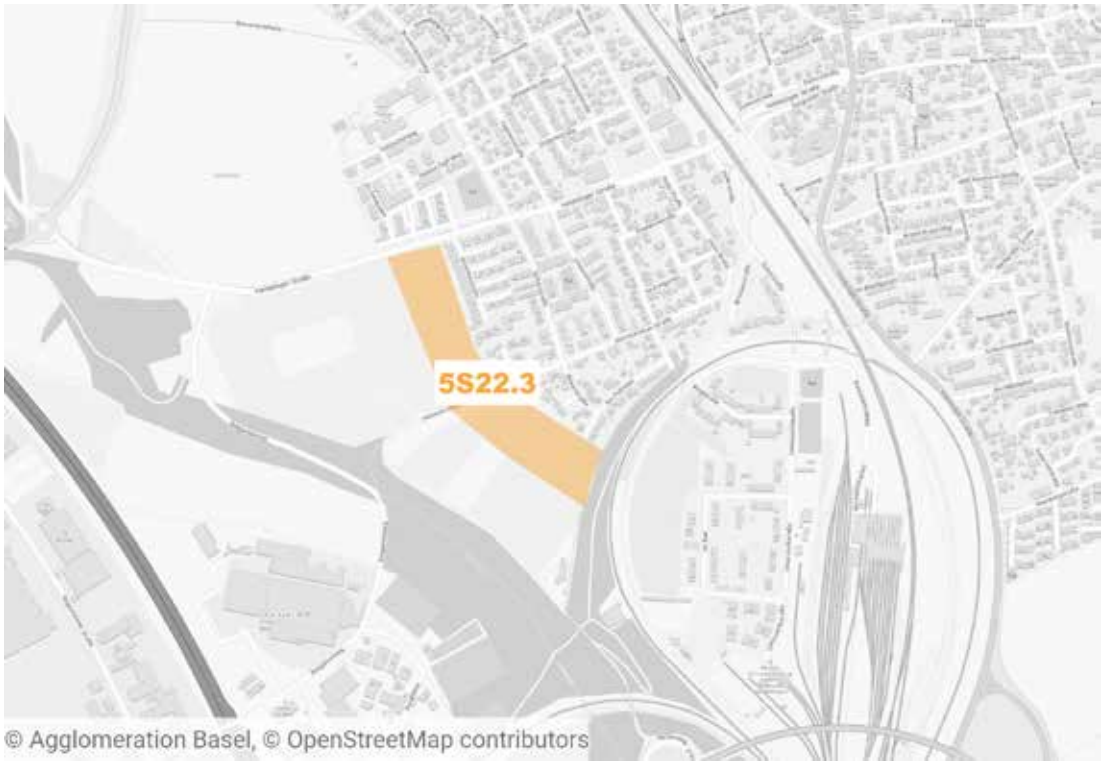
Neubaugebiet



Oberrhein

5S22.3

Heldelinger Boden



	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	0	0		Landwirtschaft/ Grünfläche
Zukunft	448	10	105	**4,27**	Wohnen
Veränderung	**448**	**10**	**105**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **keine**	2040: **keine**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☐

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 105 Wohneinheiten je Hektar rund 448 Wohneinheiten realisiert werden.

5S22.3

B

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☒ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	5Ü-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 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	- - -
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☒ HVS ☐ VS	- - -
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☐ HV ☒ NV ☐ keine	5FVV7.27 Weil am Rhein: Veloroute Haltingen Friedlingen A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weil am Rhein
Weitere beteiligte Stellen	-
Planrelevanz	Regionalplanrelevanz D, Nein
Einzonung erforderlich	☐ Ja ☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	4,27 ha

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

-

Historie

AP1/ARE-Code
- -

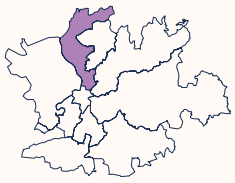
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S24.5/2701.3.276 B

AP4/ARE-Code
4S22.4/2701.4.327 B

Typ

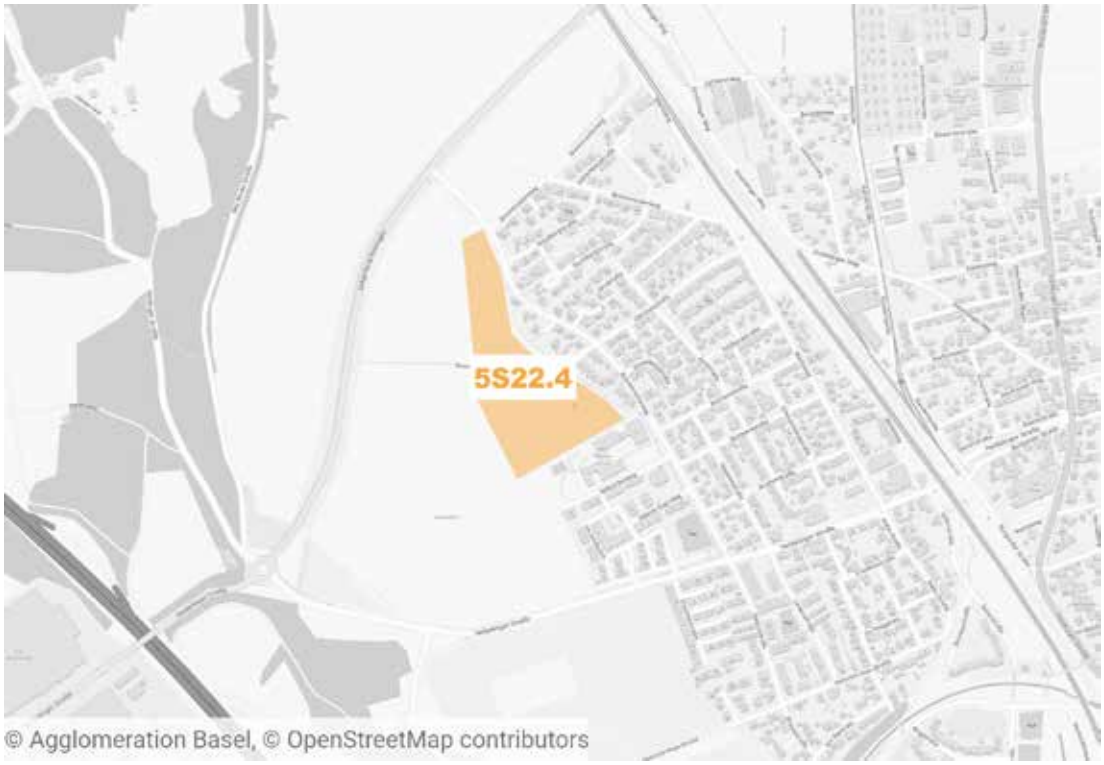
Neubaugebiet



Oberrhein

5S22.4

Unterer Brommenacker



	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	0	0		Landwirtschaft/ Grünfläche
Zukunft	411	0	100	**4,11**	Wohnen, Öffentliche Nutzung
Veränderung	**411**	**0**	**100**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **keine**	2040: **keine**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☐

Massnahmenbeschrieb

5S22.4

Mit dem Entwicklungsareal Unterer Brommenacker 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 5 Hektar grossen Gebiet können bei einer mittleren Baudichte von 100 Wohneinheiten je Hektar rund 411 Wohneinheiten realisiert werden.

B

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☒ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	5Ü-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 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	- - -
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☐ HVS ☒ VS	- - -
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	5FVV7.27 Weil am Rhein: Veloroute Haltingen Friedlingen A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weil am Rhein	
Weitere beteiligte Stellen	-	
Planrelevanz	Regionalplanrelevanz D, Nein	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	4,11 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

-

Historie

AP1/ARE-Code
- -

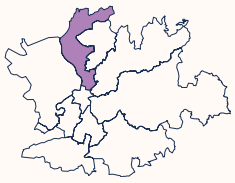
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S24.6/2701.3.277 B

AP4/ARE-Code
4S22.5/2701.4.328 B

Typ

Neubaugebiet



Oberrhein

5S22.5

Volksabstimmung 24. November 2024 nicht berücksichtigt (Info S. 30 Hauptbericht)

Otterbach-Süd

	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	15	1,4		Landwirtschaft/ Grünfläche
Zukunft	1300	320	152,8	**10,6**	Mischnutzung
Veränderung	**1300**	**305**	**151,4**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **D**	2040: **D**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☐

Massnahmenbeschrieb

«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 mit vorwiegendem Wohnanteil und einem Anteil an Gewerbeflächen werden. 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 (ca. 20% gewerblicher Anteil). Damit ergibt sich eine Anzahl von ca. 650 WE und ca. 320 AP. 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.

5S22.5

B

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☒ kein Bahnhof	5Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	A
		5Ü-GV1	Terminal Gateway Basel Nord	A
		5Ü-GV2	Hafenbecken 3	A
		5Ü-GV3	Weiterentwicklung Hafenbahnhof Kleinhüningen	A
		5Ü-Ö17	Herzstück Ostast (Basel SBB – Badischer Bahnhof)	C
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	5ÖV23	BVB: ÖV-Programm 2025 – 2028 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☐ HVS ☒ VS	5Ü-M2	A2, Engpassbeseitigung Osttangente (Rheintunnel)	A
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	-	-	-

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weil am Rhein	
Weitere beteiligte Stellen	Privater Grundeigentümer	
Planrelevanz	Regionalplanrelevanz D, Nein	
Einzonung erforderlich	☒ Ja	☐ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	8,5 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

-

Historie

AP1/ARE-Code
- -

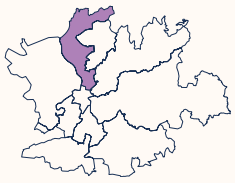
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4S22.7/2701.4.330 B

Typ

Neubaugebiet



Oberrhein

5S23

Schwerpunktgebiet Riehen

		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nummer	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
5S23	**Schwerpunktgebiet Riehen**	**17,0**	**0**	**1250**	**0**	**200**
5S23.1	Stettenfeld	17,0	0	1250	0	200

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

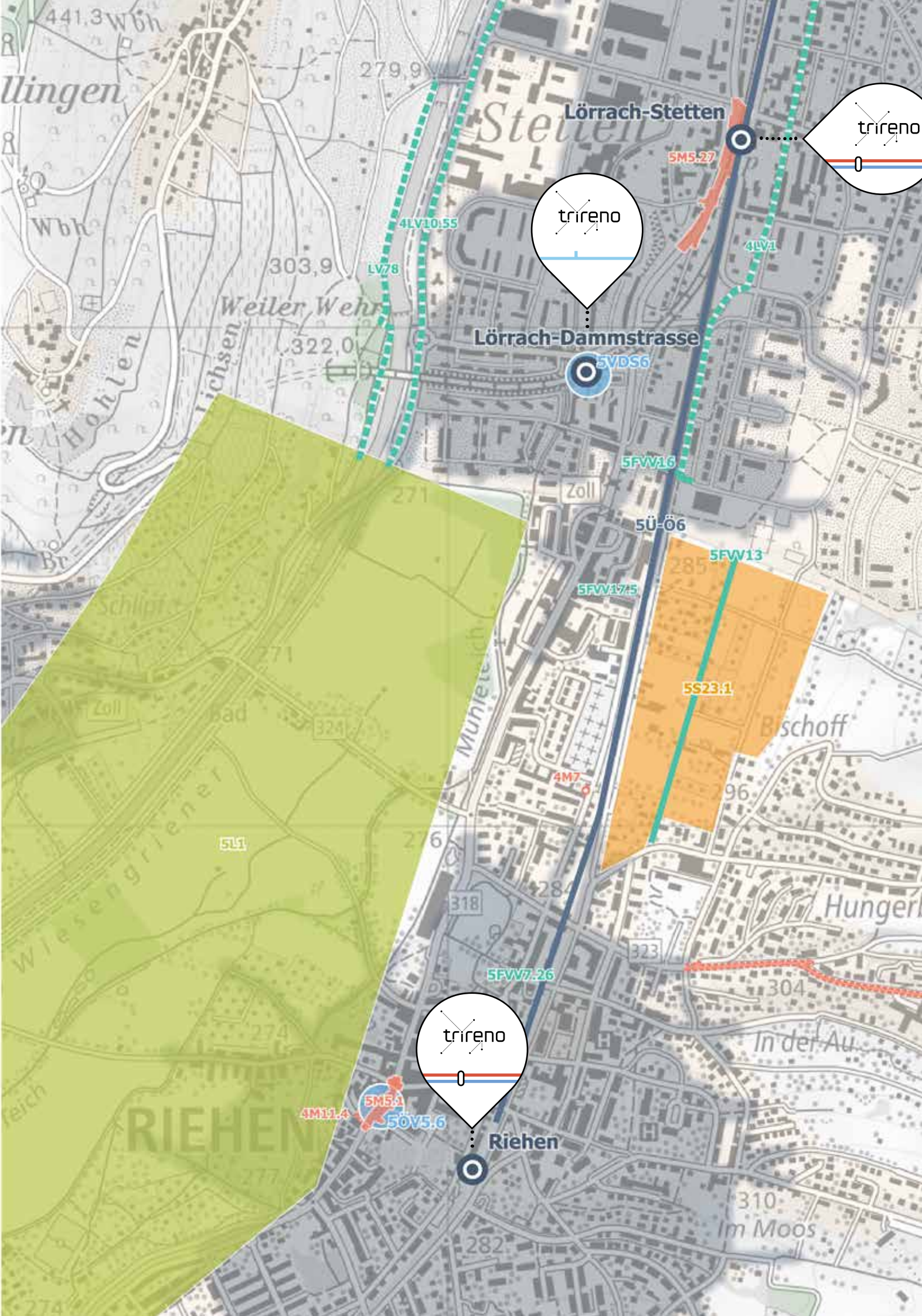
Beschrieb

Die grösste Siedlungsreserve der Gemeinde Riehen, das «Stettenfeld» 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 1250 Einwohnende und ca. 200 Arbeitsplätze 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. 1km zu allen drei Haltepunkten). Mit der Kapazitätserweiterung der Garten- und Wiesentalbahn, 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 bereits realisierte 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.

35% der Arealfläche soll als öffentliche Grünanlage der Bevölkerung zur Verfügung gestellt werden. Damit die Fläche von der Bevölkerung genutzt werden kann, muss sie für den Fuss- und Veloverkehr erschlossen werden. Hierzu hat die Gemeinde Riehen in AP5 die Massnahme «Riehen: Fuss- und Veloverkehr Stettenfeld» eingereicht.

Strassenseitig ist das Areal Stettenfeld über das kommunale Strassennetz angebunden.

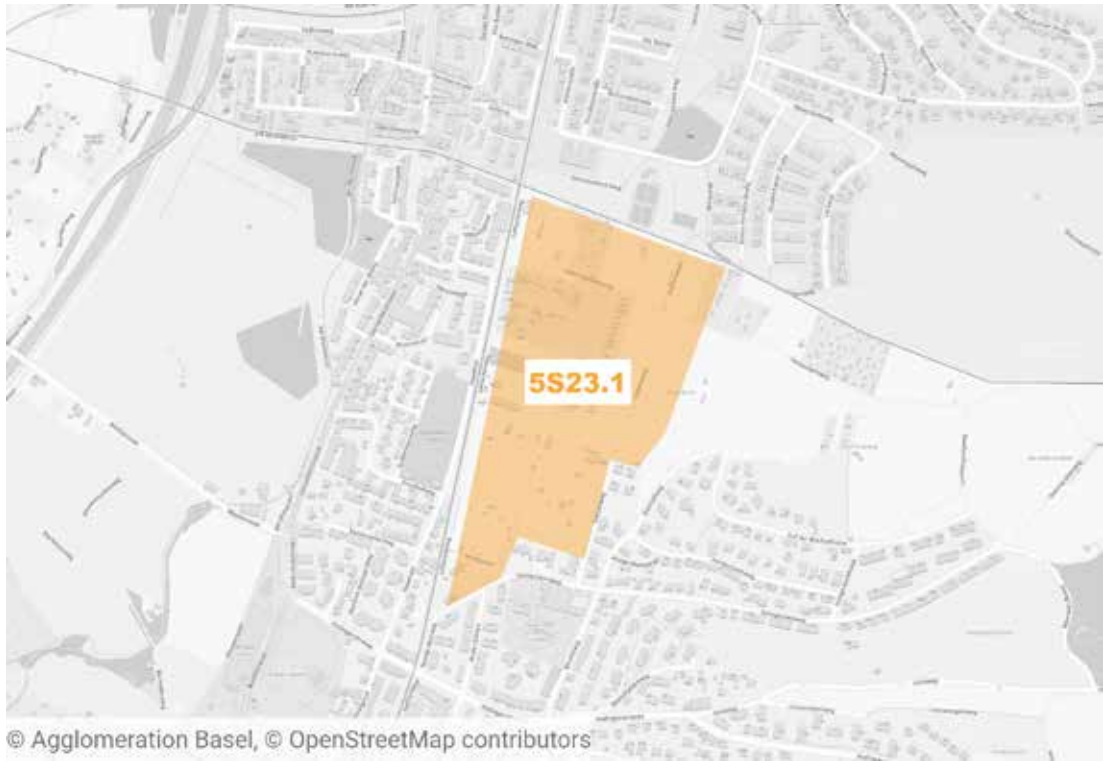

Lörrach-Stetten
trireno
5M5.27
4LV10.55
LV78
4LV1
Lörrach-Dammstrasse
5VDS6
5FVV16
5Ü-Ö6
5FVV13
5FVV17.5
5S23.1
4M7
5L1
5FVV7.26
4M11.4
5M5.1
5ÖV5.6
Riehen
RIEHEN
Weiler Wehr
Stetten
Hungerl
In der Au
Im Moos
Zoll
Bad
Wbh
441.3
279.9
303.9
322.0

Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP5**
5L1	Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	
Übergeordnete Massnahmen		**AP5**
5Ü-Ö6	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
AGGLO Massnahmen		**AP5**
5FVV7.26	Riehen: Erstellung von Trottoirüberfahrten	A
5VDS6	Landkreis Lörrach: Aufbau eines Netzes aus Mobilstationen	A
5M5.1	BS: Aufwertung Ortsdurchfahrt Riehen Dorf	A
5M5.27	Lörrach: Umgestaltung Basler Strasse, Bauabschnitt Bahnhof Stetten	A
5FVV13	Riehen: Fuss- und Veloverkehr Stettenfeld	B
5FVV16	Lörrach: Bahnunterführung Zollweg	B
5FVV17.5	Riehen: PU Grienbodenweg	B
AGGLO Massnahmen AP1 – AP4 (noch offen)		
4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	AP4
4M11.1	BS: Verbesserungsmassnahmen Inzlinger-strasse in Riehen	AP4
4M11.4	Riehen: Aufwertung und Umgestaltung Kirchplatz	AP4
4LV1	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim -Lörrach	AP4
4LV10.55	Lörrach: Trennung Fuss- und Veloweg entlang der Wiese (Pendlerroute West)	AP4
LV78	Lörrach: Radweg rechts der Wiese	AP4

5S23.1

Stettenfeld



	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	0	0		Lagerfläche, Öffentliche Nutzung, Brache ungenutzt, Landwirtschaft/Grünfläche
Zukunft	1250	200	85,3	**17**	Wohnen, Arbeiten, Öffentliche Nutzung, Einkaufen + Quartierversorgung, Freizeit, Sport und Erholung, ökologische Vernetzung
Veränderung	**1250**	**200**	**85,3**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	**Rechtliche Sicherung**	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		**Mobilitätskonzept**
Heute: **C**	2040: **C**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☐

Massnahmenbeschrieb

5S23.1

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. Im Zukunftsbild Stettenfeld wurden integral Planungsziele für das Stettenfeld definiert. Zuzeit läuft ein Wettbewerb, der Grundlage für die weiteren nutzungsplanerischen Festlegungen ist. Zeitlich parallel wird die Landumlegung entworfen. Wenn Nutzungsplanung und Landumlegung rechtskräftig sind, folgt die Erschliessung.

A

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☒ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	5Ü-Ö6	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☒ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	-	-	-
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☒ HVS ☐ VS	4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	A
		4M11.1	BS: Verbesserungsmassnahmen Inzlingerstrasse in Riehen	A
FVV	Anschluss an: ☒ VVR ☐ HV ☐ NV ☐ keine	5FVV13	Riehen: Fuss- und Veloverkehr Stettenfeld	B
		5FVV17.5	Riehen: PU Grienbodenweg	B
		5FVV16	Lörrach: Bahnunterführung Zollweg	B
		4LV1	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim -Lörrach	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Riehen	
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Basel-Stadt	
Planrelevanz	Richtplanrelevanz CH, Zwischenergebnis	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Historie

AP1/ARE-Code
S096a/2701.231 B

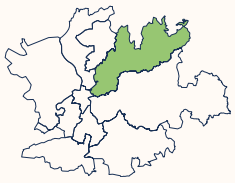
AP2/ARE-Code
S10/2701.2.135 A

AP3/ARE-Code
S26.2/2701.3.293 B

AP4/ARE-Code
4S23.1/2701.4.332 B

Typ

Neubaugebiet



Wiesental

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Lörrach: Gemeinsame Projektorganisation zur Koordination und Abstimmung der planerischen Massnahmen im Zoll-Bereich.

5S23.1

Weiteres
Die Arealentwicklung Stettenfeld ist seit 2020 Teil des Modellvorhabens Nachhaltige Raumentwicklung 2020 – 2024 (Stettenfeld – Ein Quartier kommt in Bewegung).

5S24

Schwerpunktgebiet Lörrach/Maulburg

		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nummer	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
5S24	**Schwerpunktgebiet Lörrach/ Maulburg**	**71,5**	**0**	**2530**	**0**	**900**
5S24.1	Südlich Ötlinger Strasse	3,0	0	250	0	0
5S24.2	Brühl III	4,9	0	560	0	0
5S24.3	Franz-Ehret-Strasse, Schöpflin-Areal Brombach	3,0	0	120	0	0
5S24.4	Schöpflin-Areal, Haagen	1,6	0	250	0	0
5S24.5	Siegmeer, Hauingen	4,5	0	245	0	0
5S24.6	Alte Rheinfelder Strasse, Salzert	24,0	0	1105	0	0
5S24.7	Buchmatte	30,5	0	0	0	900

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

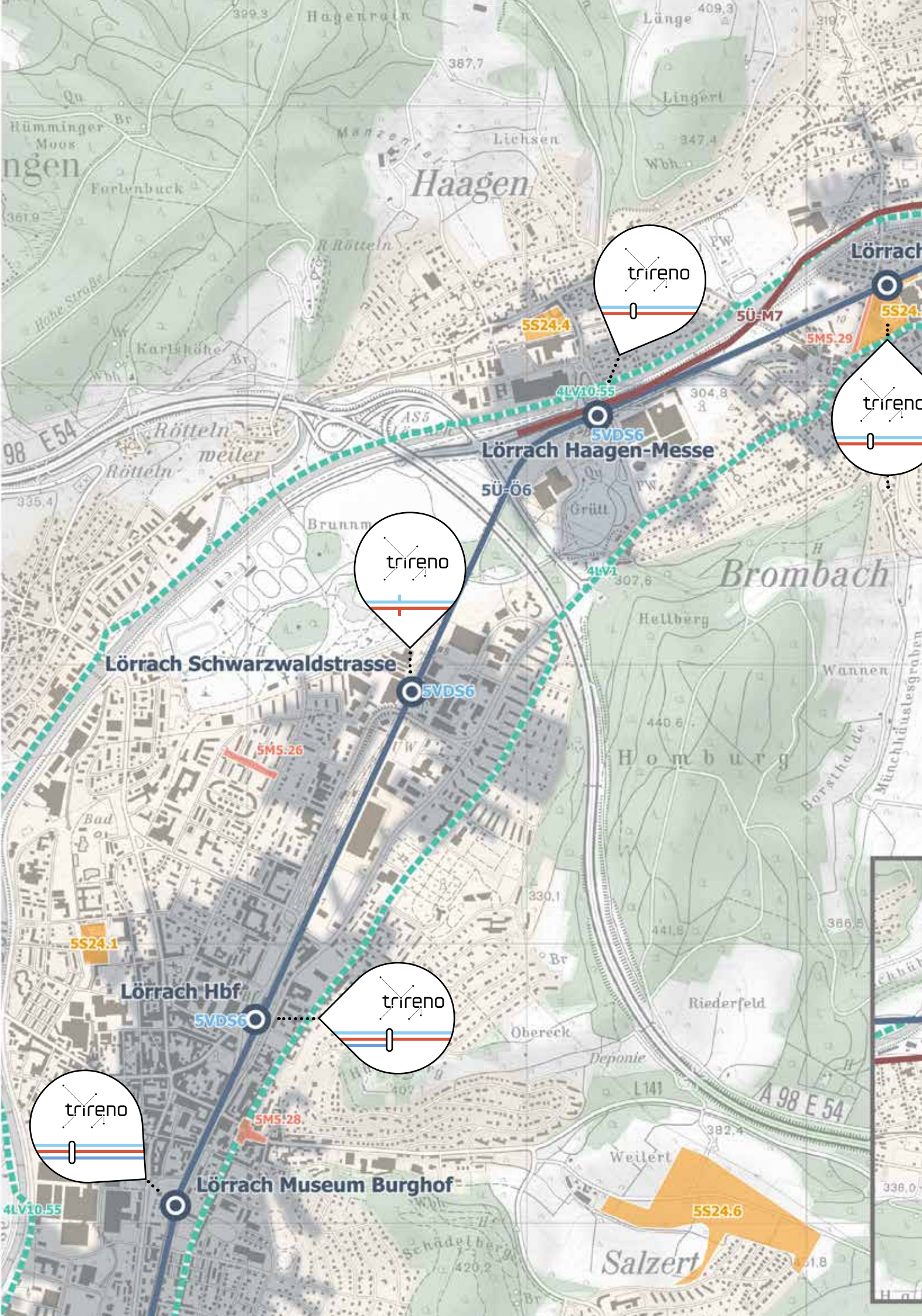
Beschrieb

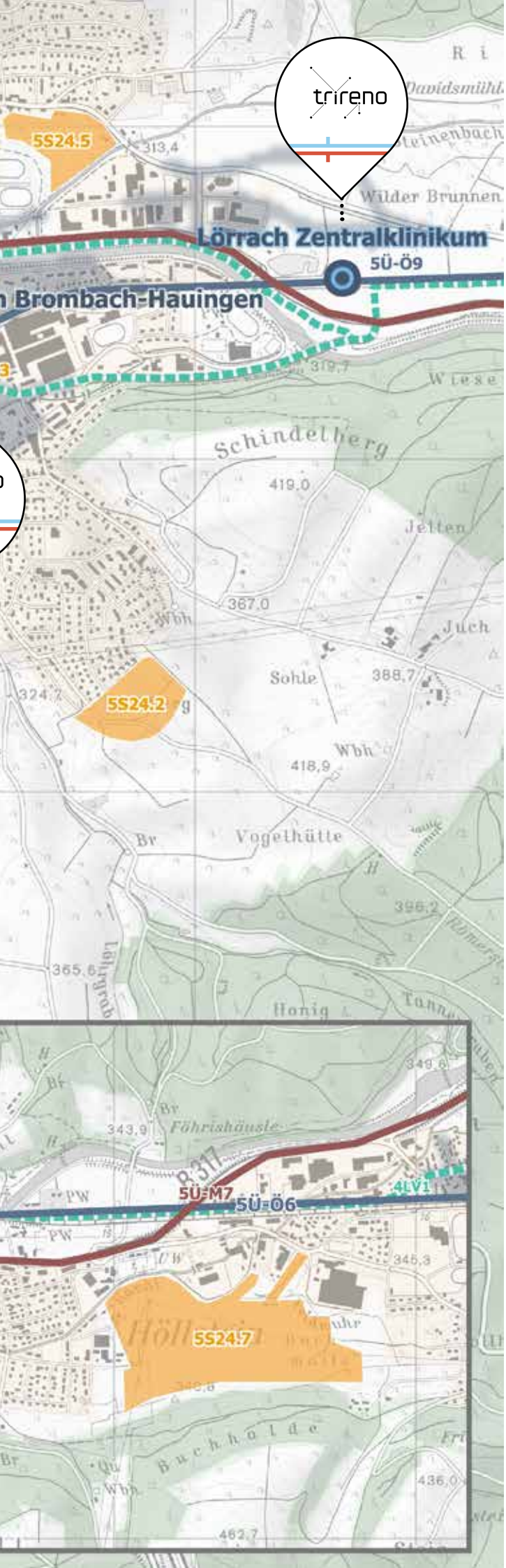
Die Stadt Lörrach mit ihren knapp 50 000 Einwohnern und fast 30 000 Arbeitsplätzen liegt im inneren Korridor der Agglomeration Basel und nimmt als Korridorzentrum eine bedeutende Rolle als Wohn- und Arbeitsstandort ein.

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 Nähe der S-Bahn-Haltestellen. Bei den etwas grösseren Arealen handelt es sich um Neubaugebiete, die eher in Siedlungsrandlage liegen und langfristige Entwicklungsreserven darstellen. Auf den verfügbaren Flächen soll hauptsächlich verdichtetes Wohnen entstehen. Nur das Maulburger Areal «Buchmatte» 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 (Kapazitätserweiterung der Garten- und Wiesentalbahn). Mit dem Bau des neuen Zentralklinikums wird zudem eine neue S-Bahn-Haltestelle geschaffen. Strassenseitig wird der Ausbau der B317 zwischen Lörrach und Schopfheim, den zuverlässigen Abfluss des Verkehrs auf das übergeordnete Strassennetz verbessern.

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 RS 7 (K) Wiesental Schopfheim – Lörrach» sowie die Trennung des Fuss- und Velowegs entlang der Wiese (Pendlerroute West). Beide Massnahmen tragen dazu bei, das Wiesental attraktiv über prioritäre und sichere Velorouten zu erschliessen.


trireno
5S24.4
5Ü-M7
5M5.29
4LV10.55
5VDS6
Lörrach Haagen-Messe
5Ü-Ö6
4LV1
Lörrach Schwarzwaldstrasse
5VDS6
5M5.26
5S24.1
Lörrach Hbf
5VDS6
5M5.28
Lörrach Museum Burghof
4LV10.55
5S24.6
Haagen
Brombach
Hellberg
Homburg
Salzert
Rötteln
Lörrach



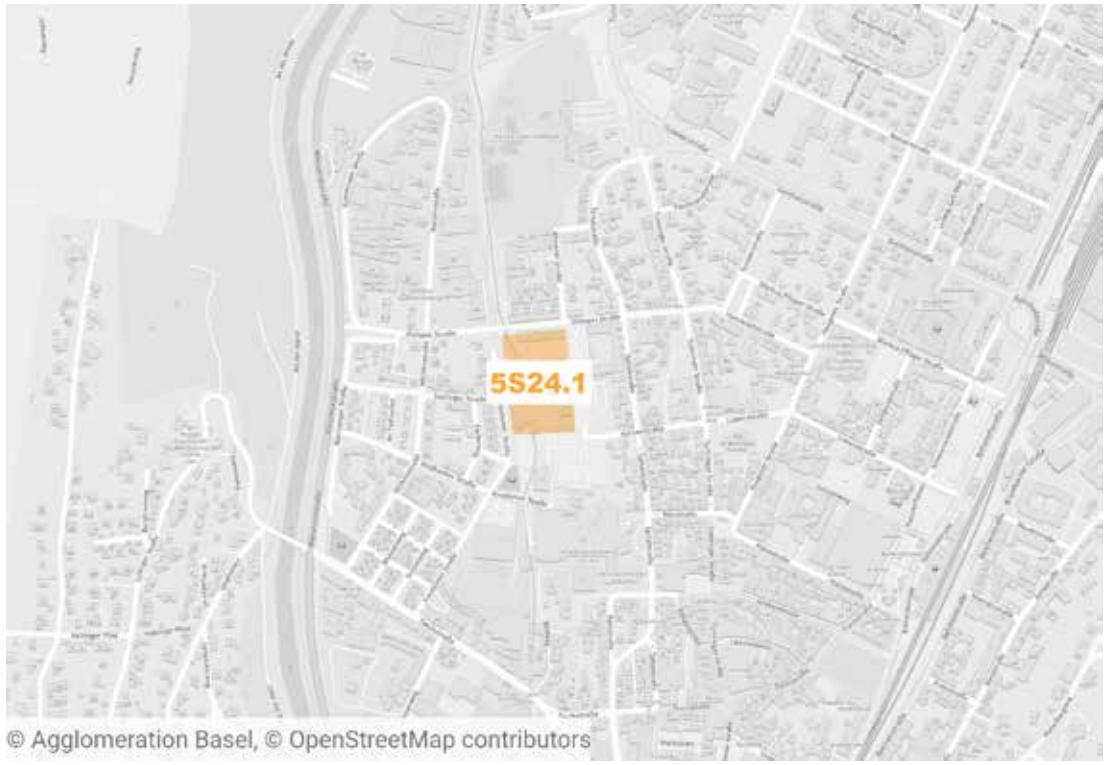
Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP5**
-	-	-
Übergeordnete Massnahmen		**AP5**
5Ü-Ö6	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
5Ü-Ö9	S-Bahn-Haltestelle Lörrach Zentralklinikum	A
5Ü-M7	B317, Ausbau (2x2 Fahrstreifen)	B
AGGLO Massnahmen		**AP5**
5M5.26	Lörrach: Grüner Boulevard Heithemstrasse	A
5M5.28	Lörrach: Strassenraumgestaltung Engelplatz	A
5M5.29	Lörrach: Neugestaltung Franz-Ehret-Strasse	A
5VDS6	Landkreis Lörrach: Aufbau eines Netzes aus Mobilstationen	A
AGGLO Massnahmen AP1 – AP4 (noch offen)		
4LV1	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim -Lörrach	AP4
4LV10.55	Lörrach: Trennung Fuss- und Veloweg entlang der Wiese (Pendlerroute West)	AP4
LV78	Lörrach: Radweg rechts der Wiese	AP3
LV80	Lörrach: Veloabstellplätze S-Bahn-Station Lörrach-Haagen	AP3

Damit die kombinierte Nutzung von Verkehrsmitteln gefördert und das MIV-Aufkommen reduziert werden kann, ist die Massnahme «Aufbau eines Netzes aus Mobilstationen» des Landkreises Lörrach zentral.

5S24.1

Südlich Ötlinger Strasse



	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	0	0		Arbeiten, Einkaufen
Zukunft	250	0	83,3	**3**	Wohnen
Veränderung	**250**	**0**	**83,3**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **C**	2040: **C**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☐

Massnahmenbeschrieb

5S24.1

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

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☒ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	5Ü-Ö6	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☒ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	5VDS6	Landkreis Lörrach: Aufbau eines Netzes aus Mobilstationen	A
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☒ HVS ☐ VS	5M5.28	Lörrach: Strassenraumgestaltung Engelplatz	A
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	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	Lörrach	
Weitere beteiligte Stellen	Landkreis Lörrach	
Planrelevanz	Regionalplanrelevanz D, Nein	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

-

B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

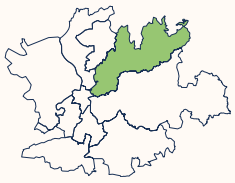
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S25.1/2701.3.281 A

AP4/ARE-Code
4S24.1/2701.4.334 B

Typ

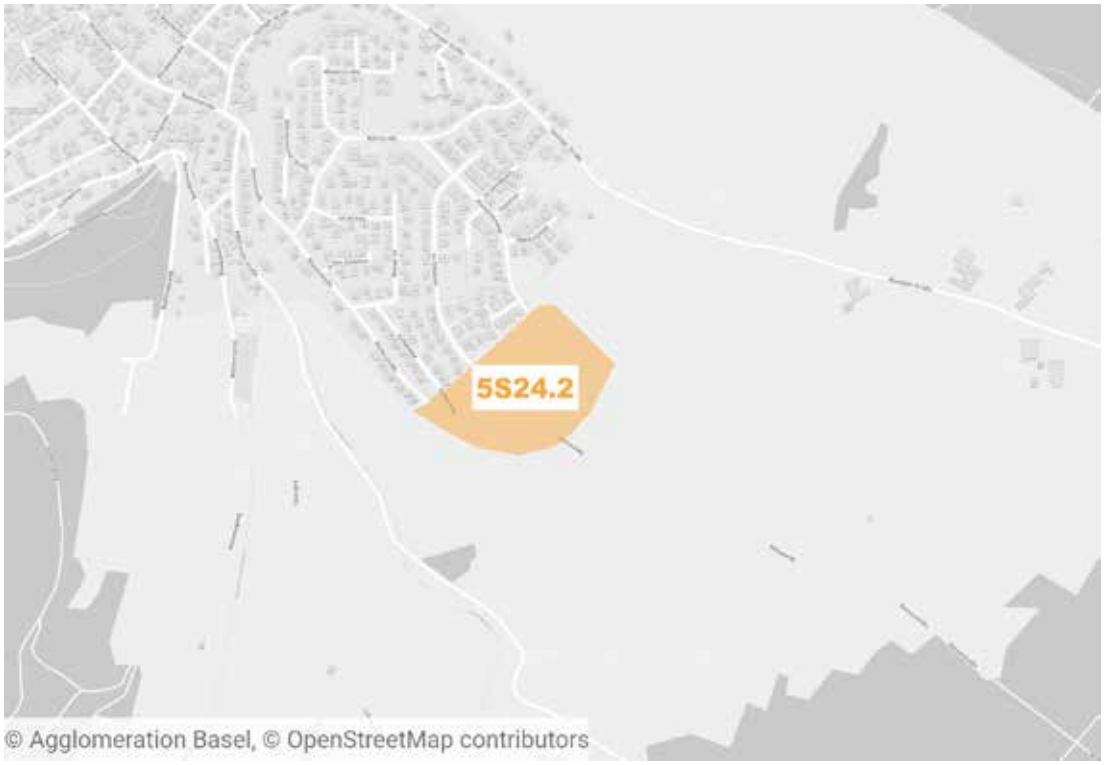
Transformationsgebiet



Wiesental

5S24.2

Bühl III



	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	0	0		Landwirtschaft/ Grünfläche
Zukunft	560	0	114,3	**4,9**	Wohnen
Veränderung	**560**	**0**	**114,3**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **keine**	2040: **keine**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☐

Massnahmenbeschrieb

5S24.2

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

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☒ kein Bahnhof	5Ü-Ö9	S-Bahn-Haltestelle Lörrach Zentralklinikum	A
		5Ü-Ö6	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☒ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	-	-	-
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☐ HVS ☒ VS	-	-	-
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☐ HV ☐ NV ☒ keine	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	Lörrach	
Weitere beteiligte Stellen	-	
Planrelevanz	Regionalplanrelevanz D, Nein	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

-

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

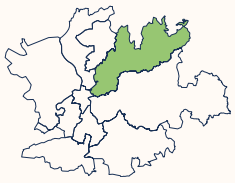
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S25.2/2701.3.283 A

AP4/ARE-Code
4S24.2/2701.4.335 A

Typ

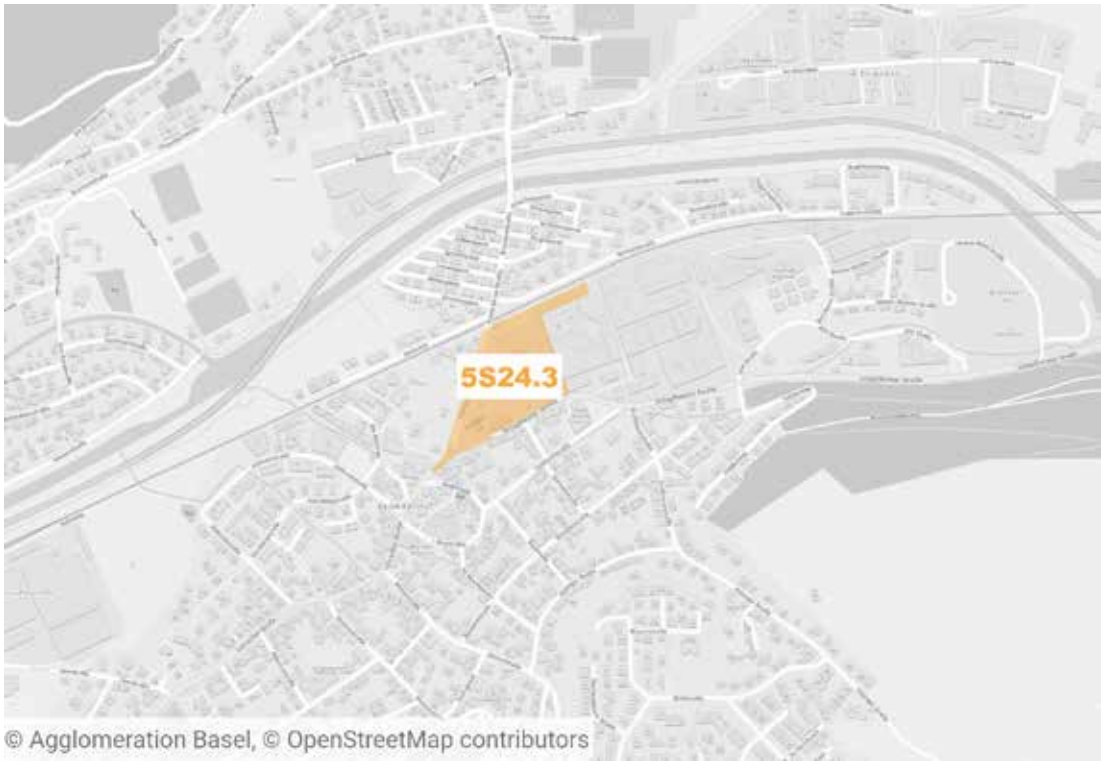
Neubaugebiet



Wiesental

5S24.3

Franz-Ehret-Strasse, Schöpflin-Areal Brombach



	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	0	0		Landwirtschaft/ Grünfläche
Zukunft	120	0	40	3	Wohnen, Öffentliche Nutzung
Veränderung	**120**	**0**	**40**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **B**	2040: **B**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☐

Massnahmenbeschrieb

5S24.3

Die innerörtliche Brache in Brombach, in unmittelbarer Nachbarschaft eines S-Bahnhaltepunktes und einer Sporthalle, soll nach einem mehrstufigen Beteiligungs- und Planungsprozess für Wohnzwecke und vielfältige Quartiersnutzungen entwickelt werden. Mit dieser Entwicklung soll ein zusätzlicher Impuls für die Stadtteilentwicklung von Brombach geschaffen werden.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	5Ü-Ö9	S-Bahn-Haltestelle Lörrach Zentralklinikum	A
		5Ü-Ö6	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	-	-	-
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☒ HVS ☐ VS	5M5.29	Lörrach: Neugestaltung Franz-Ehret-Strasse	A
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	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	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Lörrach	
Weitere beteiligte Stellen	Private	
Planrelevanz	Regionalplanrelevanz D, Nein	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

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)

B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

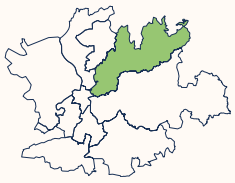
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S25.3/2701.3.284 A

AP4/ARE-Code
4S24.3/2701.4.336 A

Typ

Transformationsgebiet



Wiesental

5S24.3

5S24.4

Schöpflin-Areal, Haagen

B

	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	0	0		Arbeiten, Öffentliche Nutzung, Einkaufen
Zukunft	250	0	156,2	**1,6**	Wohnen, Mischnutzung, Öffentliche Nutzung, Einkaufen
Veränderung	**250**	**0**	**156,2**		

Historie

AP1/ARE-Code
- -

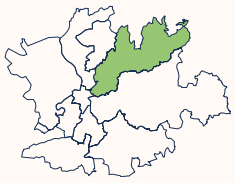
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S25.4/2701.3.285 A

AP4/ARE-Code
4S24.4/2701.4.337 B

Typ

Transformationsgebiet



Wiesental

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse

Heute: **C** 2040: **C**

Mobilitätskonzept

Mobilitätskonzept erstellt ☐

Massnahmenbeschrieb

5S24.4

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.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☒ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	5Ü-Ö6	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
		5Ü-Ö9	S-Bahn-Haltestelle Lörrach Zentralklinikum	A
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☐ < 300 m ☒ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	-	-	-
MIV	Anschluss an: ☒ HLS ☐ HVS ☐ VS	5Ü-M7	B317, Ausbau (2x2 Fahrstreifen)	B
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	4LV10.55	Lörrach: Trennung Fuss- und Veloweg entlang der Wiese (Pendlerroute West)	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Lörrach	
Weitere beteiligte Stellen	Private	
Planrelevanz	Regionalplanrelevanz D, Nein	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

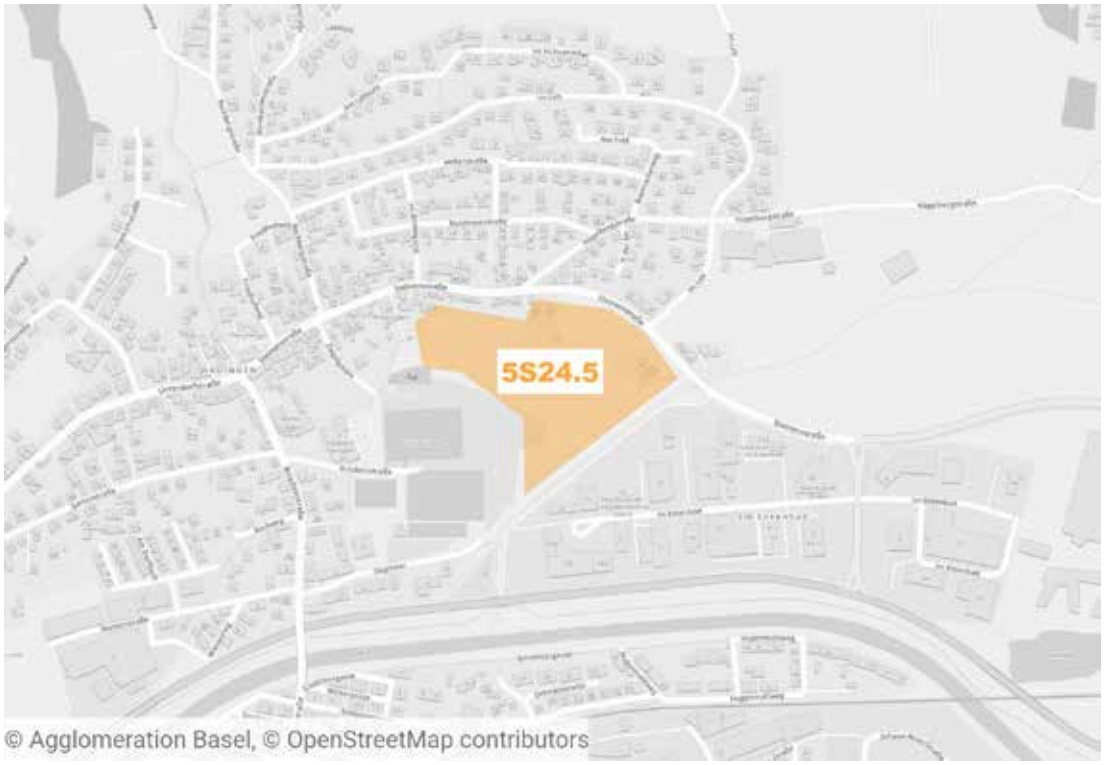
Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

-

5S24.5

Siegmeer, Hauingen

B



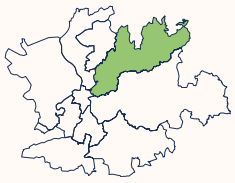
	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	0	0		Brache ungenutzt, Landwirtschaft/ Grünfläche
Zukunft	245	0	54,4	**4,5**	Wohnen + Ausgleichsflächen im Süden
Veränderung	**245**	**0**	**54,4**		

Historie

AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
-	-
AP3/ARE-Code	
25.6/2701.3.287	A
AP4/ARE-Code	
4S24.6/2701.4.339	B

Typ

Neubaugebiet



Wiesental

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse

Heute: **D** 2040: **D**

Mobilitätskonzept

Mobilitätskonzept erstellt ☐

Massnahmenbeschrieb

5S24.5

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

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☒ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	5Ü-Ö6	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
		5Ü-Ö9	S-Bahn-Haltestelle Lörrach Zentralklinikum	A
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	-	-	-
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☒ HVS ☐ VS	5Ü-M7	B317, Ausbau (2x2 Fahrstreifen)	B
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	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	Lörrach	
Weitere beteiligte Stellen	-	
Planrelevanz	Regionalplanrelevanz D, Nein	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

-

5S24.6

Alte Rheinfelder Strasse, Salzert

B

	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	0	0		Landwirtschaft/ Grünfläche
Zukunft	1105	0	46	**24**	Wohnen
Veränderung	**1105**	**0**	**46**		

Historie

AP1/ARE-Code
- -

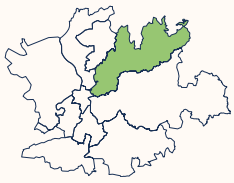
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S25.7/2701.3.288 A

AP4/ARE-Code
- -

Typ

Neubaugebiet



Wiesental

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse

Heute: **D** 2040: **D**

Mobilitätskonzept

Mobilitätskonzept erstellt ☐

Massnahmenbeschrieb

5S24.6

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

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☒ kein Bahnhof	5Ü-Ö6	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	5VDS6	Landkreis Lörrach: Aufbau eines Netzes aus Mobilstationen	A
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☐ HVS ☐ VS	5M5.28	Lörrach: Strassenraumgestaltung Engelplatz	A
		5Ü-M7	B317, Ausbau (2x2 Fahrstreifen)	B
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☒ HV ☐ NV ☐ keine	4LV1	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim -Lörrach	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Lörrach	
Weitere beteiligte Stellen	-	
Planrelevanz	Regionalplanrelevanz D, Nein	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

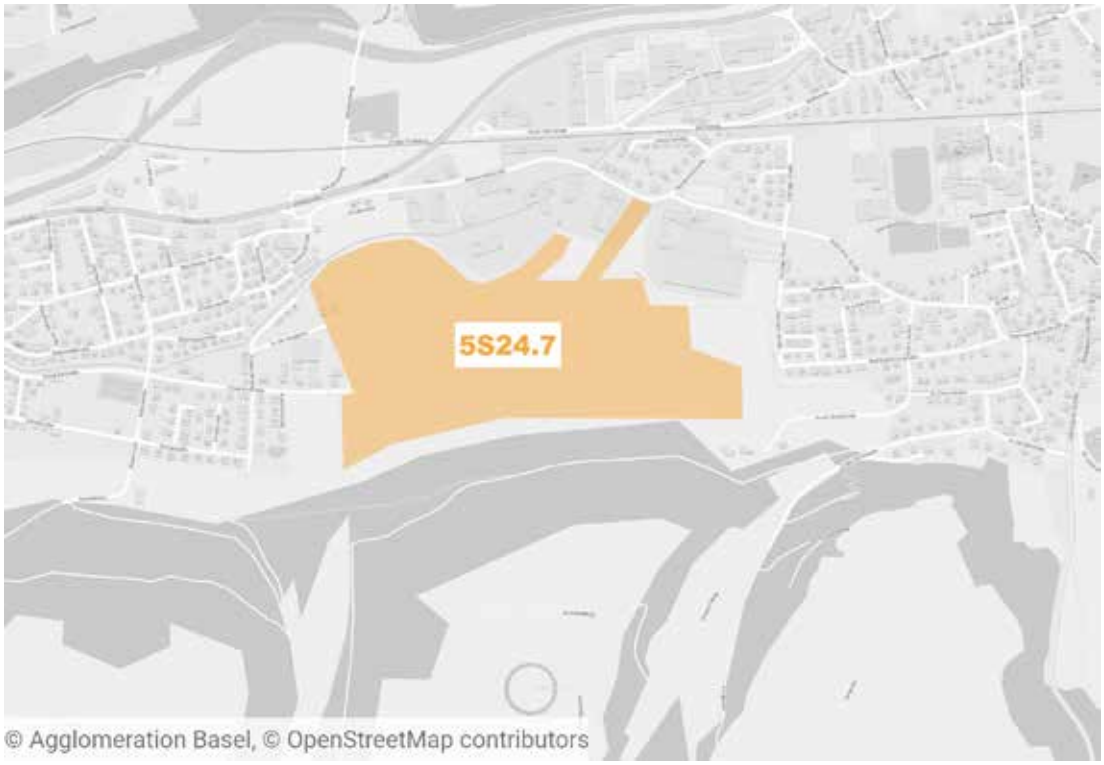
Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

-

5S24.7

Buchmatte

B



Historie

AP1/ARE-Code
- -

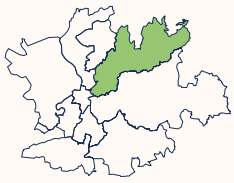
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Typ

Neubaugebiet



Wiesental

	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	0	0		Landwirtschaft/ Grünfläche
Zukunft	0	900	29,5	**30,5**	Arbeiten
Veränderung	**0**	**900**	**29,5**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse

Heute: **keine** 2040: **keine**

Mobilitätskonzept

Mobilitätskonzept erstellt ☐

Massnahmenbeschrieb

5S24.7

Die Anzahl der Arbeitsplätze in Maulburg ist stabil und vergleichsweise hoch. Die Gemeinde Maulburg möchte auch in Zukunft ein attraktiver Gewerbestandort mit stabiler Wohn und Arbeitsstruktur bleiben. Die Gemeinde möchte deshalb die Gewerbezone Buchmatte nachfrage- und bedarfsgerecht entwickeln. Der Gemeinderat ist sich allerdings sehr wohl im Klaren über den Konflikt zwischen den beiden Zielen «Aktivierung von gewerblichem Flächenpotenzial» und «Sparsamer Umgang mit Grund und Boden». Um diesen Konflikt zu entschärfen, wurden Leitlinien zur Entwicklung und Erschliessung des Gewerbegebiets Buchmatte sowie zur Vergabe der erschlossenen Gewerbegrundstücke verfasst. Der zuerst realisierte Erschliessungsabschnitt soll die Gemeinde in die Lage versetzen, an- oder umsiedlungswilligen Betrieben kurzfristig vollerschlossene Flächen zur Verfügung stellen zu können. Unter Beachtung einer optimalen Erschliessungsplanung soll der erste Erschliessungsabschnitt maximal ca. 30% der Bruttofläche des Gesamtgebiets umfassen. Die weiteren Erschliessungsabschnitte sollen nachfrage- und bedarfsgerecht realisiert werden.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☒ kein Bahnhof	5Ü-Ö6	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☒ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	-	-	-
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☒ HVS ☐ VS	5Ü-M7	B317, Ausbau (2x2 Fahrstreifen)	B
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☐ HV ☒ NV ☐ keine	4LV1	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim -Lörrach	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Maulburg	
Weitere beteiligte Stellen	-	
Planrelevanz	Regionalplanrelevanz D, Nein	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

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. 5S24.7

5S25

Schwerpunktgebiet Schopfheim/Zell

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nummer	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
5S25	**Schwerpunktgebiet Schopfheim/Zell**	**3,6**	**0**	**290**	**0**	**0**
5S25.1	Auf hinter Hofen	2,0	0	200	0	0
5S25.2	Stalten	1,6	0	90	0	0

Beschrieb

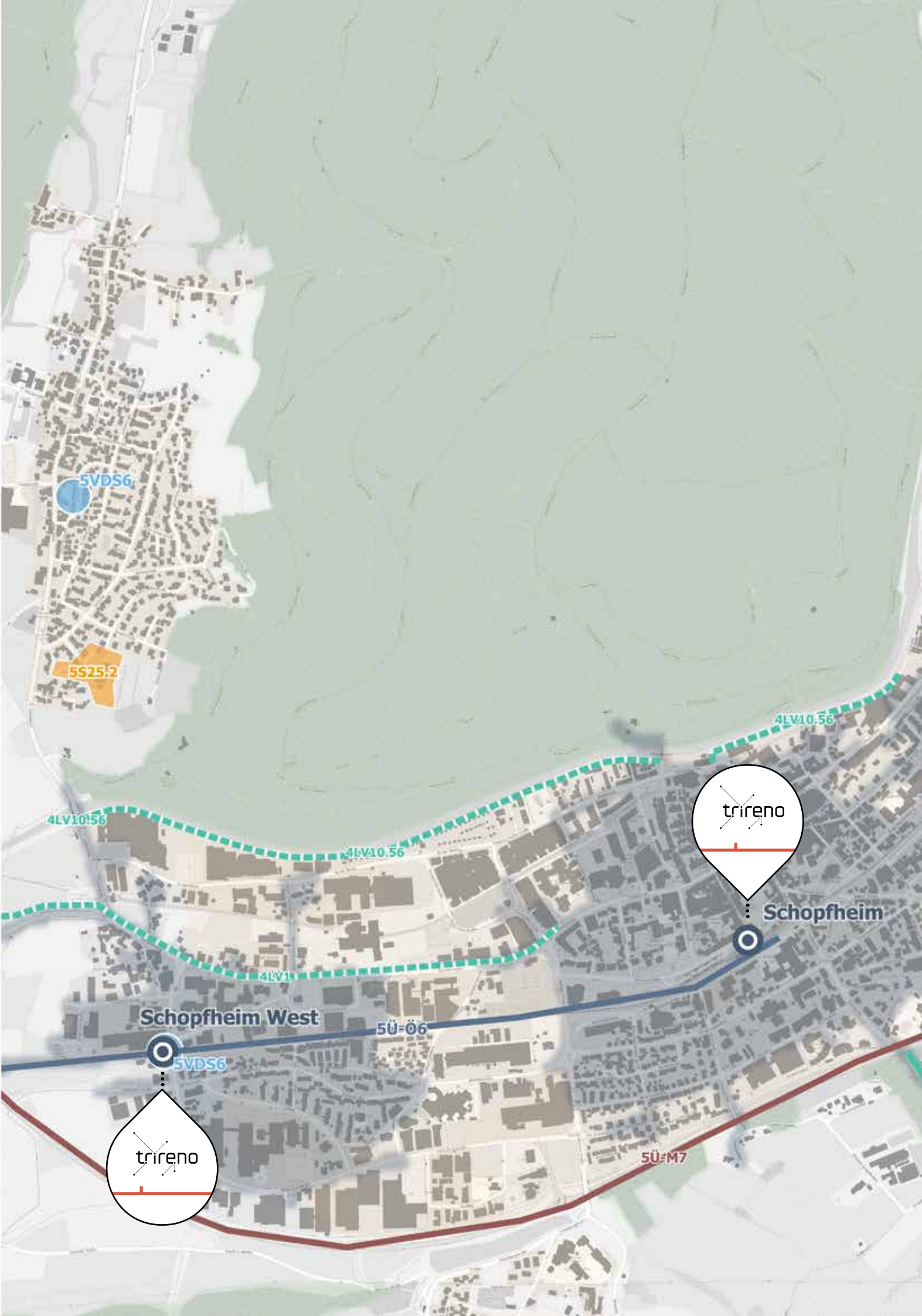
Das Schwerpunktgebiet Schopfheim/Zell umfasst zwei Nachverdichtungsgebiete entlang der Wiesentalbahn.

Auf beiden Arealen entsteht mehrheitlich neuer Wohnraum. Insgesamt sollen 290 zusätzliche Einwohnende 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 AP5 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. Die mit der Entwicklung der beiden Areale «Auf hinter Hofen» und «Bahnhof Zell» induzierte Mobilitätsnachfrage dürfte zu einem beachtlichen Teil über den ÖV aufgefangen werden können.

Zwischen Schopfheim und Zell wird der Radweg Wiesendamm umgestaltet, womit das Areal Stalten mit einer besseren Radverbindung an die Velovorzugsroute (Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim-Lörrach) angeschlossen wird, welche für den Veloverkehr Richtung Lörrach eine deutliche Verbesserung bringen wird.

Mit der Kapazitätserhöhung des heute überlasteten übergeordneten Strassennetzes durch den Ausbau der B317 wird sichergestellt, dass der regionale Verkehr direkt und zuverlässig aus dem Siedlungsgebiet von Zell und Schopfheim geleitet werden kann und Ausweichverkehr verhindert wird.

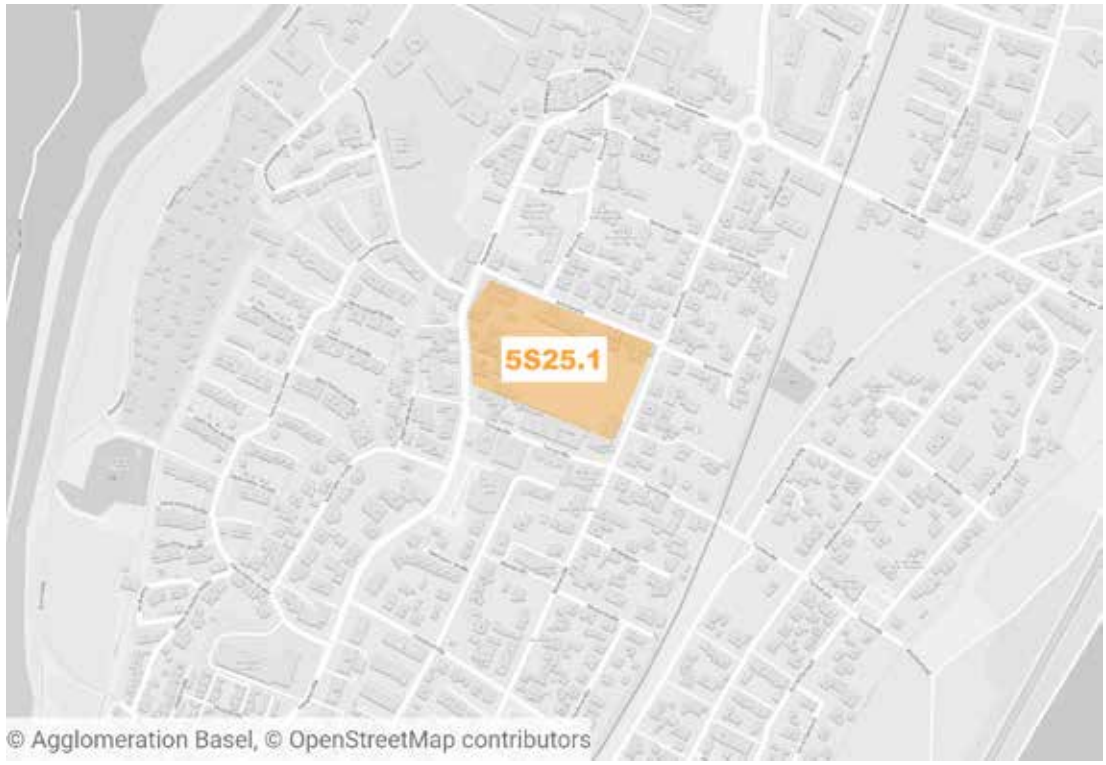

5VDS6
5S25:2
4LV10.56
4LV10.56
4LV10.56
4LV1
trireno
Schopfheim
Schopfheim West
5Ü=Ö6
5VDS6
trireno
5Ü=M7

Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP5**
-	-	
Übergeordnete Massnahmen		**AP5**
5Ü-Ö6	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
5Ü-M7	B317, Ausbau (2x2 Fahrstreifen)	B
AGGLO Massnahmen		**AP5**
5VDS6	Landkreis Lörrach: Aufbau eines Netzes aus Mobilstationen	A
5FVV14	Landkreis Lörrach: Erstellung Dossenbach-radweg an der K6353	B
AGGLO Massnahmen AP1 – AP4 (noch offen)		
4LV1	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim -Lörrach	AP4
4LV10.56	Schopfheim: Umgestaltung Radweg Wiesendamm	AP4

5S25.1

Auf hinter Hofen



	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	0	0		Landwirtschaft/ Grünfläche
Zukunft	200	0	100	**2**	Wohnen
Veränderung	**200**	**0**	**100**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **D**	2040: **D**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☐

Massnahmenbeschrieb

Diese innerstädtische Freifläche inmitten eines gemischten Bereiches im Ortskern des Schopfheimer Ortsteils Fahrnau soll einer standortgerechten verdichteten Wohnnutzung zugeführt werden.

5S25.1

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☒ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	5Ü-Ö6	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	5VDS6	Landkreis Lörrach: Aufbau eines Netzes aus Mobilstationen	A
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☒ HVS ☐ VS	-	-	-
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☐ HV ☒ NV ☐ keine	4LV1	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim -Lörrach	A
		4LV10.56	Schopfheim: Umgestaltung Radweg Wiesendamm	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Schopfheim	
Weitere beteiligte Stellen	-	
Planrelevanz	Regionalplanrelevanz D, Nein	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

Bebauungsplan ist rechtskräftig

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

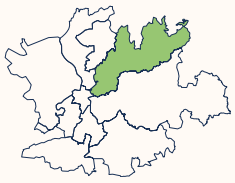
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S27.1/2701.3.296 A

AP4/ARE-Code
4S25.1/2701.4.345 A

Typ

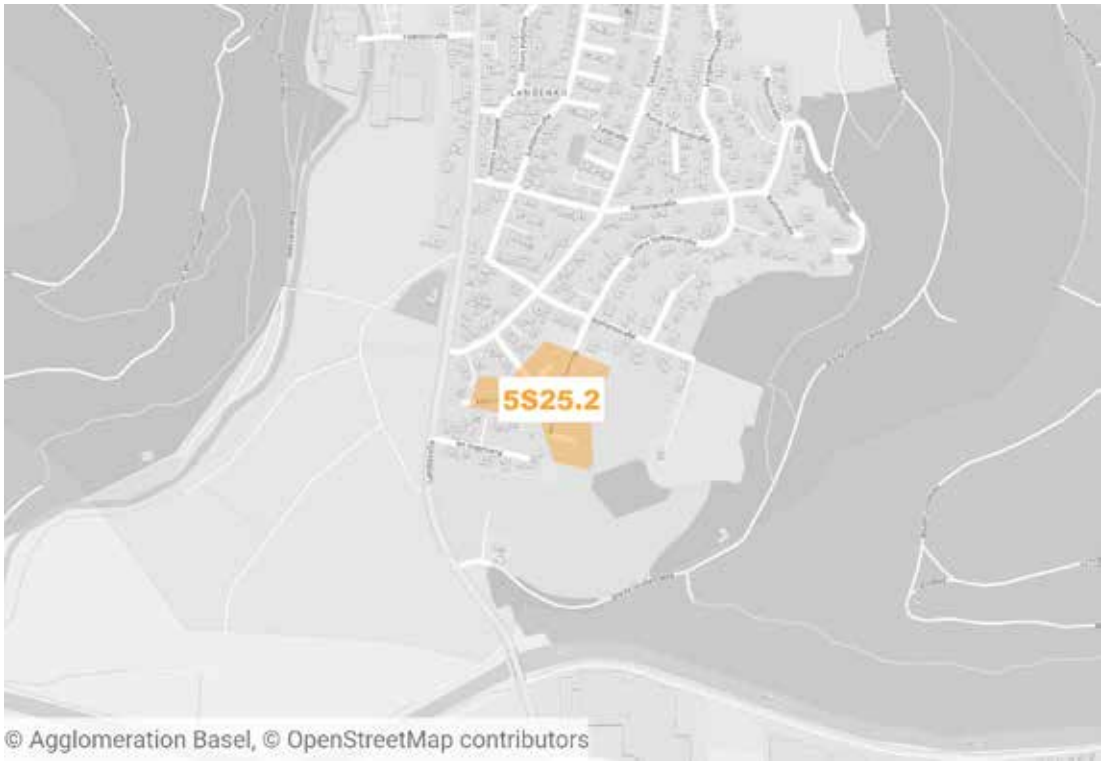
Nachverdichtungsgebiet



Wiesental

5S25.2

Stalten



	Einwohner	Arbeitsplätze	EW AP/ha	Fläche in ha	Nutzung
Heute	0	0	0		Landwirtschaft/ Grünfläche
Zukunft	90	0	56,2	**1,6**	Wohnen
Veränderung	**90**	**0**	**56,2**		

Stand Umsetzungsschritte

Erkundung	Rechtliche Sicherung	Erschliessung Baulandumlegung	Plangenehmigung Realisierung	Fertigstellung

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

ÖV-Güteklasse		Mobilitätskonzept
Heute: **D**	2040: **D**	**Mobilitätskonzept erstellt** ☐

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.

5S25.2

A

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

	Erschliessung aktuell	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÖV Bahn	Nähe zum nächsten Bahnhof: ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☒ 750 – 1000 m ☐ kein Bahnhof	5Ü-Ö6	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
ÖV Tram/Bus	Nähe zur nächsten Bus-/Tramhaltestelle: ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ keine Haltestelle	-	-	-
MIV	Anschluss an: ☐ HLS ☒ HVS ☐ VS	-	-	-
FVV	Anschluss an: ☐ VVR ☐ HV ☒ NV ☐ keine	4LV1	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim -Lörrach	A
		4LV10.56	Schopfheim: Umgestaltung Radweg Wiesendamm	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Schopfheim	
Weitere beteiligte Stellen	-	
Planrelevanz	Regionalplanrelevanz D, Nein	
Einzonung erforderlich	☐ Ja	☒ Nein
Verlust Fruchtfolgefläche	0 ha	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Bebauungsplanverfahren in der Anhörungs- und Beteiligungsphase.

Erforderlicher Grunderwerb getätigt, Gebiet befindet sich überwiegend in städtischem Besitz.

Historie

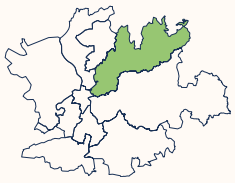
AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
S27.2/2701.3.297 A

AP4/ARE-Code
4S25.2/2701.4.347 A

Typ
Neubaugebiet



Wiesental

5S26

Schwerpunktgebiet Saint-Louis

		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nummer	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
5S26	**Schwerpunktgebiet Saint-Louis**	**28,7**	**0**	**3430**	**200**	**10**
5S26.1	Quartier Fernet-Branca	5,0	0	500	10	0
5S26.2	Rue de la Fraternité – Saint-Louis	1,0	0	250	0	0
5S26.3	Quartier Neuweg Sud - Saint-Louis	6,3	0	600	0	0
5S26.4	Quartier Forum - Saint-Louis	2,0	0	500	80	0
5S26.5	Quartier Casino - Saint-Louis	5,0	0	420	50	0
5S26.6	Quartier Parc Hess - Saint-Louis	6,0	0	840	50	0
5S26.7	Rives du Lertzbach, avenue De Gaulle	3,4	0	320	10	10

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

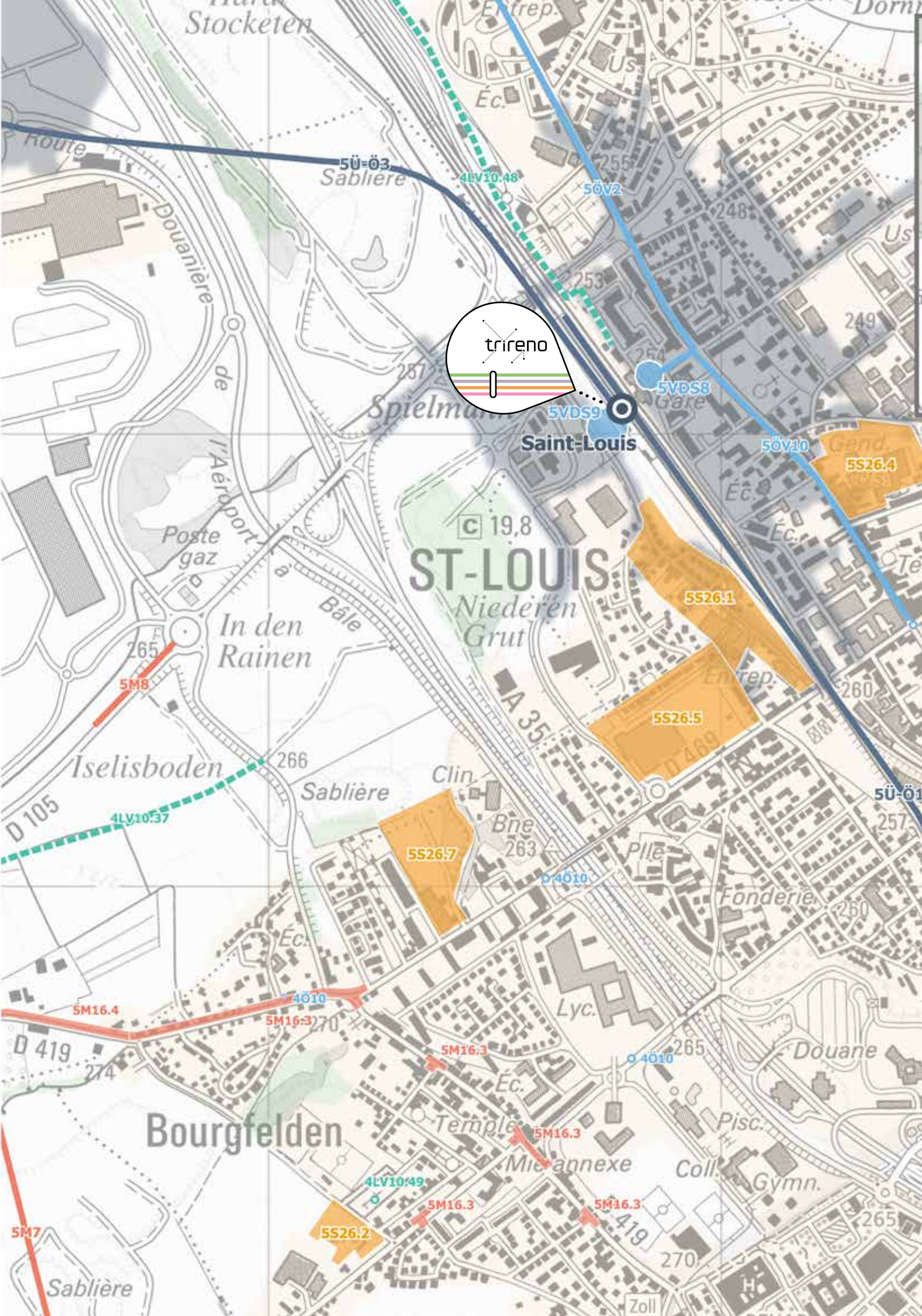
Ländlicher Raum

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» «Quartier Forum», «Quartier Casino» und «Quartier Parc Hess». Alle vier Areale werden bereits genutzt. Im Rahmen einer Transformation soll jedoch eine Nutzungsintensivierung stattfinden und zusätzlicher Wohnraum für etwa 2300 Einwohnende geschaffen werden. Auch in den Arealen der umliegenden Ortsteile entstehen zusätzliche Wohneinheiten. Durch die Entwicklung der Areale «Rue de la Fraternité» 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, welche mit diversen Massnahmen bereits ausgebaut wurde. Weitere Optimierungen sind geplant: Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes (5VDS8) und Einrichtung eines neuen Bushofes am Bahnhof (5VDS9). Die Qualität des ÖV soll weiter mit den Massnahmen «couloir de bus en site propre 1 und 1» (separate Busspur) und der Massnahme «Améliorer le fonctionnement et les performances du réseau de bus (feux)» (Busbevorzugung) verbessert werden.

Im Umfeld der Entwicklungsareale sind zahlreiche Massnahmen für den Veloverkehr geplant. Zum Beispiel soll 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), gestärkt werden. Diverse neue Veloverbindungen sind geplant: Hésingue – Saint-Louis, Blotzheim – Saint-Louis – EuroAirport, Village-Neuf – Huningue – Saint-


trireno
Saint-Louis
5VDS8
5VDS9
5ÖV2
5ÖV10
4LV10.48
4LV10.37
4LV10.49
5Ü-Ö3
5Ü-Ö1
5S26.1
5S26.2
5S26.4
5S26.5
5S26.7
5M8
5M16.3
5M16.4
4Ö10
ST-LOUIS
Bourgfelden
Sablière
Iselisboden
In den Rainen
Niederen Grut
Spielmann
Poste gaz
Douanière
Route de l'Aéroport à Bâle
Stocketen
Clin
Bne
Pile
Fonderie
Lyc.
Douane
Temple
Mie annexe
Coll.
Gymn.
Pisc.
Zoll
D 105
D 419
A 35
C 19,8

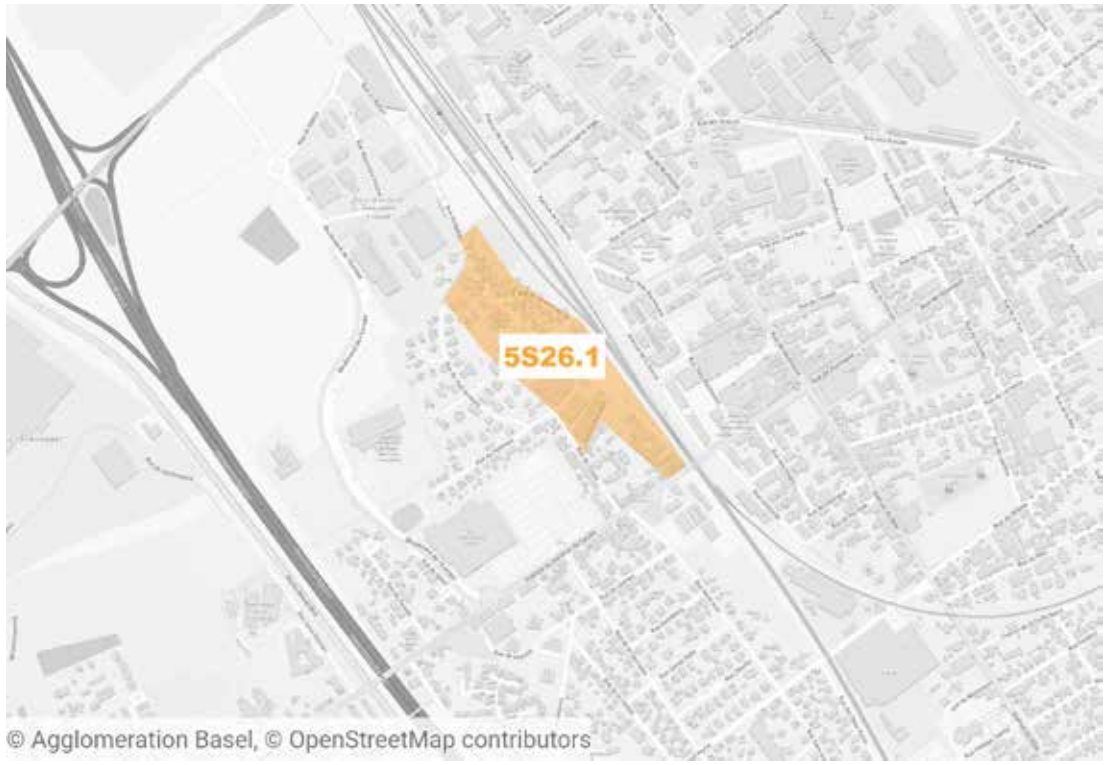
Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP5**
-	-	-
Übergeordnete Massnahmen		**AP5**
5Ü-Ö3	Bahnanbindung EuroAirport	A
5Ü-Ö19	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	C
AGGLO Massnahmen		**AP5**
5ÖV2	Saint-Louis : Couloir de bus en site propre	A
5VDS8	Saint-Louis : Réaménagement du parvis de la gare	A
5VDS9	SLA: Aménagement d'une gare routière à Saint-Louis Gare	A
5FVV7.30	Saint-Louis : piste cyclable rue Kieffer	A
5FVV7.36	SLA : Liaison cyclable Village-Neuf – Huningue – Saint-Louis/RD105	A
5ÖV10	Saint-Louis : couloir de bus en site propre 2	B
5M6	BL: Zubringer Bachgraben-Allschwil	B
5M7	SLA : Boulevard Intercommunal Sud (BIS)	B
5M8	CeA : Réaménagement des carrefours RD105 – RD201 et RD105 – fret EAP	B
5M16.3	Saint-Louis : Mesures daccompagnement du contournement Hésingue-Hegenheim	B
5M16.4	Hésingue : Mesures daccompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim	B
AGGLO Massnahmen AP1 – AP4 (noch offen)		
4Ö10	SLA: Améliorer le fonctionnement et les performances du réseau de bus (feux)	AP4
4LV10.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr – 1. Etappe	AP4
4LV10.37	SLA: Liaison cyclable Hesingue - Saint-Louis	AP4
4LV10.48	Saint-Louis: Liaison cyclable le long des voies SNCF, entre le Technoport et la Gare	AP4
4LV10.49	Saint-Louis: Abris couverts pour les vélos	AP4
4LV10.50	Saint-Louis: Liaison cyclable avenue de Bâle	AP4
LV60	CA3F: Liaison cyclable Huningue / Saint-Louis	AP3

Louis, Huningue – Saint-Louis, Blotzheim/Saint-Louis Neuweg/Maison éclusière de la Petite Camargue Alsacienne und zwischen avenue Charles de Gaulle et rue du Dr Marcel Hurst, zwischen rue de l'Aéroport - rue du Canal. Schliesslich sollen an fünf Standorten gedeckte Veloabstellplätze realisiert werden. Ein attraktives zusammenhängendes Velonetz trägt dazu bei, den Anteil des Veloverkehrs zu erhöhen und gleichzeitig den MIV-Anteil zu reduzieren.

5S26.1

Quartier Fernet-Branca



	Habitants	Emplois	Ha/EP/ha	Surface en ha	Utilisation
Actuelle	0	10	2		Travail
Futur	500	0	100	**5**	Quartier résidentiel, Usage mixte, Usage public
Changement	**500**	**-10**	**98**		

Étapes de mise en œuvre

Exploration	Début de la préparation	Début de la mise en oeuvre	Approbation des plans/ Réalisation	Achèvement

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

Classe de qualité des TP	Concept de mobilité
Aujourd'hui: **B** 2040: **B**	**Concept de mobilité élaboré** ☐

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.

5S26.1

B

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

	Desserte actuelle	Optimisation/relation avec d'autres mesures		
ÖV Bahn	Proximité de la prochaine gare : ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ pas de gare	5Ü-Ö3	Bahnanbindung EuroAirport	A
		5Ü-Ö19	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	C
ÖV Tram/Bus	Proximité du prochain arrêt : ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ pas d'arrêt	5VDS9	SLA: Aménagement d'une gare routière à Saint-Louis Gare	A
		5ÖV2	Saint-Louis : Couloir de bus en site propre	A
		5VDS8	Saint-Louis : Réaménagement du parvis de la gare	A
		5ÖV10	Saint-Louis : couloir de bus en site propre 2	B
		4Ö10	SLA: Améliorer le fonctionnement et les performances du réseau de bus (feux)	A
MIV	Connexion à : ☒ RGD ☐ RGC ☐ RL	-	-	-
FVV	Connexion à : ☐ IP ☒ LP ☐ LA ☐ aucun	5FVV7.30	Saint-Louis : piste cyclable rue Kieffer	A
		4LV10.48	Saint-Louis: Liaison cyclable le long des voies SNCF, entre le Technoport et la Gare	A
		4LV10.50	Saint-Louis: Liaison cyclable avenue de Bâle	A
		LV60	CA3F: Liaison cyclable Huningue/Saint-Louis	A
		4LV10.37	SLA: Liaison cyclable Hesingue - Saint-Louis	A

Coordination

L'organisation responsable	Saint-Louis	
Autres participantes	-	
Coordination schéma directeur	ScoT FR, Information préalable	
Mise en zone nécessaire	☐ Oui	☒ Non
Surfaces d'assolement concernées	0 ha	

Historie

AP1/ARE-Code
- -

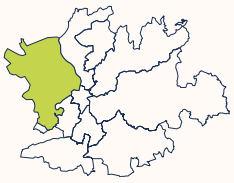
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4s26.1/2701.4.349 A

Type

Zones de nouvelles constructions



Saint-Louis Agglomération

Répartition des rôles entre le canton, la région et les communes

-

5S26.1

Limite OAP

Existant:

- Voirie existante principale
- Voirie existante secondaire
- Bâti à conserver
- Corridor écologique à renforcer (cf. OAP trame verte et bleue)
- Trame verte existante à conserver

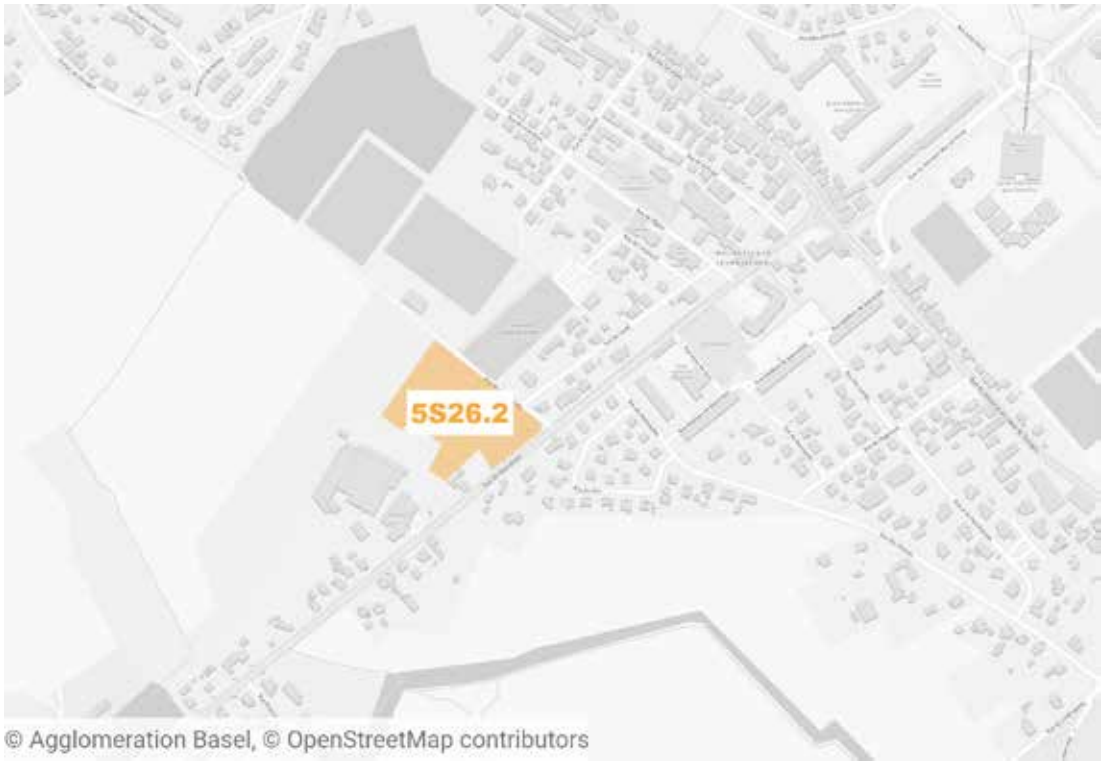
Projet:

- Emplacement réservé
- P Emprise réservé pour la réalisation d'un parking silo
- Emplacement réservé pour la création d'un cheminement piétons-cycles
- Emprise constructible avec une hauteur R+4 + attique
- Emprise constructible avec une hauteur R+2 + attique
- Alignement obligatoire des bâtiments
- Emplacement réservé pour espace vert
- Emprise plantée en pleine terre avec circulation active
- Traversée piétonne végétalisée à créer
- Place publique pacifiée
- Circulation cyclable à créer
- Circulation piétonne à créer

5S26.2

Rue de la Fraternité – Saint-Louis

A



	Habitants	Emplois	Ha/EP/ha	Surface en ha	Utilisation
Actuelle	0	0	0		Agriculture/ espace vert
Futur	250	0	250	1	Zones de nouvelles constructions
Changement	**250**	**0**	**250**		

Étapes de mise en œuvre

Exploration	Début de la préparation	Début de la mise en oeuvre	Approbation des plans/ Réalisation	Achèvement

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

Classe de qualité des TP

Aujourd'hui: **D** 2040: **D**

Concept de mobilité

Concept de mobilité élaboré ☐

Historie

AP1/ARE-Code
- -

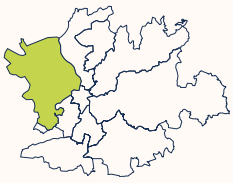
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
S26.2/2701.4.350 A

Type

Zones de nouvelles constructions



Saint-Louis Agglomération

Description

5S26.2

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 l'urbanisation et transports/Lien avec d'autres mesures

	Desserte actuelle	Optimisation/relation avec d'autres mesures		
ÖV Bahn	Proximité de la prochaine gare : ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☒ 750 – 1000 m ☐ pas de gare	5Ü-Ö19	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	C
		5Ü-Ö3	Bahnanbindung EuroAirport	A
ÖV Tram/Bus	Proximité du prochain arrêt : ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☒ 750 – 1000 m ☐ pas d'arrêt	4Ö10	SLA: Améliorer le fonctionnement et les performances du réseau de bus (feux)	A
		5VDS9	SLA: Aménagement d'une gare routière à Saint-Louis Gare	A
		5VDS8	Saint-Louis : Réaménagement du parvis de la gare	A
MIV	Connexion à : ☐ RGD ☐ RGC ☒ RL	5M7	SLA : Boulevard Intercommunal Sud (BIS)	B
		5M16.3	Saint-Louis: Mesures daccompagnement du contournement Hésingue-Hegenheim	B
		5M16.4	Hésingue : Mesures d'accompagnement du Boulevard Intercommunal Sud	B
FVV	Connexion à : ☐ IP ☒ LP ☐ LA ☐ aucun	4LV10.49	Saint-Louis: Abris couverts pour les vélos	A
		4LV10.37	SLA: Liaison cyclable Hesingue - Saint-Louis	A

Coordination

L'organisation responsable	Saint-Louis	
Autres participantes	-	
Coordination schéma directeur	ScoT FR	
Mise en zone nécessaire	☐ Oui	☒ Non
Surfaces d'assolement concernées	0 ha	

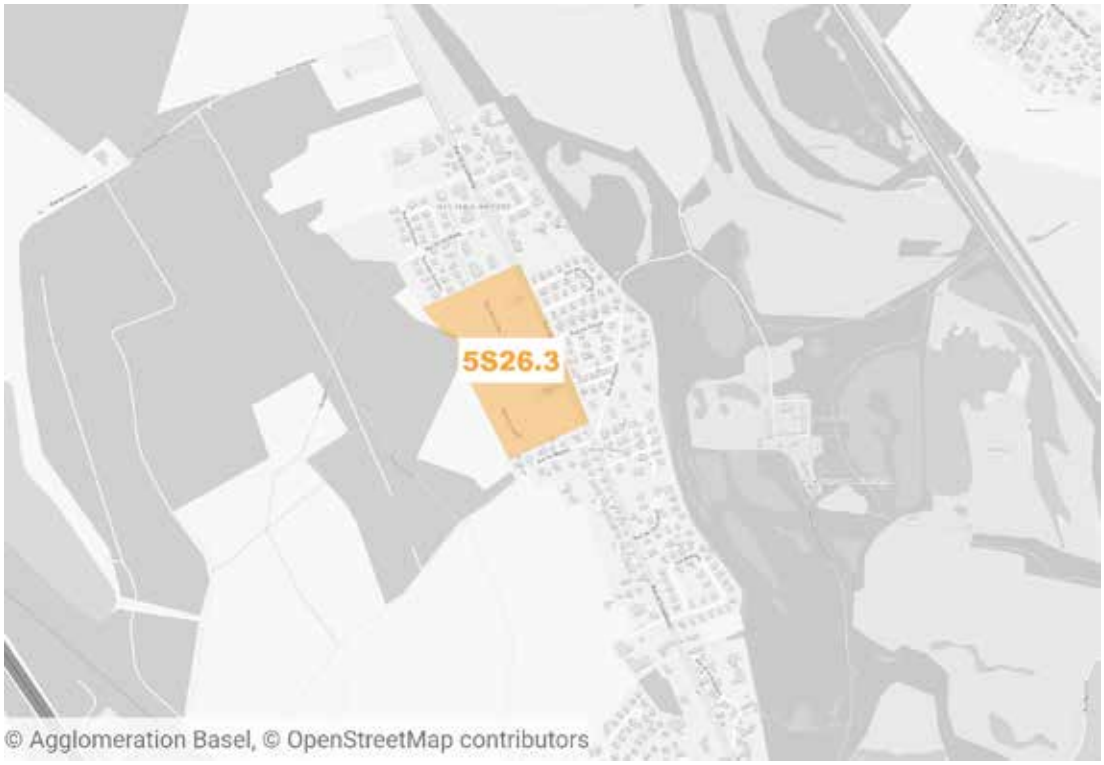
Répartition des rôles entre le canton, la région et les communes

-

5S26.3

Quartier Neuweg Sud - Saint-Louis

A



Historie

AP1/ARE-Code
- -

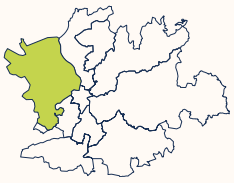
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4S26.3/2701.4.351 A

Type

Zones de nouvelles constructions



Saint-Louis Agglomération

	Habitants	Emplois	Ha/EP/ha	Surface en ha	Utilisation
Actuelle	0	0	0		Agriculture/ espace vert
Futur	600	0	95,2	**6,3**	Quartier résidentiel
Changement	**600**	**0**	**95,2**		

Étapes de mise en œuvre

Exploration	Début de la préparation	Début de la mise en oeuvre	Approbation des plans/ Réalisation	Achèvement

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

Classe de qualité des TP

Aujourd'hui: **C** 2040: **C**

Concept de mobilité

Concept de mobilité élaboré ☐

Description

5S26.3

Le projet consiste à créer une nouvelle zone d'habitation dans le quartier Neuweg de Saint-Louis : 300 nouveaux logements sont prévus .

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

	Desserte actuelle	Optimisation/relation avec d'autres mesures		
ÖV Bahn	Proximité de la prochaine gare : ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☒ pas de gare	-	-	-
ÖV Tram/Bus	Proximité du prochain arrêt : ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ pas d'arrêt	-	-	-
MIV	Connexion à : ☐ RGD ☐ RGC ☒ RL	-	-	-
FVV	Connexion à : ☐ IP ☒ LP ☐ LA ☐ aucun	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	A
		5FVV7.32	SLA : Liaison Cyclable Blotzheim – Saint-Louis – EuroAirport (RD12bisl)	A

Coordination

L'organisation responsable	Saint-Louis	
Autres participantes	-	
Coordination schéma directeur	ScoT FR	
Mise en zone nécessaire	☐ Oui	☒ Non
Surfaces d'assolement concernées	0 ha	

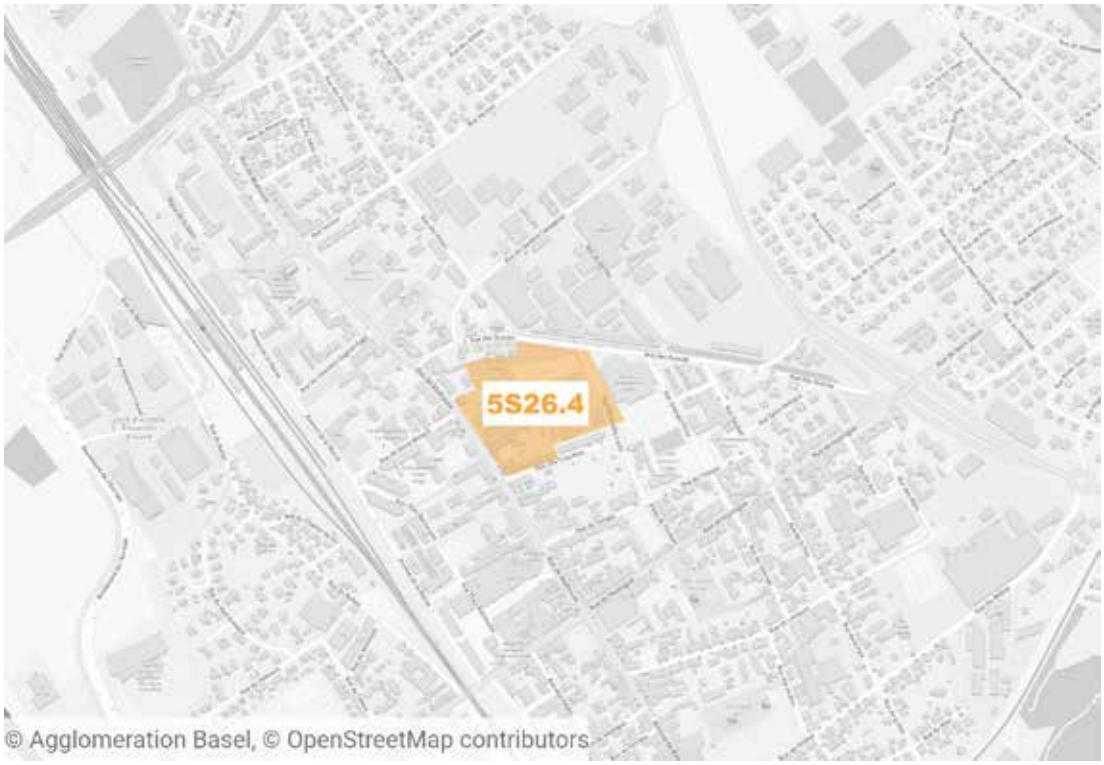
Répartition des rôles entre le canton, la région et les communes

-

5S26.4

Quartier Forum - Saint-Louis

B



	Habitants	Emplois	Ha/EP/ha	Surface en ha	Utilisation
Actuelle	0	80	40		Travail, Usage public
Futur	500	0	250	2	Quartier résidentiel
Changement	**500**	**-80**	**210**		

Étapes de mise en œuvre

Exploration	Début de la préparation	Début de la mise en oeuvre	Approbation des plans/ Réalisation	Achèvement

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

Classe de qualité des TP

Aujourd'hui: **B** 2040: **B**

Concept de mobilité

Concept de mobilité élaboré ☐

Historie

AP1/ARE-Code
- -

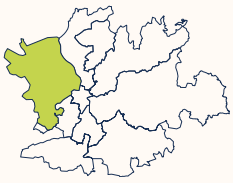
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4S6.4/2701.4.352 B

Type

Zones de transformation



Saint-Louis Agglomération

Description

5S26.4

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 principalement des logements mais également des services pour la population et des écoles. Un éco-quartier est en cours de définition s'articulant autour du parc des Acacias et d'un cheminement central dédié aux mobilités actives

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

	Desserte actuelle	Optimisation/relation avec d'autres mesures		
ÖV Bahn	Proximité de la prochaine gare : ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☒ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ pas de gare	5Ü-Ö3	Bahnanbindung EuroAirport	A
		5Ü-Ö19	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	C
ÖV Tram/Bus	Proximité du prochain arrêt : ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☒ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ pas d'arrêt	4Ö10	SLA: Améliorer le fonctionnement et les performances du réseau de bus (feux)	A
		5ÖV2	Saint-Louis : Couloir de bus en site propre	A
		5VDS8	Saint-Louis : Réaménagement du parvis de la gare	A
		5VDS9	SLA: Aménagement d'une gare routière à Saint-Louis Gare	A
		5ÖV10	Saint-Louis : couloir de bus en site propre 2	B
MIV	Connexion à : ☐ RGD ☐ RGC ☒ RL	-	-	-
FVV	Connexion à : ☒ IP ☐ LP ☐ LA ☐ aucun	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	A
		5FVV7.30	Saint-Louis : piste cyclable rue Kieffer	A
		4LV10.48	Saint-Louis: Liaison cyclable le long des voies SNCF, entre le Technoport et la Gare	A
		5FVV7.36	SLA : Liaison cyclable Village-Neuf – Huningue – Saint-Louis/RD105	A

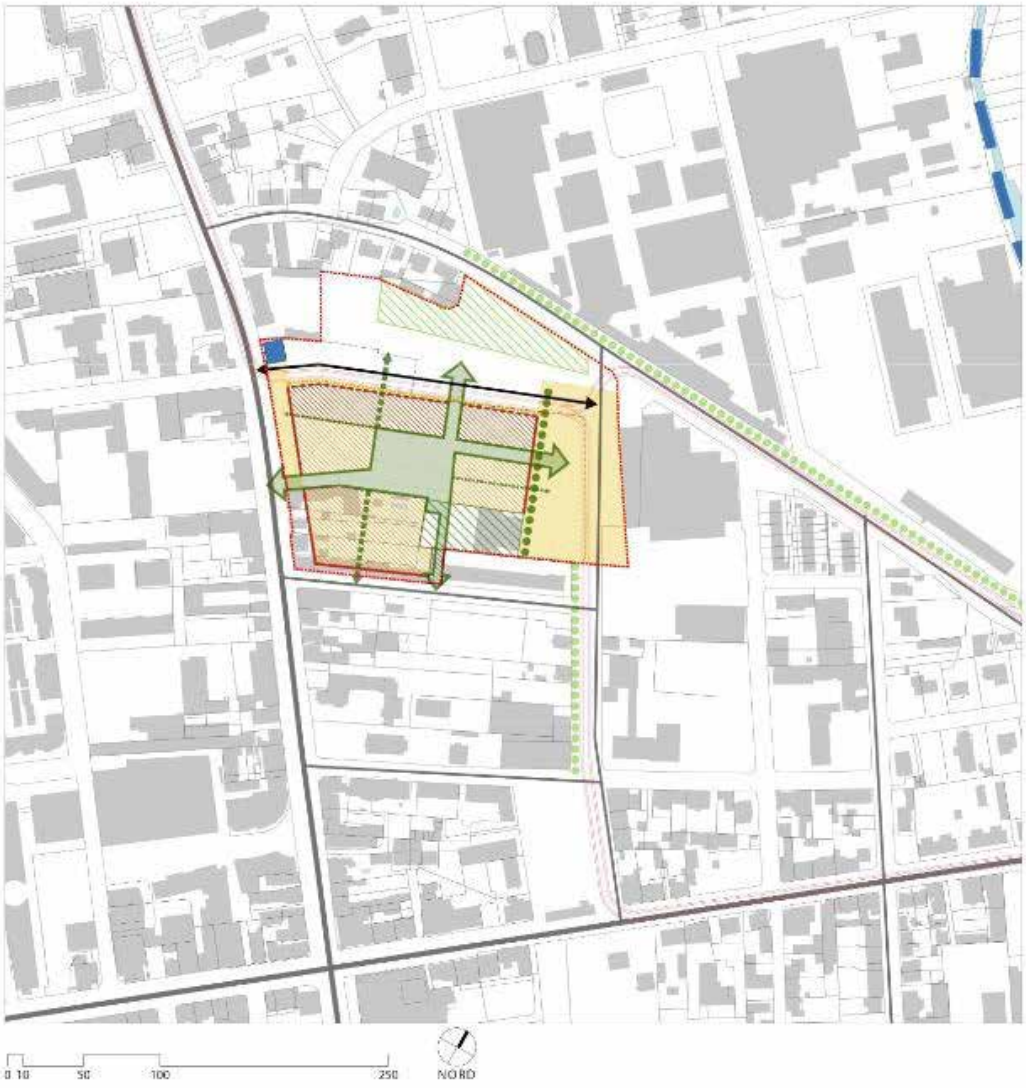
Coordination

L'organisation responsable	Saint-Louis	
Autres participantes	-	
Coordination schéma directeur	ScoT FR	
Mise en zone nécessaire	☐ Oui	☒ Non
Surfaces d'assolement concernées	0 ha	

Répartition des rôles entre le canton, la région et les communes

-

Schéma de principe



5S26.5

Quartier Casino - Saint-Louis

	Habitants	Emplois	Ha/EP/ha	Surface en ha	Utilisation
Actuelle	0	50	10		Travail, Usage public, Achats
Futur	420	0	84	**5**	Quartier résidentiel, Usage mixte
Changement	**420**	**-50**	**74**		

Étapes de mise en œuvre

Exploration	Début de la préparation	Début de la mise en oeuvre	Approbation des plans/ Réalisation	Achèvement

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

Classe de qualité des TP

Aujourd'hui: **B** 2040: **B**

Concept de mobilité

Concept de mobilité élaboré ☐

Description

L'objectif est de construire des logements collectifs tout en créant un parc public, des alignements d'arbres et cheminements pour les piétons et les cycles.

5S26.5

Création d'un principe d'aménagement qui suggère 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 l'urbanisation et transports/Lien avec d'autres mesures

	Desserte actuelle	Optimisation/relation avec d'autres mesures		
ÖV Bahn	Proximité de la prochaine gare : ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☒ 750 – 1000 m ☐ pas de gare	5Ü-Ö19	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	C
		5Ü-Ö3	Bahnanbindung EuroAirport	A
ÖV Tram/Bus	Proximité du prochain arrêt : ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ pas d'arrêt	5VDS8	Saint-Louis : Réaménagement du parvis de la gare	A
		4Ö10	SLA: Améliorer le fonctionnement et les performances du réseau de bus (feux)	A
		5VDS9	SLA: Aménagement d'une gare routière à Saint-Louis Gare	A
		5ÖV2	Saint-Louis : Couloir de bus en site propre	A
MIV	Connexion à : ☒ RGD ☐ RGC ☐ RL	5M16.3	Saint-Louis : Mesures d'accompagnement du Boulevard Intercommunal Sud	B
FVV	Connexion à : ☐ IP ☐ LP ☒ LA ☐ aucun	4LV10.37	SLA: Liaison cyclable Hesingue - Saint-Louis	A
		4LV10.50	Saint-Louis: Liaison cyclable avenue de Bâle	A
		LV60	CA3F: Liaison cyclable Huningue / Saint-Louis	A
		5FVV7.30	Saint-Louis : piste cyclable rue Kieffer	A
		4LV10.48	Saint-Louis: Liaison cyclable le long des voies SNCF, entre le Technoport et la Gare	A

Coordination

L'organisation responsable	Saint-Louis	
Autres participantes	-	
Coordination schéma directeur	ScoT FR, Information préalable	
Mise en zone nécessaire	☐ Oui	☒ Non
Surfaces d'assolement concernées	0 ha	

B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

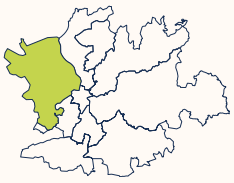
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4S26.5/2701.4.353 B

Type

Zones de transformation



Saint-Louis Agglomération

Répartition des rôles entre le canton, la région et les communes

-

5S26.5

5S26.6

Quartier Parc Hess - Saint-Louis

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

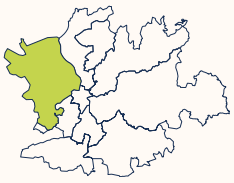
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4S26.6/2701.4.354 A

Type
Zones de transformation

	Habitants	Emplois	Ha/EP/ha	Surface en ha	Utilisation
Actuelle	0	50	8,3		Travail
Futur	840	0	140	6	Quartier résidentiel
Changement	**840**	**-50**	**131,7**		



Saint-Louis Agglomération

Étapes de mise en œuvre

Exploration	Début de la préparation	Début de la mise en oeuvre	Approbation des plans/ Réalisation	Achèvement

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

Classe de qualité des TP

Aujourd'hui: **B** 2040: **B**

Concept de mobilité

Concept de mobilité élaboré ☐

Description

5S26.6

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 l'urbanisation et transports/Lien avec d'autres mesures

	Desserte actuelle	Optimisation/relation avec d'autres mesures		
ÖV Bahn	Proximité de la prochaine gare : ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☒ pas de gare	5Ü-Ö19	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	C
		5Ü-Ö3	Bahnanbindung EuroAirport	A
ÖV Tram/Bus	Proximité du prochain arrêt : ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☒ 750 – 1000 m ☐ pas d'arrêt	4Ö10	SLA: Améliorer le fonctionnement et les performances du réseau de bus (feux)	A
		5ÖV10	Saint-Louis : couloir de bus en site propre 2	B
		5VDS9	SLA: Aménagement d'une gare routière à Saint-Louis Gare	A
		5VDS8	Saint-Louis : Réaménagement du parvis de la gare	A
MIV	Connexion à : ☐ RGD ☐ RGC ☒ RL	-	-	-
FVV	Connexion à : ☐ IP ☒ LP ☐ LA ☐ aucun	LV60	CA3F: Liaison cyclable Huningue / Saint-Louis	A
		4LV10.49	Saint-Louis: Abris couverts pour les vélos	A
		5FVV7.30	Saint-Louis : piste cyclable rue Kieffer	A
		4LV10.50	Saint-Louis: Liaison cyclable avenue de Bâle	A
		4LV10.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr – 1. Etappe	A

Coordination

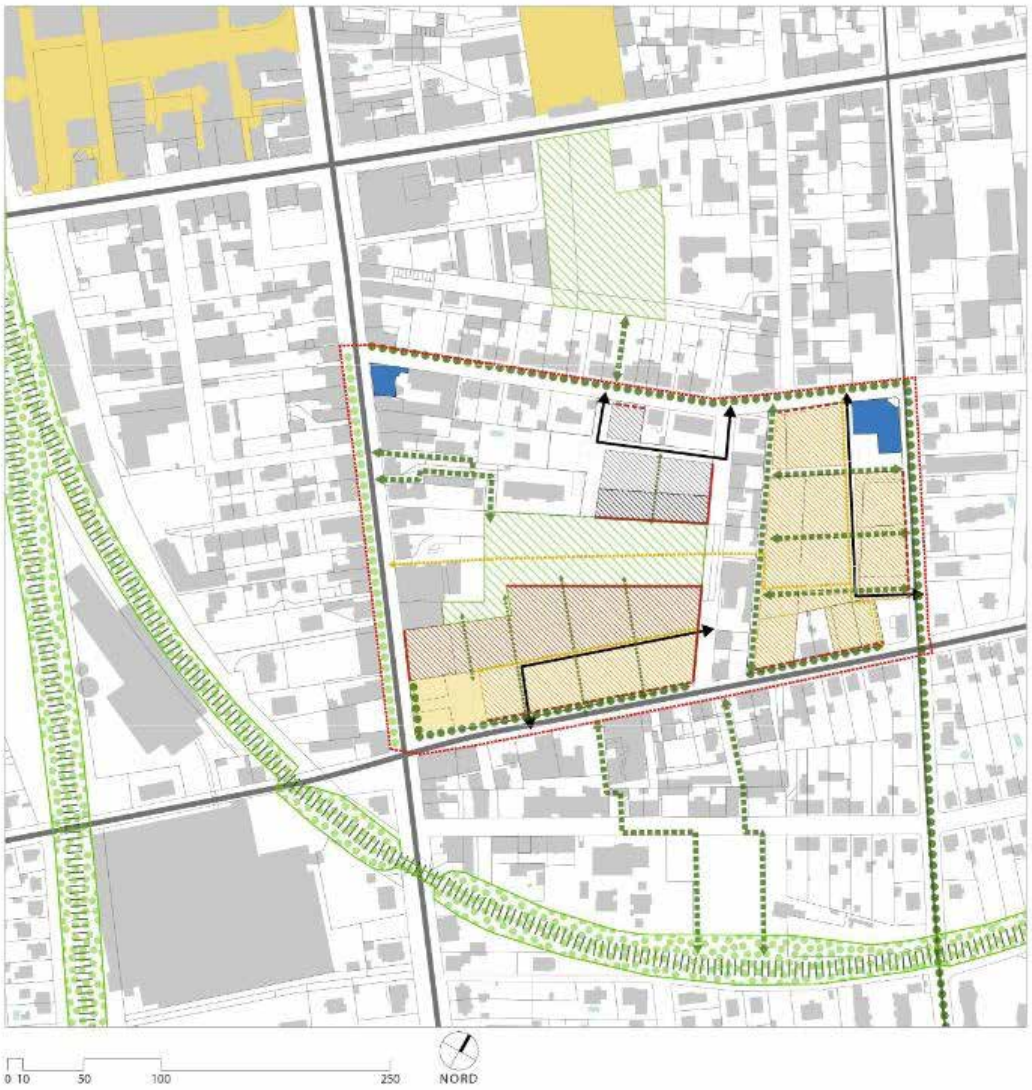
L'organisation responsable	Saint-Louis	
Autres participantes	-	
Coordination schéma directeur	ScoT FR	
Mise en zone nécessaire	☐ Oui	☒ Non
Surfaces d'assolement concernées	0 ha	

Répartition des rôles entre le canton, la région et les communes

-

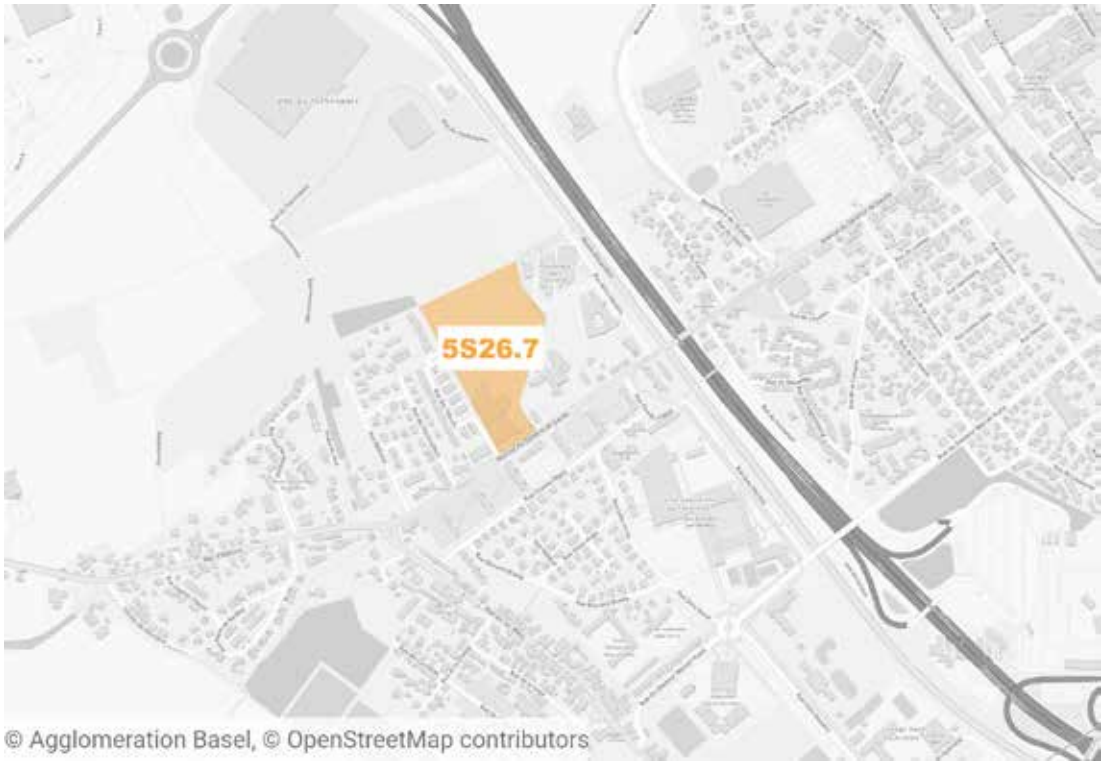
5S26.6

Schéma de principe



5S26.7

Rives du Lertzbach, avenue De Gaulle



	Habitants	Emplois	Ha/EP/ha	Surface en ha	Utilisation
Actuelle	0	10	2,9		-
Futur	320	10	97,1	**3,4**	Quartier résidentiel, Travail
Changement	**320**	**0**	**94,2**		

Étapes de mise en œuvre

Exploration	Début de la préparation	Début de la mise en oeuvre	Approbation des plans/ Réalisation	Achèvement

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

Classe de qualité des TP	Concept de mobilité
Aujourd'hui: **C** 2040: **C**	**Concept de mobilité élaboré** ☐

Description

5S26.7

Construction d'un nouveau quartier d'habitations comprenant plusieurs immeubles collectifs et des maisons en bande, le long de l'avenue du Général de Gaulle à Saint-Louis.

Les collectifs seront composés d'un étage et de combles ou d'attiques. La typologie des logements sera variée, du T1 au T4.

Le garage automobile et la concession déjà présents sur site seront maintenus mais l'emprise de leurs activités sera considérablement réduite.

La partie Ouest du projet sera consacrée aux habitations, tandis que la partie Est du projet recevra l'ensemble du stationnement nécessaire au projet. Ainsi les habitations seront entourées de cheminements arborés et d'un parcours de santé.

Le projet prévoit également une rétrocession de l'emprise du Lertzbach aux pouvoirs publics à des fins de renaturation.

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

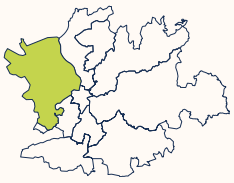
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Type

Zones de densification



Saint-Louis Agglomération

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

	Desserte actuelle	Optimisation/relation avec d'autres mesures		
ÖV Bahn	Proximité de la prochaine gare : ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☒ 750 – 1000 m ☐ pas de gare	5Ü-Ö3	Bahnanbindung EuroAirport	A
		5Ü-Ö19	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	C
ÖV Tram/Bus	Proximité du prochain arrêt : ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ pas d'arrêt	4Ö10	SLA: Améliorer le fonctionnement et les performances du réseau de bus (feux)	A
		5VDS9	SLA: Aménagement d'une gare routière à Saint-Louis Gare	A
		5VDS8	Saint-Louis : Réaménagement du parvis de la gare	A
MIV	Connexion à : ☐ RGD ☒ RGC ☐ RL	5M16.3	Saint-Louis : Mesures d'accompagnement du Boulevard Intercommunal Sud	B
		5M7	SLA : Boulevard Intercommunal Sud (BIS)	B
		5M8	CeA : Réaménagement des carrefours RD105 – RD201 et RD105 – fret EAP	B
FVV	Connexion à : ☒ IP ☐ LP ☐ LA ☐ aucun	4LV10.37	SLA: Liaison cyclable Hesingue - Saint-Louis	A
		4LV10.49	Saint-Louis: Abris couverts pour les vélos	A

5S26.7

Coordination

L'organisation responsable	-	
Autres participantes	Saint-Louis	
Coordination schéma directeur	ScoT FR	
Mise en zone nécessaire	☐ Oui	☒ Non
Surfaces d'assolement concernées	0 ha	

Répartition des rôles entre le canton, la région et les communes

Le nouveau quartier se développe le long de la ligne de tramway de Saint-Louis et est situé à environ 1,5 km de la gare principale de Saint-Louis.

Une bande cyclable borde le site ; celle-ci relie les principaux sites d'intéret de Saint-Louis.

5S27

Schwerpunktgebiet Euro3lys

		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nummer	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
5S27	**Schwerpunktgebiet Euro3lys**	**234,0**	**300**	**400**	**240**	**10 890**
5S27.1	Pôle de développement Quartier du Lys	25,0	300	400	200	4390
5S27.2	Zone de développement Technoport	89,0	0	0	0	2000
5S27.3	EuroAirport - côté ville	30,0	0	0	20	3000
5S27.4	EuroAirport - Campus Aeronautique - Zone 7	90,0	0	0	20	1500

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

Ländlicher Raum

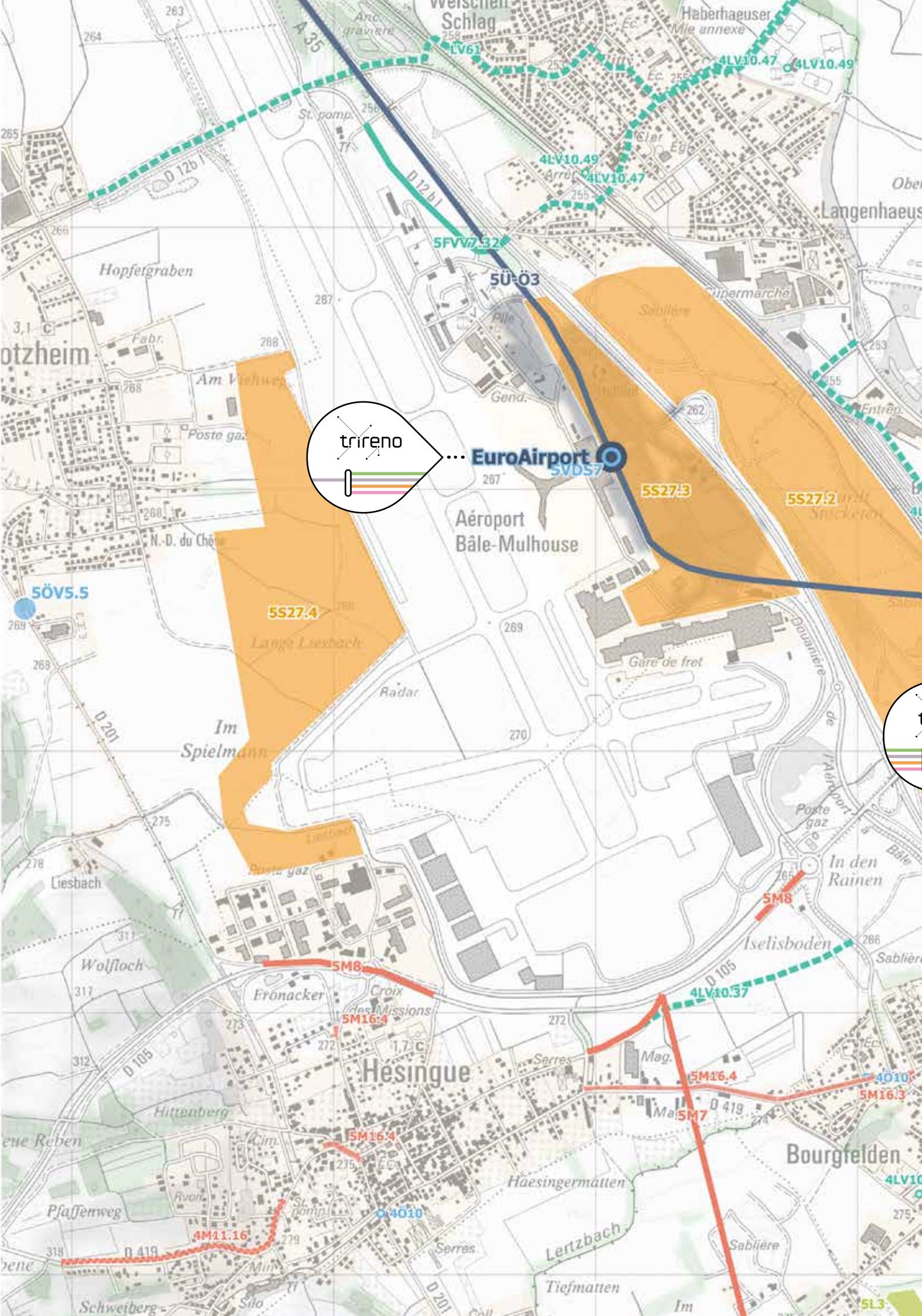
Beschrieb

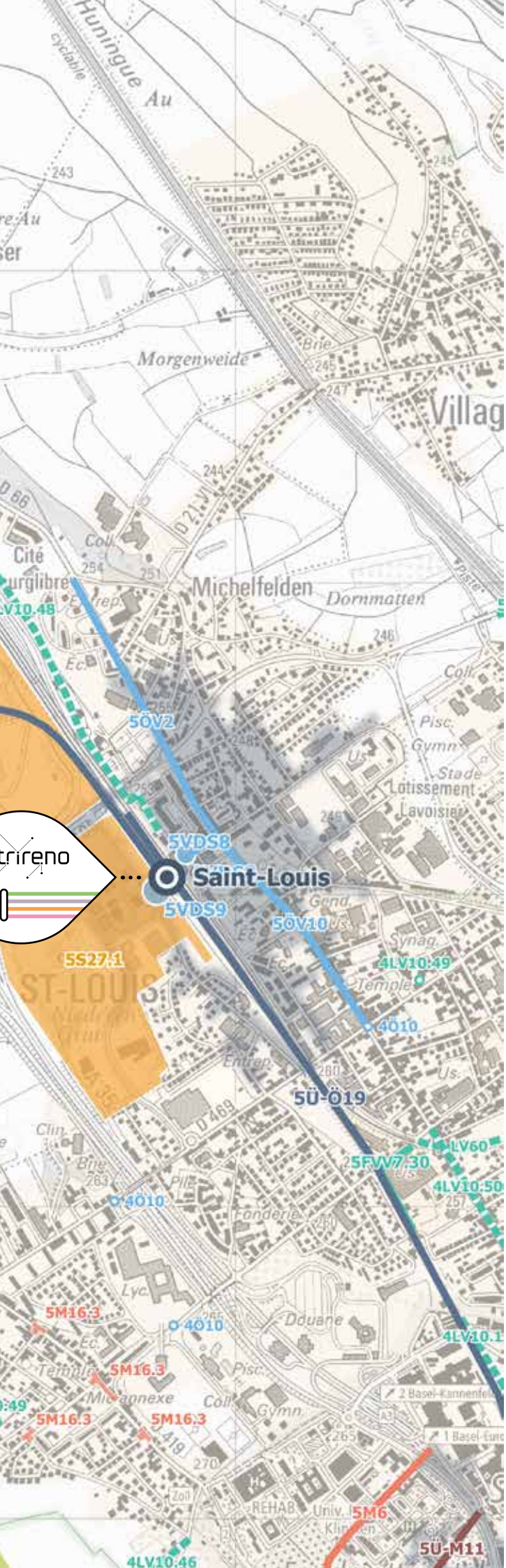
Das Schwerpunktgebiet Euro3lys ist für den französischen Agglomerationsteil ein wichtiges Entwicklungsgebiet. Die Saint-Louis Agglomération (SLA) arbeitet zusammen mit den beteiligten Kommunen Saint-Louis und Hesingue seit Jahren mit Hochdruck an der Entwicklung der beiden Areale «Quartier du Lys» und «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 Schwerpunktgebiet 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.


trireno
EuroAirport
Aéroport
Bâle-Mulhouse
Hésingue
Bourgfelden
Langenhaeusern
Schlag
Haberhaguser
Hopfetgraben
Am Viehweg
Poste gaz
N.-D. du Chêne
Lange Laesbach
Radar
Im
Spielmann
Gare de fret
Douanière
Aéroport
Bâle
In den
Rainen
Iselisboden
Sablière
Wolfloch
Fronacker
Croix
des Missions
Serres
Haesingermatten
Lertzbach
Tiefmatten
Hittenberg
Pfaffenweg
Schweiberg
Liesbach
Supermarché
Entrep.
Gend.
Pile
Mag.
Ma
Im
5ÖV5.5
5S27.4
5S27.3
5S27.2
5Ü-Ö3
5FVV7.32
5M8
5M16.4
5M16.3
5M7
4LV10.47
4LV10.49
4LV10.37
4Ö10
4M11.16
LV61
D 12b
D 201
D 105
D 419
A 35



Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP5**
-	-	
Übergeordnete Massnahmen		**AP5**
5Ü-Ö3	Bahnanbindung EuroAirport	A
5Ü-Ö19	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	C
AGGLO Massnahmen		**AP5**
5ÖV2	Saint-Louis : Couloir de bus en site propre	A
5ÖV5.5	SLA : Aménagement des arrêts de bus	A
5VDS7	EAP : Nouvelles plateformes multimodales	A
5VDS8	Saint-Louis : Réaménagement du parvis de la gare	A
5VDS9	SLA: Aménagement d'une gare routière à Saint-Louis Gare	A
5FVV7.32	SLA : Liaison Cyclable Blotzheim – Saint-Louis – EuroAirport (RD12bisI)	A
5ÖV10	Saint-Louis : couloir de bus en site propre 2	B
5FVV7.30	Saint-Louis : piste cyclable rue Kieffer	B
5M7	SLA : Boulevard Intercommunal Sud (BIS)	B
5M8	CeA : Réaménagement des carrefours RD105 – RD201 et RD105 – fret EAP	B
5M16.3	Saint-Louis : Mesures daccompagnement du contournement Hésingue-Hegenheim	B
5M16.4	Hésingue : Mesures daccompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim	B
AGGLO Massnahmen AP1 – AP4 (noch offen)		
4Ö10	SLA: Améliorer le fonctionnement et les performances du réseau de bus (feux)	AP4
4LV10.37	SLA: Liaison cyclable Hesingue - Saint-Louis	AP4
4LV10.47	Saint-Louis: Liaison cyclable rue de l'Aéroport - rue du Canal	AP4
4LV10.48	Saint-Louis: Liaison cyclable le long des voies SNCF, entre le Technoport et la Gare	AP4
4LV10.49	Saint-Louis: Abris couverts pour les vélos	AP4
4LV10.50	Saint-Louis: Liaison cyclable avenue de Bâle	AP4
LV60	CA3F: Liaison cyclable Huningue / Saint-Louis	AP3
LV61	CA3F: Liaison cyclable : Blotzheim / Saint-Louis Neuweg / Maison éclusière de la Petite Camargue Alsacienne	AP3

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 längerfristig 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.

5S27.1

Pôle de développement Quartier du Lys

	Habitants	Emplois	Ha/EP/ha	Surface en ha	Utilisation
Actuelle	300	200	20		Travail, Usage public, Agriculture/espace vert
Futur	400	4390	191,6	**25**	Usage mixte, Usage public, Achats, Agriculture/espace vert
Changement	**100**	**4190**	**171,6**		

Étapes de mise en œuvre

Exploration	Début de la préparation	Début de la mise en oeuvre	Approbation des plans/ Réalisation	Achèvement

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

Classe de qualité des TP	Concept de mobilité
Aujourd'hui: **B** 2040: **B**	**Concept de mobilité élaboré** ☒

Description

5S27.1

Un nouveau quartier urbain « Quartier du Lys » à dominante tertiaire (campus de formation de 40 000 m² pour 6000 étudiants, bureaux, hôtellerie) et avec une partie destinée à l'habitat (200 logements) est en cours de planification à l'ouest de la gare de Saint-Louis. Ce futur quartier prévu pour 4380 emplois 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).

Le secteur sera aménagé progressivement. Nombre d'emplois 4390 et 6000 étudiants à terme.

B

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

	Desserte actuelle	Optimisation/relation avec d'autres mesures		
ÖV Bahn	Proximité de la prochaine gare : ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ pas de gare	5Ü-Ö3	Bahnanbindung EuroAirport	A
		5Ü-Ö19	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	C
ÖV Tram/Bus	Proximité du prochain arrêt : ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ pas d'arrêt	4Ö10	SLA: Améliorer le fonctionnement et les performances du réseau de bus (feux)	A
		5VDS9	SLA: Aménagement d'une gare routière à Saint-Louis Gare	A
		5VDS8	Saint-Louis : Réaménagement du parvis de la gare	A
		5ÖV2	Saint-Louis : Couloir de bus en site propre	A
MIV	Connexion à : ☐ RGD ☒ RGC ☐ RL	5M16.3	Saint-Louis: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hegenheim sur la commune de à Saint-Louis-Bourgfelden	B
FVV	Connexion à : ☐ IP ☒ LP ☐ LA ☐ aucun	4LV10.37	SLA: Liaison cyclable Hesingue - Saint-Louis	A
		4LV10.48	Saint-Louis: Liaison cyclable le long des voies SNCF, entre le Technoport et la Gare	A
		4LV10.50	Saint-Louis: Liaison cyclable avenue de Bâle	A
		LV60	CA3F: Liaison cyclable Huningue / Saint-Louis	A

Coordination

L'organisation responsable	Saint-Louis Agglomération	
Autres participantes	Saint-Louis	
Coordination schéma directeur	ScoT FR, Coordination réglée	
Mise en zone nécessaire	☐ Oui	☒ Non
Surfaces d'assolement concernées	0 ha	

Historie

AP1/ARE-Code
S001/2701.201 A

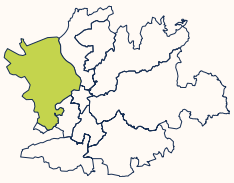
AP2/ARE-Code
S1/2701.2.126 A

AP3/ARE-Code
S1.1/2701.3.217 A

AP4/ARE-Code
4S27.1/2701.4.356 A

Type

Zones de nouvelles constructions



Saint-Louis Agglomération

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 – 1er semestre 2024, suite à un appel à projets lancé en 2023.

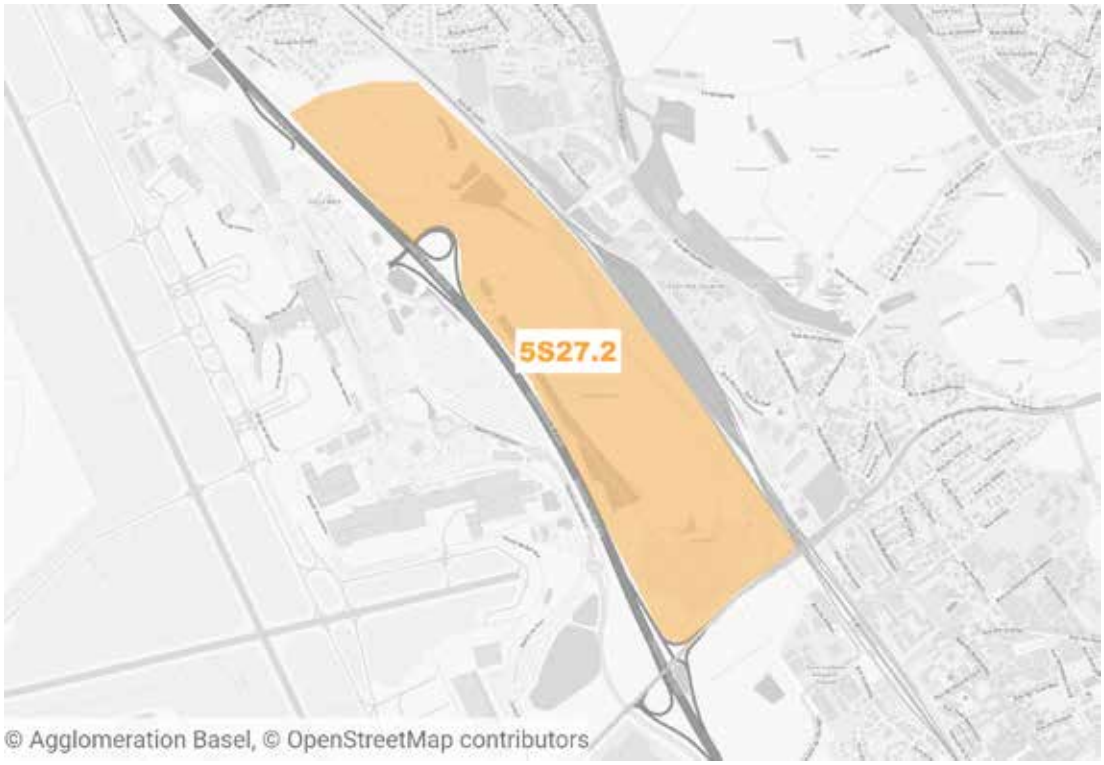
5S27.1

Objectif T3 2025 : 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.

5S27.2

Zone de développement Technoport*

B



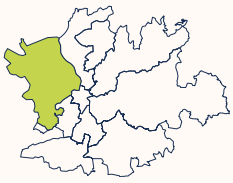
Historie

AP1/ARE-Code	S001/2701.201	A
AP2/ARE-Code	S1/2701.2.126	A
AP3/ARE-Code	S1.2/2701.3.218	A
AP4/ARE-Code	4S27.1/2701.4.357	B

Type

Zones de nouvelles constructions

	Habitants	Emplois	Ha/EP/ha	Surface en ha	Utilisation
Actuelle	0	0	0		Travail, Friche/terrain inutilisé, Agriculture/espace vert
Futur	0	2000	22,5	89	Travail, Achats
Changement	**0**	**2000**	**22,5**		



Saint-Louis Agglomération

Étapes de mise en œuvre

Exploration	**Début de la préparation**	Début de la mise en oeuvre	Approbation des plans/ Réalisation	Achèvement

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

Classe de qualité des TP	**Concept de mobilité**
Aujourd'hui: **C** 2040: **C**	**Concept de mobilité élaboré** ☒

** Le nom sera adapté dans la prochaine génération pour devenir « Zone de développement EcoParc-3i ».*

Description

5S27.2

Le projet EcoParc 3i (Innovation, Industrie, International), situé sur la friche du Technoport à Saint-Louis et Hésingue, vise à reconvertir une ancienne gravière en un parc innovant. L'objectif est de créer un écosystème industriel et économique à vocation internationale, tout en favorisant une intégration durable au sein de l'agglomération trinationale de Bâle, avec des connexions aux réseaux de transport routiers, ferroviaires et aériens, dont l'EuroAirport. Des activités artisanales ainsi que l'implantation d'un campus numérique pourront être envisagées sur certains secteurs. De plus, une vision d'aménagement inclusive et adaptée aux besoins des futurs travailleurs et de la communauté locale, permettra de proposer un cadre de travail confortable et ergonomique.

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

	Desserte actuelle	Optimisation/relation avec d'autres mesures		
ÖV Bahn	Proximité de la prochaine gare : ☐ < 300 m ☒ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ pas de gare	5Ü-Ö3	Bahnanbindung EuroAirport	A
		5Ü-Ö19	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	C
ÖV Tram/Bus	Proximité du prochain arrêt : ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ pas d'arrêt	5VDS9	SLA: Aménagement d'une gare routière à Saint-Louis Gare	A
		5VDS8	Saint-Louis : Réaménagement du parvis de la gare	A
		5ÖV2	Saint-Louis : Couloir de bus en site propre	A
		5VDS7	EAP : Nouvelles plateformes multimodales	A
		5ÖV10	Saint-Louis : couloir de bus en site propre 2	B
MIV	Connexion à : ☒ RGD ☐ RGC ☐ RL	5M8	CeA : Réaménagement des carrefours RD105 – RD201 et RD105 – fret EAP	B
FVV	Connexion à : ☒ IP ☐ LP ☐ LA ☐ aucun	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 le Technoport et la Gare	A
		LV61	CA3F: Liaison cyclable : Blotzheim / Saint-Louis Neuweg / Maison éclusière de la Petite Camargue Alsacienne	A
		4LV10.49	Saint-Louis: Abris couverts pour les vélos	A
		5FVV7.32	SLA : Liaison Cyclable Blotzheim – Saint-Louis – EuroAirport (RD12bisI)	A

5S27.2

Coordination

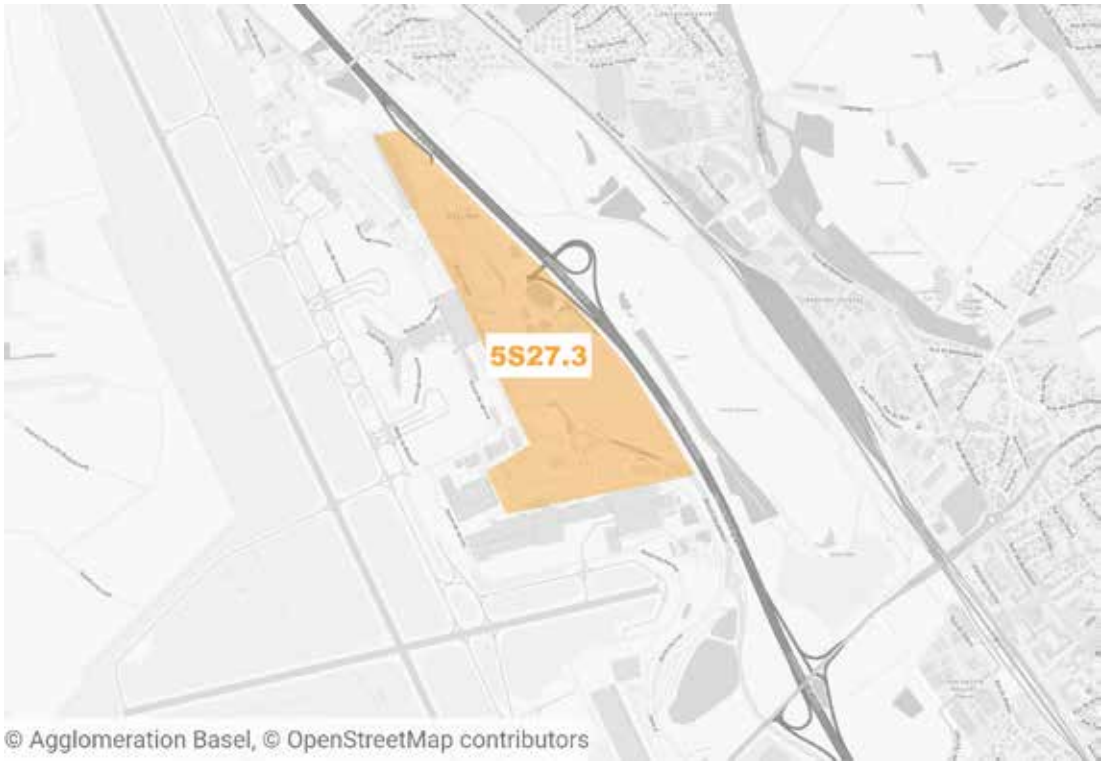
L'organisation responsable	Syndicat Mixte pour l'aménagement du Technoport des trois frontières, Ville de Saint-Louis , Commune de Hésingue	
Autres participantes	Hésingue, Saint-Louis	
Coordination schéma directeur	ScoT FR	
Mise en zone nécessaire	☒ Oui	☐ Non
Surfaces d'assolement concernées	0 ha	

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.

5S27.3

EuroAirport - côté ville



	Habitants	Emplois	Ha/EP/ha	Surface en ha	Utilisation
Actuelle	0	20	0,7		Travail, Usage mixte, Parking
Futur	0	3000	100	**30**	Travail, Usage public, Usage mixte, espace renaturé
Changement	**0**	**2980**	**99,3**		

Étapes de mise en œuvre

Exploration	Début de la préparation	Début de la mise en oeuvre	Approbation des plans/ Réalisation	Achèvement

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

Classe de qualité des TP	Concept de mobilité
Aujourd'hui: **A** 2040: **A**	**Concept de mobilité élaboré** ☒

5S27.3

B

Description

La zone « côté ville » de l'EAP d'une trentaine d'hectares est majoritairement occupée par un réseau de voirie et de grandes étendues de stationnement. Elle comporte très peu de superstructures. Ce secteur peut par conséquent, être considéré comme vaste réserve foncière à reconvertir, dans laquelle l'infrastructure viaire et les futures aires de stationnement peuvent être réaménagées et intégrées dans un large projet urbain multifonctionnel et multimodal.

Un pôle multimodal

Au cœur du dispositif, le pôle multimodal permet de gérer non seulement les connexions entre les différents moyens de transport : routier, ferré et aérien, mais également d'augmenter la surface d'échanges entre les côtés suisse et français. Ce pôle donne une réalité au côté binational de l'aéroport, où les flux des différentes nationalités pourront se voisiner de manière séparée ou se mêler si l'évolution des échanges internationaux le permet. Ce pôle constitue également un pont qui permet de franchir l'obstacle des futures voies ferrées. Il regroupe l'ensemble des flux pour les connecter au volume de l'aérogare.

Identité paysagère du site

Afin de poursuivre le concept amorcé par le poumon vert du projet, l'ensemble de la desserte du site sera organisé autour d'un système hiérarchisé de cheminements piétons végétalisés. Ces cheminements se font le long de noues plantées et subdivisent le terrain en parcelles identifiables de stationnement.

L'ensemble de ce réseau végétal sera perceptible en tout point du projet. Il constitue l'identité végétale de ce site qui sera sans doute l'unique aéroport organisé autour d'une idée de desserte piétonne plantée.

L'ensemble de ces aménagements paysagers feront l'objet d'une attention particulière afin de développer et favoriser la biodiversité tout en apportant une gestion hydrologique du terrain résiliente.

Disposition des stationnements

La disposition des stationnements répond à une stratégie de long terme, basée sur la construction d'une infrastructure de parkings silos de part et d'autre de l'aérogare ainsi qu'en partie centrale du site, à proximité du pôle multimodal. Ces structures permettront la création des places nécessaires au développement des infrastructures de transport en commun. Et de libérer des surfaces foncières considérables. Ceci permettra des reconversions de ces terrains sous exploités en termes qualitatif en développant l'emploi en particulier tertiaires sur une zone à forte connectivité de transport en communs.

Historie

AP1/ARE-Code
- -

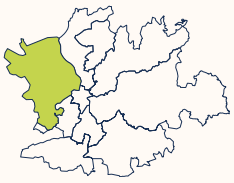
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Type

Zones de densification



Saint-Louis Agglomération

5S27.3

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

	Desserte actuelle	Optimisation/relation avec d'autres mesures		
ÖV Bahn	Proximité de la prochaine gare : ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ pas de gare	5Ü-Ö3	Bahnanbindung EuroAirport	A
		5Ü-Ö19	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	C
ÖV Tram/Bus	Proximité du prochain arrêt : ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ pas d'arrêt	5VDS7	EAP : Nouvelles plateformes multimodales	A
MIV	Connexion à : ☒ RGD ☐ RGC ☐ RL	-	-	-
FVV	Connexion à : ☐ IP ☒ LP ☐ LA ☐ aucun	LV61	CA3F: Liaison cyclable : Blotzheim / Saint-Louis Neuweg / Maison éclusière de la Petite Camargue Alsacienne	A
		4LV10.47	Saint-Louis: Liaison cyclable rue de l'Aéroport - rue du Canal	A
		5FVV7.32	SLA : Liaison Cyclable Blotzheim – Saint-Louis – EuroAirport (RD12bisl)	A

Coordination

L'organisation responsable	EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg	
Autres participantes	Collectivité européenne dAlsace, Saint-Louis, Saint-Louis Agglomération	
Coordination schéma directeur	ScoT FR	
Mise en zone nécessaire	☒ Oui	☐ Non
Surfaces d'assolement concernées	0 ha	

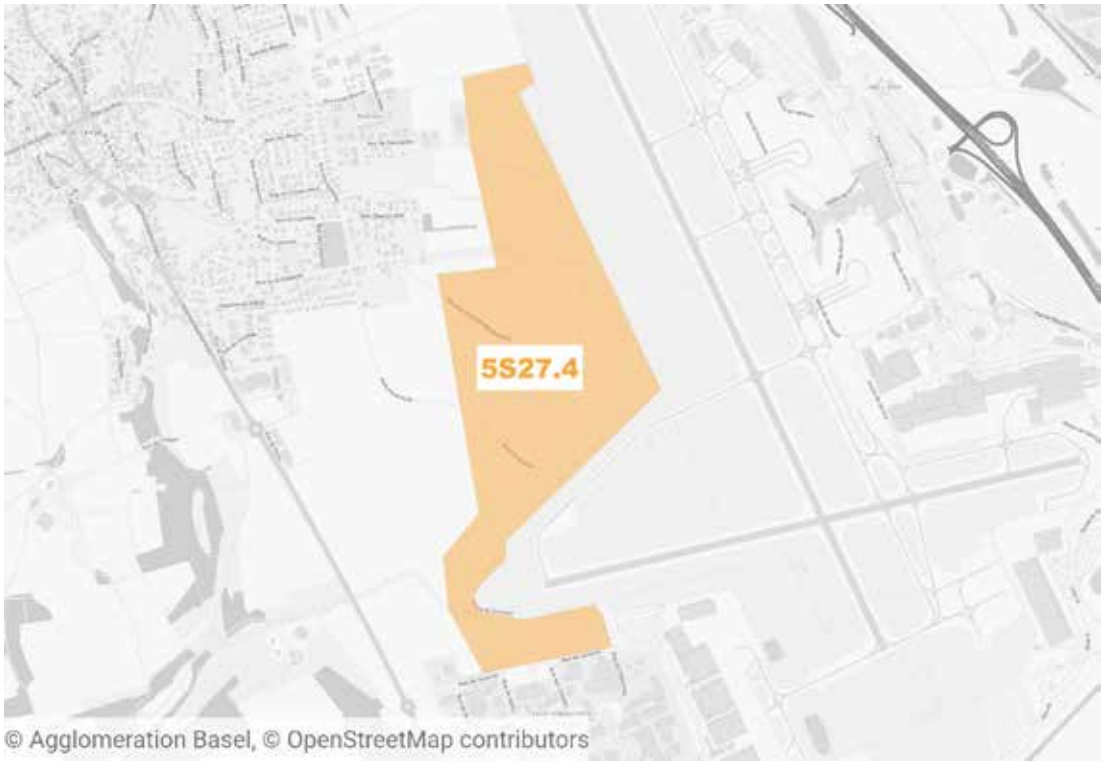
Répartition des rôles entre le canton, la région et les communes

-

5S27.4

EuroAirport - Campus Aeronautique - Zone 7

B



Historie

AP1/ARE-Code
- -

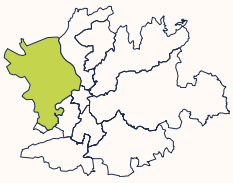
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Type

Zones de nouvelles constructions



Saint-Louis Agglomération

	Habitants	Emplois	Ha/EP/ha	Surface en ha	Utilisation
Actuelle	0	20	0,2		Agriculture/ espace vert
Futur	0	1500	16,7	**90**	Travail, Usage mixte, Activités aéroportuaires
Changement	**0**	**1480**	**16,5**		

Étapes de mise en œuvre

Exploration	Début de la préparation	Début de la mise en oeuvre	Approbation des plans/ Réalisation	Achèvement

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

Classe de qualité des TP

Aujourd'hui: **aucun** 2040: **aucun**

Concept de mobilité

Concept de mobilité élaboré ☐

Description

5S27.4

A l'ouest de la plateforme aéroportuaire, une réserve foncière d'environ 90 hectares répartis à parts égales sur le site de l'EAP et sur le territoire de Saint-Louis Agglomération (ban communal de Blotzheim) permet d'envisager la poursuite du développement d'activités aéronautiques et de services aéroportuaires dans ce secteur.

Une grande partie de cette réserve foncière pourrait bénéficier d'un accès au système de pistes, ce qui est un atout majeur pour le développement de ce nouveau pôle.

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».

Sur le site seraient privilégiés :

- le développement des entreprises déjà implantées sur le site de l'EAP ;
- l'accueil de nouvelles entreprises industrielles créatrices d'emplois et de valeur ajoutée, et dont l'activité nécessite un accès au système de pistes complémentaires aux activités déjà sur place

D'autres activités complétant le « cluster aéronautique » pourraient être implantées à proximité :

- prestataires de service, sous-traitants ;
- incubateurs de nouvelles technologies en lien avec des entreprises du territoire : carburant de synthèse, hydrogène vert, aéronautique du futur,
- formation sur des métiers spécialisés à fort besoin de recruitement ; services aux salariés.

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

	Desserte actuelle	Optimisation/relation avec d'autres mesures		
ÖV Bahn	Proximité de la prochaine gare : ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☒ pas de gare	5Ü-Ö3	Bahnanbindung EuroAirport	A
ÖV Tram/Bus	Proximité du prochain arrêt : ☒ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ pas d'arrêt	-	-	-
MIV	Connexion à : ☐ RGD ☒ RGC ☐ RL	5M8	CeA : Réaménagement des carrefours RD105 – RD201 et RD105 – fret EAP	B
LV	Connexion à : ☐ IP ☒ LP ☐ LA ☐ aucun	LV61	CA3F: Liaison cyclable : Blotzheim / Saint-Louis Neuweg / Maison éclusière de la Petite Camargue Alsacienne	A

Coordination

L'organisation responsable	Saint-Louis Agglomération	
Autres participantes	Blotzheim, Collectivité européenne d'Alsace, Hésingue	
Coordination schéma directeur	ScoT FR	
Mise en zone nécessaire	☒ Oui	☐ Non
Surfaces d'assolement concernées	0 ha	

Répartition des rôles entre le canton, la région et les communes

-

5S28

Schwerpunktgebiet EAP-West

		Fläche	Einwohner		Arbeitsplätze	
Nummer	Massnahme	Hektar	heute	zukünftig	heute	zukünftig
5S28	**Schwerpunktgebiet EAP-West**	**65,0**	**0**	**525**	**0**	**1555**
5S28.1	Zone d'activités aéroportuaires - Blotzheim	42,0	0	0	0	840
5S28.2	Réserve foncière - Aménagement Sud - RD105 - Hésingue	5,0	0	0	0	225
5S28.3	Extension zone industrielle - Blotzheim	7,0	0	0	0	450
5S28.4	ZAC Hattel - Bartenheim	11,0	0	525	0	40

Bezug zu Zukunftsbild

Agglomerationszentrum

Innerer Korridor

Äusserer Korridor

Korridorzentrum

Ankergemeinde

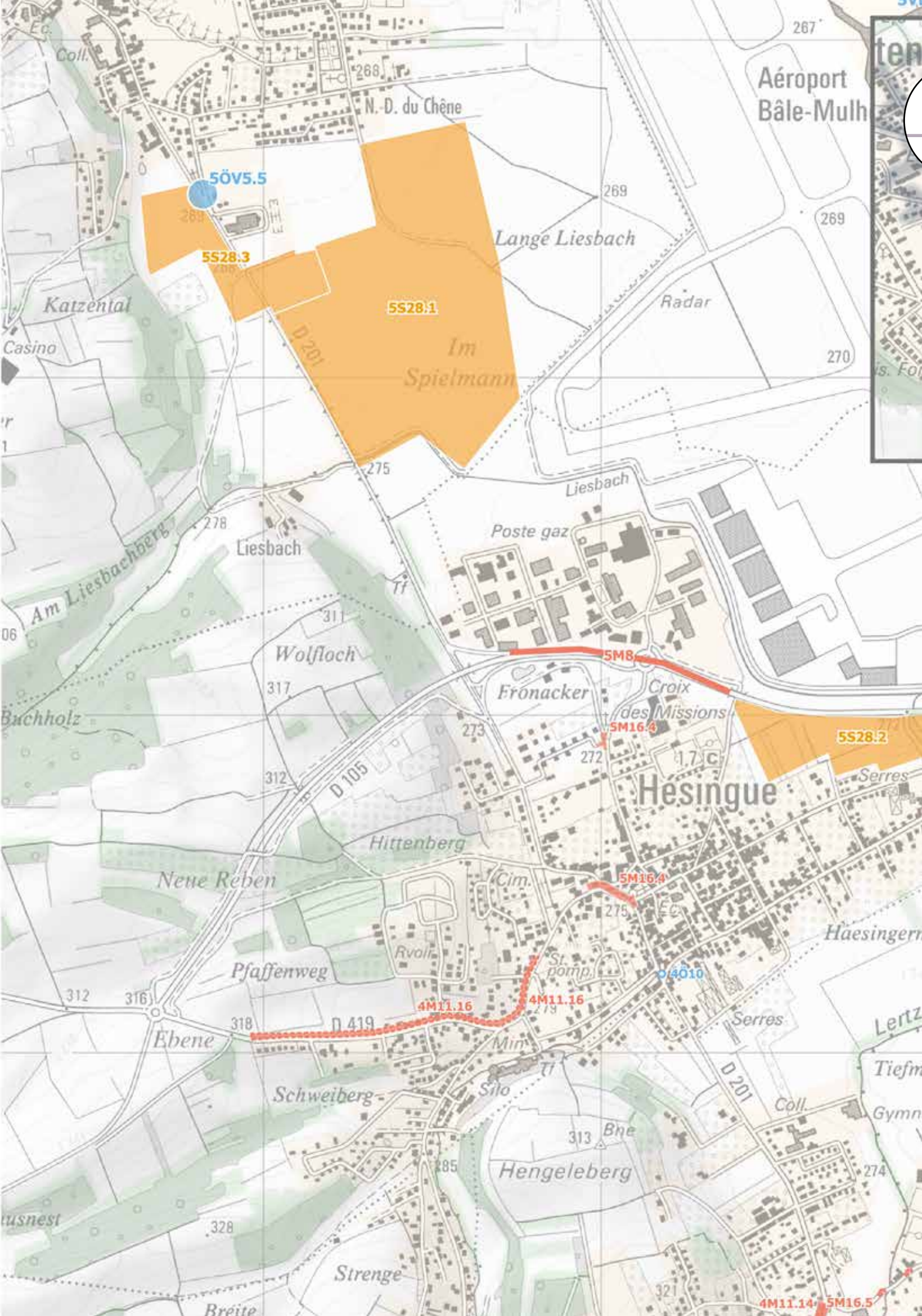
Ländlicher Raum

Beschrieb

Westlich des EuroAirports, auf dem Gemeindegebiet der Gemeinden Bartenheim, Blotzheim und Hésingue bestehen noch beachtliche unbebaute Entwicklungsreserven. Insgesamt wird mit einem Potenzial von rund 1550 Arbeitsplätzen gerechnet, die mit der Aktivierung der Areale in Blotzheim, EAP und Hésingue geschaffen werden können. In Bartenheim 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 wird die Erschliessung für den MIV noch verbessert.

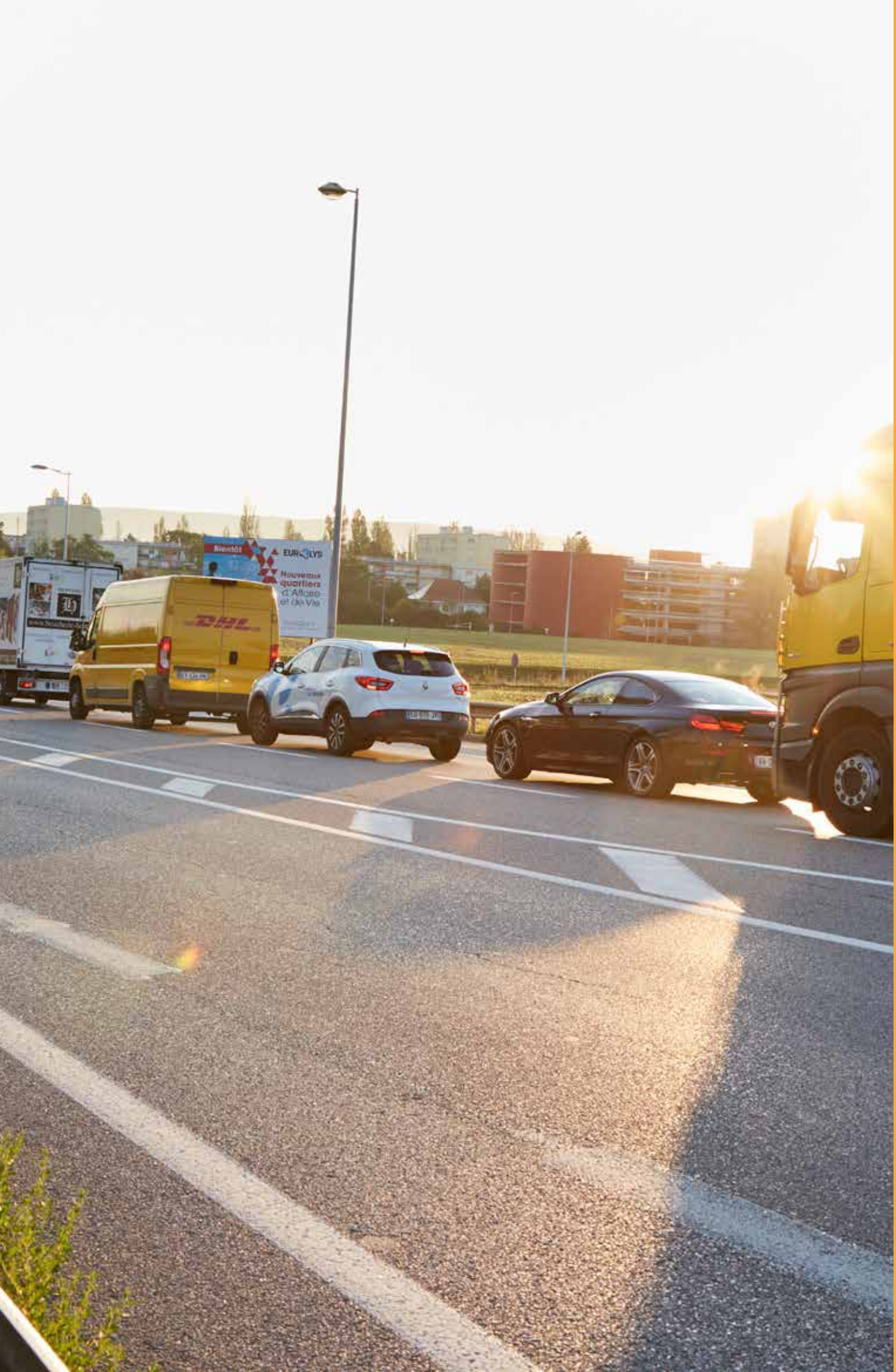
Die geplante Umfahrung Boulevard Intercommunal Sud entlastet die Ortsdurchfahrten von Hésingue und Hégenheim und spielt damit die vorhandenen Verkehrsflächen frei für nachhaltigere Verkehrsträger wie ÖV und LV. Mit Aufwertungs- und Verkehrsberuhigungsmassnahmen werden die entlasteten Strassenräume attraktiviert und Ausweichverkehr ferngehalten.

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 profitieren.


5ÖV5.5
5S28.3
5S28.1
5S28.2
5M8
5M16.4
5M16.4
4M11.16
4M11.16
4M11.14
5M16.5
Aéroport
Bâle-Mulh
N.-D. du Chêne
Lange Liesbach
Im
Spielmann
Radar
Katzental
Casino
D 201
Liesbach
Poste gaz
Am Liesbachberg
Wolfloch
Buchholz
Fronacker
Croix
des Missions
Hésingue
Serres
D 105
Hittenberg
Neue Reben
Cim.
Haesingern
Pfaffenweg
Rvoir
St.
pomp.
Ebene
D 419
Mim.
Silo
Schweiberg
Hengeleberg
Bne
Coll.
Gymn
Tiefm
Lertz
Strenge
Breite
usnest

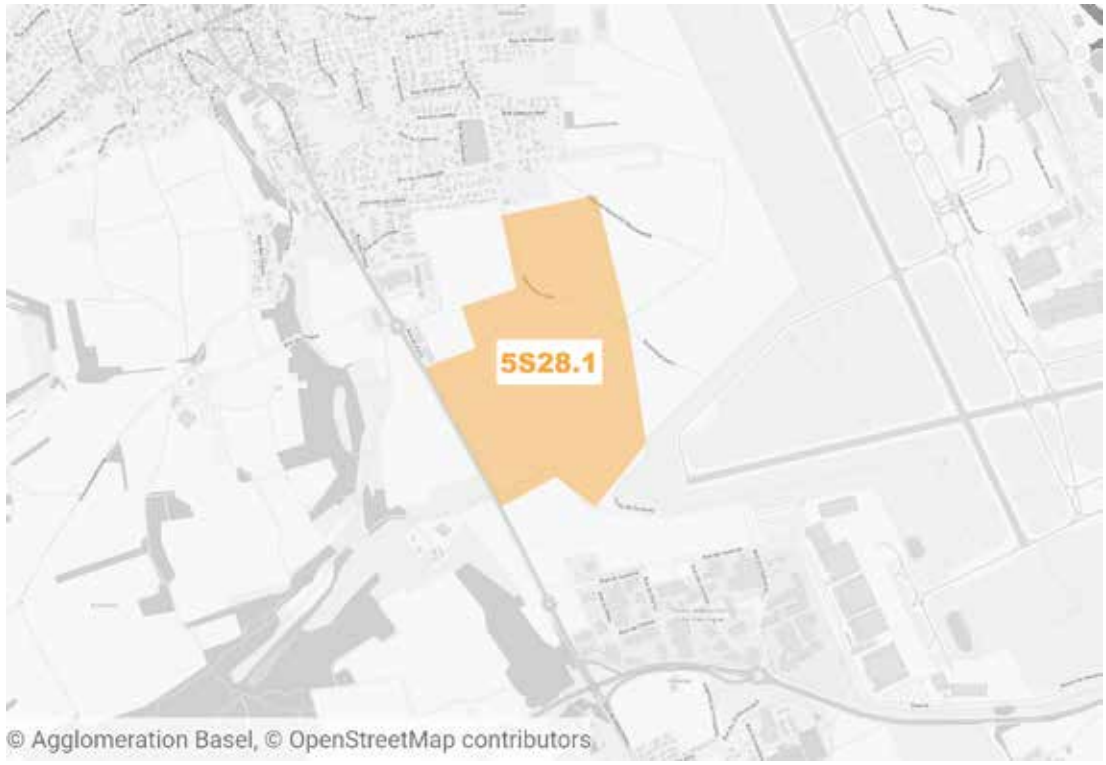
Massnahmen

Nummer	Name	Prio
Landschaft		**AP5**
-	-	
Übergeordnete Massnahmen		**AP5**
5Ü-Ö3	Bahnanbindung EuroAirport	A
AGGLO Massnahmen		**AP5**
5ÖV5.5	SLA : Aménagement des arrêts de bus	A
5M7	SLA : Boulevard Intercommunal Sud (BIS)	B
5M8	CeA : Réaménagement des carrefours RD105 – RD201 et RD105 – fret EAP	B
5M16.3	Saint-Louis : Mesures daccompagnement du contournement Hésingue-Hegenheim	B
5M16.4	Hésingue : Mesures daccompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim	B
AGGLO Massnahmen AP1 – AP4 (noch offen)		
4Ö10	SLA: Améliorer le fonctionnement et les performances du réseau de bus (feux)	AP4
4LV10.37	SLA: Liaison cyclable Hesingue - Saint-Louis	AP4
4M11.16	Hésingue: Aménagement de la rue de Folgensbourg	AP4


Nouveaux
quartiers

5S28.1

Zone d'activités aéroportuaires - Blotzheim



	Habitants	Emplois	Ha/EP/ha	Surface en ha	Utilisation
Actuelle	0	0	0		Agriculture/ espace vert
Futur	0	840	20	**42**	Travail
Changement	**0**	**840**	**20**		

Étapes de mise en œuvre

Exploration	Début de la préparation	Début de la mise en oeuvre	Approbation des plans/ Réalisation	Achèvement

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

Classe de qualité des TP	Concept de mobilité
Aujourd'hui: **E** 2040: **E**	**Concept de mobilité élaboré** ☐

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 ».

5S28.1

B

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

	Desserte actuelle	Optimisation/relation avec d'autres mesures
ÖV Bahn	Proximité de la prochaine gare : ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☒ pas de gare	- - -
ÖV Tram/Bus	Proximité du prochain arrêt : ☐ < 300 m ☒ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ pas d'arrêt	- - -
MIV	Connexion à : ☐ RGD ☐ RGC ☒ RL	5M8 CeA : Réaménagement des carrefours RD105 – RD201 et RD105 – fret EAP B
FVV	Connexion à : ☐ IP ☒ LP ☐ LA ☐ aucun	- - -

Coordination

L'organisation responsable	Saint-Louis Agglomération	
Autres participantes	-	
Coordination schéma directeur	ScoT FR	
Mise en zone nécessaire	☐ Oui	☒ Non
Surfaces d'assolement concernées	0 ha	

Répartition des rôles entre le canton, la région et les communes

-

Historie

AP1/ARE-Code
- -

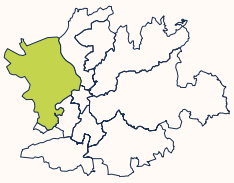
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4S28.1/2701.4.359 B

Type

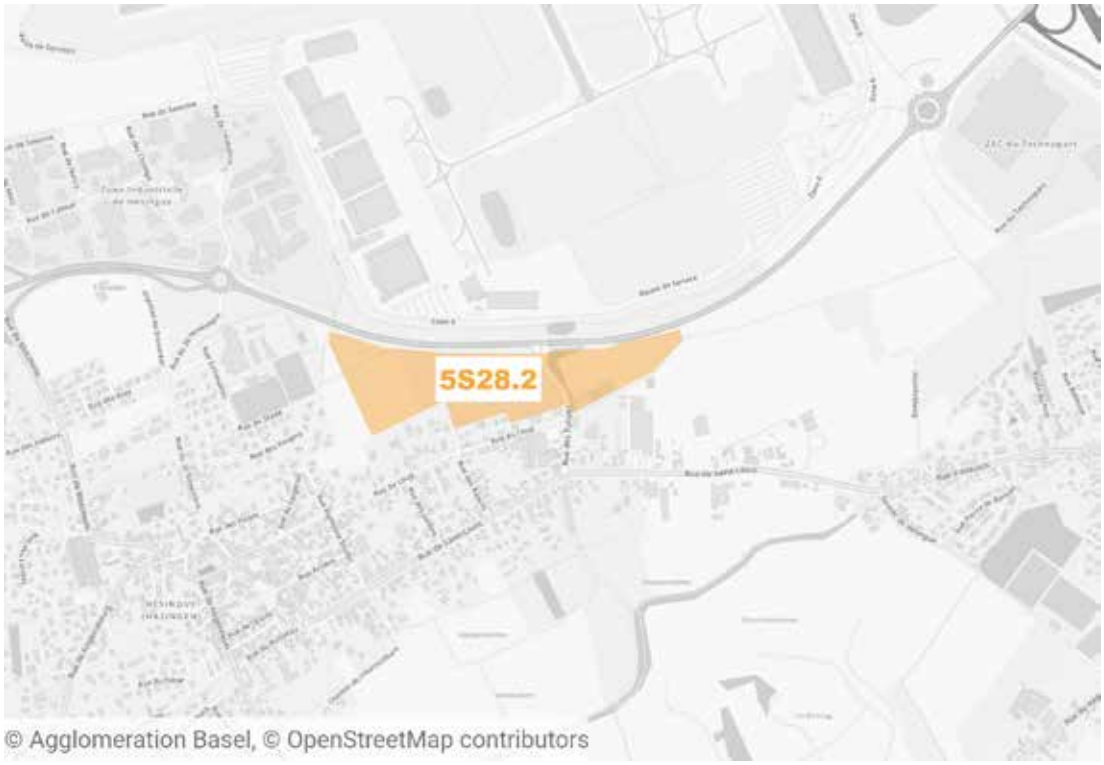
Zones de nouvelles constructions



Saint-Louis Agglomération

5S28.2

Réserve foncière - Aménagement Sud - RD105 - Hésingue



	Habitants	Emplois	Ha/EP/ha	Surface en ha	Utilisation
Actuelle	0	0	0		-
Futur	0	225	45	**5**	Travail, Achats
Changement	**0**	**225**	**45**		

Étapes de mise en œuvre

Exploration	Début de la préparation	Début de la mise en oeuvre	Approbation des plans/ Réalisation	Achèvement

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

Classe de qualité des TP

Aujourd'hui: **D** 2040: **D**

Concept de mobilité

Concept de mobilité élaboré ☐

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.).

5S28.2

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

	Desserte actuelle	Optimisation/relation avec d'autres mesures		
ÖV Bahn	Proximité de la prochaine gare : ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☒ pas de gare	-	-	-
ÖV Tram/Bus	Proximité du prochain arrêt : ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☒ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ pas d'arrêt	-	-	-
MIV	Connexion à : ☒ RGD ☐ RGC ☐ RL	4M11.16	Hésingue: Aménagement de la rue de Folgensbourg	A
		5M8	CeA : Réaménagement des carrefours RD105 – RD201 et RD105 – fret EAP	B
		5M16.4	Hésingue : Mesures d'accompagnement du Boulevard Intercommunal Sud	B
		5M7	SLA : Boulevard Intercommunal Sud (BIS)	B
		5M16.3	Saint-Louis : Mesures d'accompagnement du Boulevard Intercommunal Sud	B
FVV	Connexion à : ☐ IP ☐ LP ☒ LA ☐ aucun	4LV10.37	SLA: Liaison cyclable Hesingue - Saint-Louis	A

Coordination

L'organisation responsable	Saint-Louis Agglomération	
Autres participantes	Hésingue	
Coordination schéma directeur	ScoT FR	
Mise en zone nécessaire	☐ Oui	☒ Non
Surfaces d'assolement concernées	0 ha	

Répartition des rôles entre le canton, la région et les communes

-

B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

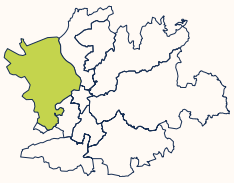
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4S28.2/2701.4.360 B

Type

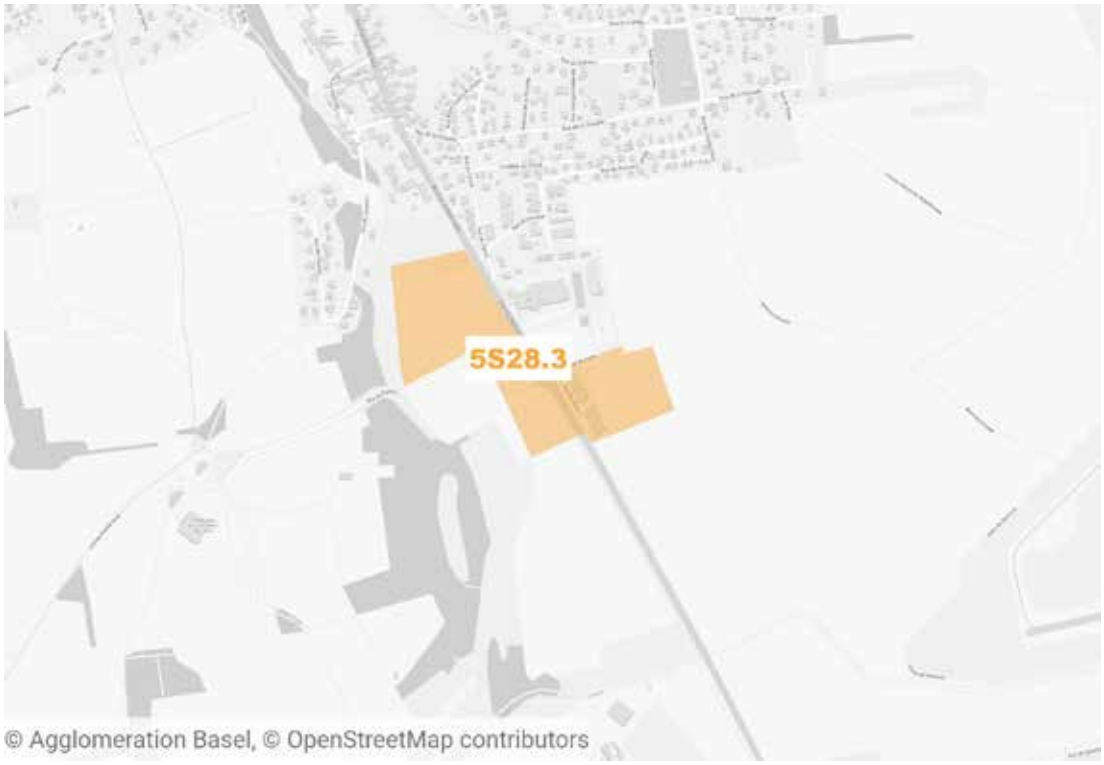
Zones de nouvelles constructions



Saint-Louis Agglomération

5S28.3

Extension zone industrielle - Blotzheim



	Habitants	Emplois	Ha/EP/ha	Surface en ha	Utilisation
Actuelle	0	0	0		Agriculture/ espace vert
Futur	0	450	64,3	**7**	Travail, Usage mixte
Changement	**0**	**450**	**64,3**		

Étapes de mise en œuvre

Exploration > Début de la préparation > **Début de la mise en oeuvre** > Approbation des plans/ Réalisation > Achèvement

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

Classe de qualité des TP	Concept de mobilité
Aujourd'hui: **E** 2040: **E**	**Concept de mobilité élaboré** ☐

Description

Cette zone d'activité est destinée à accueillir des entreprises de nature commerciale et économique de rayonnement hétérogène, (commerces, artisans etc.).

5S28.3

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

	Desserte actuelle	Optimisation/relation avec d'autres mesures		
ÖV Bahn	Proximité de la prochaine gare : ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☒ pas de gare	-	-	-
ÖV Tram/Bus	Proximité du prochain arrêt : ☐ < 300 m ☒ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☐ 750 – 1000 m ☐ pas d'arrêt	5ÖV5.5	SLA : Aménagement des arrêts de bus	A
MIV	Connexion à : ☐ RGD ☐ RGC ☒ RL	5M8	CeA : Réaménagement des carrefours RD105 – RD201 et RD105 – fret EAP	B
FVV	Connexion à : ☐ IP ☒ LP ☐ LA ☐ aucun	-	-	-

Coordination

L'organisation responsable	Saint-Louis Agglomération	
Autres participantes	Blotzheim	
Coordination schéma directeur	ScoT FR	
Mise en zone nécessaire	☐ Oui	☒ Non
Surfaces d'assolement concernées	0 ha	

Répartition des rôles entre le canton, la région et les communes

-

B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

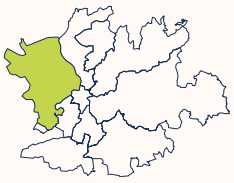
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4S28.3/2701.4.370 B

Type

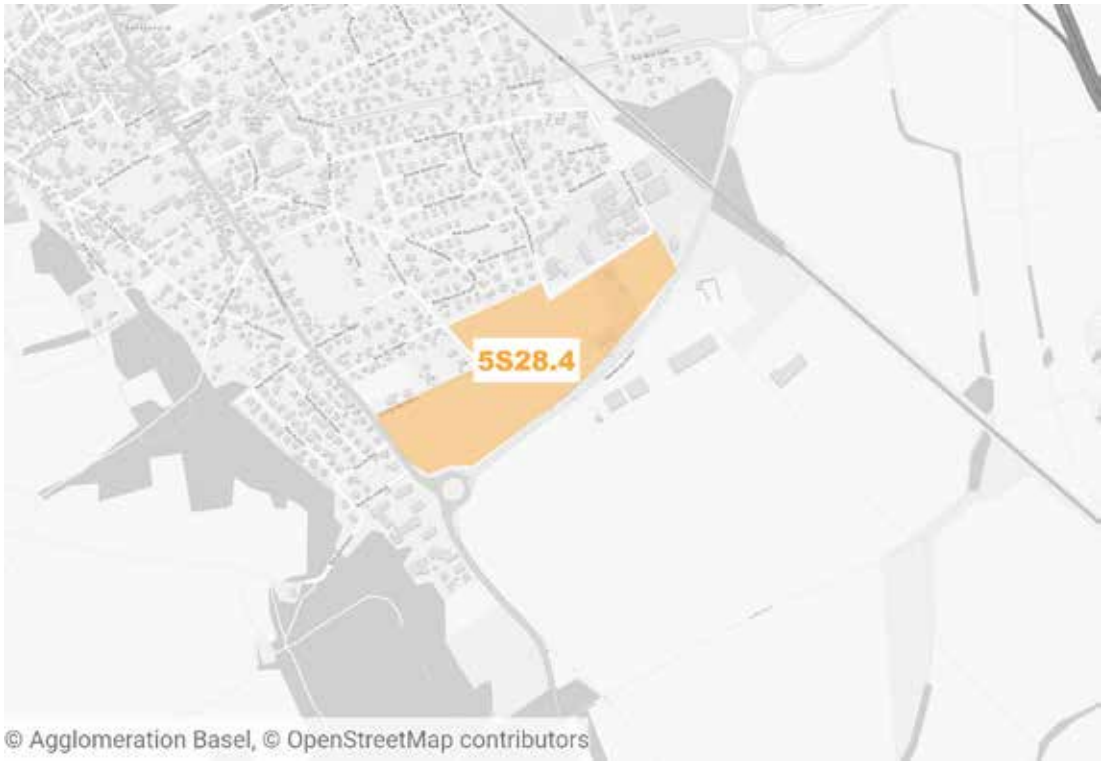
Zones de nouvelles constructions



Saint-Louis Agglomération

5S28.4

ZAC Hattel - Bartenheim



	Habitants	Emplois	Ha/EP/ha	Surface en ha	Utilisation
Actuelle	0	0	0		Agriculture/ espace vert
Futur	525	40	51,4	**11**	Quartier résidentiel, Travail
Changement	**525**	**40**	**51,4**		

Étapes de mise en œuvre

Exploration	Début de la préparation	**Début de la mise en oeuvre**	Approbation des plans/ Réalisation	Achèvement

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

Classe de qualité des TP	**Concept de mobilité**
Aujourd'hui: **aucun** 2040: **D**	**Concept de mobilité élaboré** ☐

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.

5S28.4

A

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

	Desserte actuelle	Optimisation/relation avec d'autres mesures
ÖV Bahn	Proximité de la prochaine gare : ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☒ 750 – 1000 m ☐ pas de gare	- - -
ÖV Tram/Bus	Proximité du prochain arrêt : ☐ < 300 m ☐ 300 – 500 m ☐ 500 – 750 m ☒ 750 – 1000 m ☐ pas d'arrêt	- - -
MIV	Connexion à : ☐ RGD ☐ RGC ☒ RL	- - -
FVV	Connexion à : ☐ IP ☒ LP ☐ LA ☐ aucun	- - -

Coordination

L'organisation responsable	Bartenheim	
Autres participantes	-	
Coordination schéma directeur	ScoT FR	
Mise en zone nécessaire	☒ Oui	☐ Non
Surfaces d'assolement concernées	0 ha	

Répartition des rôles entre le canton, la région et les communes

-

Historie

AP1/ARE-Code
- -

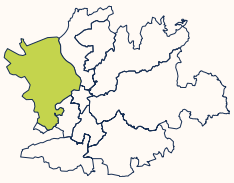
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4S28.4/2701.4.362 A

Type

Zones de nouvelles constructions



Saint-Louis Agglomération

5S28.4

Legende
Légende

Legende Schwerpunktgebiete
Légende des zones de développement prioritaire

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

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

Massnahmen AP5 (A, B, C)
Mesures PA5 (A, B, C)

- **Öffentlicher Verkehr**
  Transports publics
- **Motorisierter Individualverkehr**
  Trafic individuel motorisé
- **Fuss- & Veloverkehr**
  Trafic piétonnier et cycliste

Massnahmen AP1 – AP4
Mesures PA1-PA4

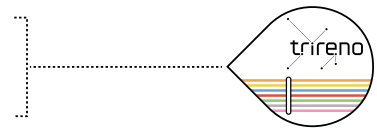
- **Öffentlicher Verkehr**
  Transports publics
- **Motorisierter Individualverkehr**
  Trafic individuel motorisé
- **Langsamverkehr**
  Trafic piétonnier et cycliste
- **Güterverkehr**
  Transport de marchandises

Nicht-infrastrukturelle Massnahmen
Mesures non-infrastructurelles

- **Siedlungsmassnahmen**
  Mesures urbanisation
- **Landschaftsmassnahmen**
  Mesures paysage

S-Bahn-Haltestellen
Halte RER

- **bestehend**
  existant
- **neu**
  nouveau
- **Einzugsgebiet S-Bahnhaltestelle (800 m)**
  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. 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 426 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. 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 semihoraire. 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 426. Pour plus d'informations, veuillez consulter www.trireno.org

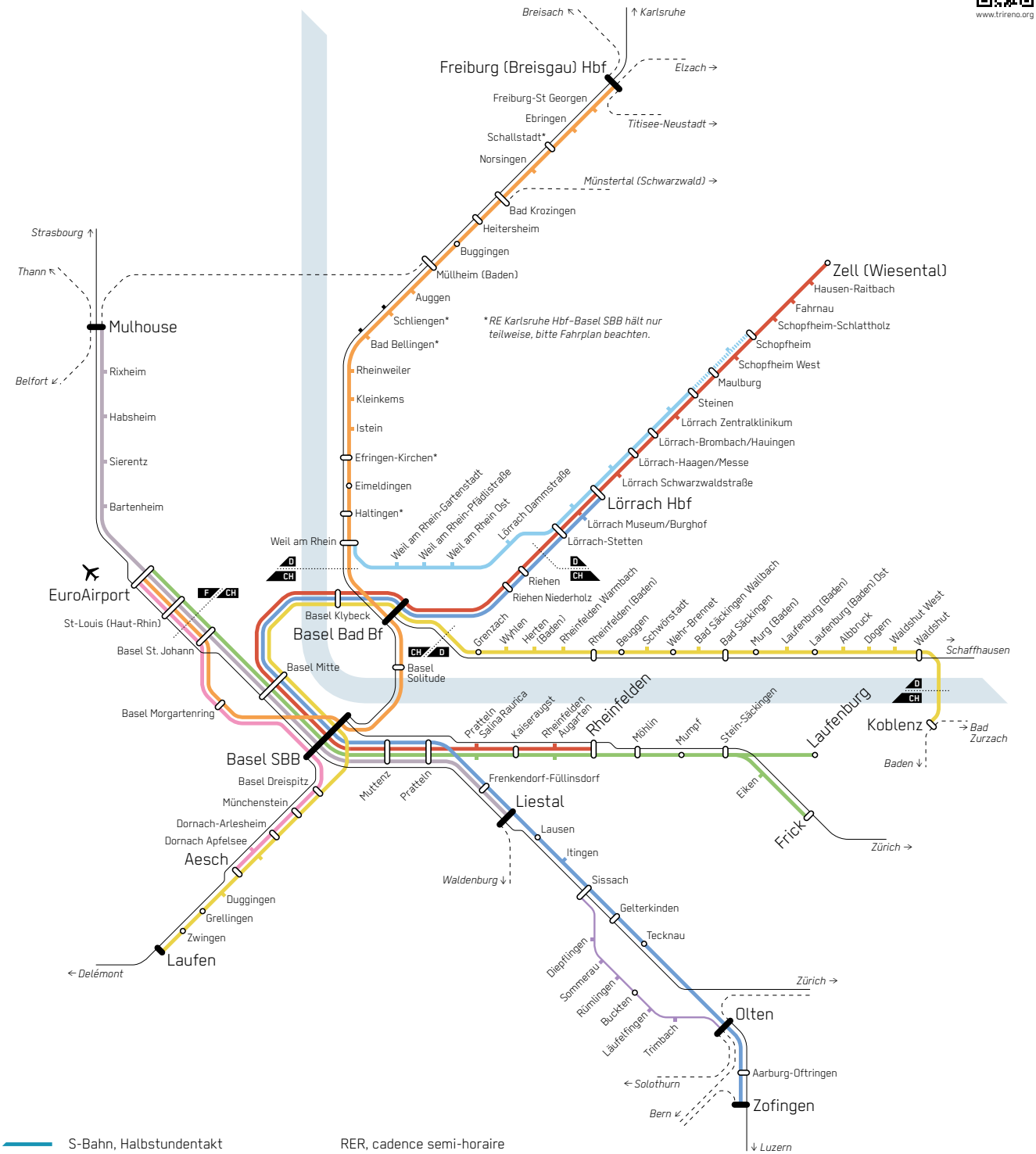
Trinationale S-Bahn Basel

RER trinational de Bâle

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

© trireno v.3.1 – 26. Januar 2023

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

trireno

« trireno

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

5
Anhang
Annexe

5.1 Übersichtstabelle der vereinbarten Massnahmen der Vorgängergeneration AP1 – 4 sowie eingereichte Massnahmen im A- und B-Horizont der 5. Generation

Tableau récapitulatif des mesures convenues dans les générations précédentes PA1 – 4 ainsi que des mesures soumises dans les horizons A et B de la 5e génération

Legende zur Übersichtstabelle AP1 – 5

(1) Massnahmenkategorie	Massnahmenkategorie nach Terminologie der jeweiligen Generation
(2) Massnahme/ Massnahmenpaket	Aufgeführte Massnahmen gemäss A- und B-Liste der Leistungsvereinbarungen AP1 – 4 sowie eingereichte Massnahmen im A- und B-Horizont der 5. Generation. Teilmassnahmen aus Paketen (z. B. LV-Paket) sind nicht aufgeführt.
(3) Horizont	› A und B: Massnahme Verkehr, mitfinanzierbar über NAF (AP1 – 4) oder zur Mitfinanzierung eingereicht (AP5) › Ae und Be: Massnahme Verkehr als Eigenleistung, d.h. nicht durch den NAF mitfinanziert › Av: Strategische Verkehrsmassnahmen, nicht durch den NAF mitfinanzierbar › As und Bs: Massnahme Siedlung/Landschaft, nicht durch den NAF mitfinanzierbar › D: Daueraufgabe (AP4)
(4) Kosten in Mio. CHF	› Kosten A- und B-Massnahmen AP1 und AP2 mit Stand Oktober 2005 gemäss Leistungsvereinbarung › Kosten A- und B-Massnahmen AP3 mit Stand April 2016 gemäss Leistungsvereinbarung › Kosten A- und B-Massnahmen AP4 mit Stand Oktober 2020 gemäss Leistungsvereinbarun › Kosten A- und B-Massnahmen AP5 mit Stand 2024
Generelle Anmerkungen zur Tabelle	› Massnahmen der Vorgängergenerationen AP1 – 4 werden in einem helleren Farbton geführt. › Der Verlauf einer Massnahme (Historie) wieder-spiegelt sich in gebündelten Massnahmen.

Légende du tableau récapitulatif PA1–5

(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 PA1–4 ainsi que des mesures soumises en horizon A et B de la 5e génération. Des mesures partielles provenant d'un paquet (par ex. paquet MD) ne sont pas mentionnées.
(3) Horizon	› A et B : Mesure d'infrastructure de transport bénéficiant d'un cofinancement FORTA (PA1–4) ou soumise pour cofinancement (PA5) › Ae et Be : Mesure d'infrastructure de transport assumée entièrement par l'agglomération, c.-à-d. sans cofinancement FORTA › Av : Mesure stratégique d'infrastructure de transport, sans cofinancement FORTA › As et Bs: Mesure d'urbanisation/paysagère, sans cofinancement FORTA › D : Tâche permanente (PA4)
(4) Coûts en Mio. de CHF	› Coût des mesures A et B du PA1 et PA2 avec état en octobre 2005 selon l'accord sur les prestations › Coût des mesures A et B du PA3 avec état en avril 2016 selon l'accord sur les prestations › Coût des mesures A et B du PA4 avec état en octobre 2020 selon l'accord sur les prestations › Coût des mesures A et B du Pa5 avec état en 2024
Remarques générales sur le tableau	› Les mesures des générations précédentes PA1–4 sont représentées avec des couleurs plus claires. › 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*	Nr. AP5 *N° PA5*	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*	AP5 *PA5*
	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		
			4S27.1		2701.4.356	Siedlung	Pôle de développement Quartier du Lys				As	
			4S27.2		2701.4.357	Siedlung	Zone de développement Technoport				Bs	
				5S27.1		**Siedlung**	**Pôle de développement Quartier du Lys**					**Bs**
				5S27.2		**Siedlung**	**Zone de développement Technoport**					**Cs**
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			

Nr. AP1 *N° PA1*	Nr. AP2 *N° PA2*	Nr. AP3 *N° PA3*	Nr. AP4 *N° PA4*	Nr. AP5 *N° PA5*	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*	AP5 *PA5*
		S8.1			2701.3.322	Siedlung	Erlenmatt			Bs		
			4S1.1		2701.4.370	Siedlung	Erlenmatt				As	
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			
		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		
			4S15.1		2701.4.301	Siedlung	Salina Raurica-Pratteln				As	
			4S15.2		2701.4.302	Siedlung	Salina Raurica-Augst				As	
				5S15.1		**Siedlung**	**Salina Raurica-Pratteln**					**Bs**
				5S15.2		**Siedlung**	**Salina Raurica-Augst**					**As**
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		
			4S16.1		2701.4.305	Siedlung	Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)				Bs	
			4S16.2		2701.4.306	Siedlung	Flächennutzungsplan Rheinfelden (Baden)				Bs	
				5S16.1		**Siedlung**	**Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)**					**As**
				5S16.2		**Siedlung**	**Flächennutzungsplan Rheinfelden (Baden)**					**As**
S012					2701.208	Siedlung	Arbeitsplatzgebiet Arlesheim (Im Tal) / Münchenstein (Gstad)	As				
	S5				2701.2.130	Siedlung	Schwerpunktgebiet Birsstadt		As			

Nr. AP1 *N° PA1*	Nr. AP2 *N° PA2*	Nr. AP3 *N° PA3*	Nr. AP4 *N° PA4*	Nr. AP5 *N° PA5*	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*	AP5 *PA5*
		S14			2701.3.230	Siedlung	Gstad/Schoren/Untere Widen			As		
		S14.1			2701.3.231	Siedlung	Gstad			As		
			4S7.1		2701.4.276	Siedlung	Gstad				As	
				5S7.1		**Siedlung**	**Gstad**					**Cs**
S013					2701.209	Siedlung	Dreispitz: Nutzungsplanung	As				
	S4				2701.2.129	Siedlung	Schwerpunktgebiet Basel-Dreispitz		As			
		S4			2701.3.305	Siedlung	Basel Süd			As		
		S4.1			2701.3.306	Siedlung	Dreispitz			As		
			4S5.1		2701.4.268	Siedlung	Dreispitz				Bs	
				5S5.1		**Siedlung**	**Dreispitz**					**Cs**
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		
			4S4.1		2701.4.264	Siedlung	Arbeitsplatzgebiet Bachgraben				As	
				5S4.1		**Siedlung**	**Arbeitsplatzgebiet Bachgraben**					**As**
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		

Nr. AP1 *N° PA1*	Nr. AP2 *N° PA2*	Nr. AP3 *N° PA3*	Nr. AP4 *N° PA4*	Nr. AP5 *N° PA5*	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*	AP5 *PA5*
		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		2701.4.278	Siedlung	Kägen/Neureinach				As	
			4S8.2		2701.4.279	Siedlung	Hinterkirch				As	
			4S9.1		2701.4.280	Siedlung	Aesch-Nord				As	
				5S8.1		**Siedlung**	**Kägen/Neureinach**					**Cs**
				5S8.2		**Siedlung**	**Hinterkirch**					**As**
				5S9.1		**Siedlung**	**Aesch-Nord**					**Cs**
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		2701.4.303	Siedlung	Bahnhofsgebiet Pratteln				As	
				5S15.3		**Siedlung**	**Bahnhofsgebiet Pratteln**					**As**
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		
			4S17.1		2701.4.310	Siedlung	ESP Kaiseraugst (Teil des ESP Kaiseraugst/Rheinfelden)				As	
				5S17.1		**Siedlung**	**ESP Kaiseraugst (Teil des ESP Kaiseraugst/Rheinfelden)**					**As**

Nr. AP1 *N° PA1*	Nr. AP2 *N° PA2*	Nr. AP3 *N° PA3*	Nr. AP4 *N° PA4*	Nr. AP5 *N° PA5*	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*	AP5 *PA5*
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		
			4S18.1		2701.4.312	Siedlung	Teile des ESP Rheinfelden-Ost/Möhlin				Bs	
				5S18.1		**Siedlung**	**Teile des ESP Rheinfelden-Ost/Möhlin**					**Cs**
S033					2701.220	Siedlung	Entwicklung Bahnhofsgebiet Liestal	As				
	S13				2701.2.138	Siedlung	Schwerpunktgebiet Liestal		As			
		S20			2701.3.256	Siedlung	Liestal			As		
		S20.2			2701.3.258	Siedlung	Bahnhof Liestal			As		
			4S20.1		2701.4.319	Siedlung	Bahnhof Liestal				As	
				5S20.1		**Siedlung**	**Bahnhof Liestal**					**As**
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		

Nr. AP1 *N° PA1*	Nr. AP2 *N° PA2*	Nr. AP3 *N° PA3*	Nr. AP4 *N° PA4*	Nr. AP5 *N° PA5*	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*	AP5 *PA5*
			4S19.1		2701.4.314	Siedlung	ESP Sisslerfeld				Bs	
				5S19.1		**Siedlung**	**ESP Sisslerfeld**					**Cs**
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		2701.4.298	Siedlung	Bahnhofsgebiet Muttenz				As	
				5S14.1		**Siedlung**	**Bahnhofsgebiet Muttenz**					
S095					2701.230	Siedlung	Entwicklungsgebiet Wolf	Bs				
		S4.3			2701.3.308	Siedlung	Wolf-Nord			As		
			4S5.3		2701.4.270	Siedlung	Wolf-Nord				As	
				5S5.3		**Siedlung**	**Wolf**					**As**
S096a					2701.231	Siedlung	Stettenfeld (Riehen)	Bs				
	S10				2701.2.135	Siedlung	Schwerpunktgebiet Basel Ost / Riehen		As			
		S26.2			2701.3.293	Siedlung	Stettenfeld			Bs		
			4S23.1		2701.4.332	Siedlung	Stettenfeld				Bs	
				5S23.1		**Siedlung**	**Stettenfeld**					**As**
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		

Nr. AP1 *N° PA1*	Nr. AP2 *N° PA2*	Nr. AP3 *N° PA3*	Nr. AP4 *N° PA4*	Nr. AP5 *N° PA5*	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*	AP5 *PA5*
			4S2.6		2701.4.254	Siedlung	Campus Novartis				As	
				5S2.6		**Siedlung**	**Campus Novartis**					**As**
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		2701.4.372	Siedlung	Areal Roche				As	
				5S1.2		**Siedlung**	**Areal Roche**					**Cs**
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		2701.4.371	Siedlung	Messe Basel				As	
				5S1.1		**Siedlung**	**Messe Basel**					**As**
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		
			4S11.1		2701.4.288	Siedlung	Papierfabrik				Bs	
					5S11.1	Siedlung	Papierfabrik					Cs
		S10			2701.3.219	Siedlung	Widen/Birsmatt			As		
		S10.1			2701.3.220	Siedlung	Birsmatt			As		

Nr. AP1 *N° PA1*	Nr. AP2 *N° PA2*	Nr. AP3 *N° PA3*	Nr. AP4 *N° PA4*	Nr. AP5 *N° PA5*	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*	AP5 *PA5*
		S10.2			2701.3.221	Siedlung	Widen			As		
			4S10.1		2701.4.285	Siedlung	Birsmatt				Bs	
			4S10.2		2701.4.286	Siedlung	Widen				Bs	
				5S10.1		**Siedlung**	**Birsmatt**					**Cs**
				5S10.2		**Siedlung**	**Widen**					**Cs**
		S11			2701.3.222	Siedlung	Muttenz			As		
		S11.2			2701.3.224	Siedlung	Muttenz Areal Hagnau			As		
			4S14.2		2701.4.299	Siedlung	Muttenz Areal Hagnau				As	
				5S14.2		**Siedlung**	**Muttenz Areal Hagnau**					**As**
		S14.2			2701.3.232	Siedlung	Untere Widen/Schoren			As		
		S15			2701.3.233	Siedlung	Reinach/Dornachbrugg /Stöcklin			As		
		S15.3			2701.3.236	Siedlung	Stöcklin			As		
			4S8.3			Siedlung	Stöcklin				As	
		S16			2701.3.237	Siedlung	Birsfelden			As		
		S16.1			-	Siedlung	Hafen Birsfelden					
		S16.2			2701.3.239	Siedlung	Sternenfeldallee			Bs		
			4S13.1		2701.4.294	Siedlung	Hafen Birsfelden				As	
			4S13.2		2701.4.295	Siedlung	Sportplatz				Bs	
				5S13.1		**Siedlung**	**Hafen Birsfelden**					**Cs**
				5S13.2		**Siedlung**	**Sportplatz**					**Cs**
		S18			2701.3.242	Siedlung	Münchenstein			As		
		S18.1			2701.3.243	Siedlung	Gartenstadt			As		
		S18.2			2701.3.244	Siedlung	Dychrain			As		
			4S6.1		2701.4.273	Siedlung	Gartenstadt				As	

Nr. AP1 *N° PA1*	Nr. AP2 *N° PA2*	Nr. AP3 *N° PA3*	Nr. AP4 *N° PA4*	Nr. AP5 *N° PA5*	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*	AP5 *PA5*
			4S6.2		2701.4.274	Siedlung	Dychrain				As	
				5S6.1		**Siedlung**	**Gartenstadt**					**Cs**
				5S6.2		**Siedlung**	**Dychrain**					**As**
		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		
			4S2.1		2701.4.249	Siedlung	Hafen- und Stadtentwicklung				Bs	
			4S2.2		2701.4.250	Siedlung	Areal klybeckplus				Bs	
			4S2.3		2701.4.251	Siedlung	Weil am Rhein				Bs	
			4S2.4		2701.4.252	Siedlung	Zone d'activité Huningue Sud				Bs	
			4S2.5		2701.4.253	Siedlung	ZAC du canal - Huningue				Bs	
			4S2.7		2701.4.255	Siedlung	Weil Friedlingen				As	
			4S2.9		2701.4.257	Siedlung	Quartier les Jetées - Huningue				Bs	
				5S2.1		**Siedlung**	**Hafen- und Stadtentwicklung**					**Cs**
				5S2.2		**Siedlung**	**Areal klybeckplus**					**Cs**
				5S2.3		**Siedlung**	**Weil am Rhein**					**Cs**
				5S2.4		**Siedlung**	**Zone d'activité Huningue Sud**					**Cs**
				5S2.5		**Siedlung**	**ZAC du canal - Huningue**					**Cs**
				5S2.7		**Siedlung**	**Weil Friedlingen**					**Cs**
				5S2.9		**Siedlung**	**Quartier les Jetées - Huningue**					**As**

Nr. AP1 *N° PA1*	Nr. AP2 *N° PA2*	Nr. AP3 *N° PA3*	Nr. AP4 *N° PA4*	Nr. AP5 *N° PA5*	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*	AP5 *PA5*
		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		
			4S21.1		2701.4.321	Siedlung	Gelterkinden-Eifeld				As	
			4S21.2		2701.4.322	Siedlung	Entwicklung Bahnhofsumfeld Sissach				As	
				5S21.1		**Siedlung**	**Gelterkinden-Eifeld**					**Cs**
				5S21.2		**Siedlung**	**Entwicklung Bahnhofsumfeld Sissach**					**As**
		S22			2701.3.264	Siedlung	Laufen			As		
		S22.1			2701.3.265	Siedlung	Kernstadtentwicklung			As		
		S22.2			2701.3.266	Siedlung	Entwicklungsgebiet Nau			As		
			4S12.1		2701.4.290	Siedlung	Entwicklungsgebiet Bündten				As	
			4S12.2		2701.4.291	Siedlung	Entwicklungsgebiet Nau				As	
				5S12.1		**Siedlung**	**Entwicklungsgebiet Bündten**					**As**
				5S12.2		**Siedlung**	**Entwicklungsgebiet Nau**					**As**
		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		

Nr. AP1 *N° PA1*	Nr. AP2 *N° PA2*	Nr. AP3 *N° PA3*	Nr. AP4 *N° PA4*	Nr. AP5 *N° PA5*	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*	AP5 *PA5*
		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		
			4S22.1		2701.4.324	Siedlung	Hohe Strasse				As	
			4S22.2		2701.4.325	Siedlung	Haltingen-Ost				Bs	
			4S22.3		2701.4.326	Siedlung	Im Rad				Bs	
			4S22.4		2701.4.327	Siedlung	Heldelinger Boden				Bs	
			4S22.5		2701.4.328	Siedlung	Unterer Brommacker				Bs	
			4S22.6		2701.4.329	Siedlung	Verdichtungspotential Kernstadt				As	
				5S22.1		**Siedlung**	**Haltingen-Ost**					**As**
				5S22.2		**Siedlung**	**Im Rad**					**Cs**
				5S22.3		**Siedlung**	**Heldelinger Boden**					**Cs**
				5S22.4		**Siedlung**	**Unterer Brommenacker**					**Cs**
		S24.2			2701.3.273	Siedlung	Messeplatz			As		
		S24.8			2701.3.279	Siedlung	Grieloch			As		
		S25			2701.3.280	Siedlung	Lörrach/Maulburg			As		
		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		

Nr. AP1 *N° PA1*	Nr. AP2 *N° PA2*	Nr. AP3 *N° PA3*	Nr. AP4 *N° PA4*	Nr. AP5 *N° PA5*	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*	AP5 *PA5*
		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		
			4S24.1		2701.4.334	Siedlung	Südlich Ötlinger Strasse				Bs	
			4S24.2		2701.4.335	Siedlung	Brühl III				As	
			4S24.3		2701.4.336	Siedlung	Franz-Ehret-Strasse, Schöpflin-Areal Brombach				As	
			4S24.4		2701.4.337	Siedlung	Schöpflin-Areal, Haagen				Bs	
			4S24.5		2701.4.338	Siedlung	Belist, Haagen				As	
			4S24.6		2701.4.339	Siedlung	Siegmeer, Hauingen				Bs	
			4S24.7		2701.4.340	Siedlung	Alte Rheinfelder Strasse, Salzert				As	
			4S24.8		2701.4.341	Siedlung	MMZ (Areal Weberei Conrad)				As	
			4S24.9		2701.4.342	Siedlung	Wohn- und Geschäftshaus LÖ				As	
			4S24.10		2701.4.343	Siedlung	Buchmatte				As	
				5S24.1		**Siedlung**	**Südlich Ötlinger Strasse**					**Cs**
				5S24.2		**Siedlung**	**Brühl III**					**Bs**
				5S24.3		**Siedlung**	**Franz-Ehret-Strasse, Schöpflin-Areal Brombach**					**Cs**
				5S24.4		**Siedlung**	**Schöpflin-Areal, Haagen**					**Cs**
				5S24.5		**Siedlung**	**Siegmeer, Hauingen**					**Cs**
				5S24.6		**Siedlung**	**Alte Rheinfelder Strasse, Salzert**					**Cs**
				5S24.7		**Siedlung**	**Buchmatte**					**Bs**
		S26.1			2701.3.292	Siedlung	Kohlistieg			As		
		S27			2701.3.295	Siedlung	Schopfheim/Zell			As		
		S27.1			2701.3.296	Siedlung	Auf hinter Hofen			As		

Nr. AP1 *N° PA1*	Nr. AP2 *N° PA2*	Nr. AP3 *N° PA3*	Nr. AP4 *N° PA4*	Nr. AP5 *N° PA5*	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*	AP5 *PA5*
		S27.2			2701.3.297	Siedlung	Stalten			As		
		S27.3			2701.3.298	Siedlung	Bahnhof Zell			As		
			4S25.1		2701.4.345	Siedlung	Auf hinter Hofen				As	
			4S25.2		2701.4.346	Siedlung	Stalten				As	
			4S25.3		2701.4.347	Siedlung	Bahnhof Zell				As	
				5S25.1		**Siedlung**	**Auf hinter Hofen**					**As**
				5S25.2		**Siedlung**	**Stalten**					**As**
		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		
			4S3.1		2701.4.259	Siedlung	Areal Felix-Platter-Spital				As	
			4S3.2		2701.4.260	Siedlung	VoltaNord				As	
			4S3.3		2701.4.261	Siedlung	Campus Schällenmätteli (Hochschulareal St. Johann)				As	
			4S3.4		2701.4.262	Siedlung	Universitätsspital Basel				As	
				5S3.1		**Siedlung**	**VoltaNord**					**As**
				5S3.2		**Siedlung**	**Campus Schällenmätteli (Hochschulareal St. Johann)**					**As**
				5S3.3		**Siedlung**	**Universitätsspital Basel**					**As**
		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				As	
			4S5.4			Siedlung	Umfeld Bahnhof SBB				As	

Nr. AP1 *N° PA1*	Nr. AP2 *N° PA2*	Nr. AP3 *N° PA3*	Nr. AP4 *N° PA4*	Nr. AP5 *N° PA5*	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*	AP5 *PA5*
					5S5.2	Siedlung	Bernoulli/Walkeweg					As
					5S5.4	Siedlung	Umfeld Bahnhof SBB					Cs
		S5			2701.3.310	Siedlung	Pratteln/Grenzach-Wyhlen			As		
		S5.2			2701.3.312	Siedlung	Neue Mitte in Grenzach			As		
			4S16.3		2701.4.307	Siedlung	Neue Mitte in Grenzach				Bs	
				5S16.3		**Siedlung**	**Neue Mitte Grenzach**					**As**
		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		
			4S19.2		2701.4.315	Siedlung	Brühl				As	
			4S19.3		2701.4.316	Siedlung	Rifeld-Ost				As	
			4S19.4		2701.4.317	Siedlung	Rifeld-West				As	
				5S19.2		**Siedlung**	**Brühl**					**As**
				5S19.3		**Siedlung**	**Rifeld-Ost**					**As**
				5S19.4		**Siedlung**	**Rifeld-West**					**Bs**
		S8			2701.3.321	Siedlung	Kleinbasel			As		
		S8.4			2701.3.325	Siedlung	Areal Rosental			As		
			4S1.4		2701.4.373	Siedlung	Areal Rosental Mitte				Bs	
				5S1.3		**Siedlung**	**Areal Rosental Mitte**					**Cs**
		S8.5			2701.3.326	Siedlung	Areal Schoren			As		
			4S2.8		2701.4.256	Siedlung	Friche Sterling - Rive du Rhin				As	
				5S2.8		**Siedlung**	**Friche Sterling - Rive du Rhin**					**Cs**

Nr. AP1 *N° PA1*	Nr. AP2 *N° PA2*	Nr. AP3 *N° PA3*	Nr. AP4 *N° PA4*	Nr. AP5 *N° PA5*	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*	AP5 *PA5*
			4S4.2		2701.4.265	Siedlung	Entwicklungsgebiet Binningerstrasse				As	
			4S4.3		2701.4.266	Siedlung	Zone d'activité Hegenheim				Bs	
				5S4.2		**Siedlung**	**Entwicklungsgebiet Binningerstrasse**					**As**
				5S4.3		**Siedlung**	**Zone d'activité Hégenheim**					**Cs**
			4S8.4		2701.4.281	Siedlung	Reinach Ortszentrum				Bs	
				5S8.3		**Siedlung**	**Reinach Ortszentrum**					**Cs**
			4S12.3		2701.4.292	Siedlung	Entwicklungsgebiet Dürrenboden				As	
				5S12.3		**Siedlung**	**Entwicklungsgebiet Dürrenboden**					**As**
			4S13.3		2701.4.296	Siedlung	Stadtentwicklung Birsfelden				Bs	
				5S13.3		**Siedlung**	**Stadtentwicklung Birsfelden**					**Cs**
			4S16.4		2701.4.308	Siedlung	Kapellenbach Ost				As	
				5S16.4		**Siedlung**	**Kapellenbach Ost**					**As**
			4S22.7		2701.4.330	Siedlung	Otterbach-Süd				Bs	
				5S22.5		**Siedlung**	**Otterbach-Süd**					**Cs**
			4S26.1		2701.4.349	Siedlung	Quartier Fernet-Branca				As	
			4S26.2		2701.4.350	Siedlung	Rue de la Fraternité - Saint Louis				As	
			4S26.3		2701.4.351	Siedlung	Quartier Neuweg Sud - Saint-Louis				As	
			4S26.4		2701.4.352	Siedlung	Quartier Forum - Saint-Louis				Bs	
			4S26.5		2701.4.353	Siedlung	Quartier Casino - Saint-Louis				Bs	
			4S26.6		2701.4.354	Siedlung	Quartier Parc Hess - Saint-Louis				As	
				5S26.1		**Siedlung**	**Quartier Fernet-Branca**					**Cs**
				5S26.2		**Siedlung**	**Rue de la Fraternité – Saint-Louis**					**Bs**
				5S26.3		**Siedlung**	**Quartier Neuweg Sud – Saint-Louis**					**Bs**

Nr. AP1 *N° PA1*	Nr. AP2 *N° PA2*	Nr. AP3 *N° PA3*	Nr. AP4 *N° PA4*	Nr. AP5 *N° PA5*	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*	AP5 *PA5*
				5S26.4		**Siedlung**	**Quartier Forum - Saint-Louis**					**Bs**
				5S26.5		**Siedlung**	**Quartier Casino - Saint-Louis**					**Cs**
				5S26.6		**Siedlung**	**Quartier Parc Hess - Saint-Louis**					**As**
			4S28.1		2701.4.359	Siedlung	Zone d'activités aréroportuaires - Blotzheim				Bs	
			4S28.2		2701.4.360	Siedlung	Réserve foncière - Aménagement Sud - RD105-Hesingue				Bs	
			4S28.3		2701.4.361	Siedlung	Extension zone industrielle - Blotzheim				Bs	
			4S28.4		2701.4.362	Siedlung	ZAC Hattel - Bartenheim				As	
				5S28.1		**Siedlung**	**Zone d'activités aréroportuaires - Blotzheim**					**Cs**
				5S28.2		**Siedlung**	**Réserve foncière - Aménagement Sud - RD105 - Hésingue**					**Cs**
				5S28.3		**Siedlung**	**Extension zone industrielle - Blotzheim**					**Cs**
				5S28.4		**Siedlung**	**ZAC Hattel - Bartenheim**					**Bs**
				5S5.5		**Siedlung**	**Lonza**					**Cs**
				5S12.4		**Siedlung**	**Entwicklung Industrieareal Wahlenstrasse**					**Bs**
				5S12.5		**Siedlung**	**Isola Areal Breitenbach**					**Cs**
				5S14.3		**Siedlung**	**Vision Siedlungsentwicklung St. Jakobs-Strasse**					**Cs**
				5S20.2		**Siedlung**	**Schönthal-Frenkendorf-Füllinsdorf-Liestal**					**Cs**
				5S26.7		**Siedlung**	**Rives du Lertzbach, avenue De Gaulle**					**As**
				5S27.3		**Siedlung**	**EuroAirport - côté ville**					**Cs**
				5S27.4		**Siedlung**	**EuroAirport - Campus Aeronautique - Zone 7**					**Cs**

Nr. AP1 *N° PA1*	Nr. AP2 *N° PA2*	Nr. AP3 *N° PA3*	Nr. AP4 *N° PA4*	Nr. AP5 *N° PA5*	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*	AP5 *PA5*
		L1			2701.3.203	Landschaft	Tüllinger Berg			As		
			4L1		**2701.4.236**	**Landschaft**	**Tüllinger Berg**				**As**	
		L2			2701.3.205	Landschaft	Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese			As		
			4L2		2701.4.237	Landschaft	Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese				As	
				5L1		**Landschaft**	**Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese**					**As**
		L3			2701.3.206	Landschaft	Rheinufer - Rheinfelder Rheinuferrundweg extended			As		
			4L3		2701.4.238	Landschaft	Rheinuferrundweg «extended»				As	
		L4			2701.3.207	Landschaft	Birspark Landschaft			As		
			4L4		2701.4.239	Landschaft	Birspark Landschaft				As	
				5L2		**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		2701.4.240	Landschaft	Parc des Carrières				As	
				5L3		Landschaft	Parc des Carrières					As
		L7			2701.3.210	Landschaft	Rheinufer - Bad Bellingen rückt an den Rhein			As		
			4L6		**2701.4.241**	**Landschaft**	**Rheinufer – Bad Bellingen rückt an den Rhein**				**As**	
		L8			2701.3.211	Landschaft	Landschaftsraum Wiese - Vom Gewässer zur Lebens-welt			As		
		L9			2701.3.212	Landschaft	Landschaftsraum Wiese - 24 stops am Rehberger-Weg			As		
		L10			2701.3.204	Landschaft	Landschaftsraum Wiese - Landschaft & Fluss = Wie-sionen2			As		
			4L7		2701.4.242	Landschaft	Landschaft für 1 Stunde				As	
				5L4		**Landschaft**	**Landschaft für 1 Stunde**					**As**

Geschäftsstelle Agglo Basel
Bureau Agglo Basel

Emma Herwegh-Platz 2a
4410 Liestal

+41 61 926 90 50
info@agglobasel.org
www.agglobasel.org