AGGLOPROGRAMM**BASEL**

Agglomerationsprogramm Basel 5. Generation

Projet d'agglomération de Bâle 5e génération

Massnahmenband Verkehr

14. April 2025

Recueil des mesures transports

14 avril 2025

3

3

Impressum

Mentions légales

Agglomerationsprogramm Basel, 5. Generation
Teil 3 – Massnahmenband Verkehr
Projet d'agglomération de Bâle, 5e génération
Partie 3 – Recueil des mesures transports

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)

Geschäftsleitung trireno[2]

Direction opérationnelle trireno[2]

Benno Jurt	Delegierter Öffentlicher Verkehr Kanton Basel-Stadt
Florian Kaufmann	Delegierter Öffentlicher Verkehr Kanton Basel-Landschaft
Hans Ruedi Rihs	Delegierter Öffentlicher Verkehr Kanton Aargau
Alexandre Keller	Delegierter Öffentlicher Verkehr Kanton Solothurn
Karsten Klapheck	Stellvertretender Referatsleiter Referat 33 Schienenpersonennahverkehr Land Baden-Württemberg
Valérie Buresi	Chargée de mission Direction des Équipements et des Réseaux Européens de Transport Région Grand Est

Fachgruppe Strasse

Groupe de travail Route

Dejan Despotovic	Koordinator Sonderprojekte, Tiefbauamt Kanton Basel-Stadt
Stephan Löwengut	Projektleiter Verkehrsnetze, Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt
Urs Roth	Stellvertretender Kantonsingenieur Kanton Basel-Landschaft
Alain Aschwanden	Leiter Fachbereich Gesamtverkehrsplanung Kanton Basel-Landschaft
Katrin Schönenberger	Sektionsleiterin Verkehrsplanung Kanton Aargau
Simone Hunziker	Verkehrsplanerin, Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn
Christoph Thiele	Abteilung Strassenwesen und Verkehr Referat 44 – Strassenplanung Regierungspräsidium Freiburg im Breisgau
Dieter Bollinger	Referatsleitung, Ltd. Baudirektor Referat 47.3, Baureferat Süd Regierungspräsidium Freiburg
Christine Emrich	Leitung Geschäftsbereich Planung Niederlassung Südwest Deutsche Autobahn GmbH
Dr. Sebastian Wilske	Verbandsdirektor Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)
Michael Freitag	Verkehrs- und Infrastrukturplanung Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)

2 Ehemalige Mitglieder GL trireno: Kjell Kolden, Delegierter Öffentlicher Verkehr Kanton Solothurn (Mitglied bis 15. Januar 2024).
Anciens membres de la DO trireno : Kjell Kolden, Delegierter Öffentlicher Verkehr Kanton Solothurn (membre jusqu'au 15 janvier 2024).

Kathrin Mies	Leiterin Fachbereich Strassen Landkreis Lörrach, Dezernat III
Arkadius Kormann	Sachgebietsleitung Strassen & Ingenieurbauwerke, Stellvertretender Fachbereichsleitung Strassen Landkreis Lörrach, Dezernat III
Jérôme Pfaff	Directeur du pôle Mobilités Collectivité européenne d'Alsace (CeA)
Philippe Rust	Responsable de la Mission Grands Equipements et Aménagements – Directeur de projets Direction des Routes, Infrastructures et Mobilités, Collectivité européenne d'Alsace (CeA)
Jean-Marc Grienenberger	Chef de service routier Saint-Louis Collectivité européenne d'Alsace (CeA)
Jean Rapp	Directeur Général Adjoint responsable du Pôle de la Stratégie et de la Prospective Saint-Louis Agglomération (SLA)

Fachgruppe Fuss- und Veloverkehr
Groupe de travail Trafic piétonnier et cycliste

Andrea Büchel-Dürrenberger	Mobilitätsplanung, Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt
Alain Aschwanden	Leiter Fachbereich Gesamtverkehrsplanung Kanton Basel-Landschaft
Jasmin Ganter	Projektleiterin Gesamtverkehrsplanung Kanton Basel-Landschaft
Doris Capaul	Fachstelle Fuss- u. Wanderwege Kanton Basel-Landschaft
Jeannine Geiser	Projektleiterin Infrastruktur Kanton Aargau
Sascha Attia	Verkehrsplaner, Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn
Ansgar Engbert	Radverkehrsbeauftragter Regierungspräsidium Freiburg
N.N.	Radverkehrsbeauftragte(r) Landkreis Lörrach
Florence Prudent	Responsable des affaires transfrontalières Saint-Louis Agglomération (SLA)
Florian Massol	Saint-Louis Agglomération
Alice Guillemin	Saint-Louis Agglomération

Fachgruppe Tram und Bus
Groupe de travail Tram et Bus

Rainer Franzen	Abteilungsleiter Verkehrsnetze, Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt
Oliver Biedert	Mobilitätsplanung, Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt
Dominic Wyler	Verkehrsplaner Kanton Basel-Landschaft
Alain Aschwanden	Leiter Fachbereich Gesamtverkehrsplanung Kanton Basel-Landschaft
Daniel Schoop	Stellvertreter Leiter Öffentlicher Verkehr Kanton Basel-Landschaft
Daniel Schwarz	Projektleiter Öffentlicher Verkehr Amt für Verkehr und Tiefbau, Kanton Solothurn
Jakob Jochum	Stv. Dezernatsleitung III Landkreis Lörrach
Philipp Günther	Nahverkehrsplanung (ÖPNV) Landkreis Lörrach
Hubert Vaxelaire	Directeur des transports Saint-Louis Agglomération (SLA)
Florence Prudent	Responsable des affaires transfrontalières Saint-Louis Agglomération (SLA)

Fachgruppe Verkehrsdrehscheiben
Groupe de travail Plateformes multimodales

Doreen Heinzmann	Projektleiterin Mobilitätsstrategie Kanton Basel-Stadt
Luca Olivieri	Projektleiter Güterverkehr Kanton Basel-Stadt
Alain Aschwanden	Leiter Fachbereich Gesamtverkehrsplanung Kanton Basel-Landschaft
Thomas Kühne	Verkehrsplaner Kanton Basel-Landschaft
Marco Lombardi	Stellvertretender Sektionsleiter ÖV Kanton Aargau
Jessica Mörsdorf	Koordinatorin Mobilitätsstationen Landkreis Lörrach
Hubert Vaxelaire	Directeur des transports Saint-Louis Agglomération (SLA)

Beteiligte Beratungsbüros
Bureaux d'études participants

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

Druck
Impression

Hofmann Druck
Am Weiherschloss 8
79312 Emmendingen

Inhaltsverzeichnis
Sommaire

Impressum
Mentions légales 3

1 Massnahmenliste Verkehr
Liste des mesures transports 15

1.1 Strategische Massnahmen
Mesures stratégiques 16

1.1.1 Übergeordnete Massnahmen: Öffentlicher Verkehr (ÖV)
Mesures d'ordre supérieur : Transports publics 16

1.1.2 Übergeordnete Massnahmen: Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Mesures d'ordre supérieur : Trafic individuel motorisé 16

1.1.3 Übergeordnete Massnahmen: Güterverkehr (GV)
Mesures d'ordre supérieur : Transport de marchandises 17

1.2 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération 17

1.2.1 Agglomerationsmassnahmen: Öffentlicher Verkehr (ÖV) und Verkehrsdrehscheiben (VDS)
Mesures agglomération : Transports publics et plateformes multimodales 17

1.2.2 Agglomerationsmassnahmen: Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Mesures agglomération : Trafic individuel motorisé 18

1.2.3 Agglomerationsmassnahmen: Langsamverkehr (FVV)
Mesures agglomération : Mesures pour le trafic piétonnier et cycliste 20

1.2.4 Agglomerationsmassnahmen: Strategische Verkehrsmassnahmen (V)
Mesures agglomération : Mesures stratégiques pour les transports 23

2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur 25

2.1 Übergeordnete Massnahmen: Öffentlicher Verkehr (ÖV)
Mesures d'ordre supérieur : Transports publics 26

2.1.1 Übersichtskarte (A- und B-Horizont)
Carte synoptique (horizons A et B) 26

2.1.2 Massnahmenblätter (A- und B-Horizont)
Fiches de mesure (horizons A et B) 29

2.2 Übergeordnete Massnahmen: Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Mesures d'ordre supérieur : Trafic individuel motorisé 66

2.2.1 Übersichtskarte (A- und B-Horizont)
Carte synoptique (horizons A et B) 66

2.2.2 Massnahmenblätter (A- und B-Horizont)
Fiches de mesure (horizons A et B) 69

2.3 Übergeordnete Massnahmen: Güterverkehr (GV)
Mesures d'ordre supérieur : Transport de marchandises 86

2.3.1 Übersichtskarte (A-Horizont)
Carte synoptique (horizon A) 86

2.3.2 Massnahmenblätter (A-Horizont)
Fiches de mesure (horizon A) 89

3 Agglomerationsmassnahmen
Mesures agglomération 99

3.1 Agglomerationsmassnahmen: Öffentlicher Verkehr (ÖV) und Verkehrsdrehscheiben (VDS)
Mesures agglomération : Transports publics et plateformes multimodales 100

3.1.1 Übersichtskarte (A-Horizont)
Carte synoptique (horizon A) 100

3.1.2 Massnahmenblätter (A-Horizont)
Fiches de mesure (horizon A) 103

3.1.3 Übersichtskarte (B-Horizont)
Carte synoptique (horizon B) 164

3.1.4 Massnahmenblätter (B-Horizont)
Fiches de mesure (horizon B) 167

3.2 Agglomerationsmassnahmen: Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Mesures agglomération : Travic individuel motorisé 208

3.2.1 Übersichtskarte (A-Horizont)
Carte synoptique (horizon A) 208

3.2.2 Massnahmenblätter (A-Horizont)
Fiches de mesure (horizon A) 211

3.2.3 Übersichtskarte (B-Horizont)
Carte synoptique (horizon B) 254

3.2.4 Massnahmenblätter (B-Horizont)
Fiches de mesure (horizon B) 257

3.3 Agglomerationsmassnahmen: Langsamverkehr (FVV)
Mesures agglomération : Mesures pour le trafic piétonnier et cycliste 300

3.3.1 Übersichtskarte (A-Horizont)
Carte synoptique (horizon A) 300

3.3.2 Massnahmenblätter (A-Horizont)
Fiches de mesure (horizon A) 303

3.3.3 Übersichtskarte (B-Horizont)
Carte synoptique (horizon B) 360

3.3.4 Massnahmenblätter (B-Horizont)
Fiches de mesure (horizon B) 363

3.4 Agglomerationsmassnahmen: Strategische Verkehrsmassnahmen (V)
Mesures agglomération : Mesures stratégiques pour les transports 398

3.4.1 Übersicht
Aperçu 398

3.4.2 Massnahmenblätter
Fiches de mesure 399

4 Anhang
Annexe 423

4.1 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 424

1 Massnahmenliste Verkehr

Liste des mesures transports

1.1 Strategische Massnahmen
Mesures stratégiques

1.1.1 Übergeordnete Massnahmen: Öffentlicher Verkehr (ÖV)
Mesures d'ordre supérieur : Transports publics

Nr. *N°*	A-Massnahme *Mesure A*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	A	30
5Ü-Ö2	Wendegleis Aesch	A	33
5Ü-Ö3	Bahnanbindung EuroAirport	A	35
5Ü-Ö4	Ertüchtigung und Ausbau der Bahnanlagen im Raum Basel SBB (Osten)	A	37
5Ü-Ö5	Ertüchtigung und Ausbau der Bahnanlagen im Raum Basel SBB (Westen)	A	40
5Ü-Ö6	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A	43
5Ü-Ö7	S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee	A	46
5Ü-Ö8	S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil	A	48
5Ü-Ö9	S-Bahn-Haltestelle Lörrach Zentralklinikum	A	50
5Ü-Ö10	S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude	A	52
5Ü-Ö11	Beschleunigung Leimental – Basel	A	54

Nr. *N°*	B-Massnahme *Mesure B*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5Ü-Ö12	Tiefbahnhof Basel SBB (inkl. Zufahrten)	B	56
5Ü-Ö13	Entflechtung Pratteln	B	59
5Ü-Ö14	3. Gleis Pratteln – Rheinfelden	B	61
5Ü-Ö15	Tram Aesch Dorf – Aesch Bahnhof	B	63

1.1.2 Übergeordnete Massnahmen: Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Mesures d'ordre supérieur : Trafic individuel motorisé

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

Nr. *N°*	A-Massnahme *Mesure A*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5Ü-M1	B34, Ortsumgehung Grenzach	A	70
5Ü-M2	A2, Engpassbeseitigung Osttangente (Rheintunnel)	A	72
5Ü-M3	A98, Abschnitt Rheinfelden – Schwörstadt (Unterabschnitt A98.5), 1. Fahrbahn	A	75

Nr. *N°*	B-Massnahme *Mesure B*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5Ü-M4	A2, 8-Spur-Ausbau Hagnau – Augst	B	77
5Ü-M5	A98, Abschnitt Schwörstadt – Tiengen (Unterabschnitte A98.5 (2. FB), A98.6, A98.7 (2. FB), A98.8 + A98.9)	B	79

Nr. *N°*	B-Massnahme *Mesure B*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5Ü-M6	A18, Muggenbergtunnel	B	81
5Ü-M7	B317, Ausbau (2x2 Fahrstreifen)	B	83

1.1.3 Übergeordnete Massnahmen: Güterverkehr (GV)
Mesures d'ordre supérieur : Transport de marchandises

Nr. *N°*	A-Massnahme *Mesure A*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5Ü-GV1	Terminal Gateway Basel Nord	A	90
5Ü-GV2	Hafenbecken 3	A	93
5Ü-GV3	Weiterentwicklung Hafenbahnhof Kleinhüningen	A	95

1.2 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

1.2.1 Agglomerationsmassnahmen: Öffentlicher Verkehr (ÖV) und Verkehrsdrehscheiben (VDS)
Mesures agglomération : Transports publics et plateformes multimodales

Nr. *N°*	A-Massnahme *Mesure A*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5VDS1	Dornach: Mobilitätsdrehscheibe Dornach Apfelsee	A	104
5VDS2	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Basis und Zugang Bahnhof	A	107
5VDS3	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 1. BA	A	111
5VDS4	Laufenburg (DE): P&R-Parkplatz Ostbahnhof	A	114
5VDS5	Murg: Erstellung P&R inkl. Umfeldverbesserung am Bahnhof	A	117
5VDS6	Landkreis Lörrach: Aufbau eines Netzes aus Mobilstationen	A	120
5VDS7	EAP : Nouvelles plateformes multimodales	A	123
5VDS8	Saint-Louis : Réaménagement du parvis de la gare	A	126
5VDS9	SLA : Aménagement d'une gare routière à Saint-Louis Gare	A	129
5VDS10	BS: Neue S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil, stadtseitige Erschliessung	A	132
5VDS11	BS: Neue S-Bahn-Haltestelle Solitude, stadtseitige Erschliessung (Phase 1)	A	135
5ÖV1	Schliengen: Buswendeschleife Bahnhof	A	138
5ÖV2	Saint-Louis : Couloir de bus en site propre	A	141
5ÖV3	BL: Elektrifizierung Buslinien	A	144
5ÖV4	Stein (AG): Neue Bushaltestelle	A	148

Nr. *N°*	A-Massnahme *Mesure A*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5ÖV5	Pauschalpaket: Neue/Aufwertung Haltestellen (A-Horizont)	A	151

Nr. *N°*	A-Massnahme *Mesure A*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5ÖV5.1	Reinach (BL): ÖV Stärkung – Haltestellen	A	153
5ÖV5.2	Wehr: Aufwertung Haltestellen im ÖPNV	A	154
5ÖV5.3	Murg: Aufwertung Bushaltestellen Gesamtgemeinde	A	155
5ÖV5.4	Bad Säckingen: Ausbau Bushaltestellen im Stadtgebiet	A	156
5ÖV5.5	SLA : Aménagement des arrêts de bus	A	157
5ÖV5.6	BS: Aufwertung Ortsdurchfahrt Riehen Dorf ÖV	A	158

5ÖV23	BVB: ÖV-Programm 2025 – 2028 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A	159

Nr. *N°*	B-Massnahme *Mesure B*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5VDS12	Rheinfelden (CH): Verkehrsdrehscheibe Bahnhof	B	168
5VDS13	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Bushof und Velounterführung	B	171
5VDS14	Frick: Multimodale Verkehrsdrehscheibe Bahnhof	B	175
5VDS15	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 2. BA	B	178
5VDS16	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 3. BA	B	181
5VDS17	BS: ÖV-Drehscheibe am Bhf SBB - West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke)	B	184
5VDS18	SLA: Aménagement d'un Pôle d'échange multimodal en gare de Sierentz	B	188
5ÖV6	BS: Binningerstrasse (Heuwaage), Doppelspurausbau	B	191
5ÖV7	BS: Tramprojekt Klybeck	B	194
5ÖV8	BL/BS: Tramprojekt Bachgraben	B	198
5ÖV9	BL: Busspur Bruderholzstrasse	B	201
5ÖV10	Saint-Louis : Couloir de bus en site propre 2	B	204

1.2.2 Agglomerationsmassnahmen: Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Mesures agglomération : Trafic individuel motorisé

Nr. *N°*	A-Massnahme *Mesure A*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5M1	Kaiseraugst: Öffentlich zugängliche E-Tankstellen	A	212
5M2	Eiken: Öffentlich zugängliche E-Ladestationen	A	214
5M3	BS: Güterstrasse, Verbesserungen Margarethenstrasse - Thiersteinerallee	A	216
5M4	BS: Riehenring, Verbesserungen Drahtzugstrasse - Brombacherstrasse	A	219

Nr. *N°*	A-Massnahme *Mesure A*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5M5	Pauschalpaket: Aufwertung/Sicherheit Strassenraum (A-Horizont)	A	222

Nr. *N°*	A-Massnahme *Mesure A*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5M5.1	BS: Aufwertung Ortsdurchfahrt Riehen Dorf	A	224
5M5.2	BS: Verbesserungen Fuss- und Veloverkehr, Flächen	A	225
5M5.3	Allschwil: Umgestaltung Strassenraum	A	226
5M5.4	Arlesheim: Begrünung im Strassenraum	A	227
5M5.5	Reinach (BL): Aufwertung öffentlicher Raum/Begegnungszonen/Klimaanpassung rund um Schulhäuser	A	228
5M5.6	Reinach (BL): Zentrumsentwicklung	A	229
5M5.7	Reinach (BL): Fussgängersicherheit verbessern	A	230
5M5.8	Birsfelden: Umgestaltung Bürklinstrasse	A	231
5M5.9	Birsfelden: Umgestaltung Kirchstrasse	A	232
5M5.10	Birsfelden: Umgestaltung Sonnenbergstrasse	A	233
5M5.11	Birsfelden: Umgestaltung «Am Stausee»	A	234
5M5.12	Birsfelden: Umgestaltung «Am Eck»	A	235
5M5.13	Birsfelden: Einrichtung Begegnungszonen	A	236
5M5.14	Muttenz: Grünzug Polyfeld	A	237
5M5.15	Pratteln: Verbindung vom Dorf zum Rhein: Aufwertung Schlosstrasse – Gallenweg	A	238
5M5.16	Pratteln: Verbindung vom Dorf zum Rhein: Aufwertung Kraftwerkstrasse	A	239
5M5.17	Pratteln: Verbindung vom Dorf zum Rhein: Aufwertung Oberemattstrasse – Schlossstrasse	A	241
5M5.18	Pratteln: Aufwertung Quartierachse Wartenbergstrasse – Bereich Muttenzerstrasse bis Schulhaus	A	242
5M5.19	Kaiseraugst: Aufwertung Mühlegasse – Dorfstrasse	A	243
5M5.20	Kaiseraugst: Aufwertung Linerweg/Venusstrasse	A	244
5M5.21	Kaiseraugst: Aufwertung Wurmisweg/Hirsrütiweg und Verlegung/Aufwertung Challerenweg	A	245
5M5.22	Rheinfelden (CH): Umgestaltung Geissgasse – Kupfergasse	A	246
5M5.23	Rheinfelden (CH): Umgestaltung Quellenrain	A	247
5M5.24	Rheinfelden (CH): Umgestaltung Bahnhofstrasse/ Schützenplatz	A	248
5M5.25	Weil am Rhein: Aufwertung Hafenplatz inkl. Querung Colmarer Strasse	A	249
5M5.26	Lörrach: Grüner Boulevard Heithemstrasse	A	250
5M5.27	Lörrach: Umgestaltung Basler Strasse, Bauabschnitt Bahnhof Stetten	A	251
5M5.28	Lörrach: Strassenraumgestaltung Engelplatz	A	252
5M5.29	Lörrach: Neugestaltung Franz-Ehret-Strasse	A	253

Nr. *N°*	B-Massnahme *Mesure B*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5M6	BL: Zubringer Bachgraben-Allschwil	B	258
5M7	SLA : Boulevard Intercommunal Sud (BIS)	B	261
5M8	CeA : Réaménagement des carrefours RD105 – RD201 et RD105 – fret EAP	B	264
5M9	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa	B	267
5M10	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Zentrum	B	270
5M11	BL: Neugestaltung Hauptstrasse Binningen	B	273
5M12	BS: Heuwaage – Binningerstrasse, Neuorganisation	B	276
5M13	BS: Areal Dreispitz Nord, Verbesserungen Münchensteinerstrasse	B	279
5M14	BS: Areal Wolf, Neuorganisation St. Jakobs-Strasse	B	282
5M15	BS: Denkmal – Grosspeter – Dreispitz, Neuorganisation	B	285
5M16	Pauschalpaket: Aufwertung/Sicherheit Strassenraum (B-Horizont)	B	289

Nr. *N°*	B-Massnahme *Mesure B*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5M16.1	Wehr: Shared Space	B	291
5M16.2	Murg: Aufwertung Ortsmitte	B	292
5M16.3	Saint-Louis : Mesures d'accompagnement du Boulevard Intercommunal Sud	B	293
5M16.4	Hésingue : Mesures d'accompagnement du Boulevard Intercommunal Sud	B	294
5M16.5	Hégenheim : Mesures d'accompagnement du Boulevard Intercommunal Sud	B	295
5VM1	Pauschalpaket: Verkehrsmanagement (B-Horizont)	B	296

Nr. *N°*	B-Massnahme *Mesure B*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5VM1.1	Wehr: Verbesserung VM an Knoten	B	298
5VM1.2	Murg: Knoten Ortseingang Ost	B	299

1.2.3 Agglomerationsmassnahmen: Langsamverkehr (FVV)

Mesures agglomération : Mesures pour le trafic piétonnier et cycliste

Nr. *N°*	A-Massnahme *Mesure A*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5FVV1	Stein (AG): Neuer Fussgängerzugang Bahnhof Stein-Säckingen	storniert	
5FVV2	Dornach: Rad- und Fusswegunterführung Apfelsee	A	304
5FVV3	BS: Riehenstrasse/Hammerstrasse, Velomassnahmen	A	307
5FVV4	BL: Velovorzugsroute Birsstadt West: 2. Etappe	A	310
5FVV5	BL: Velovorzugsroute Birsstadt Ost: 2. Etappe	A	313
5FVV6	BL: Fuss- und Veloverkehrsmassnahme Nau/Norimatt	A	316

Nr. *N°*	A-Massnahme *Mesure A*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5FVV7	Pauschalpaket: Fuss- und Veloverkehr (A-Horizont)	A	319

Nr. *N°*	A-Massnahme *Mesure A*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5FVV7.1	BS: Fuss- und Veloverkehrsachsen im Gebiet Dreispitz	A	322
5FVV7.2	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr im Rahmen Arealentwicklungen	A	323
5FVV7.3	BS: Verbesserungen Fuss- und Veloverkehr, Strecken	A	324
5FVV7.4	Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen	A	326
5FVV7.5	Binningen: Erstellung neuer Trottoirüberfahrten	A	327
5FVV7.6	Binningen: Neuer Fuss- und Radweg mit Brücke im Entwicklungsgebiet Spiesshöfli	A	328
5FVV7.7	Binningen: Erschliessungsstrassen, fehlende Trottoirs erstellen	A	329
5FVV7.8	SO: Querungssicherung Knoten Velohauptroute 302, Velolandroute 7/Benkenstrasse in Bättwil	A	330
5FVV7.9	Arlesheim: Neubau Industriestrasse, FVV-Massnahmen	A	332
5FVV7.10	Reinach (BL): ÖV-Stärkung – Zugang	A	333
5FVV7.11	Reinach (BL): Ausbau kommunaler Velorouten	A	334
5FVV7.12	Landkreis Waldshut: LV-Massnahme	A	335
5FVV7.13	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Langsamverkehrsachsen	A	336
5FVV7.14	Kaiseraugst: Veloabstellanlagen	A	337
5FVV7.15	Rheinfelden (CH): Fuss- und Radwegverbindung entlang Bahndamm (Bhf SBB – Haltstelle Augarten)	A	338
5FVV7.16	Rheinfelden (CH): Fuss- und Radwegverbindung Quellematt	A	339
5FVV7.17	Rheinfelden (CH): Ausbau Veloabstellplätze im Parkhaus Schiffacker	A	340
5FVV7.18	Stein (AG): Radweg Kantonsschule	A	341
5FVV7.19	Obermumpf: Radweg Obermumpf – Stein	A	342
5FVV7.20	Rheinfelden (DE): Geh- und Radwegbrücke im Zuge der Güterstrasse	A	343
5FVV7.21	Wehr: Ausbau Radverkehrsnetz	A	344
5FVV7.22	Wehr: Ausbau Fusswegenetz	A	345
5FVV7.23	Murg: Umsetzung Radverkehrskonzept	A	346
5FVV7.24	RP/Laufenburg (DE): Radnetz	A	347
5FVV7.25	RP/Laufenburg (DE): L 154 Schaffung einer Fussgängerquerung im Bereich der Himmelreichstrasse	A	348
5FVV7.26	Riehen: Erstellung von Trottoirüberfahrten	A	349
5FVV7.27	Weil am Rhein: Veloroute Haltingen Friedlingen	A	350
5FVV7.28	Weil am Rhein: Veloroute Nord – Süd	A	351

Nr. *N°*	A-Massnahme *Mesure A*		Prio *Prio*	Seite *Page*
	5FVV7.29	Weil am Rhein/BS: Veloroute Ost – West	A	352
	5FVV7.30	Saint-Louis : piste cyclable rue Kieffer	A	353
	5FVV7.31	SLA : Liaison cyclable Kembs – Sierentz	A	354
	5FVV7.32	SLA : Liaison Cyclable Blotzheim – Saint-Louis – EuroAirport (RD12bisI)	A	355
	5FVV7.33	SLA : Liaison Cyclable Kappelen – Helfrantzkirch	A	356
	5FVV7.34	SLA : Liaison cyclable Ranspach-le-Haut – Ranspach-le-Bas	A	357
	5FVV7.35	SLA : Liaison cyclable Hagenthal-le-Bas – Schönenbuch via Klepferhof	A	358
	5FVV7.36	SLA : Liaison cyclable Village-Neuf – Huningue – Saint-Louis/RD105	A	359

Nr. *N°*	B-Massnahme *Mesure B*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5FVV8	BS: Fuss- und Velobrücke Dreiländereck «Hafenbrücke»	B	364
5FVV9	BS: Neue Velostation Bhf. SBB West (in Brückenköpfen neue Margarethenbrücke)	B	367
5FVV10	BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung am Bahnhof Laufen	B	370
5FVV11	BL: Pratteln, Neubau SBB-Querung Gempenstrasse – Persilwegli	B	373
5FVV12	BL: Velotunnel Angenstein	B	376
5FVV13	Riehen: Fuss- und Veloverkehr Stettenfeld	B	379
5FVV14	Landkreis Lörrach: Erstellung Dossenbachradweg an der K6353	B	382
5FVV15	Rheinfelden (DE): Radweg zwischen Kraftwerk Rhyburg und Beuggen	B	384
5FVV16	Lörrach: Bahnunterführung Zollweg	B	387
5FVV17	Pauschalpaket: Fuss- und Veloverkehr (B-Horizont)	B	390

Nr. *N°*	B-Massnahme *Mesure B*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5FVV17.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr klybeckplus	B	393
5FVV17.2	BS: Neue Velostation Bhf. SBB Ost	B	394
5FVV17.3	Kaiseraugst: Überführung Landstrasse	B	395
5FVV17.4	Riehen: PU Hebelschulhaus – Rüchligweg	B	396
5FVV17.5	Riehen: PU Grienbodenweg	B	397

1.2.4 Agglomerationsmassnahmen: Strategische Verkehrsmassnahmen (V)

Mesures agglomération : Mesures stratégiques pour les transports

Nr. *N°*	**A-Massnahme** *Mesure A*	**Prio** *Prio*	**Seite** *Page*
5V1	Digitale Veloplanung	A	401
5V2	Gestaltungskonzept Velovorzugsrouten	A	403
5V3	Abklärung und Konzept für Mobilitätsstationen	A	405
5V4-1	Regionales Verkehrsmanagement: Überlast Autobahnen A2/3 Stadt Basel	A	407
5V4-2	Regionales Verkehrsmanagement: Überlast Autobahnen A2/3 Verzw. Gellert – Rheinfelden	A	410
5V4-3	Regionales Verkehrsmanagement: Bewirtschaftung/Verkehrslenkung Hochrhein	A	412
5V4-4	Regionales Verkehrsmanagement: Verkehrsmanagement Leimental/Basel-West	A	415
5V5	Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung	A	418
5V6	Mobilitätsmanagement: Fortsetzung Begleitung Sharing-Angebote über Grenzen denken	A	420

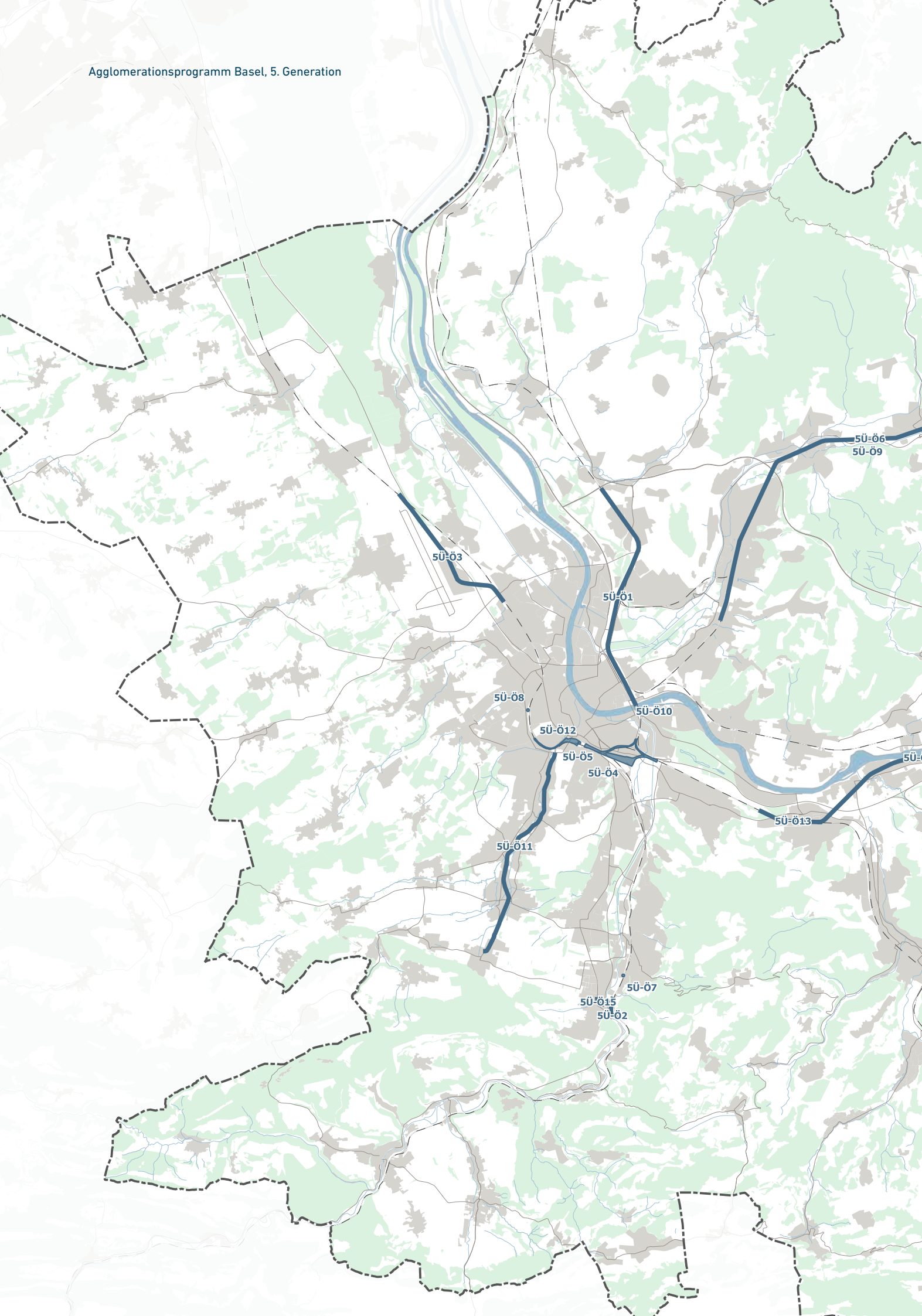
2
Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

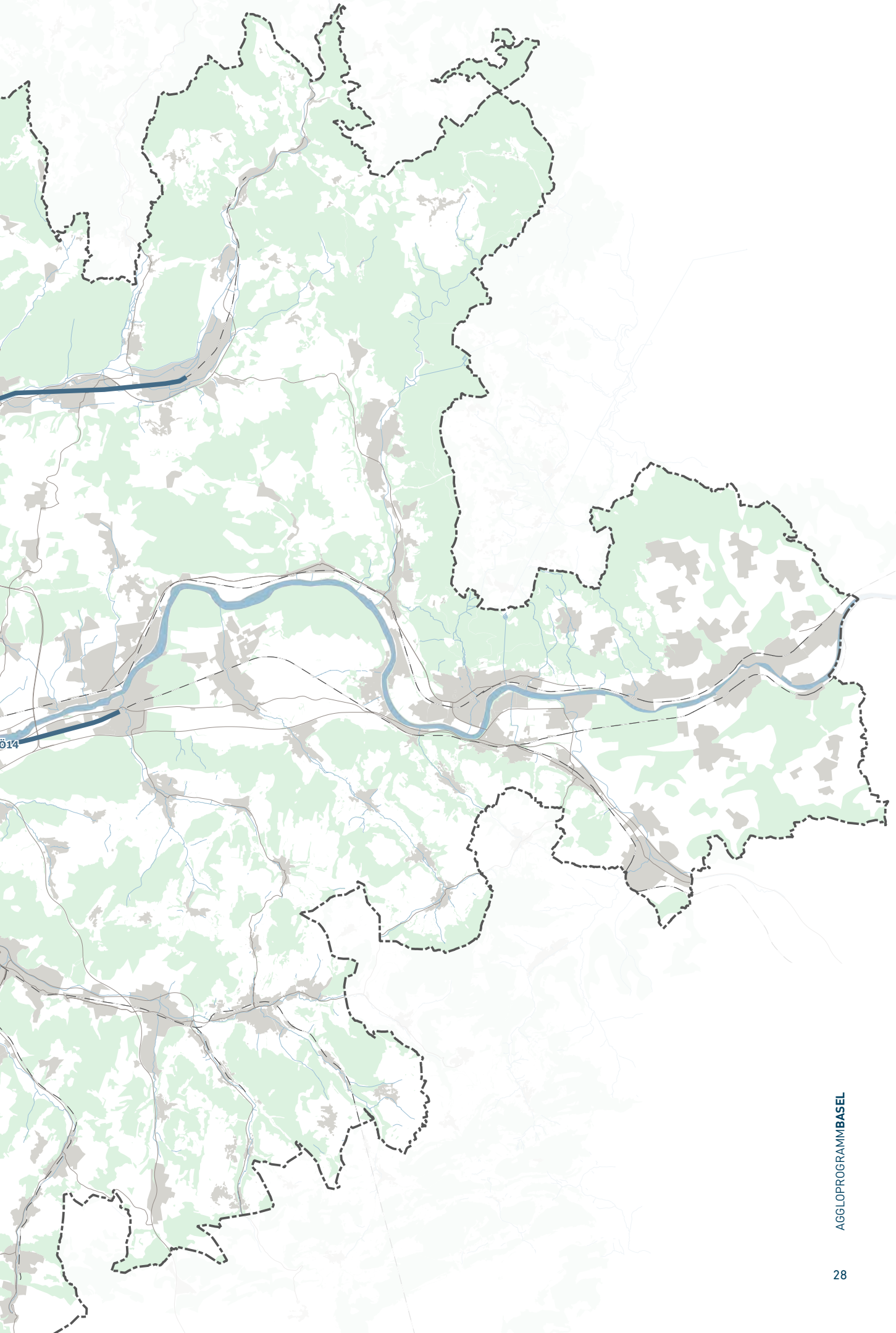
2.1 Übergeordnete Massnahmen: Öffentlicher Verkehr (ÖV)
Mesures d'ordre supérieur : Transports publics

2.1.1 Übersichtskarte (A- und B-Horizont)
Carte synoptique (horizons A et B)

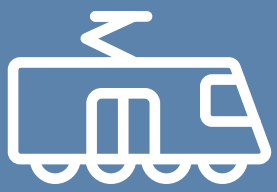
Nr. *N°*	A-Massnahme *Mesure A*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel (Planfeststellungs-abschnitte 9.2 und 9.3)	A	30
5Ü-Ö2	Wendegleis Aesch	A	33
5Ü-Ö3	Bahnanbindung EuroAirport	A	35
5Ü-Ö4	Ertüchtigung und Ausbau der Bahnanlagen im Raum Basel SBB (Osten)	A	37
5Ü-Ö5	Ertüchtigung und Ausbau der Bahnanlagen im Raum Basel SBB (Westen)	A	40
5Ü-Ö6	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A	43
5Ü-Ö7	S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee	A	46
5Ü-Ö8	S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil	A	48
5Ü-Ö9	S-Bahn-Haltestelle Lörrach Zentralklinikum	A	50
5Ü-Ö10	S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude	A	52
5Ü-Ö11	Beschleunigung Leimental – Basel	A	54

Nr. *N°*	B-Massnahme *Mesure B*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5Ü-Ö12	Tiefbahnhof Basel SBB (inkl. Zufahrten)	B	56
5Ü-Ö13	Entflechtung Pratteln	B	59
5Ü-Ö14	3. Gleis Pratteln – Rheinfelden	B	61
5Ü-Ö15	Tram Aesch Dorf – Aesch Bahnhof	B	63


5Ü-Ö6
5Ü-Ö9
5Ü-Ö3
5Ü-Ö1
5Ü-Ö8
5Ü-Ö10
5Ü-Ö12
5Ü-Ö5
5Ü-Ö4
5Ü-Ö13
5Ü-Ö11
5Ü-Ö7
5Ü-Ö15
5Ü-Ö2


ö14

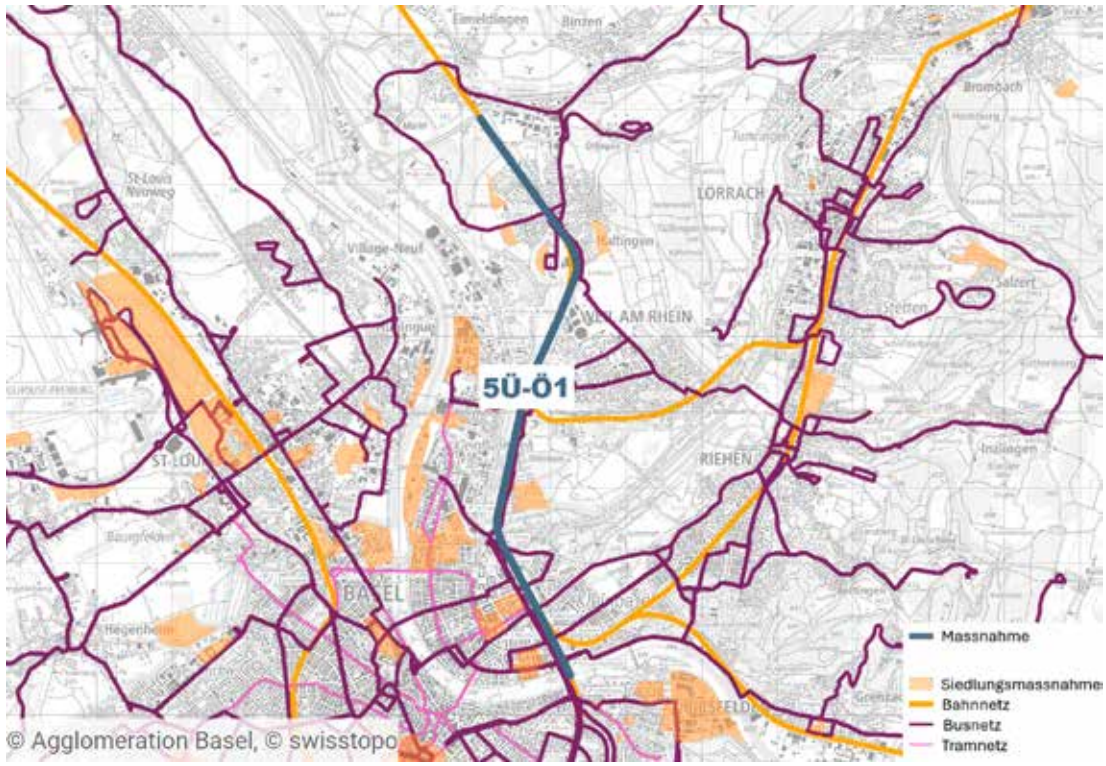
2.1.2 Massnahmenblätter (A- und B-Horizont)
Fiches de mesure (horizons A et B)



5Ü-Ö1

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

Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
1 210 000 000	2011	2030

Massnahmenbeschrieb

Die Massnahme ist Teil des Ausbauprojekts der bestehenden Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel von zwei auf vier Spuren. Die Strecke gehört zum europäischen Güterverkehrskorridor von Rotterdam nach Genua. Grösstenteils verlaufen die neuen Gleise parallel zu den alten. Durch eine verbesserte Linienführung auf Neubaustrecken soll die Fahrzeit zwischen Karlsruhe und Basel um 31 Minuten verkürzt werden. Im Bereich der Agglomeration Basel befinden sich die Planfeststellungsabschnitte (PfA) 9.1 (Schliengen – Eimeldingen, mit Katzenbergtunnel), 9.2 (Haltingen – Weil am Rhein) und 9.3 (Basel, mit Wiesenquerung). Der Abschnitt 9.1 konnte bereits zum Fahrplanwechsel 2012/2013 in Betrieb genommen werden. Der Abschnitt 9.2 ist seit Mitte 2011 im Bau. Sowohl in Haltingen als auch in Weil am Rhein werden im Zuge der Bauarbeiten die Bahnsteige für den Nahverkehr modernisiert und an die neuesten Normen angepasst. Für den auf Schweizer Territorium gelegenen Abschnitt 9.3 zwischen Weil am Rhein Grenze und Rheinbrücke wurde die Plangenehmigung 2020 erteilt. Bis 2030 sollen die Baumassnahmen auf diesem Abschnitt fertiggestellt sein.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

- ÖV: Dank punktuellen Eigentrassees und/oder Verkehrsmanagement zu Gunsten des ÖVs sind zuverlässige Fahrzeiten sichergestellt
- ÖV: Die S-Bahn-Achsen bieten schnelle Verbindungen aus allen Korridoren ins Agglomerationszentrum und verbinden die Korridore miteinander

Bezug zu Teilstrategien:

- V1.2 Taktfrequenzen in den inneren und äusseren Korridoren erhöhen
- V6.1 Infrastrukturkapazitäten bereitstellen und Transportabwicklung optimieren

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	5Ü-Ö10	S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude	A
ÜM-MIV	5Ü-M2	A2, Engpassbeseitigung Osttangente (Rheintunnel)	A
ÜM-GV	5Ü-GV1	Terminal Gateway Basel Nord	A
	5Ü-GV2	Hafenbecken 3	A
	5Ü-GV3	Weiterentwicklung Hafenbahnhof Kleinhüningen	A
MIV	M8	Basel: Freiburgerstrasse	A
S	5S1.1	Messe Basel	A
	5S22.1	Haltingen-Ost	B
	5S22.2	Im Rad	B
	5S22.3	Heldelinger Boden	B
	5S22.4	Unterer Brommacker	B
	5S22.5	Otterbach-Süd	B

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	DB InfraGO AG
Weitere beteiligte Stellen	-

5Ü-Ö1

A

Historie

AP1/ARE-Code
Ö4/- B

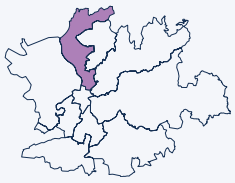
AP2/ARE-Code
Ü7/- B

AP3/ARE-Code
Ü6/- A

AP4/ARE-Code
4Ü-Ö1/2701.4.187 A

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr (Schiene)

Unterkategorie
-



Oberrhein

5Ü-Ö1

Weiteres:

Webseite des Projekts:
https://www.karlsruhe-basel.de/home.html

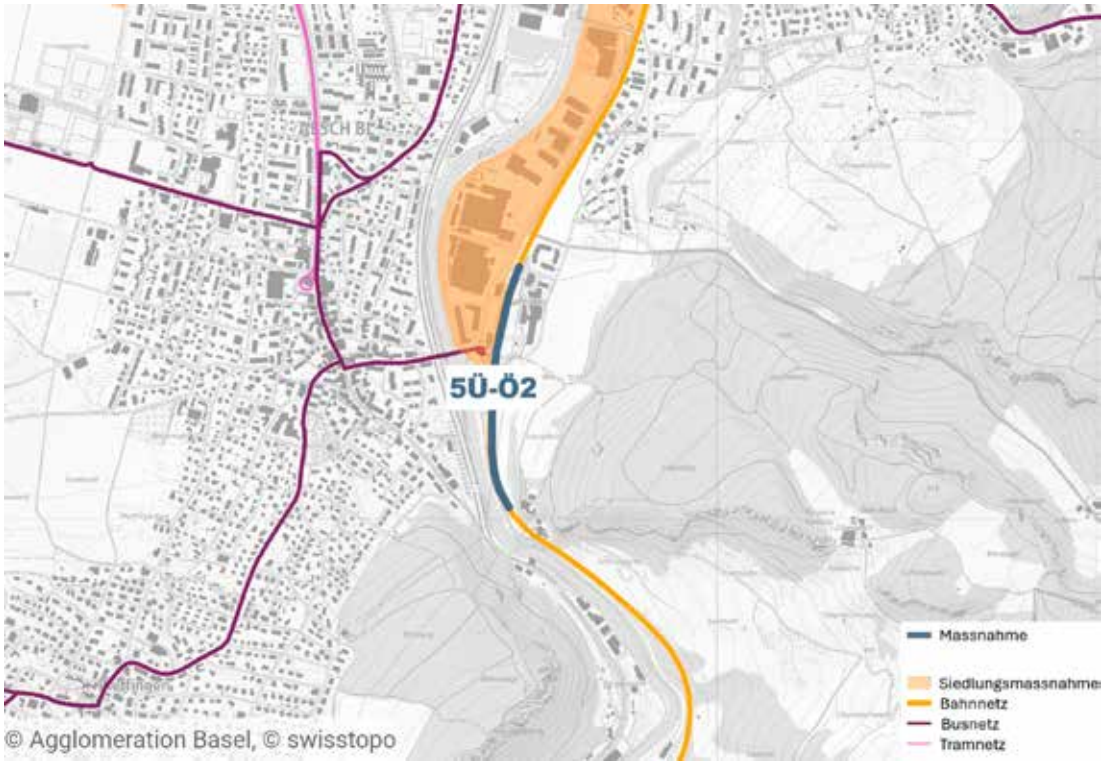
Trinationale S-Bahn Basel:
https://www.trireno.org



5Ü-Ö2

Wendegleis Aesch

A



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
15 000 000	2027	2028

Historie

AP1/ARE-Code	
-	-

AP2/ARE-Code	
Ü6/2701.2.013	B

AP3/ARE-Code	
Ü27/-	B

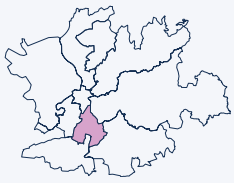
AP4/ARE-Code	
4Ü-Ö13/2701.4.199	A

Massnahmenkategorie

Öffentlicher Verkehr (Schiene)

Unterkategorie

-



Birstal

Massnahmenbeschrieb

Zwischen Basel SBB und Aesch wird das S-Bahn-Angebot von einem Halbstundentakt auf einen Viertelstundentakt ausgebaut. Damit die zusätzlichen S-Bahn-Züge in Aesch wenden können, ohne den übrigen Bahnverkehr zu beeinträchtigen, muss der Bahnhof Aesch mit einem Wendegleis ergänzt werden. Mit dem Bau dieses Wendegleises geht auch die Errichtung neuer Weichenverbindungen einher, damit das Wendegleis von beiden Streckengleisen aus erreicht werden kann.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

- Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung genutzt
- ÖV: Das S-Bahn-Angebot stellt in den dichten, urbanen Gebieten der inneren Korridore einen 15-Minuten-Takt sicher, in den äusseren Korridoren einen 30-Minuten-Takt

Bezug zu Teilstrategien:

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

5Ü-Ö2

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	5Ü-Ö7	S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee	A
	5Ü-Ö12	Tiefbahnhof Basel SBB (inkl. Zufahrten)	B
	5Ü-Ö15	Tram Aesch Dorf – Aesch Bahnhof	B
S	5S7.1	Gstad	B
	5S10.1	Birsmatt	B
	5S10.2	Widen	B
L	5L2	Birspark Landschaft	A

Beteiligte Stellen/Koordination

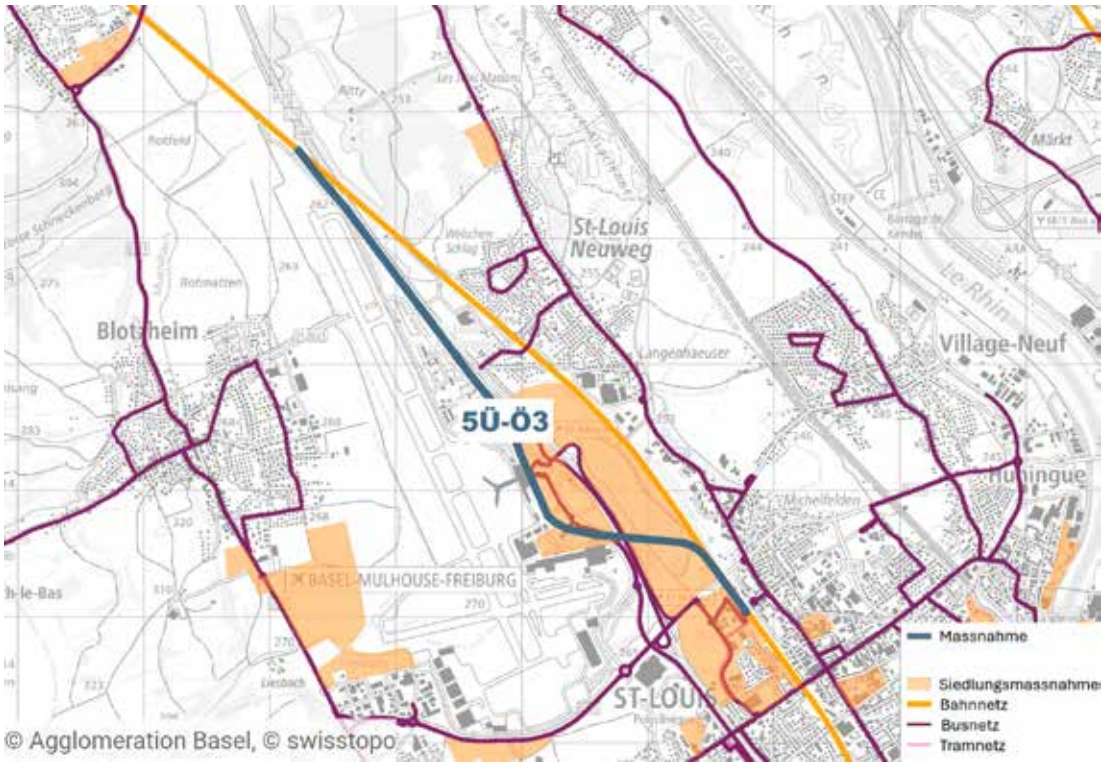
Federführende Stelle	Bundesamt für Verkehr
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Basel-Landschaft



5Ü-Ö3

Bahnanbindung EuroAirport

A



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
371 800 000	2029	2035

Historie

AP1/ARE-Code
Ö14/- -

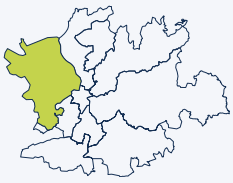
AP2/ARE-Code
Ü5/2701.2.002 A

AP3/ARE-Code
Ü7/- A

AP4/ARE-Code
4Ü-Ö9/2701.4.195 B

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr (Schiene)

Unterkategorie
Saint-Louis Agglomération



Saint-Louis Agglomération

Massnahmenbeschrieb

Das Projekt beinhaltet den Bau einer 6km langen, doppelspurigen Neubaustrecke parallel zur heutigen Bahnstrecke Mulhouse – Basel SBB sowie die Errichtung einer neuen, zweigleisigen Haltestelle direkt neben dem Flughafengebäude. Während Fernverkehrs- und Güterzüge weiterhin die Stammstrecke benützen, fahren die S-Bahnen und der TER 200 Strasbourg – Basel SBB über die Neubaustrecke via EuroAirport. Diese Aufteilung erhöht die Kapazität der Strecke Mulhouse – Basel SBB und ermöglicht direkte und attraktive S-Bahn-Verbindungen zwischen dem Südelsass und der Nordwestschweiz.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

- ÖV: Das S-Bahn-Angebot stellt in den dichten, urbanen Gebieten der inneren Korridore einen 15-Minuten-Takt sicher, in den äusseren Korridoren einen 30-Minuten-Takt
- Rheinhäfen und EuroAirport: internationale Anbindung sichergestellt

5Ü-Ö3

Bezug zu Teilstrategien:

- QV3.1 Verkehrsdrehscheiben typenspezifisch stärken
- V1.1 Mittels Durchmesserlinien neue Direktverbindungen herstellen
- V1.2 Taktfrequenzen in den inneren und äusseren Korridoren erhöhen
- V1.3 Entwicklungsschwerpunkte mit neuen Haltestellen besser erschliessen

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	5Ü-Ö8	S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil	A
	5Ü-Ö12	Tiefbahnhof Basel SBB (inkl. Zufahrten)	B
	5Ü-Ö18	Herzstück Westast (Basel Mitte – Basel St. Johann) inklusive BS St. Johann	C
	5Ü-Ö19	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	C
ÖV	5VDS7	EAP : Nouvelles plateformes multimodales	A
S	5S26.1	Quartier Fernet-Branca	B
	5S26.2	Rue de la Fraternité – Saint-Louis	B
	5S26.4	Quartier Forum – Saint-Louis	B
	5S26.5	Quartier Casino – Saint-Louis	B
	5S26.6	Quartier Parc Hess – Saint-Louis	B
	5S27.1	Pôle de développement Quartier du Lys	B
	5S27.2	Zone de développement Technoport	B
	5S27.3	EuroAirport – côté ville	B

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	SNCF Réseau
Weitere beteiligte Stellen	EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg

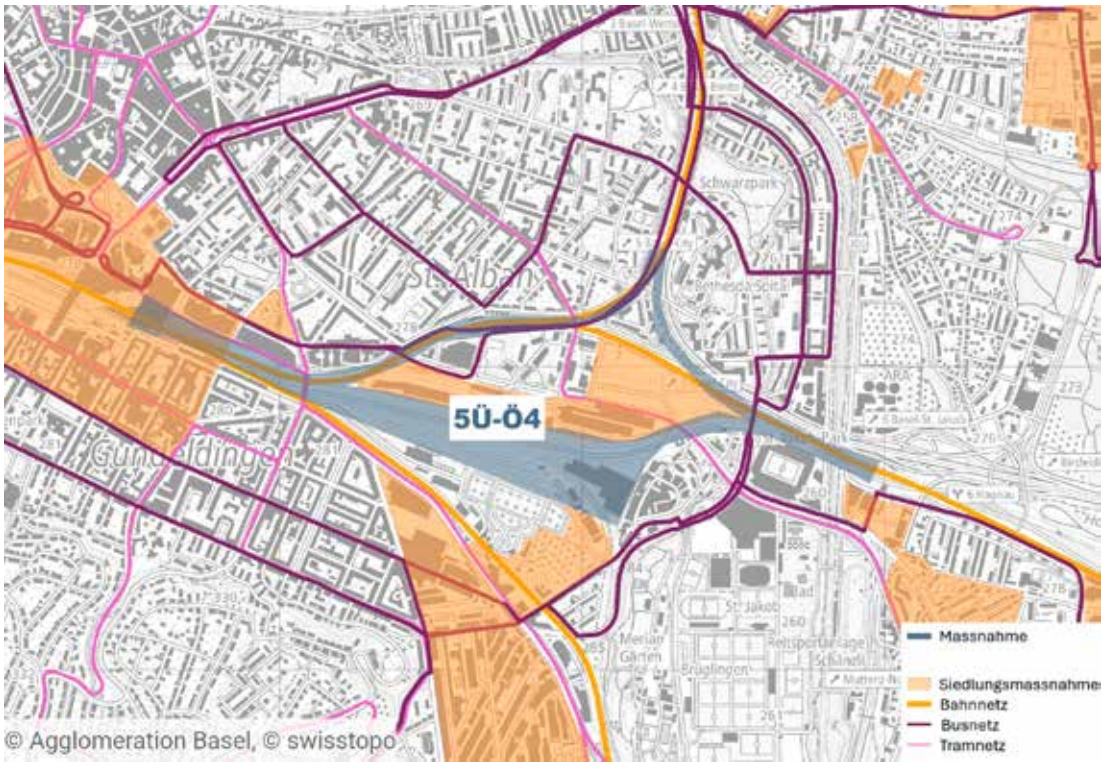
Weiteres:

Webseite des Projekts:
www.eapexpress.org

Trinationale S-Bahn Basel:
www.trireno.org

5Ü-Ö4

Ertüchtigung und Ausbau der Bahnanlagen im Raum Basel SBB (Osten)



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
950 000 000	2031	Ab 2033 in Etappen

Massnahmenbeschrieb

Diese Massnahme umfasst folgende SBB-Vorhaben im Osten des Bahnhofs Basel SBB, im Bereich Wolf sowie Gellert-Hagnau:

- Ausbau Ostkopf
- Optimierung Produktion Wolf
- Einführung S-Bahn über Wolf in beide Richtungen
- 2. Ausfahrt Richtung Deutschland
- Verkürzung Zugfolgezeit über Rhein

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

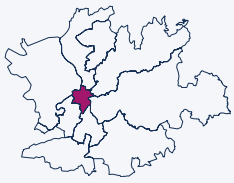
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr (Schiene)

Unterkategorie
-



Kernstadt

5Ü-Ö4

Die Projekte dienen dem mittelfristigen Bahnausbau im Osten des Bahnhofs SBB in verschiedener Hinsicht:

- Es werden im Bereich der Bahnproduktion (Ab- und Zusammenstellen von Zügen, Reinigung, Service etc.) Verbesserungen erreicht, die nötig sind, um das Angebotskonzept AK2035 umsetzen zu können.
- Die Gleisanlagen im Osten des Bahnhofs SBB werden so organisiert, dass Platz frei wird, um die Zufahrt zu einem künftigen Tiefbahnhof Basel SBB zu realisieren.
- Die Kapazitäten von/nach Deutschland und von/nach Fricktal werden mit zusätzlichen Gleisen und/oder Entflechtungen erhöht.

Die Projekte, die für die Umsetzung des Angebotskonzepts AK2035 nötig sind, sollen auf den Horizont 2035 hin realisiert werden. Die Realisierung der weiteren Projekte ist terminlich offen. 5Ü-Ö4 und 5Ü-Ö5 umfassen gemeinsam die Massnahmen der sogenannten «Ertüchtigung Knoten Basel» für den mittelfristigen Bahnausbau im Umfeld des Bahnhofs SBB.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

- Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichtet
- FVV: Die Siedlungsgebiete verfügen über ein zusammenhängendes, dichtes, sicheres und attraktives Fusswegnetz
- ÖV: Die S-Bahn- und ausgewählte Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität

Bezug zu Teilstrategien:

- V1.2 Taktfrequenzen in den inneren und äusseren Korridoren erhöhen
- V6.1 Infrastrukturkapazitäten bereitstellen und Transportabwicklung optimieren

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	5Ü-Ö5	Ertüchtigung und Ausbau der Bahnanlagen im Raum Basel SBB (Westen)	A
	5Ü-Ö12	Tiefbahnhof Basel SBB (inkl. Zufahrten)	B
ÖV	5VDS17	BS: ÖV-Drehscheibe am Bhf SBB - West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke)	B
MIV	5M14	BS: Areal Wolf, Neuorganisation St. Jakobs-Strasse	B
	5M15	BS: Denkmal – Grosspeter – Dreispitz, Neuorganisation	B
S	5S5.4	Umfeld Bahnhof SBB	B

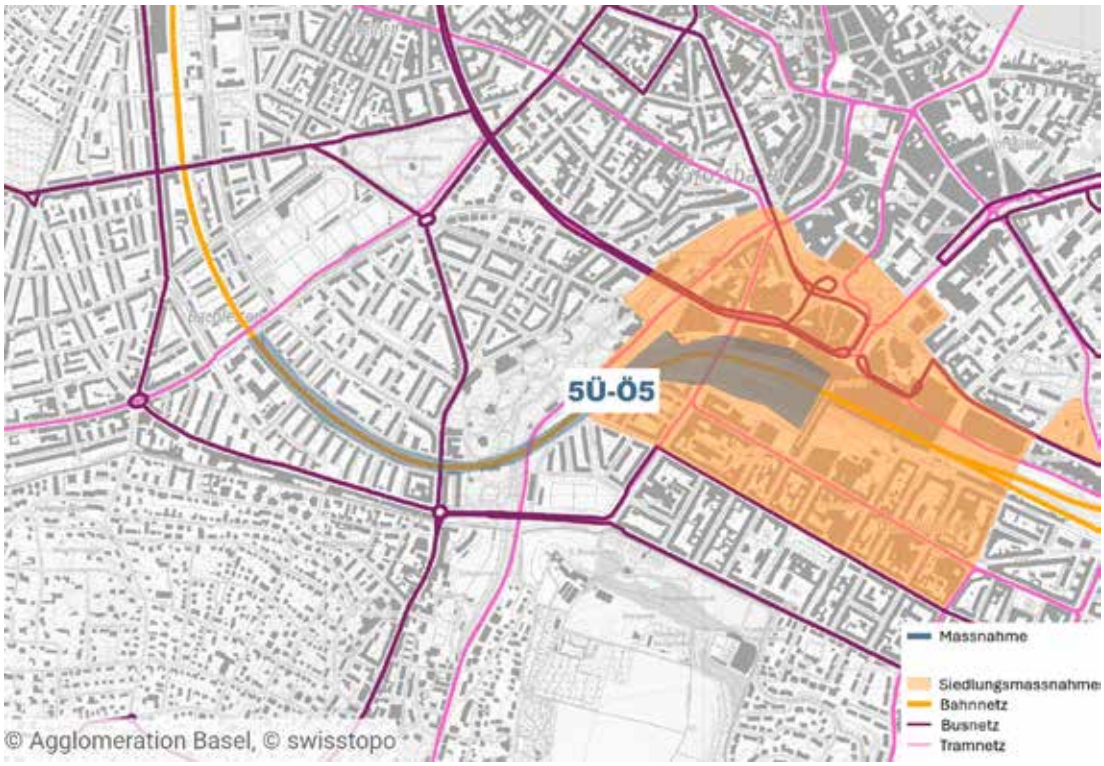
Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Bundesamt für Verkehr
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Basel-Stadt



5Ü-Ö5

Ertüchtigung und Ausbau der Bahnanlagen im Raum Basel SBB (Westen)



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
870 000 000	2031	2037 – 2040 in Etappen

Massnahmenbeschrieb

Diese Massnahme umfasst folgende SBB-Vorhaben im Westen des Bahnhofs Basel SBB:

- Perronzugang Margarethen, inkl. Westkopf, Teil Nord (finanziert/AS35)
- Ersatz Margarethenbrücke
- Auszugsgleise Schützenmatt
- Westkopf, Teil Süd

Sie dienen dem Bahnausbau im Westen des Bahnhofs SBB im Horizont 2035 und verfolgen zwei übergeordnete Ziele:

Mit dem Perronzugang Margarethen und dem Ersatz der Margarethenbrücke werden die Perrons aus Westen erreichbar gemacht. Dies erlaubt es, einen wesentlichen Teil der Personenflüsse künftig im Westen des Bahnhofs abzuwickeln. Konkret entsteht im Raum Margarethenbrücke-Markthallenplatz eine hoch attraktive multimodale Verkehrsdrehscheibe mit schnellen Anbindungen insbesondere ans Tram- und Langsamverkehrsnetz.

Die Vorhaben Westkopf, Teil Nord und Westkopf, Teil Süd organisieren die Gleisanlage zwischen der Erdbeergrabenbrücke im Westen und der bestehenden Hauptpasserelle im Osten neu. Die Perrons werden so nach Westen verlängert, dass sie vom neuen Perronzugang her erreichbar werden. Und die Gleise werden neu alle unter der Margarethenbrücke hindurchgeführt, womit der Betrieb der Gleisanlage und damit ihre Kapazität erhöht wird. Dem gleichen Ziel dienen die Auszugsgleise Schützenmatt. Zwei zusätzliche Gleise zwischen dem Schützenmatttunnel und der Oberwilerstrasse werden über eine dritte Birsigbrücke mit dem Westkopf verbunden und dienen dazu, Züge aus dem eigentlichen Bahnhofsbereich nach Westen auszuziehen und damit die im Bahnhof benötigten Gleise resp. Perronkanten freizuspielen.

Die Projekte sollen auf den Horizont 2035 hin realisiert werden, dienen aber nicht nur der Umsetzung des Angebotskonzepts AK2035, sondern sind auch Voraussetzung für den späteren Bau und Betrieb eines Tiefbahnhofs Basel SBB.
5Ü-Ö4 und 5Ü-Ö5 umfassen gemeinsam die Massnahmen der sogenannten «Ertüchtigung Knoten Basel» für den mittelfristigen Bahnausbau im Umfeld des Bahnhofs SBB.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

- Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichtet
- FVV: Die Siedlungsgebiete verfügen über ein zusammenhängendes, dichtes, sicheres und attraktives Fusswegnetz
- ÖV: Die S-Bahn- und ausgewählte Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität

Bezug zu Teilstrategien:

- V1.2 Taktfrequenzen in den inneren und äusseren Korridoren erhöhen
- V6.1 Infrastrukturkapazitäten bereitstellen und Transportabwicklung optimieren

Bezug zu anderen Massnahmen

	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÜM-ÖV	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
ÖV	Ö47	ÖV-Direktverbindung Leimental – Basel Bahnhof SBB (Margarethenstich)	A
MIV	5M22	BS: Margarethenstrasse, Verbesserungen	B
FVV	5FVV9	BS: Neue Velostation Bhf. SBB West (in Brückenköpfen neue Margarethenbrücke)	B
S	5S5.4	Umfeld Bahnhof SBB	B

5Ü-Ö5

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

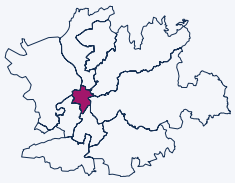
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr (Schiene)

Unterkategorie
-



Kernstadt

5Ü-Ö5

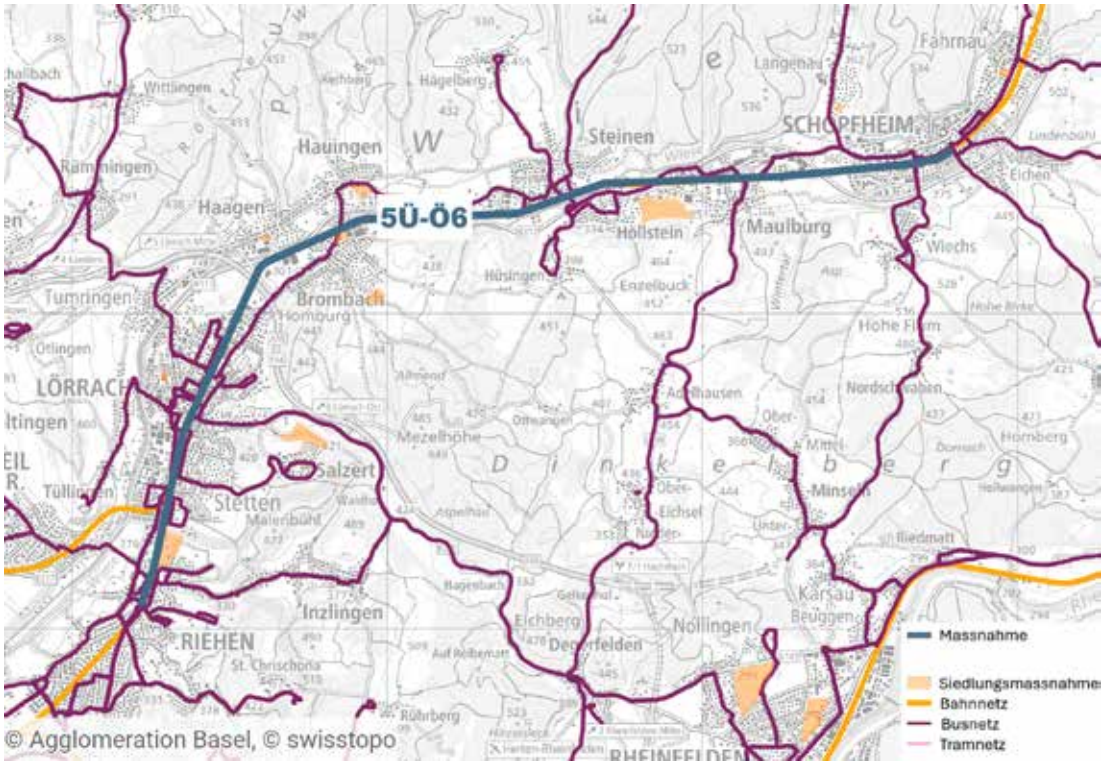
Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Bundesamt für Verkehr
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Basel-Stadt



5Ü-Ö6

Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
143 000 000	2031	2035

Massnahmenbeschrieb

Die S-Bahn-Linie S6 verkehrt heute im Halbstundentakt und stösst insbesondere zwischen Basel Bad Bf und Lörrach Hbf regelmässig an ihre Kapazitätsgrenze. Die vorhandene Infrastruktur lässt aufgrund der fehlenden Kreuzungsmöglichkeiten keine Taktverdichtung zu. Auch längere oder doppelstöckige Züge können heute nicht eingesetzt werden.

Der vorgesehene Ausbau dient folgenden Zielen:

- 15-Minuten-Takt zwischen Basel Bad Bf und Lörrach Hbf
- Durchbindung der S5 mit allen Halten bis nach Schopfheim
- Anbindung der neuen S-Bahn-Haltestelle Zentralklinikum Lörrach (vgl. 5Ü-Ö9)

Der Ausbau umfasst Doppelspurausbauten auf drei Abschnitten zwischen Riehen und Schopfheim, Anpassungen an den bestehenden Publikumsanlagen in den Bahnhöfen, den Aus- und Neubau von Brücken, Anpassungen von Bahnübergängen sowie signaltechnische Massnahmen.

A

Historie

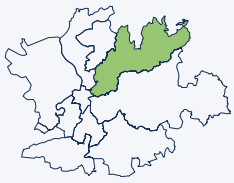
AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
Ö3/-	C
AP3/ARE-Code	
Ü28/2701.3.171	B
AP4/ARE-Code	
4Ü-Ö11/2701.4.197	B

Massnahmenkategorie

Öffentlicher Verkehr (Schiene)

Unterkategorie

-



Wiesental

5Ü-Ö6

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

- ÖV: Dank punktuellen Eigentrassees und/oder Verkehrsmanagement zu Gunsten des ÖVs sind zuverlässige Fahrzeiten sichergestellt
- ÖV: Das S-Bahn-Angebot stellt in den dichten, urbanen Gebieten der inneren Korridore einen 15-Minuten-Takt sicher, in den äusseren Korridoren einen 30-Minuten-Takt
- ÖV: Die S-Bahn-Achsen bieten schnelle Verbindungen aus allen Korridoren ins Agglomerationszentrum und verbinden die Korridore miteinander

Bezug zu Teilstrategien:

- QSK1.1 Agglomeration der kurzen Wege fördern
- QSK1.2 Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren
- V1.2 Taktfrequenzen in den inneren und äusseren Korridoren erhöhen
- V1.3 Entwicklungsschwerpunkte mit neuen Haltestellen besser erschliessen

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

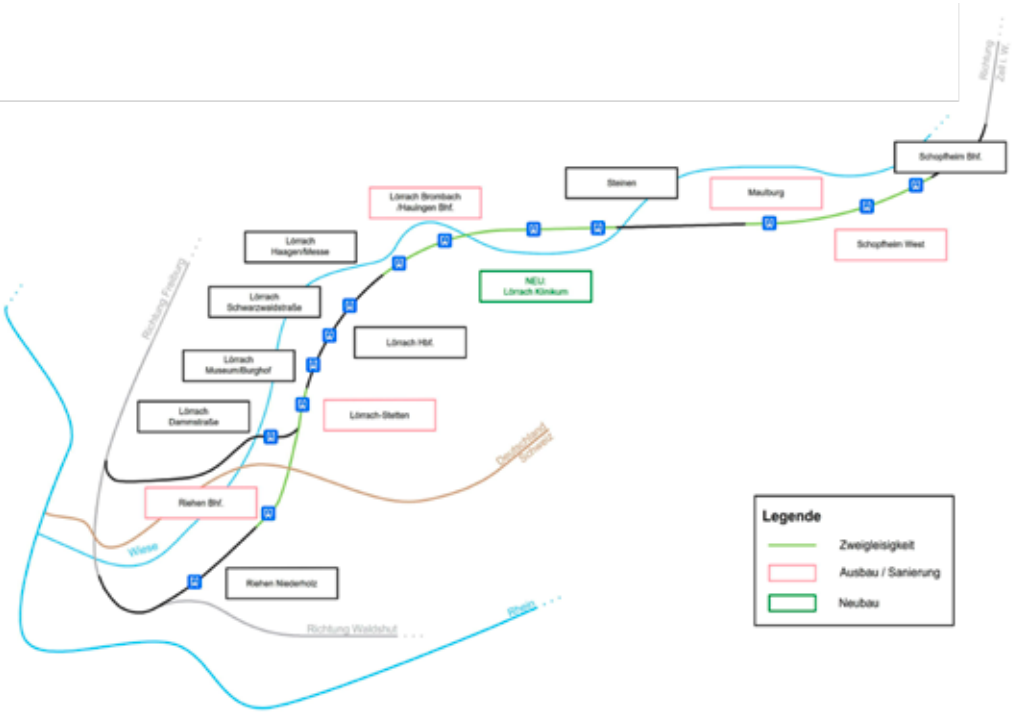
ÜM-ÖV	5Ü-Ö9	S-Bahn-Haltestelle Lörrach Zentralklinikum	A
ÜM-MIV	5Ü-M7	Ausbau der B317 (2x2 Fahrstreifen)	B
FVV	4LV1	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim – Lörrach	A
S	5S23.1	Stettenfeld	B
	5S24.1	Südlich Ötlinger Strasse	B
	5S24.2	Bühl III	A
	5S24.3	Franz-Ehret-Strasse, Schöpflin-Areal Brombach	B
	5S24.4	Schöpflin-Areal, Haagen	B
	5S24.5	Siegmeer, Hauingen	B
	5S24.7	Buchmatte	B
	5S25.2	Stalten	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Zweckverband Regio-S-Bahn Lörrach (ZRL) Bauherr: Bundeseisenbahnvermögen
Weitere beteiligte Stellen	DB InfraGO AG, Bundeseisenbahnvermögen Kanton Basel-Stadt, Riehen, Baden-Württemberg

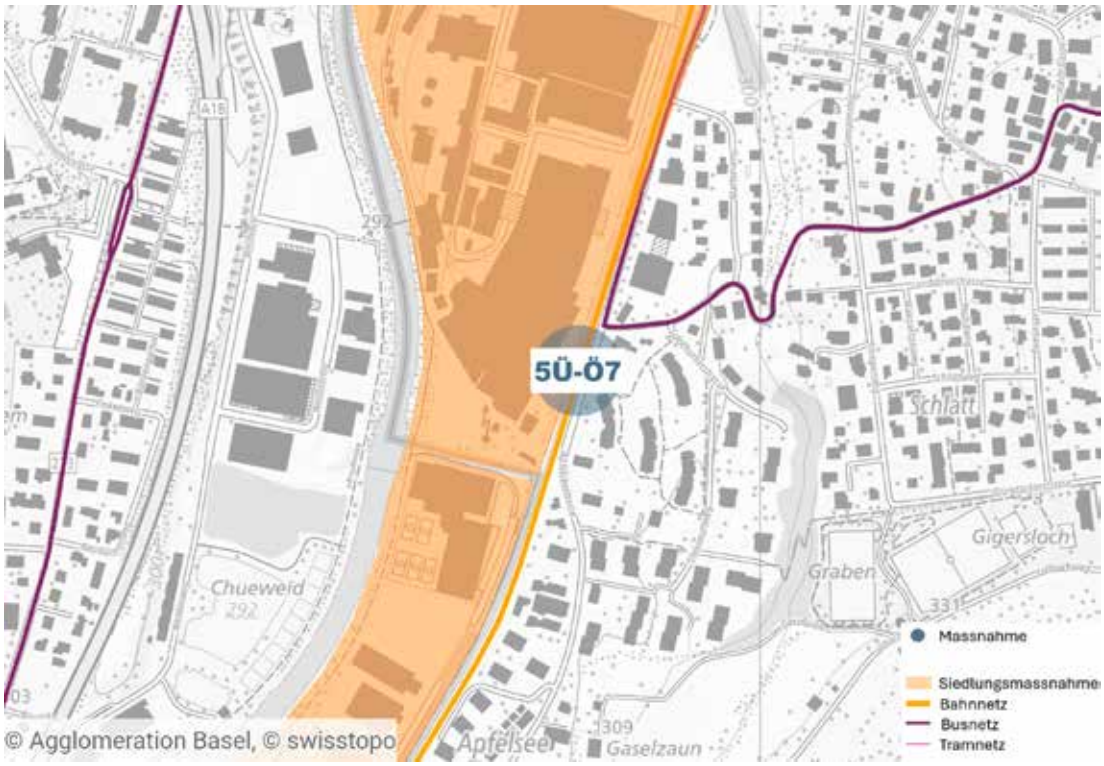
5Ü-Ö6




Richtung Zell i. W.
Schopfheim Bhf.
Steinen
Maulburg
Schopfheim West
Lörrach Brombach /Haulingen Bhf.
Lörrach Haagen/Messe
NEU: Lörrach Klinikum
Lörrach Schwarzwaldstraße
Lörrach Hbf.
Lörrach Museum/Burghof
Lörrach Dammstraße
Lörrach-Stetten
Richtung Freiburg
Deutschland Schweiz
Riehen Bhf.
Wiese
Riehen Niederholz
Richtung Waldshut
Rhein
Legende
Zweigleisigkeit
Ausbau / Sanierung
Neubau

5Ü-Ö7

S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
14 000 000	2028	2030

Massnahmenbeschrieb

Der neue S-Bahn-Haltepunkt zwischen Dornach-Arlesheim und Aesch ermöglicht eine adäquate Bedienung des Entwicklungsschwerpunktes «Widen/Birsmatte». Die Erschliessung des gesamten Areals stützt sich massgeblich auf den öffentlichen Verkehr über die S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee ab. Das Projekt umfasst zwei Bahnsteige in Seitenlage sowie eine Personenunterführung, die auch die Zugänglichkeit aus dem Entwicklungsschwerpunkt sicherstellt.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

- FVV: Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar
- Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung genutzt
- ÖV: Die S-Bahn- und ausgewählte Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität

Bezug zu Teilstrategien:

- QSK1.1 Agglomeration der kurzen Wege fördern
- QSK1.2 Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren
- V1.3 Entwicklungsschwerpunkte mit neuen Haltestellen besser erschliessen

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	5Ü-Ö2	Wendegleis Aesch	A
ÖV	5VDS1	Dornach: Mobilitätsdrehscheibe Dornach Apfelsee	A
FVV	4LV8	SO: Birsstadt – Velovorzugsroute Ost Abschnitt Solothurn	A
	5FVV2	Dornach: Rad- und Fusswegunterführung Apfelsee	A
	5FVV5	BL: Velovorzugsroute Birsstadt Ost: 2. Etappe	A
S	5S10.1	Birsmatt	B
	5S10.2	Widen	B
L	5L2	Birspark Landschaft	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Bundesamt für Verkehr
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Solothurn, Schweizerische Bundesbahnen, Dornach

5Ü-Ö7

A

Historie

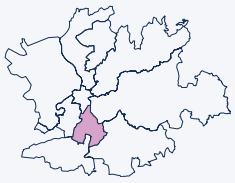
AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
Ö7/2701.2.037	C
AP3/ARE-Code	
Ü11/-	A
AP4/ARE-Code	
4Ü-Ö18/2701.4.204	A

Massnahmenkategorie

Öffentlicher Verkehr (Schiene)

Unterkategorie

-



Birstal

5Ü-Ö8

S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
14 000 000	2028	2031

Massnahmenbeschrieb

Eine neue S-Bahn-Haltestelle «Basel Neuallschwil» (früher: Morgartenring) zwischen Basel SBB und Basel St. Johann soll den Westen Basels und die Gemeinde Allschwil an die S-Bahn anbinden. Letztere erhält mit dem neuen Haltepunkt erstmals direkten Anschluss ans Bahnnetz. Der Standort bietet dank der unmittelbaren Nähe zum ÖV-Knoten Morgartenring ideale Umsteigebeziehungen zu Tram (Linie 6) und Bus (Linie 36). Vorgesehen sind Aussenperrons mit einer Erschliessung von der Brücke Allschwilerstrasse her.

Die Haltestelle soll im Hinblick auf die im Horizont 2030 geplanten Angebotsausbauten der S-Bahn Richtung Elsass in Betrieb genommen werden können. Eine gleichzeitige Bauausführung mit dem Ausbau der Elsässerbahn Basel SBB – Basel St. Johann auf 4 m Eckhöhe wird angestrebt.

Mit der Inbetriebnahme der Bahnanbindung EuroAirport wird ab ca. 2035 das S-Bahn-Angebot auf der Elsässerbahn weiter an Attraktivität gewinnen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

- Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichtet
- FVV: Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar
- ÖV: Die S-Bahn- und ausgewählte Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität

Bezug zu Teilstrategien:

- QSK1.1 Agglomeration der kurzen Wege fördern
- QSK1.2 Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren
- V1.3 Entwicklungsschwerpunkte mit neuen Haltestellen besser erschliessen

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	5Ü-Ö3	Bahnanbindung EuroAirport	A
	5Ü-Ö19	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	C
ÖV	5VDS10	BS: Neue S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil, stadtseitige Erschliessung	A
S	5S4.1	Arbeitsplatzgebiet Bachgraben	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Bundesamt für Verkehr
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Basel-Landschaft, Kanton Basel-Stadt



5Ü-Ö8

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

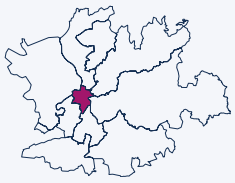
AP2/ARE-Code
Ö4/2701.2.034 C

AP3/ARE-Code
Ü29/- B

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr (Schiene)

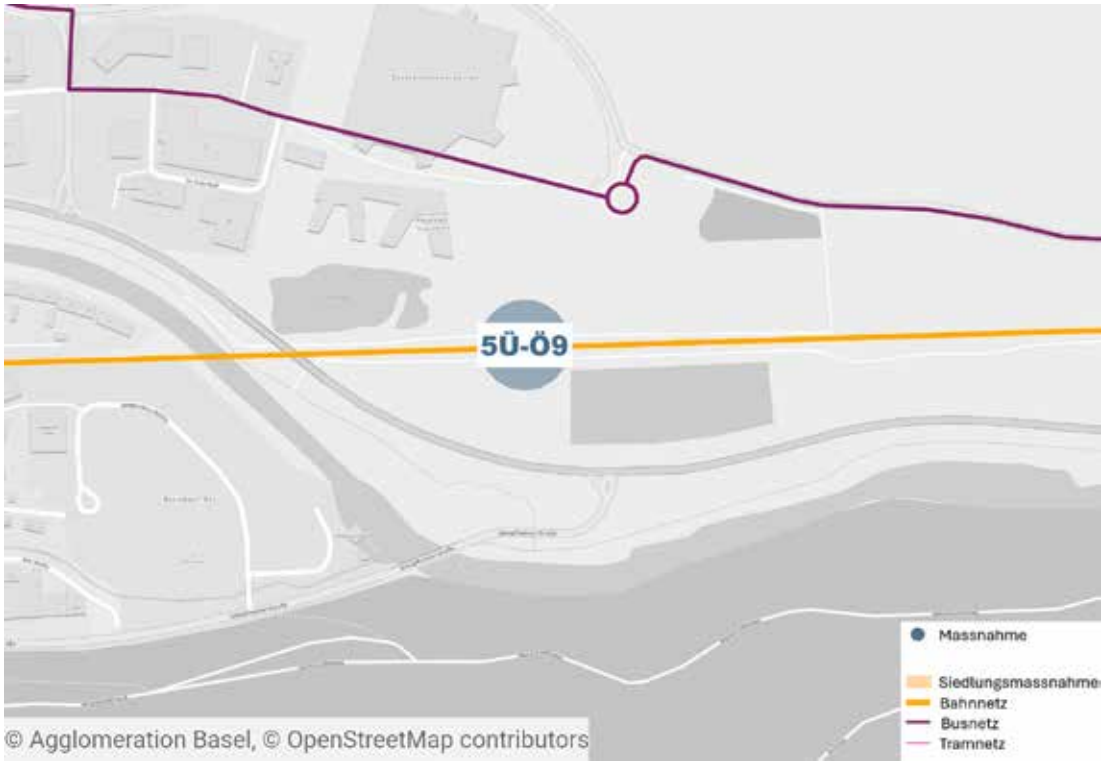
Unterkategorie
-



Kernstadt

5Ü-Ö9

S-Bahn-Haltestelle Lörrach Zentralklinikum



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
Kosten in 5Ü-Ö6 enthalten	2028	2035

Massnahmenbeschrieb

Der neue Haltepunkt Lörrach Zentralklinikum kommt an der bestehenden Bahnstrecke der Wiesentalbahn zwischen Lörrach Brombach/Hauingen und Steinen zu liegen. Das an diesem Standort neu geplante Zentralklinikum des Landkreises Lörrach wird dadurch ideal durch die trinationale S-Bahn Basel erschlossen. Das Projekt beinhaltet folgende Massnahmen: Neubau von zwei Bahnsteigen mit 155 m Länge und 55 cm Höhe, Bahnsteigausstattung nach neuestem DB-Standard, Neubau von Rampen und Treppen zum Bahnsteig, Neubau der Beleuchtung von Bahnsteigen sowie der Zuwegung.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

- Korridorzentren: als Teil der polyzentrischen Struktur gestärkt
- ÖV: Das S-Bahn-Angebot stellt in den dichten, urbanen Gebieten der inneren Korridore einen 15-Minuten-Takt sicher, in den äusseren Korridoren einen 30-Minuten-Takt
- ÖV: Die S-Bahn- und ausgewählte Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität

Bezug zu Teilstrategien:

- QSK1.1 Agglomeration der kurzen Wege fördern
- QSK1.2 Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren
- V1.3 Entwicklungsschwerpunkte mit neuen Haltestellen besser erschliessen

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	5Ü-Ö6	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
S	5S24.5	Siegmeer, Hauingen	B
	5S24.4	Schöpflin-Areal, Haagen	B

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	DB InfraGO AG
Weitere beteiligte Stellen	Landkreis Lörrach, Lörrach



5Ü-Ö9

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

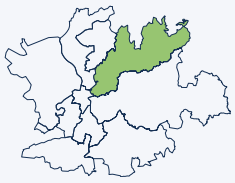
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr (Schiene)

Unterkategorie
-



Wiesental

5Ü-Ö10

S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
27 000 000	2029	2033

Massnahmenbeschrieb

Auf der Verbindungsbahn Basel SBB – Basel Bad Bf wird eine neue Haltestelle für die S-Bahn und Regionalexpresse gebaut. Sie kommt auf Kleinbasler Seite, unmittelbar nördlich der Rheinbrücke zu liegen. Damit wird das Entwicklungsgebiet der Roche, das eine grosse Arbeitsplatzdichte aufweist, dank kurzen Fusswegen optimal an die S-Bahn angeschlossen. Zudem entsteht ein attraktiver Übergang zum städtischen Busnetz an der Haltestelle «Tinguely Museum», welche später auch an das Basler Tramnetz angeschlossen werden soll. Vorgesehen ist ein 230 m langer Mittelperron in Hochlage, zwischen den beiden Streckengleisen Basel SBB – Basel Bad Bf. Die beiden Güterverkehrsgleise zum Rangierbahnhof in Muttenz bleiben von der Haltestelle unberührt. Das Projekt steht in Abhängigkeit zu mehreren anderen Massnahmen, insbesondere dem Vierspurausbau Karlsruhe – Basel, dem Ersatz des Stellwerks Basel Bad Bf und dem Spurwechsel Gellert auf der gegenüberliegenden Seite des Rheins.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

- Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichtet
- FVV: Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar
- ÖV: Die S-Bahn- und ausgewählte Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität

Bezug zu Teilstrategien:

- QSK1.1 Agglomeration der kurzen Wege fördern
- QSK1.2 Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren
- V1.3 Entwicklungsschwerpunkte mit neuen Haltestellen besser erschliessen

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	5Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	A
S	5S1.1	Messe Basel	A
	5S1.2	Areal Roche	B
	5S13.3	Stadtentwicklung Birsfelden	C

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Bundeseisenbahnvermögen (BEV)
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Basel-Stadt, SBB Infrastruktur, Bundesamt für Verkehr



5Ü-Ö10

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

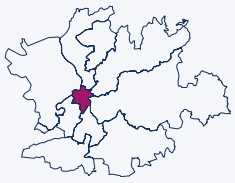
AP2/ARE-Code
Ö5/2701.2.035 C

AP3/ARE-Code
Ü10/- A

AP4/ARE-Code
4Ü-Ö16/2701.4.202 A

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr (Schiene)

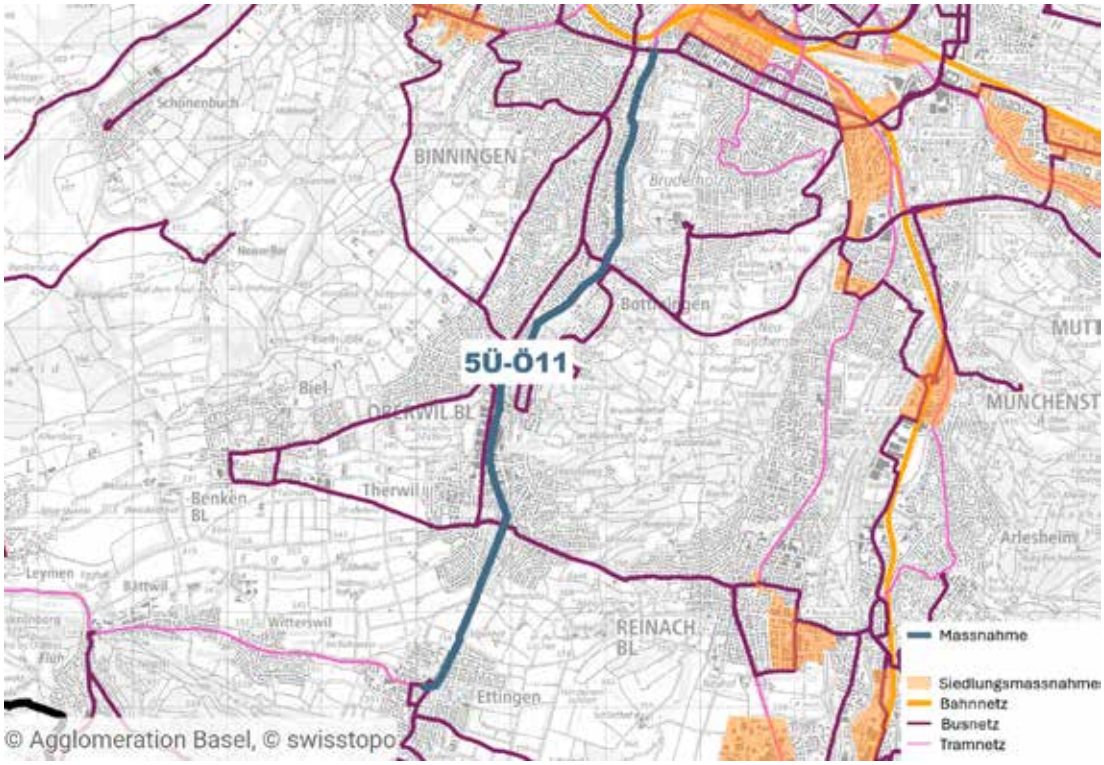
Unterkategorie
-



Kernstadt

5Ü-Ö11

Beschleunigung Leimental – Basel



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
14 000 000	2028	2030

Massnahmenbeschrieb

Das Leimental ist dicht besiedelt, verfügt jedoch weder über eine Hochleistungsstrasse noch über eine S-Bahn. Die Tramlinien 10 und 17 bilden das Rückgrat im öffentlichen Verkehr. Ziel ist die Einführung eines Express-Trams zwischen dem Leimental und Basel zur Schaffung eines ÖV-Angebots auf S-Bahn-Niveau. Hierbei ist vorgesehen, dass die Linie 17 von Rodersdorf/Flüh bis Ettingen alle Haltestellen bedient, und dann beschleunigt bis Dorenbach verkehrt, wobei sie mindestens sechs Haltestellen nicht bedient. An diesen Haltestellen müssen die Tramübergänge mit Schranken abgesichert werden. Zudem ist eine Anpassung und Ergänzung der Stellwerksanlagen notwendig.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

- FVV: Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar
- ÖV: Das Tram- und Busnetz ergänzt das S-Bahn-Angebot, ist mit diesem optimal verknüpft und bietet dank einem abgestimmten Takt ein attraktives Angebot
- ÖV: Im Leimental bindet anstelle der S-Bahn das Tram den Korridor an das Agglomerationszentrum an, im Kandertal übernimmt der Bus diese Funktion

Bezug zu Teilstrategien:

- QSK1.3 Dekarbonisierung und Energieeffizienz der Verkehrsmittel fördern
- V2.1 Tramnetz ergänzen und mit dem S-Bahn-System vernetzen

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÖV	4MD1	BL: ÖV-Drehscheibe Bottmingen	A
	Ö47	ÖV-Direktverbindung Leimental – Basel Bahnhof SBB (Margarethenstich)	A
FVV	4LV10.30	Binningen: Veloabstellanlagen	A
S	5S5.4	Umfeld Bahnhof SBB	B

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Bundesamt für Verkehr
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Basel-Landschaft, Kanton Basel-Stadt, Kanton Solothurn, Baselland Transport AG



5Ü-Ö11

A

Historie

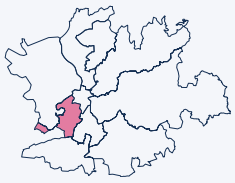
AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
Ö4/2701.2.034	C
AP3/ARE-Code	
Ü29/-	B
AP4/ARE-Code	
4Ü-Ö21/2701.4.207	A

Massnahmenkategorie

Öffentlicher Verkehr (Schiene)

Unterkategorie

-



Leimental

5Ü-Ö12

Tiefbahnhof Basel SBB (inkl. Zufahrten)



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
2 700 000 000	frühestens 2035	frühestens 2045

Massnahmenbeschrieb

Der Tiefbahnhof Basel SBB wird das erste Element des künftigen «Herzstücks» (unterirdische Bahnverbindung zwischen Basel SBB und Basel Bad Bf sein. Die Massnahme umfasst:

- Eigentlicher Bahnhof mit unterirdischer Gleisanlage (4 Gleise/4 Perronkanten), Verteilebene und neuen Personenunterführungen
- Logistikanlagen zur Versorgung des Bahnhofs
- Zufahrtsrampen im Bereich des Güterbahnhofs Wolf
- Verbindungstunnel zwischen Güterbahnhof Wolf und Bahnhofskaverne

Der Tiefbahnhof Basel SBB kommt unter die nördlichen Gleise des bestehenden Bahnhofs zu liegen. Eine grosszügige Personenunterführung im Westen verbindet den künftigen «Markthallenplatz» mit dem Meret Oppenheim-Platz und eine weitere Unterführung im Osten komplettiert die Publikumsanlagen. Zusammen mit der Hauptpassarelle und dem separat geplanten Perronzugang Margarethen im Westen gewährleisten sie auf lange Frist genügend

Kapazität für den Personenfluss und eine ideale Anbindung an den Stadtraum und den städtischen ÖV.

Der Tiefbahnhof wird in einem ersten Schritt von Osten her erschlossen: Im Bereich des Güterbahnhofs Wolf tauchen die Gleise ab und werden zwischen Münchensteinerstrasse und Peter Merian-Strasse unter der bestehenden Gleisanlage geführt, bevor sie in die Bahnhofskaverne münden. In einem späteren Schritt wird im Westen die Ausfahrt ins Herzstück ergänzt, das via Haltestelle Basel Mitte dereinst zum Badischen Bahnhof und nach Basel St. Johann führt.

5Ü-Ö12

B

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

- Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichtet
- ÖV: Dank punktuellen Eigentrassees und/oder Verkehrsmanagement zu Gunsten des ÖVs sind zuverlässige Fahrzeiten sichergestellt

Bezug zu Teilstrategien:

- QSK1.3 Dekarbonisierung und Energieeffizienz der Verkehrsmittel fördern
- V6.1 Infrastrukturkapazitäten bereitstellen und Transportabwicklung optimieren

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	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
ÖV	5ÖV6	BS: Binningerstrasse (Heuwaage), Doppelspurausbau	B
	5VDS17	BS: ÖV-Drehscheibe am Bhf SBB - West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke)	B
MIV	5M3	BS: Güterstrasse, Verbesserungen Margarethenstrasse – Thiersteinerallee	A
	5M12	BS: Heuwaage – Binningerstrasse, Neuorganisation	B
	5M15	BS: Denkmal – Grosspeter – Dreispitz, Neuorganisation	B
FVV	5FVV9	BS: Neue Velostation Bhf. SBB West (in Brückenköpfen neue Margarethenbrücke)	B
S	5S5.4	Umfeld Bahnhof SBB	B

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Bundesamt für Verkehr
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Basel-Stadt

Historie

AP1/ARE-Code
- -

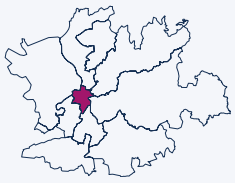
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr (Schiene)

Unterkategorie
-



Kernstadt

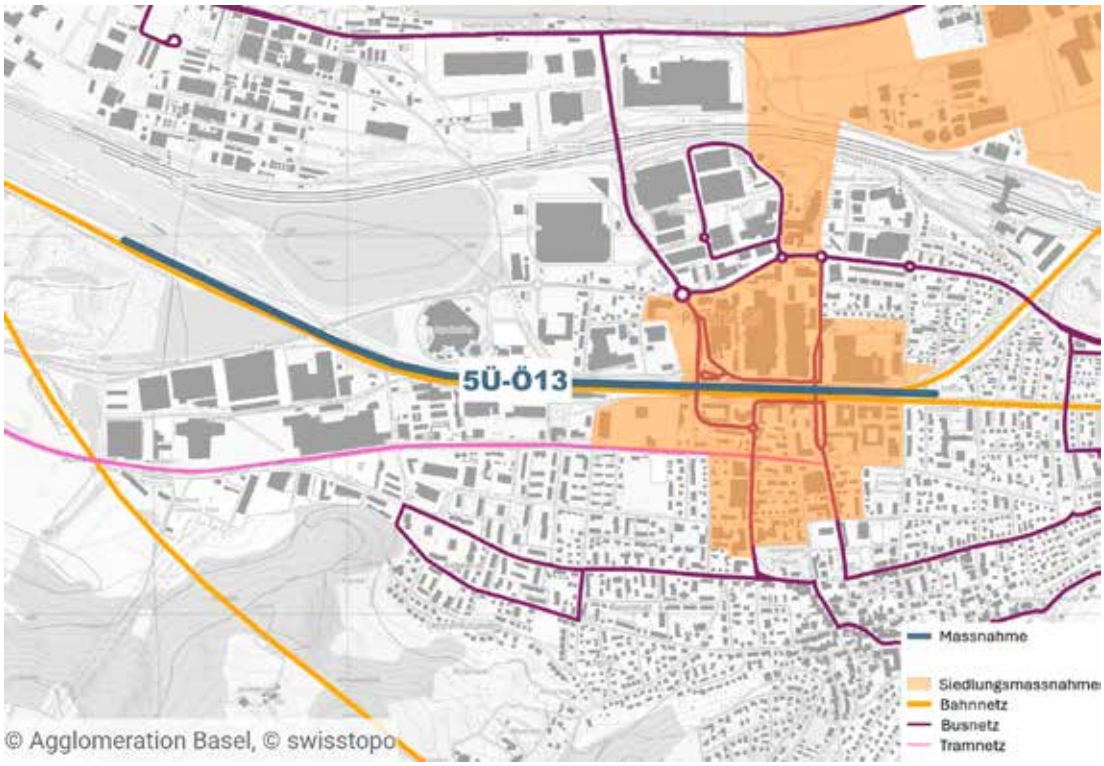
5Ü-Ö12



5Ü-Ö13

Entflechtung Pratteln

B



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
460 000 000	2035	2045

Historie

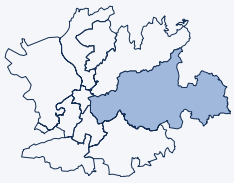
AP1/ARE-Code	
Ü99/-	B
AP2/ARE-Code	
Ü3/270.2.147	B
AP3/ARE-Code	
Ü3/2701.3.173	A
AP4/ARE-Code	
4Ü-Ö26/-	B

Massnahmenkategorie

Öffentlicher Verkehr (Schiene)

Unterkategorie

-



Hochrhein

Massnahmenbeschrieb

In Pratteln verzweigen sich die Hauenstein- und die Bözberglinie. Während über die Hauensteinlinie hauptsächlich der Güterverkehr Richtung Lötschberg, der schnelle Personenverkehr ins Mittelland und die S-Bahnen Richtung Liestal und Olten verkehren, dient die Bözberglinie dem Zulauf zum Gotthard und dem Rangierbahnhof Limmattal. Zudem besteht ein Halbstundentakt im InterRegio-Verkehr und ein Halbstundentakt bei der S-Bahn bis Frick/Laufenburg. Letztere wird in den kommenden Jahren die Nachfrage nicht mehr aufnehmen können. Die Abkreuzung der Züge in Pratteln erfolgt heute nur teilweise niveaufrei, was zu massiven betrieblichen Einschränkungen führt. Die Massnahme sieht eine bauliche Entflechtung westlich des Bahnhofs Pratteln sowie einen Ausbau der Gleis- und Bahnsteiganlagen vor. Das Entflechtungsbauwerk ermöglicht eine Kapazitätssteigerung, indem sich die Züge (Fern- und Güterverkehr sowie S-Bahnen) gleichzeitig auf unterschiedlichen Ebenen kreuzen können, ohne einander zu behindern. Der Ausbau der Gleisanlagen ist Voraussetzung für weitere Angebotsausbauten, unter anderem für den Ausbau der S-Bahn auf der Strecke Basel SBB – Rheinfelden vom 30-Minuten- zum 15-Minuten-Takt. Der Ausbau der Bahnsteige schliesslich berücksichtigt die wegen der Verkehrszunahme gestiegenen Anforderungen an die notwendigen Flächen und Breiten der Zugänge.

5Ü-Ö13

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

- Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung genutzt
- ÖV: Das S-Bahn-Angebot stellt in den dichten, urbanen Gebieten der inneren Korridore einen 15-Minuten-Takt sicher, in den äusseren Korridoren einen 30-Minuten-Takt

Bezug zu Teilstrategien:

- QSK1.3 Dekarbonisierung und Energieeffizienz der Verkehrsmittel fördern
- V1.2 Taktfrequenzen in den inneren und äusseren Korridoren erhöhen
- V6.1 Infrastrukturkapazitäten bereitstellen und Transportabwicklung optimieren

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	5Ü-Ö14	3. Gleis Pratteln – Rheinfelden	B
ÖV	5VDS2	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Basis und Zugang Bahnhof	A
	5VDS13	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Bushof und Velounterführung	B
S	5S15.1	Salina Raurica – Pratteln Nord	A
	5S15.3	Bahnhofsgebiet Pratteln	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Bundesamt für Verkehr
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Aargau, Kanton Basel-Landschaft

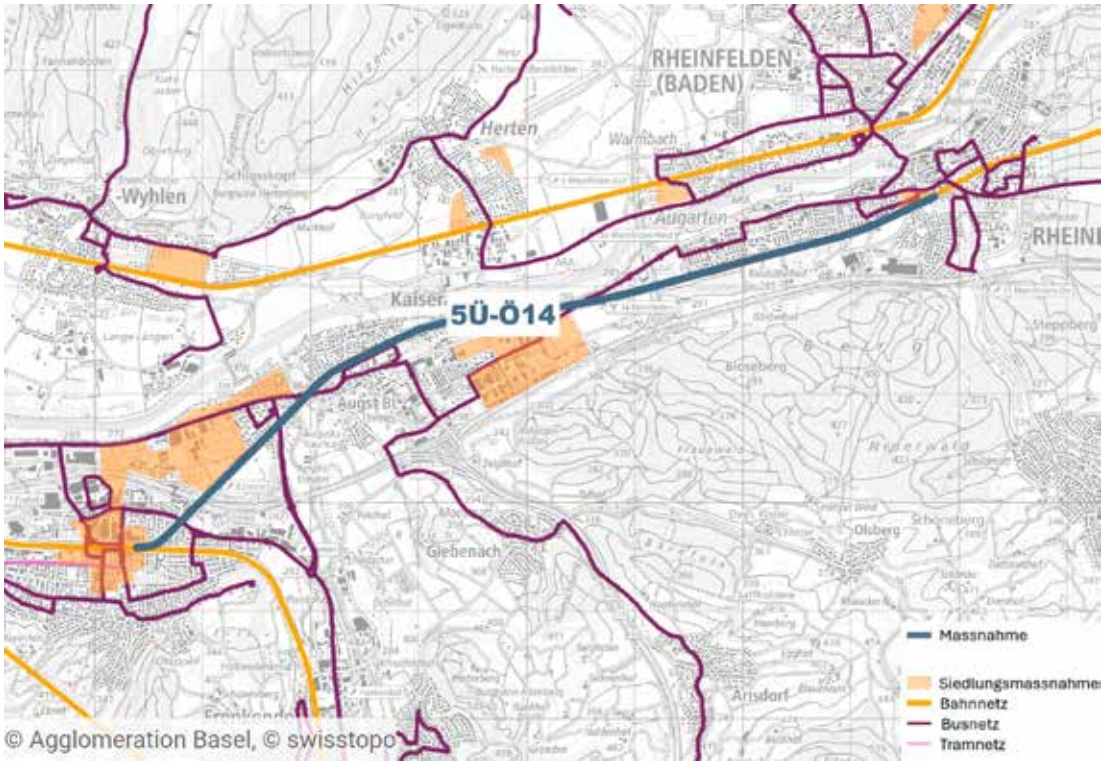
Weiteres:
Trinationale S-Bahn Basel: https://www.trireno.org



5Ü-Ö14

3. Gleis Pratteln – Rheinfelden

B



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
372 000 000	2037	2045

Historie

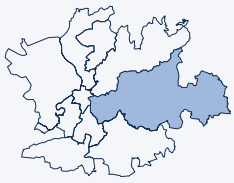
AP1/ARE-Code	
-	-
AP2/ARE-Code	
Ü3/2701.2.148	B
AP3/ARE-Code	
Ü26/-	B
AP4/ARE-Code	
4Ü-Ö28/-	B

Massnahmenkategorie

Öffentlicher Verkehr (Schiene)

Unterkategorie

-



Hochrhein

Massnahmenbeschrieb

Die Kapazität der Strecke Pratteln – Rheinfelden – Frick ist durch die Überlagerung des Regional-, Fern- und Güterverkehrs bereits heute vollständig ausgeschöpft. Für zusätzliche Verkehre, unter anderem für den Ausbau der S-Bahn auf der Strecke Basel SBB – Rheinfelden vom 30-Minuten- zum 15-Minuten-Takt, ist ein Ausbau der Infrastruktur notwendig. Darauf aufbauend ist zwischen Pratteln und Rheinfelden ein Ausbau der Strecke notwendig. Im STEP Ausbauschritt 2035 hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Ausbaukosten für einen durchgehenden Streckenausbau auf CHF 372 Mio. veranschlagt. Diese Grundlage ist in den nächsten Planungsphasen weiter zu vertiefen, damit die S-Bahn-Haltestellen an dieser Strecke, welche ein hohes Fahrgastpotenzial ausweisen, mit einem adäquaten Angebot bedient werden können.

5Ü-Ö14

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

- Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung genutzt
- ÖV: Das S-Bahn-Angebot stellt in den dichten, urbanen Gebieten der inneren Korridore einen 15-Minuten-Takt sicher, in den äusseren Korridoren einen 30-Minuten-Takt

Bezug zu Teilstrategien:

- QSK1.3 Dekarbonisierung und Energieeffizienz der Verkehrsmittel fördern
- V1.1 Mittels Durchmesserlinien neue Direktverbindungen herstellen
- V1.2 Taktfrequenzen in den inneren und äusseren Korridoren erhöhen

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	5Ü-Ö13	Entflechtung Pratteln	B
ÖV	5VDS2	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Basis und Zugang Bahnhof	A
	5VDS13	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Bushof und Velounterführung	B
S	5S15.1	Salina Raurica – Pratteln Nord	A
	5S15.2	Salina Raurica – Augst	A
	5S15.3	Bahnhofsgebiet Pratteln	A
	5S16.1	Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)	A
	5S17.1	ESP Kaiseraugst (Teil des ESP Kaiseraugst/Rheinfelden)	A
	5S18.1	Teile des ESP Rheinfelden-Ost/Möhlin	B

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Bundesamt für Verkehr
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Aargau, Kanton Basel-Landschaft

Weiteres:
Trinationale S-Bahn Basel: https://www.trireno.org

5Ü-Ö15

Tram Aesch Dorf – Aesch Bahnhof

B



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
60 000 000	2035	2037

Historie

AP1/ARE-Code
- -

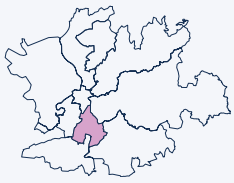
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4Ü-Ö31/- C

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr (Schiene)

Unterkategorie
-



Birstal

Massnahmenbeschrieb

Der heutige Endpunkt der Tramlinie 11 liegt in «Aesch, Dorf» rund 700 m entfernt vom Bahnhof Aesch. Aufgrund der Entwicklungsabsichten der Gemeinde Aesch im Dorfzentrum selbst sowie im Umkreis des Bahnhofs und im Zusammenhang mit einer Verbesserung der Anbindung an das S-Bahn-Netz wurde geprüft und nachgewiesen, dass eine Verlängerung der Tramlinie 11 bis zum Bahnhof machbar und wirtschaftlich ist.

Der Projektperimeter erstreckt sich grob von der Ettingerstrasse in Aesch bis zum Bahnhof Aesch und hat eine Länge von ca. 920 m. Im Norden würde das Trassee ab Knoten Hauptstrasse/Ettingerstrasse in Seitenlage doppelspurig weitergeführt. Im Bereich der Liegenschaften Hauptstrasse 98 bis 102 erfolgt die Verschwenkung der Tramgleise in die Fahrbahnmitte. Die Seitenlage kann nicht mehr fortgesetzt werden, da die Bebauung westlich der Hauptstrasse nicht mehr zurückversetzt ist.

5Ü-Ö15

Im Dorfkern wird auf der Hauptstrasse eine Haltestelle ausgebildet, welche nebst den anliegenden Einkaufsläden auch den südlichen Teil von Aesch besser erschliesst. Das Tram in Mittellage mündet in die Bahnhofstrasse ein, welche teilweise ein starkes Längsgefälle aufweist und über die Autobahn und Birs an den Bahnhof Aesch führt.

Statische Abklärungen haben ergeben, dass die bestehenden Brücken die zusätzlichen Lasten durch den Trambetrieb nicht aufnehmen können, aktuell muss davon ausgegangen werden, dass ein Ersatzneubau nötig wird.

Südlich des Bahnhofs liegt ein heute wenig genutztes Gebiet, das genügend Platz für die Wendeschlaufe bietet.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

- Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung genutzt
- ÖV: Das Tram- und Busnetz ergänzt das S-Bahn-Angebot, ist mit diesem optimal verknüpft und bietet dank einem abgestimmten Takt ein attraktives Angebot
- ÖV: Die S-Bahn- und ausgewählte Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität

Bezug zu Teilstrategien:

- QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- QSK1.2 Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren

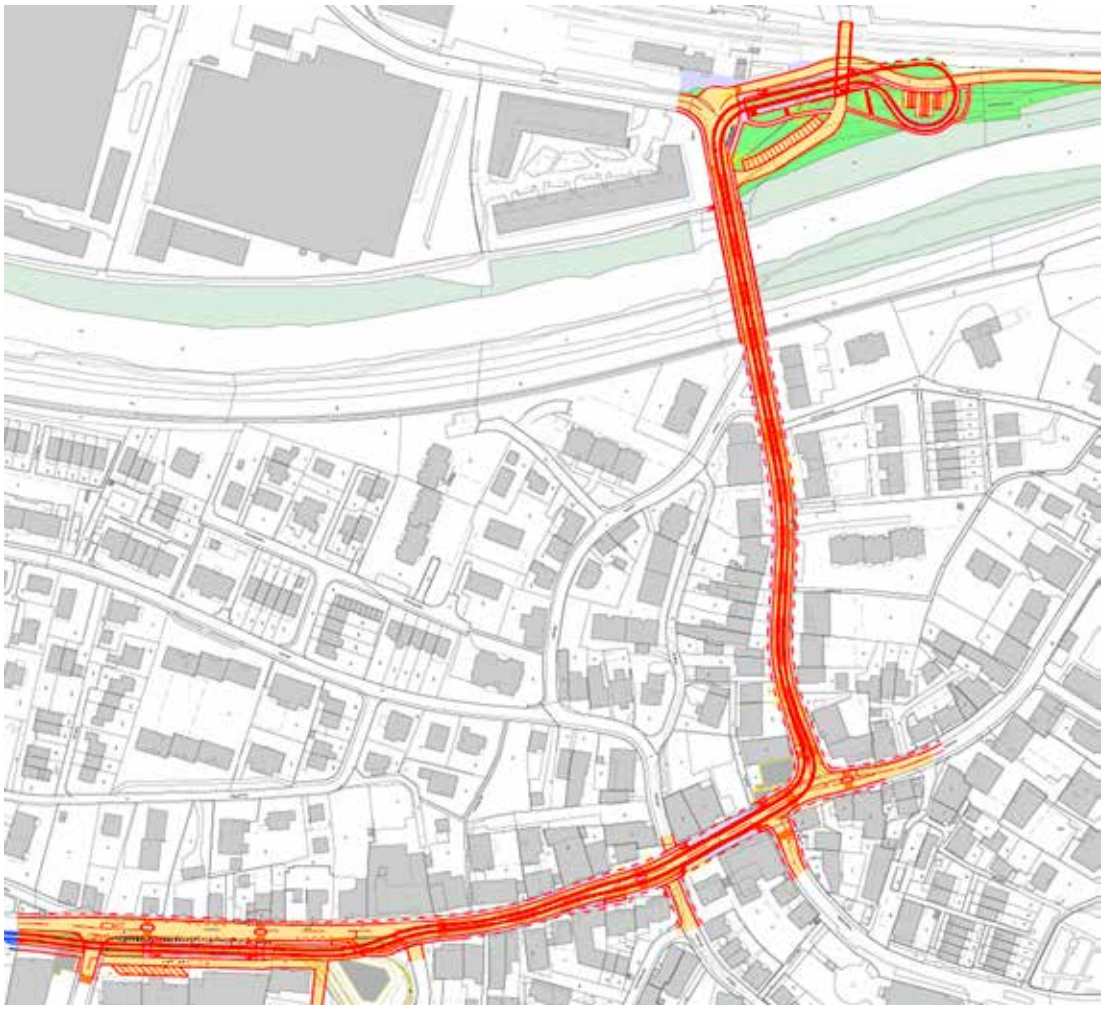
Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	5Ü-Ö2	Wendegleis Aesch	A
MIV	5M10	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Zentrum	B
FVV	5FVV4	BL: Velovorzugsroute Birsstadt West: 2. Etappe	A
S	5S9.1	Aesch-Nord	B
	5S10.1	Birsmatt	B
L	5L2	Birspark Landschaft	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Landschaft
Weitere beteiligte Stellen	Baselland Transport AG



Andere Wendeschleifenvarianten möglich

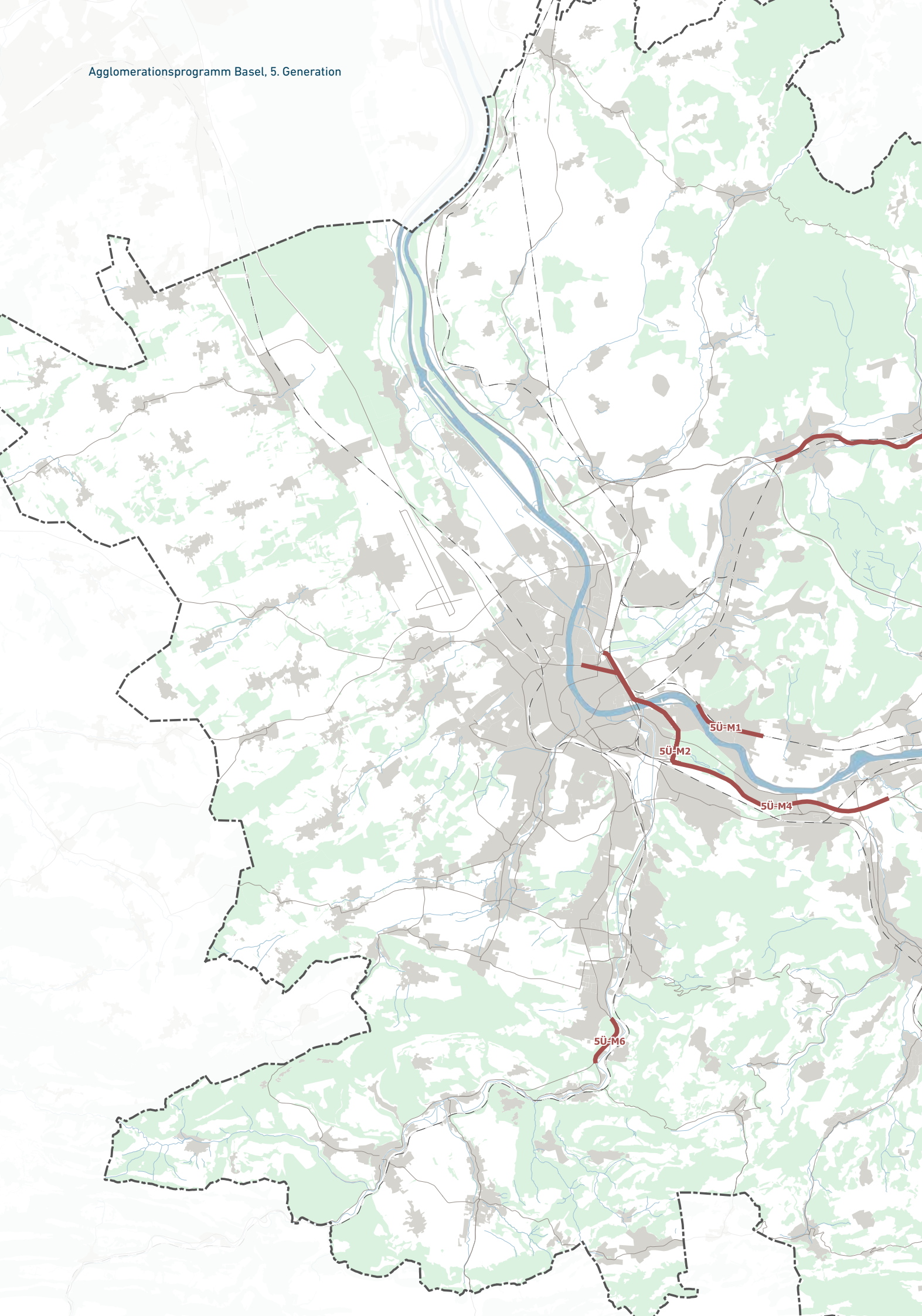
2.2 Übergeordnete Massnahmen: Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Mesures d'ordre supérieur : Trafic individuel motorisé

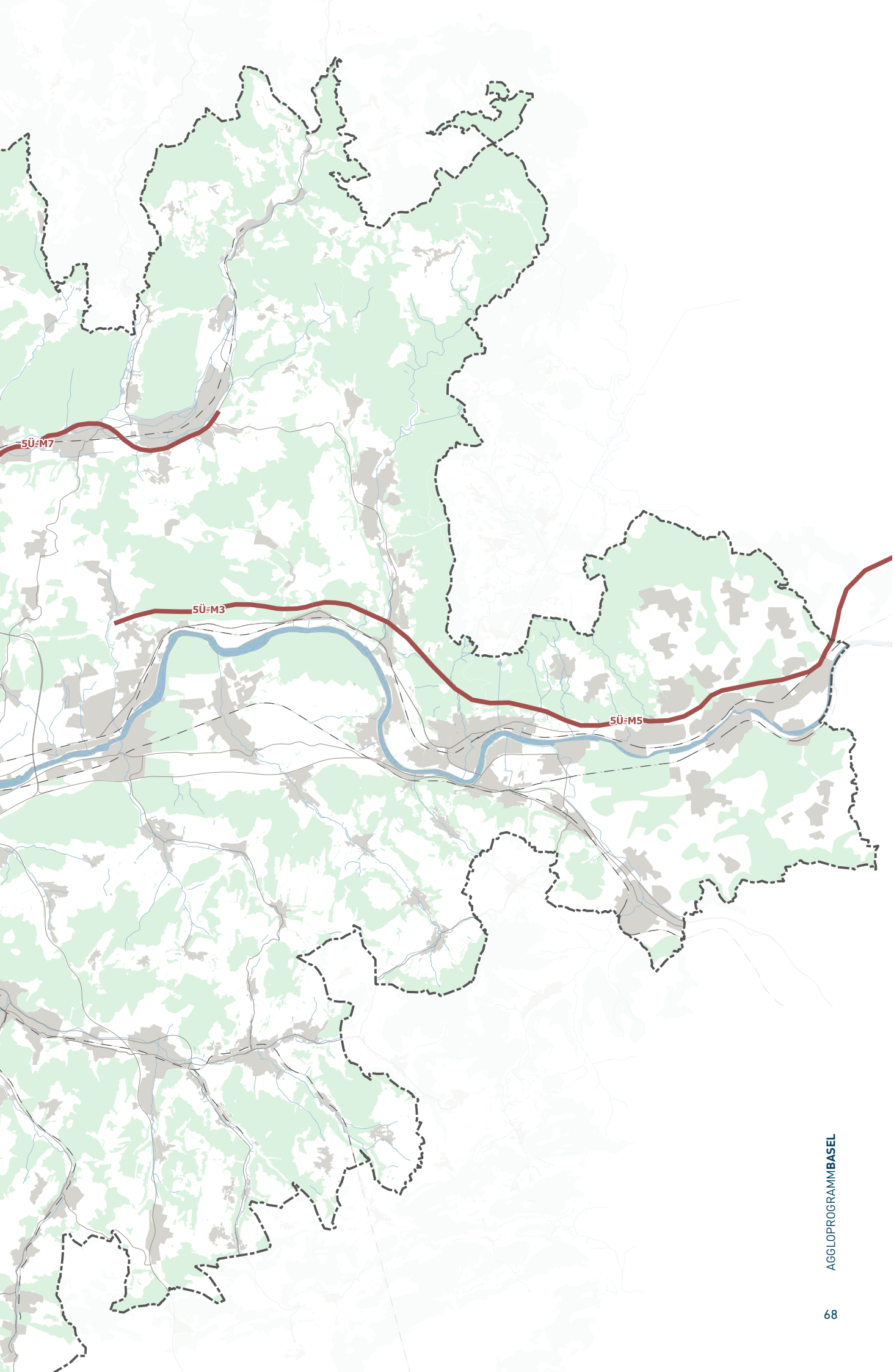
2.2.1 Übersichtskarte (A- und B-Horizont)
Carte synoptique (horizons A et B)

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

Nr. *N°*	A-Massnahme *Mesure A*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5Ü-M1	B34, Ortsumgehung Grenzach	A	70
5Ü-M2	A2, Engpassbeseitigung Osttangente (Rheintunnel)	A	72
5Ü-M3	A98, Abschnitt Rheinfelden – Schwörstadt (Unterabschnitt A 98.5), 1. Fahrbahn	A	75

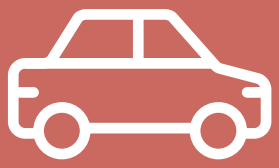
Nr. *N°*	B-Massnahme *Mesure B*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5Ü-M4	A2, 8-Spur-Ausbau Hagnau – Augst	B	77
5Ü-M5	A98, Abschnitt Schwörstadt – Tiengen (Unterabschnitte A98.5 (2. FB), A98.6, A98.7 (2. FB), A98.8 + A98.9)	B	79
5Ü-M6	A18, Muggenbergtunnel	B	81
5Ü-M7	B317, Ausbau (2x2 Fahrstreifen)	B	83


5Ü-M1
5Ü-M2
5Ü-M4
5Ü-M6


5Ü=M7
5Ü=M3
5Ü=M5

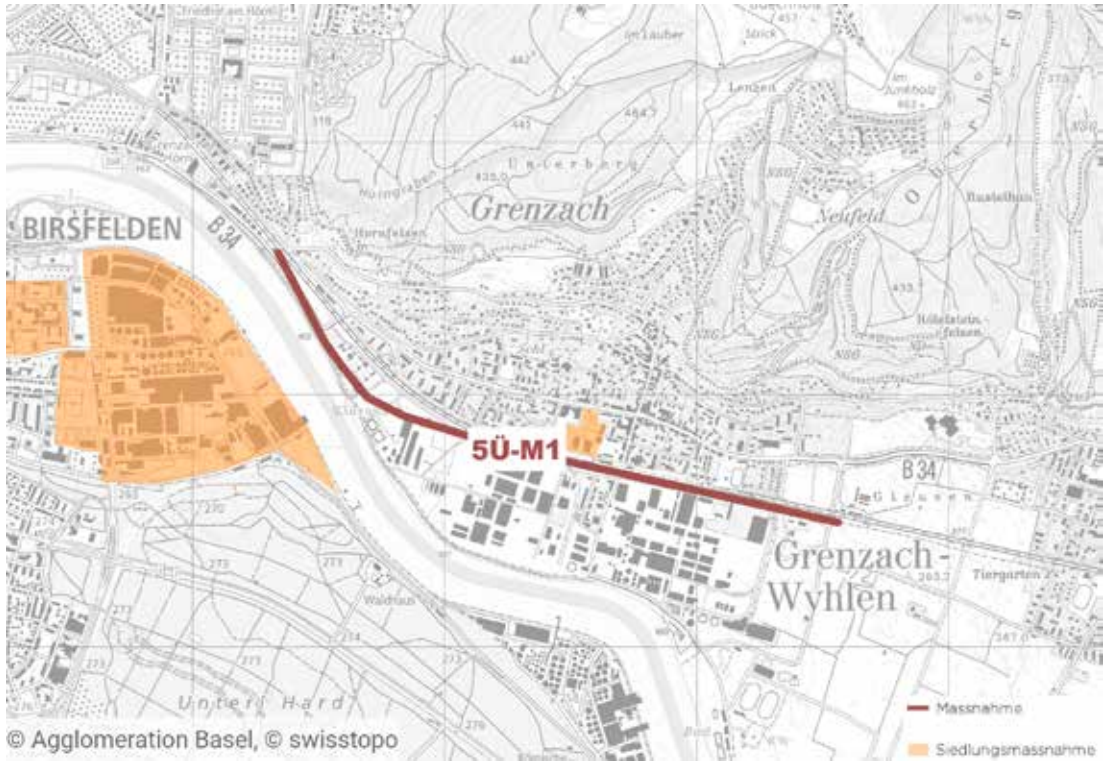
2.2.2 Massnahmenblätter (A- und B-Horizont)

Fiches de mesure (horizons A et B)



5Ü-M1

B34, Ortsumgehung Grenzach



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
11 400 000	2028	2030

Massnahmenbeschrieb

Die B34 teilt Grenzach-Wyhlen aktuell in zwei Teile, was die Gemeinde städtebaulich stark einschränkt. Durch den zweistreifigen Neubau der Ortsumgehung Grenzach werden die Verkehrsachse B34 optimiert und das Zentrum von Grenzach von motorisiertem Individualverkehr, insbesondere von Schwerverkehr, entlastet. Der Strassenverkehr wird dadurch auf dem dafür geeigneten übergeordneten Strassennetz kanalisiert. Die Gemeinde Grenzach-Wyhlen wird anschliessend flankierende Massnahmen zur Aufwertung der bisherigen Ortsdurchfahrt der B 34 umsetzen. Für das Strassenbauvorhaben besteht ein rechtskräftig planfestgestelltes Projekt. Allerdings ist die Finanzierung noch nicht sichergestellt. Zudem ist die Sanierung der ehemaligen Giftmülldeponie Kesslergrube zwingende Voraussetzung für den Baubeginn. Dieses Altlastengebiet liegt teilweise im Trassenverlauf der Ortsumgehung. Der erste Teilabschnitt der Umfahrung Grenzach, bis zur Querspange Hornboden wurde zwischenzeitlich als Eisenbahnkreuzungsmassnahme realisiert, hierbei wurde der Bahnübergang Hörnle geschlossen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

- Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung genutzt
- MIV: Das übergeordnete Strassennetz gewährleistet zuverlässige Verbindungen innerhalb und zwischen den Korridoren und stellt die Verbindung ans HLS-Netz sicher
- MIV: Der Strassenverkehr und sein Flächenverbrauch werden möglichst minimiert. Er wird effizient sowie klima- und umfeldverträglich in das bzw. aus dem Siedlungsgebiet geführt

Bezug zu Teilstrategien:

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

Bezug zu anderen Massnahmen

	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
S	5S16.3	Neue Mitte Grenzach	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Regierungspräsidium Freiburg
Weitere beteiligte Stellen	Grenzach-Wyhlen, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

5Ü-M1

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

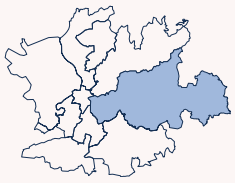
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
Ü16/- A

AP4/ARE-Code
4Ü-M2/2701.4.219 A

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
-

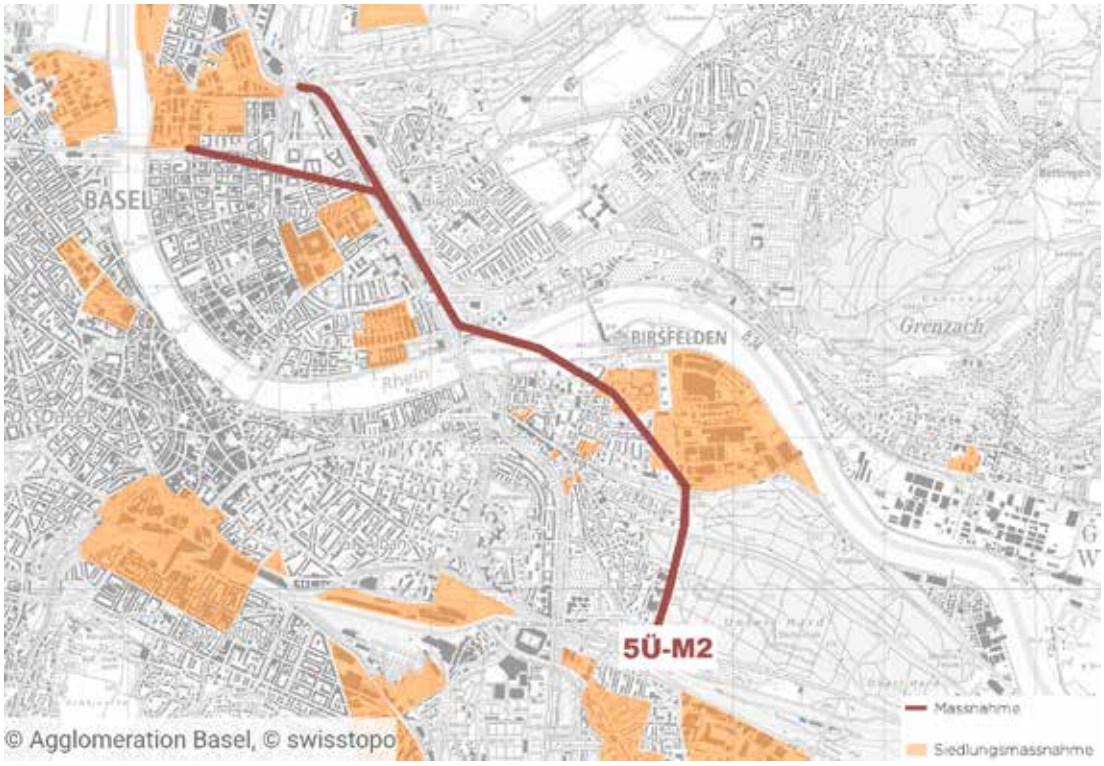


Hochrhein

5Ü-M2

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

A2, Engpassbeseitigung Osttangente (Rheintunnel)



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
2 590 000 000	Ab 2030	Ab 2040

Massnahmenbeschrieb

Mit dem Rheintunnel soll das gravierende Kapazitätsproblem der bestehenden Osttangente gelöst werden. Zudem muss die Osttangente in den nächsten Jahren vollumfänglich instandgesetzt werden. Diese Instandsetzungsarbeiten können nicht ausschliesslich in Nachtarbeit umgesetzt werden. Aufgrund der teilweise fehlenden Pannenstreifen können die Bauarbeiten nur mit Spurabbau realisiert werden. Mit dem Rheintunnel entsteht eine Redundanzachse für die erwähnte Instandsetzung, aber auch für weitere Ereignisse wie Unfälle oder Pannenfahrzeuge.

Der Rheintunnel besteht aus mehreren Tunnelabschnitten, die an die bestehenden Achsen von und nach Deutschland, sowie von und nach Frankreich anknüpfen. Im Norden schliesst die Nationalstrasse mittels Brückenbauwerken an die N3 Nordtangente und die Grenzbrücke N2 an. Der Anschluss im Süden erfolgt an die Verzweigung Hagnau, indem die Verbindungsrampen Rheintunnel-N2 und Rheintunnel-N18 neu in Tieflage ausgeführt werden. Der Zubringer Birsfelden wird auf 6 Spuren ausgebaut und eingehaust. Durch die Gewährleistung aller heutigen Fahrbeziehungen an den Anschlussstellen erfüllt der Rheintunnel

in hohem Masse eine Funktion als Redundanzstrecke zur N2 Osttangente. Das Generelle Projekt wurde am 11. November 2020 durch den Bundesrat genehmigt. Die Gesamtkosten des Rheintunnels werden aktuell mit CHF 2,59 Milliarden (inkl. MwSt. und 10 % Reserve und mit einer Genauigkeit von +/- 15 %) veranschlagt. Davon entfallen CHF 2,2 Milliarden auf den Ausbau und rund CHF 380 Millionen auf den baulichen Unterhalt. Gemäss aktueller Planung des ASTRA soll ein Baubeginn im Jahr 2030 möglich sein. Die Realisierung des Rheintunnels wird rund 10 Jahre in Anspruch nehmen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

- Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichtet
- MIV: Das HLS-Netz führt den Transitverkehr und den grossräumigen Strassenverkehr, direkt und sicher durch die Agglomeration Basel
- MIV: Das übergeordnete Strassennetz gewährleistet zuverlässige Verbindungen innerhalb und zwischen den Korridoren und stellt die Verbindung ans HLS-Netz sicher

Bezug zu Teilstrategien:

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

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	5Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	A
ÜM-MIV	5Ü-M4	A2, 8-Spur-Ausbau Hagnau – Augst	B
S	5S1.1	Messe Basel	A
	5S1.2	Areal Roche	B
	5S1.3	Areal Rosental Mitte	B
	5S2.1	Hafen- und Stadtentwicklung	B
	5S2.2	Areal klybeckplus	B
	5S13.1	Hafen Birsfelden	B
	5S13.2	Sportplatz	B
	5S13.3	Stadtentwicklung Birsfelden	B
	5S14.3	Vision Siedlungsentwicklung St. Jakobs-Strasse	A
	5S22.5	Otterbach-Süd	B

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Bundesamt für Strassen
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Basel-Stadt, Kanton Basel-Landschaft, Gemeinden Birsfelden und Muttenz

5Ü-M2

A

Historie

AP1/ARE-Code
M89/M79/- C

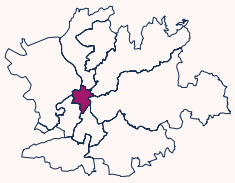
AP2/ARE-Code
Ü10/Ü11/- C

AP3/ARE-Code
Ü33/Ü38/- C

AP4/ARE-Code
4Ü-M7/2701.4.224 B

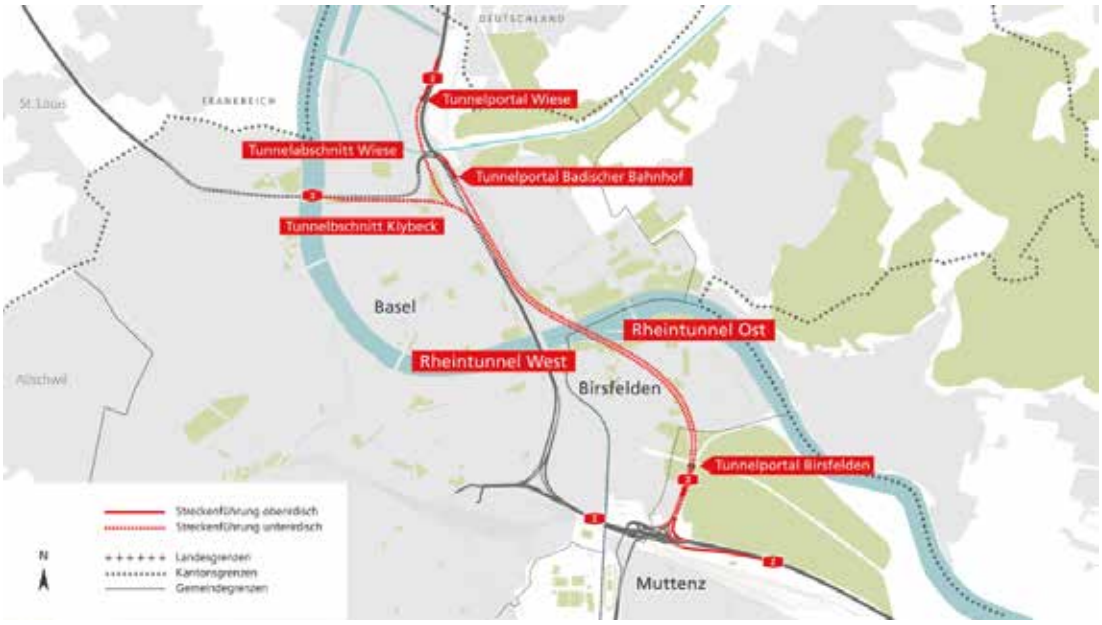
Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
-



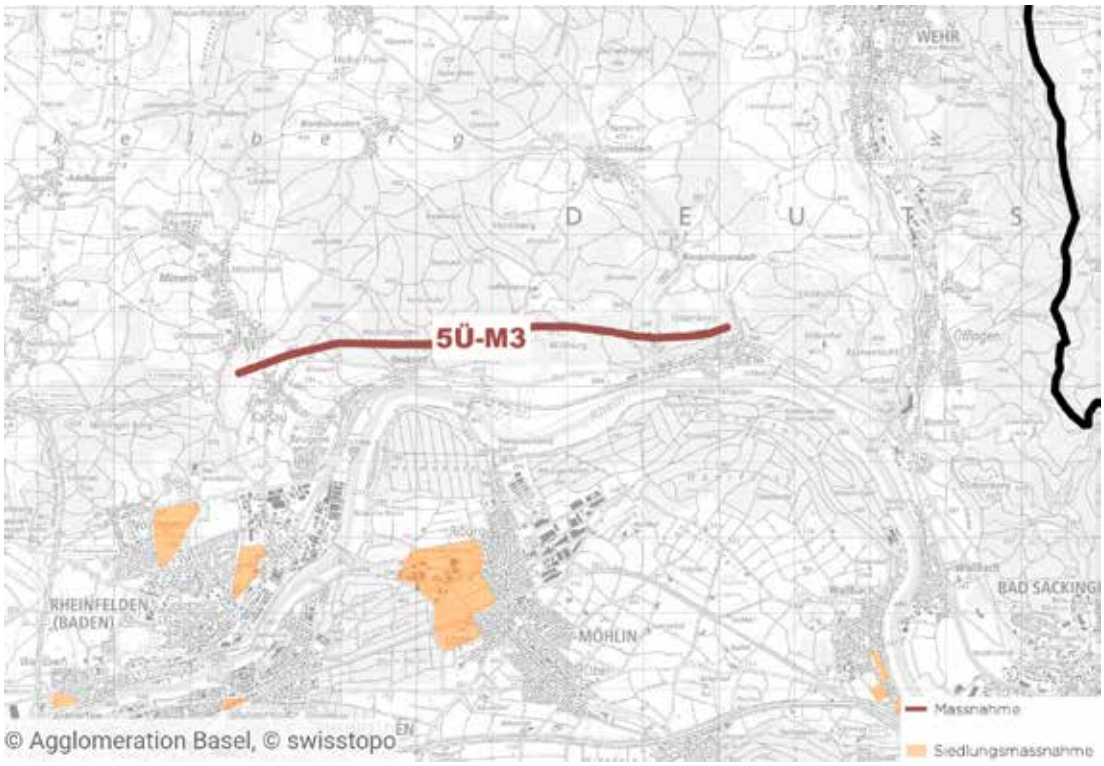
Kernstadt

5Ü-M2


DEUTSCHLAND
FRANKREICH
St. Louis
Tunnelportal Wiese
Tunnelabschnitt Wiese
Tunnelportal Badischer Bahnhof
Tunnelbschnitt Klybeck
Basel
Rheintunnel Ost
Rheintunnel West
Birsfelden
Tunnelportal Birsfelden
Muttenz
Steckenführung oberirdisch
Steckenführung unterirdisch
Landesgrenzen
Kantonsgrenzen
Gemeindegrenzen
N

5Ü-M3

A98, Abschnitt Rheinfelden – Schwörstadt (Unterabschnitt A98.5), 1. Fahrbahn



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
78 700 000	Bis 2032	Noch offen

Massnahmenbeschrieb

In den beiden Landkreisen Lörrach und Waldshut besteht die A98 aktuell aus den drei Teilstücken (1) A98.1–4 Weil am Rhein bis Rheinfelden-Karsau, (2) A98.7 Murg bis Hauenstein und (3) A98.10 Tiengen bis Lauchringen. Die Planung auf deutscher Seite sieht vor, die fehlenden Abschnitte zwischen Rheinfelden und Murg sowie zwischen Hauenstein und Tiengen in den kommenden Jahren ebenfalls zu realisieren, und damit eine durchgehende übergeordnete Strasse entlang des Hochrheins zu schaffen, die den Verkehr wirksam kanalisiert und die Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte verbessert.

Für den Abschnitt A98.5 zwischen Rheinfelden und Schwörstadt ist ein Ausbau als berggeführte Trasse mit 4 Fahrstreifen vorgesehen. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist das Vorhaben in längsgeteilter Dringlichkeit abgebildet (1. Fahrbahn: Vordringlicher Bedarf; 2. Fahrbahn: Weiterer Bedarf mit Planungsrecht). Die A98.5 befindet sich im Planfeststellungsverfahren. Die Offenlage und der Erörterungstermin sind 2018/2019 erfolgt. Seit Sommer 2022 hat die DEGES erste Planungsaufträge und Gutachterleistungen vergeben und prüft derzeit den Bearbeitungsumfang der vorliegenden Planung.

A

Historie

AP1/ARE-Code
M38/- -

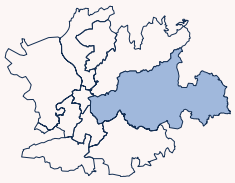
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
Ü17/- A

AP4/ARE-Code
4Ü-M8/2701.4.225 B

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
-



Hochrhein

5Ü-M3

In Form einer Machbarkeitsstudie wurde für den strittigen Trassenbereich zwischen Schwörstadt und dem Raum Wehr bereits im Rahmen des RE-Vorentwurfs bzw. des Feststellungsentwurfs zum Abschnitt A98.5 die Möglichkeit der Weiterführung als berg- oder talgeführte Trasse und eines verkehrswirksamen Anschlusses an das bestehende Strassennetz (B 34) nachgewiesen. Nach bisheriger Auskunft des Bundes wird eine Finanzierung des verkürzten Abschnittes A98.5 erst dann erfolgen, wenn für den Folgeabschnitt A98.6 ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss vorliegt und eine verkehrswirksame Anbindung realisiert werden kann. Die vorgezogenen Ausgleichsmassnahmen befinden sich bereits in der Umsetzung.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

- Äussere Korridore: konzentriert entwickelt
- MIV: Das HLS-Netz führt den Transitverkehr und den grossräumigen Strassenverkehr, direkt und sicher durch die Agglomeration Basel
- MIV: Der Strassenverkehr und sein Flächenverbrauch werden möglichst minimiert. Er wird effizient sowie klima- und umfeldverträglich in das bzw. aus dem Siedlungsgebiet geführt

Bezug zu Teilstrategien:

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

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-MIV	5Ü-M5	A98, Abschnitt Schwörstadt – Tiengen (Unterabschnitte A98.5 (2.FB), A98.6, A98.7 (2.FB), A98.8 + A98.9)	B

Beteiligte Stellen/Koordination

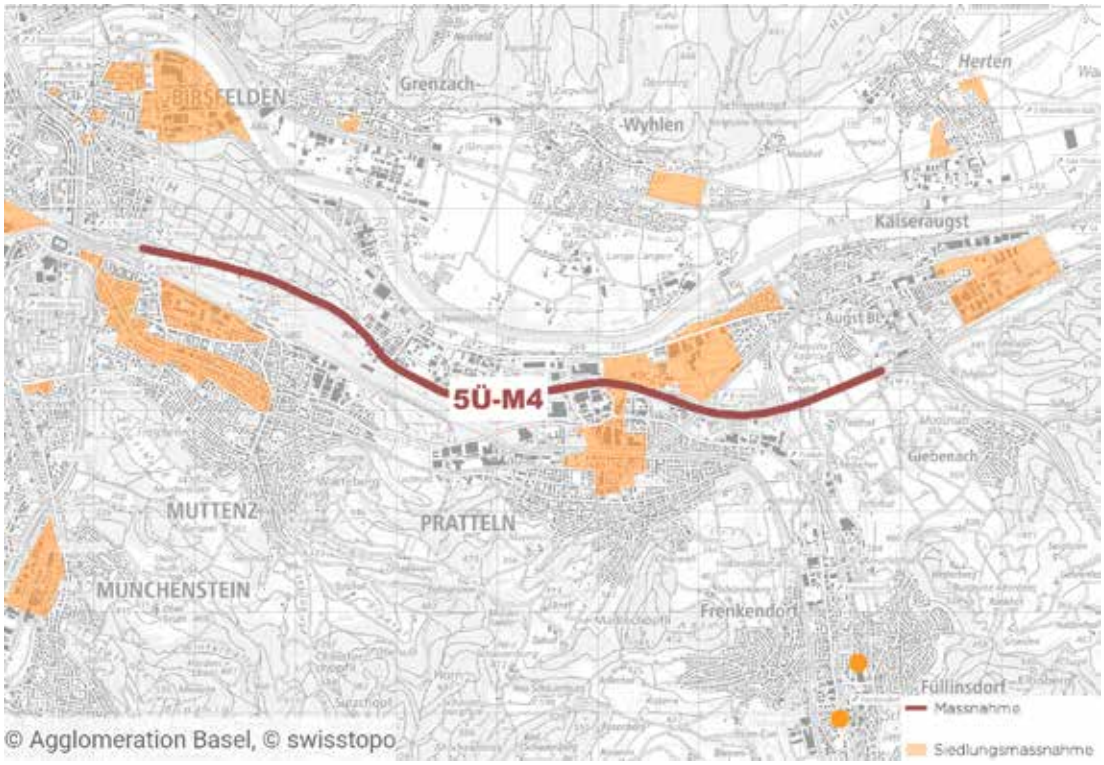
Federführende Stelle	Deutsche Autobahn GmbH
Weitere beteiligte Stellen	Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI), Verkehrsministerium Baden-Württemberg, vom geplanten Trassenverlauf betroffenen Gemeinden

5Ü-M4

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

A2, 8-Spur-Ausbau Hagnau – Augst

B



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
1 680 000 000	Ab 2035	Ab 2045

Historie

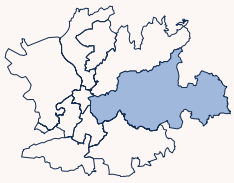
AP1/ARE-Code	
M89/M79/-	C
AP2/ARE-Code	
Ü10/Ü11/-	C
AP3/ARE-Code	
Ü33/Ü38/-	C
AP4/ARE-Code	
4Ü-M7/2701.4.224	B

Massnahmenkategorie

Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie

-



Hochrhein

Massnahmenbeschrieb

Mit dem 8-Streifenausbau soll das gravierende Kapazitätsproblem auf der A2 zwischen den Verzweigungen Hagnau und Augst gelöst werden. Die heutige 6-streifige Strecke wird dabei auf durchgehend 8 Fahrstreifen erweitert. Neben der Verzweigung Augst befinden sich auch die Anschlüsse Liestal und Pratteln im Projektperimeter. Mit durchgehenden Ein- und Ausfahrten wird die A2 zwischen den Anschlüssen 10-streifig. Die Verzweigung Hagnau befindet sich nicht im Projektperimeter. Im Bereich Schweizerhalle gestaltet sich der Ausbau aufgrund der direkt angrenzenden Infrastrukturen (Industrie und Rangierbahnhof) und der besonderen Geologie und Hydrogeologie äusserst schwierig. Es sind einvernehmliche Lösungen mit den entsprechenden Stakeholdern und Behörden zu suchen, weshalb die Ausarbeitung des Generellen Projektes mehr Zeit als erwartet in Anspruch nimmt. Aktuell wird die Prüfung des Generellen Projektes durch den Bundesrat per Ende 2027 avisiert. Ein Baubeginn wird nicht vor 2035 möglich sein, die Baudauer wird zurzeit auf ca. 10 Jahre geschätzt. Aufgrund der laufenden Variantensuche sind die Kosten des Projektes noch nicht abschliessend evaluierbar.

5Ü-M4

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

- Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichtet
- MIV: Das HLS-Netz führt den Transitverkehr und den grossräumigen Strassenverkehr direkt und sicher durch die Agglomeration Basel
- MIV: Das übergeordnete Strassennetz gewährleistet zuverlässige Verbindungen innerhalb und zwischen den Korridoren und stellt die Verbindung ans HLS-Netz sicher

Bezug zu Teilstrategien:

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

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-MIV	5Ü-M2	A2, Engpassbeseitigung Osttangente (Rheintunnel)	A
S	5S14.1	Bahnhofsgebiet Muttenz	A
	5S14.2	Areal Hagnau	A
	5S14.3	Vision Siedlungsentwicklung St. Jakobs-Strasse	A
	5S15.1	Salina Raurica – Pratteln Nord	A
	5S15.2	Salina Raurica – Augst	A
	5S15.3	Bahnhofsgebiet Pratteln	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Bundesamt für Strassen
Weitere beteiligte Stellen	-

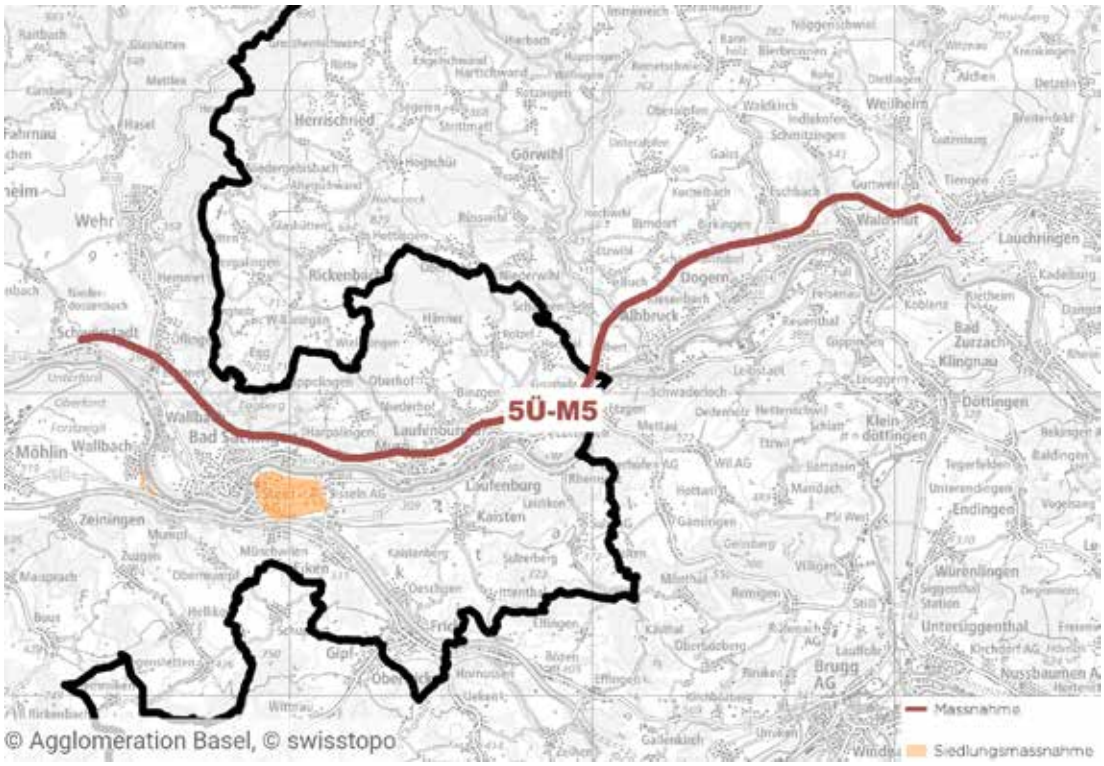


Trassee
Kunstbauten
Tunnel Schweizerhalle
Tunnelportalverlängerung
Neubau Betriebszentrale Süd-Ost
Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA)

5Ü-M5

A98, Abschnitt Schwörstadt – Tiengen (Unterabschnitte A98.5 (2.FB), A98.6, A98.7 (2.FB), A98.8 + A98.9)

B



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
803 200 000	Ab 2032	Noch offen

Historie

AP1/ARE-Code
M38/- -

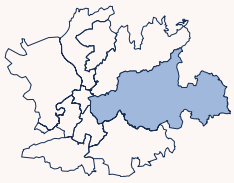
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
Ü45/- C

AP4/ARE-Code
4Ü-M9/- C

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
-



Hochrhein

Massnahmenbeschrieb

Mit dem 8-Streifenausbau soll das gravierende Kapazitätsproblem auf der A2 zwischen den Verzweigungen Hagnau und Augst gelöst werden. Die heutige 6-streifige Strecke wird dabei auf durchgehend 8 Fahrstreifen erweitert. Neben der Verzweigung Augst befinden sich auch die Anschlüsse Liestal und Pratteln im Projektperimeter. Mit durchgehenden Ein- und Ausfahrten wird die A2 zwischen den Anschlüssen 10-streifig. Die Verzweigung Hagnau befindet sich nicht im Projektperimeter. Im Bereich Schweizerhalle gestaltet sich der Ausbau aufgrund der direkt angrenzenden Infrastrukturen (Industrie und Rangierbahnhof) und der besonderen Geologie und Hydrogeologie äusserst schwierig. Es sind einvernehmliche Lösungen mit den entsprechenden Stakeholdern und Behörden zu suchen, weshalb die Ausarbeitung des Generellen Projektes mehr Zeit als erwartet in Anspruch nimmt. Aktuell wird die Prüfung des Generellen Projektes durch den Bundesrat per Ende 2027 avisiert. Ein Baubeginn wird nicht vor 2035 möglich sein, die Baudauer wird zurzeit auf ca. 10 Jahre geschätzt. Aufgrund der laufenden Variantensuche sind die Kosten des Projektes noch nicht abschliessend evaluierbar.

Zweckmässigkeit und Nutzen

5Ü-M5

Bezug zum Zukunftsbild:

- Äussere Korridore: konzentriert entwickelt
- MIV: Das HLS-Netz führt den Transitverkehr und den grossräumigen Strassenverkehr direkt und sicher durch die Agglomeration Basel
- MIV: Der Strassenverkehr und sein Flächenverbrauch werden möglichst minimiert. Er wird effizient sowie klima- und umfeldverträglich in das bzw. aus dem Siedlungsgebiet geführt

Bezug zu Teilstrategien:

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

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-MIV	5Ü-M3	A98, Abschnitt Rheinfelden – Schwörstadt (Unterabschnitt A98.5), 1. Fahrbahn	A

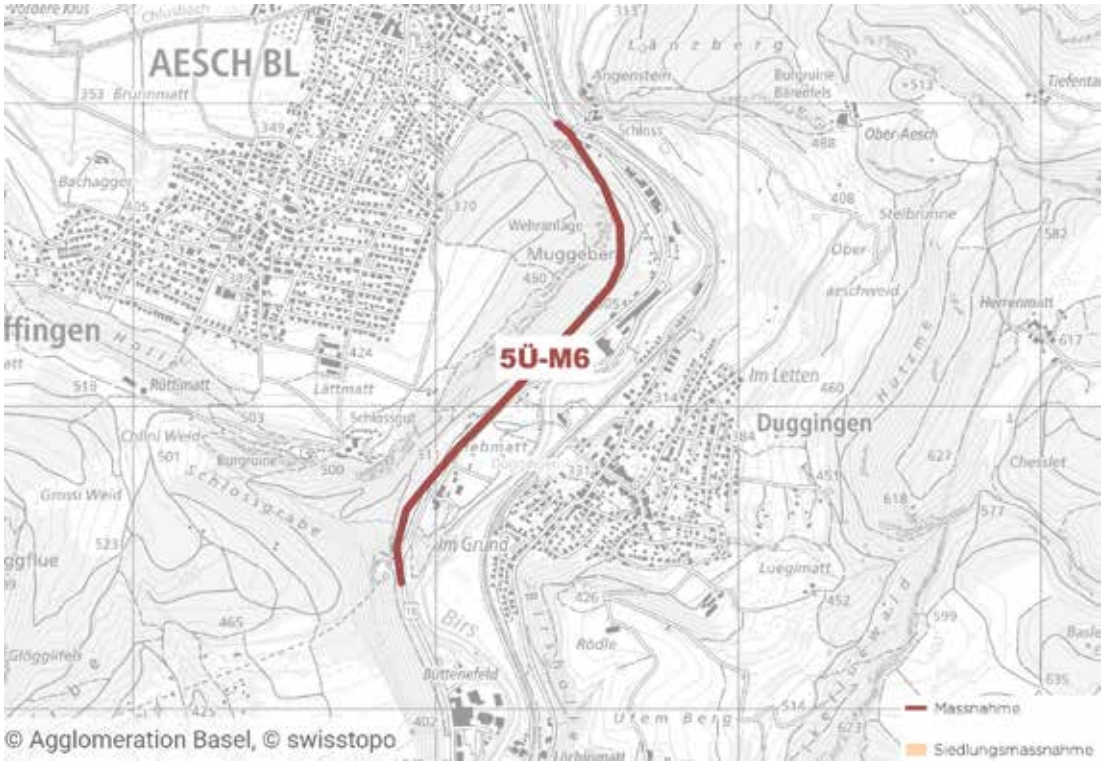
Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Deutsche Autobahn GmbH
Weitere beteiligte Stellen	-

5Ü-M6

A18, Muggenbergtunnel

B



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
152 000 000	Ab 2032	Noch offen

Historie

AP1/ARE-Code
M88/- C

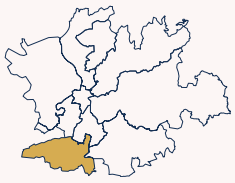
AP2/ARE-Code
Ü14/2701.2.016 B

AP3/ARE-Code
Ü42/- C

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
-



Laufental/Thierstein

Massnahmenbeschrieb

Mit dieser Neubaustrecke wird der bestehende Engpass Raum Angenstein aufgehoben. Gegenwärtig stellt der Knoten Angenstein den Übergang von Autobahn/Autostrasse von Norden her zu einer Gemischtverkehrsstrasse dar. Die N18 soll neu durch einen knapp 1 km langen Tunnel durch den Muggenberg geführt und bis zum Eggfluetunnel neu als Hochleistungsstrasse ausgebaut werden. Nördlich sowie südlich des Tunnels bestehen Anschlüsse an das nachgelagerte Netz. Durch die direktere Führung wird die Strecke der N18 verkürzt. Da auf der Nordseite des Muggenbergtunnels kein Anschluss in Richtung Süden möglich ist, erfolgt der Anschluss in Richtung Zwingen/Laufen auf der Südseite des Muggenbergtunnels. Aus diesem Grund bleibt die heutige N18 – jedoch noch als sekundäres Strassenstück – relevant für das Strassennetz in diesem Raum. Mit der Behebung des Engpasses beim Angenstein sind die Kapazitäten auf der gesamten Strecke zwischen Eggfluetunnel und Tunnel Reinach mit einem Verkehrsmanagement aufeinander abzustimmen. Der Tunnel kann ein- oder zweiröhrig gebaut werden. Hier wird ein einröhriger Tunnel (Kosten) im Gegenverkehrsbetrieb angenommen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

5Ü-M6

Bezug zum Zukunftsbild:

- Äussere Korridore: konzentriert entwickelt
- MIV: Das HLS-Netz führt den Transitverkehr und den grossräumigen Strassenverkehr direkt und sicher durch die Agglomeration Basel
- MIV: Das übergeordnete Strassennetz gewährleistet zuverlässige Verbindungen innerhalb und zwischen den Korridoren und stellt die Verbindung ans HLS-Netz sicher

Bezug zu Teilstrategien:

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

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

S	5S10.1	Birsmatt	B
	5S10.2	Widen	B
	5S11.1	Papierfabrik	B
	5S12.1	Entwicklungsgebiet Bündten	A
	5S12.2	Entwicklungsgebiet Nau	A
	5S12.3	Entwicklungsgebiet Dürrenboden	A
	5S12.4	Entwicklung Industrieareal Wahlenstrasse	A
	5S12.5	Isola Areal Breitenbach	B

Beteiligte Stellen/Koordination

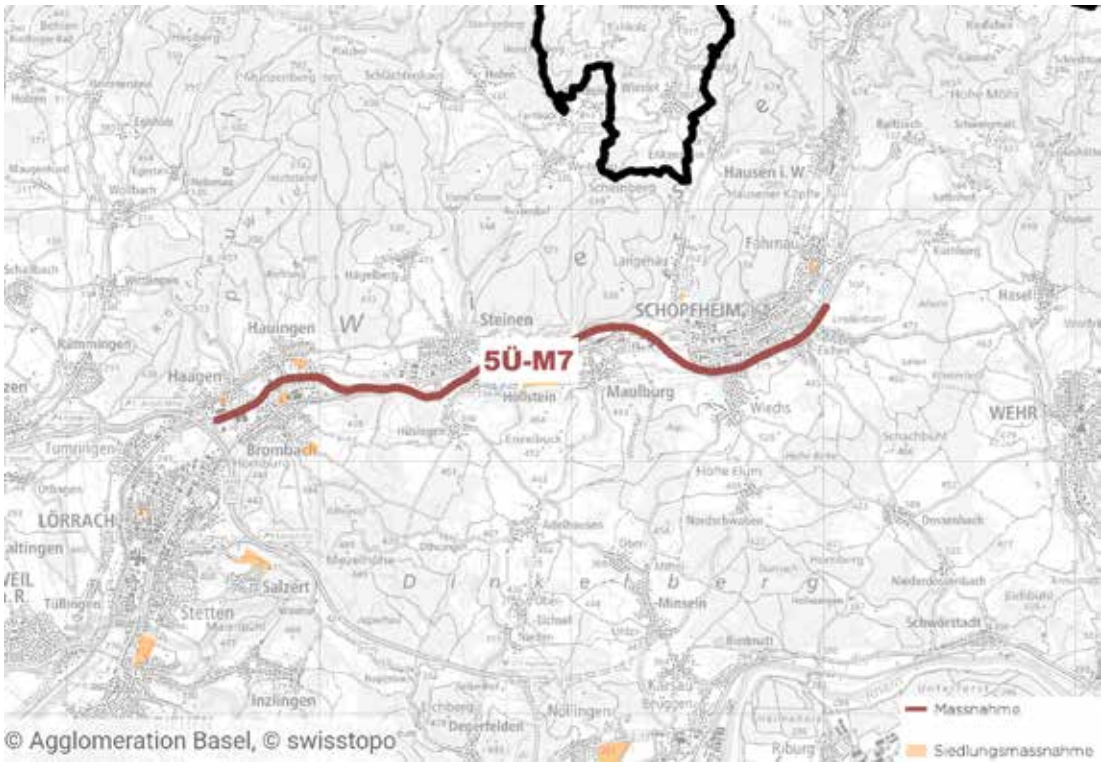
Federführende Stelle	Bundesamt für Strassen
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Basel-Landschaft

Weiteres:
Nach heutigem Kenntnisstand reicht ein einröhriger Tunnel aus, die verkehrlichen Probleme im Raum Angenstein langfristig zu lösen. Diese Frage wird in der weiteren Projektbearbeitung noch untersucht.

5Ü-M7

Ausbau der B317 (2x2 Fahrstreifen)

B



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
105 800 000	Ab 2032	Bis 2036

Historie

AP1/ARE-Code
- -

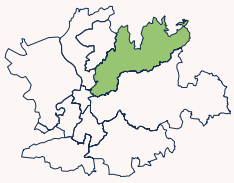
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4Ü-M9/- C

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
-



Wiesental

Massnahmenbeschrieb

Die B 317 verbindet als überregionale Bundesstrasse die Oberzentren Weil a. Rh. und Lörrach mit den Mittelzentren Schopfheim und Titisee-Neustadt, wo sie mit dem Anschluss an die B 31 endet. In Weil a. Rh. schliesst die B 317 an die Hiltalingerstrasse in Basel an. In Lörrach hat sie zudem Anschluss an die Autobahn A 98. Die B 317 ist die zentrale Verkehrsachse für den MIV im Wiesental von und in Richtung Basel. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ist insbesondere der Streckenabschnitt zwischen Lörrach und Schopfheim regelmässig über die Grenze der Leistungsfähigkeit hinaus belastet. Auch bestehen Defizite bei der Verkehrssicherheit, da nur wenige geeignete Überholmöglichkeiten bestehen.

Der Ausbau der B 317 von 2 Fahrstreifen auf 4 Fahrstreifen (2x2 je Richtung) zwischen Lörrach und Schopfheim ist in der Bundesverkehrswegeplanung der Bundesrepublik Deutschland enthalten, jedoch lediglich in die Kategorie weiterer Bedarf mit Planungsrecht eingruppiert. Ziel der Planung ist die langfristige Sicherstellung der Verbindungsfunktion der B 317 sowie die Verbesserung der Verkehrssicherheit.

5Ü-M7

Aufgrund der nachrangigen Priorisierung im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) sowie der Umsetzungskonzeption des Landes BW ist ein Planungsbeginn des Gesamtprojektes in der Laufzeit des aktuellen BVWP ausgeschlossen. Um dringende Leistungsfähigkeitsdefizite an den Knotenpunkten Anschlussstellen Lörrach-Mitte (B 317/A 98), Lörrach-Zentralklinikum (B 317/L 138) und Steinen (B 317/L 138/K 6334) zu beseitigen, wurde mit deren Planung vorgezogen begonnen. Der Knotenpunkt am Zentralklinikum Lörrach hat bei den genannten Knotenpunkten die höchste Dringlichkeit.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

› MIV: Das übergeordnete Strassennetz gewährleistet zuverlässige Verbindungen innerhalb und zwischen den Korridoren und stellt die Verbindung ans HLS-Netz sicher

Bezug zu Teilstrategien:

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

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	5Ü-Ö6	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
S	5S24.2	Bühl III	A
	5S24.3	Franz-Ehret-Strasse, Schöpflin-Areal Brombach	B
	5S24.4	Schöpflin-Areal, Haagen	B
	5S24.5	Siegmeer, Hauingen	B
	5S24.7	Buchmatte	B
	5S25.1	Auf hinter Hofen	A
	5S25.2	Stalten	A

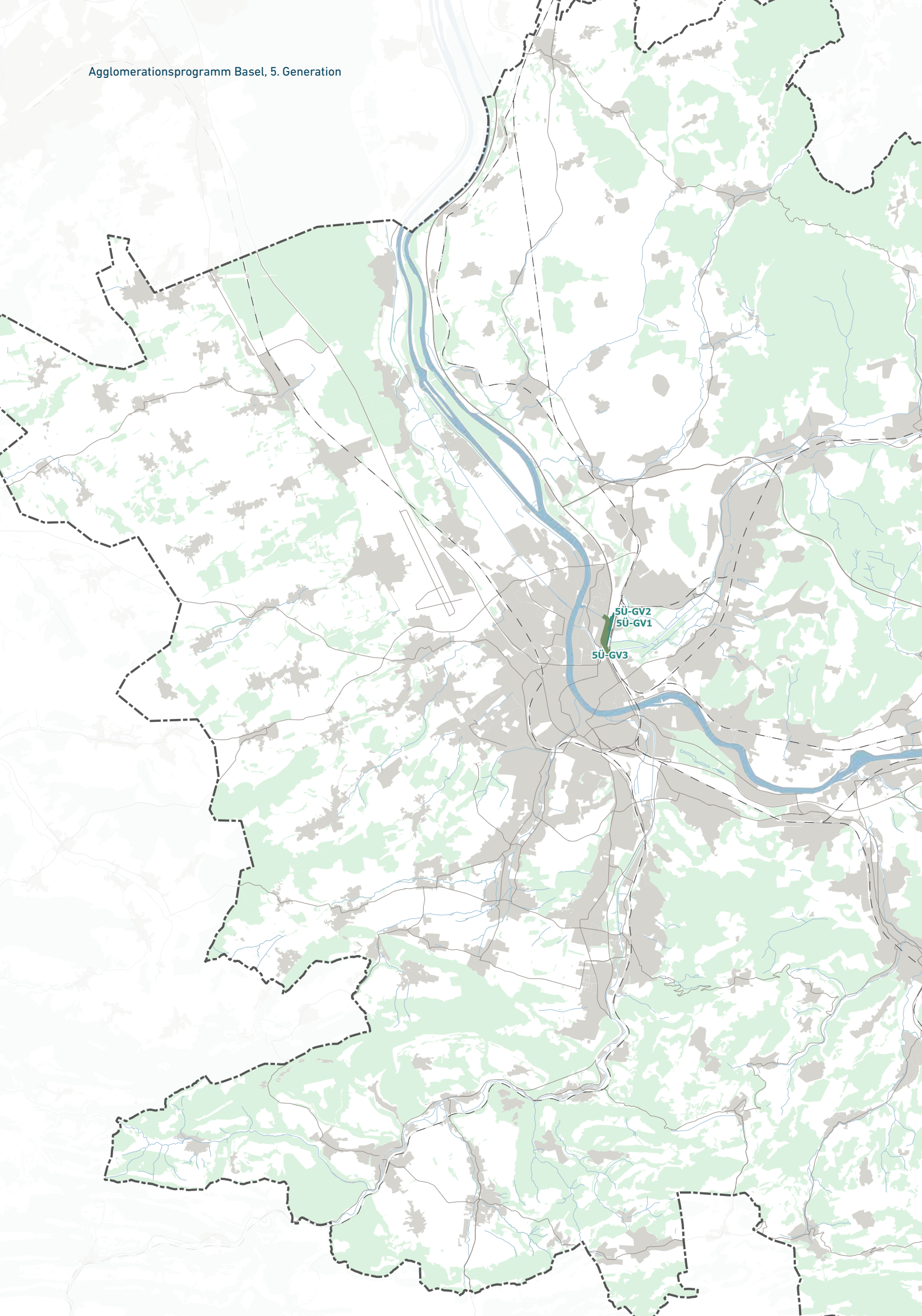
Beteiligte Stellen/Koordination

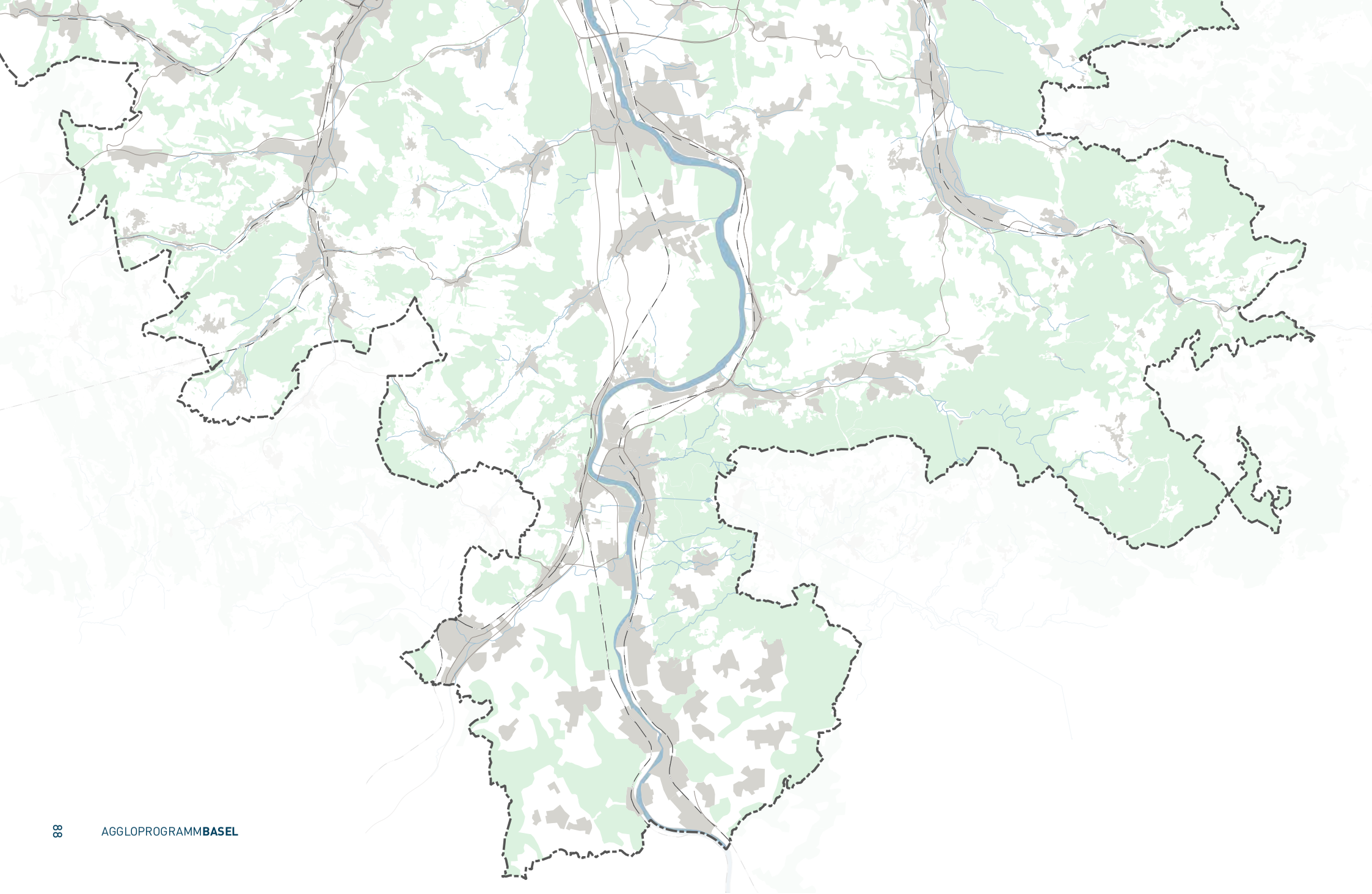
Federführende Stelle	Regierungspräsidium Freiburg
Weitere beteiligte Stellen	-

2.3 Übergeordnete Massnahmen: Güterverkehr (GV)
Mesures d'ordre supérieur : Transport de marchandises

2.3.1 Übersichtskarte (A-Horizont)
Carte synoptique (horizon A)

Nr. *N°*	A-Massnahme *Mesure A*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5Ü-GV1	Terminal Gateway Basel Nord	A	90
5Ü-GV2	Hafenbecken 3	A	93
5Ü-GV3	Weiterentwicklung Hafenbahnhof Kleinhüningen	A	95


5Ü-GV2
5Ü-GV1
5Ü-GV3

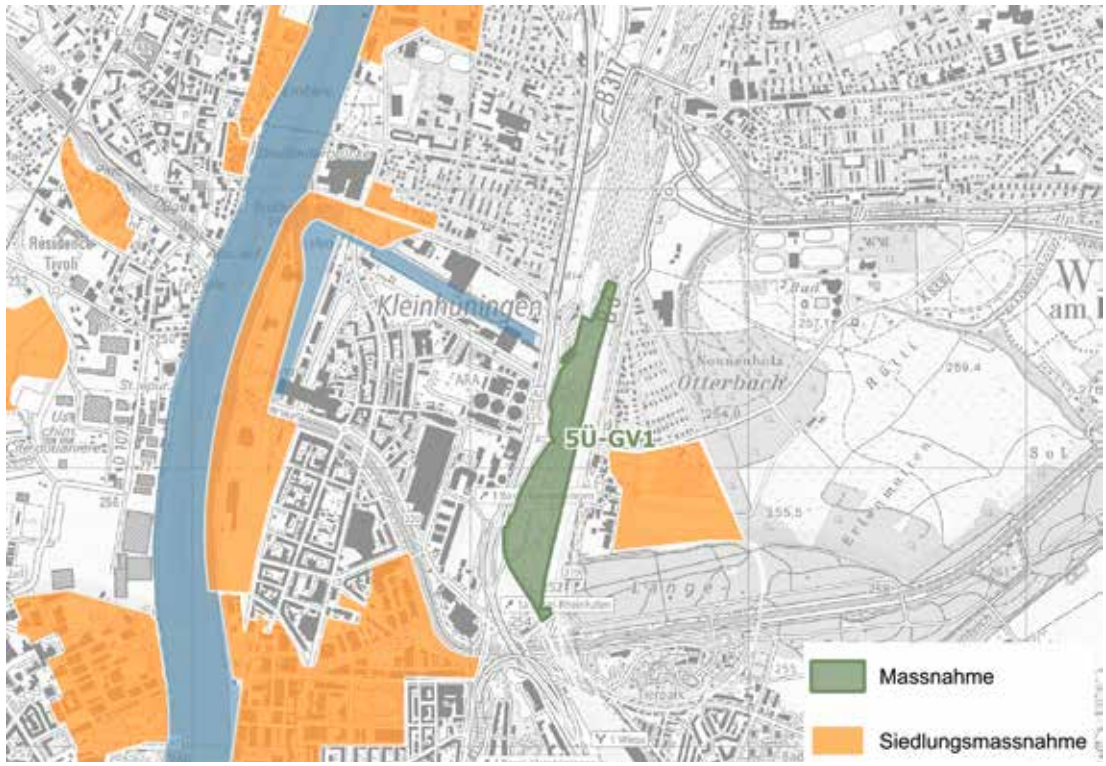


2.3.2 Massnahmenblätter (A-Horizont)
Fiches de mesure (horizon A)



5Ü-GV1

Terminal Gateway Basel Nord



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
155 000 000	2027	2029

Massnahmenbeschrieb

Die Gateway Basel Nord AG als Tochtergesellschaft von SBB Cargo, Hupac und Contargo verfolgt die Realisierung eines neuen Containerterminals auf dem Gelände des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofs. Das Areal zwischen Autobahn A2 und Bahnlinie Karlsruhe-Basel, unmittelbar an der Landesgrenze, welches aktuell für die provisorisch erweiterte Zollanlage (PEZA) genutzt wird, liegt auf Schweizer Boden und ist im Eigentum der SBB Cargo AG.

Die Massnahme dient zum einen dem Ersatz wegfallender Umschlagskapazität am Westquai und Wolf, sowie dem Aufbau von Kapazität für das prognostizierte Verkehrswachstum. Für den Bereich Import und Export containerisierter Güter wird damit auch die Landesversorgung abgesichert. Zum anderen soll durch die neue, effizientere Anlage ein deutlich grösserer Anteil der Verkehre in der Schweiz auf die Bahn verlagert werden.

Durch die Erstellung eines dritten Hafenbeckens durch die Schweizerischen Rheinhäfen wird das Gateway Basel Nord direkt an den Verkehrsträger Schiff angeschlossen. Dadurch wird eine Wechselflexibilität zwischen Strasse, Bahn und Schiene hergestellt, die die Versorgung auch im Falle eines Unterbruchs eines Verkehrsträgers ermöglicht.

5Ü-GV1

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

› Rheinhäfen und EuroAirport: internationale Anbindung sichergestellt

Bezug zu Teilstrategien:

› V6.1 Infrastrukturkapazitäten bereitstellen und Transportabwicklung optimieren

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

Bezug zu anderen Massnahmen

	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
ÜM-ÖV	5Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	A
ÜM-GV	5Ü-GV2	Hafenbecken 3	A
	5Ü-GV3	Weiterentwicklung Hafenbahnhof Kleinhüningen	A
ÖV	5ÖV16	BS: Tram Klybeck – Westquai	C
	5ÖV20	BS/SLA: Tram Kleinhüningen – Saint-Louis	C
S	5S2.1	Hafen- und Stadtentwicklung	B
	5S2.2	Areal klybeckplus	B
	5S2.7	Weil Friedlingen	B
	5S22.5	Otterbach-Süd	B

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Gateway Basel Nord AG (bestehend aus SBB Cargo AG, Hupac AG, Contargo AG)
Weitere beteiligte Stellen	Bundesamt für Verkehr, Kanton Basel-Landschaft, Kanton Basel-Stadt, Schweizerische Rheinhäfen, Bundesamt für Umwelt (BAFU)

Weiteres:

Finanzierungsbeschlüsse: Bundesamt für Verkehr muss den Verfügungsprozess für Investitionsbeiträge an den Bau des Terminals Gateway Basel Nord wegen Verfahrensfehler wiederholen.

A

Historie

AP1/ARE-Code
G3/- -

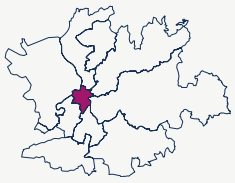
AP2/ARE-Code
G2/- A

AP3/ARE-Code
Ü20/- A

AP4/ARE-Code
4Ü-GV1/2701.4.233 A

Massnahmenkategorie
Güterverkehr

Unterkategorie
-



Kernstadt

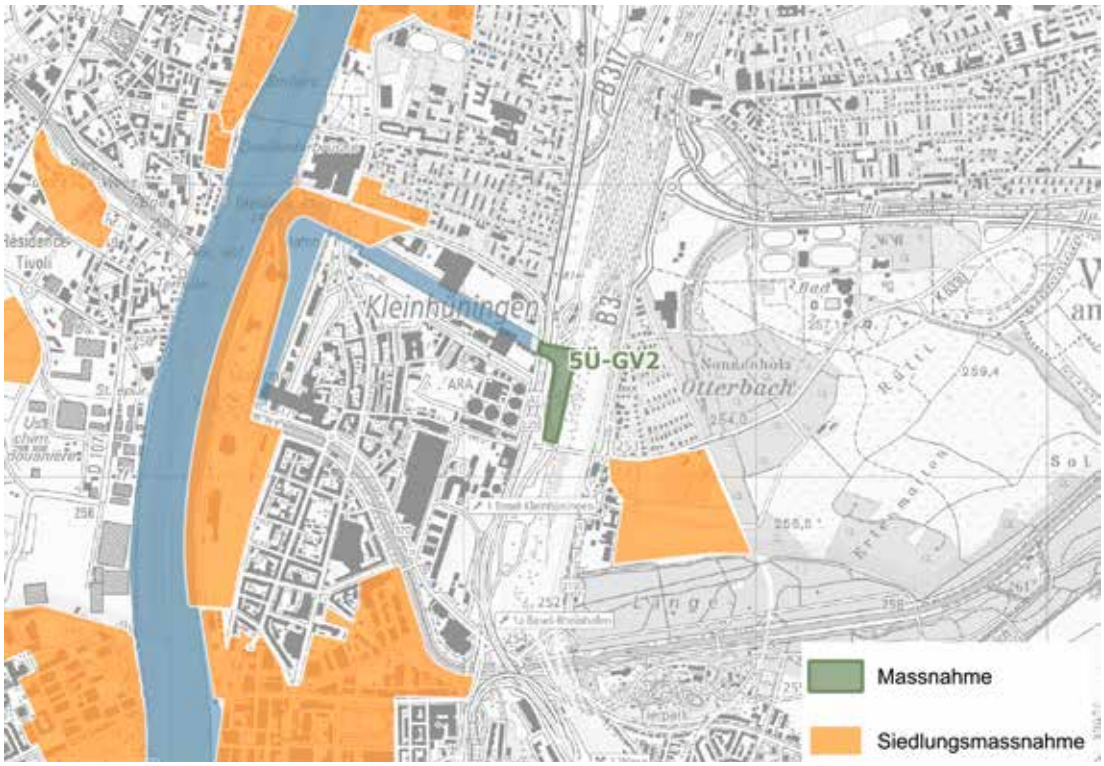
5Ü-GV1



5Ü-GV2

Hafenbecken 3

A



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
155 000 000	2028	2030

Historie

AP1/ARE-Code
- -

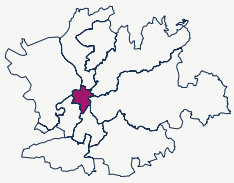
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Güterverkehr

Unterkategorie
-



Kernstadt

Massnahmenbeschrieb

In direkter Nachbarschaft zum Hafengebiet Kleinhüningen soll der Umschlagsterminal Gateway Basel Nord auf dem Gelände des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofs realisiert werden. Die Schweizerischen Rheinhäfen planen mit dem Hafenbecken 3 den Schiffsanschluss an die Terminalanlage Gateway Basel Nord. Der Schiffsanschluss an den Terminal stellt für die Rheinschifffahrt und den Hafenstandort Kleinhüningen die Zukunftssicherung im wachsenden Containerimport/-export dar. Er garantiert dank der Trimodalität (Verknüpfung der drei Verkehrsträger Schifffahrt – Bahn – Strasse) attraktive internationale Logistikverbindungen für den Wirtschaftsstandort und sichert mit einem landseitig hohen Bahnanteil eine nachhaltige Abwicklung der dichten und wachsenden Verkehrsströme auf dem wichtigsten europäischen Güterkorridor. Wie bei den bestehenden Hafenbecken wird auch beim Hafenbecken 3 der diskriminierungsfreie Zugang für die Güterschifffahrt gewährleistet.

5Ü-GV2

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

› Rheinhäfen und EuroAirport: internationale Anbindung sichergestellt

Bezug zu Teilstrategien:

› V6.1 Infrastrukturkapazitäten bereitstellen und Transportabwicklung optimieren

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

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	5Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	A
ÜM-GV	5Ü-GV1	Terminal Gateway Basel Nord	A
	5Ü-GV3	Weiterentwicklung Hafenbahnhof Kleinhüningen	A
S	5S2.1	Hafen- und Stadtentwicklung	B
	5S2.7	Weil Friedlingen	B
	5S22.5	Otterbach-Süd	B

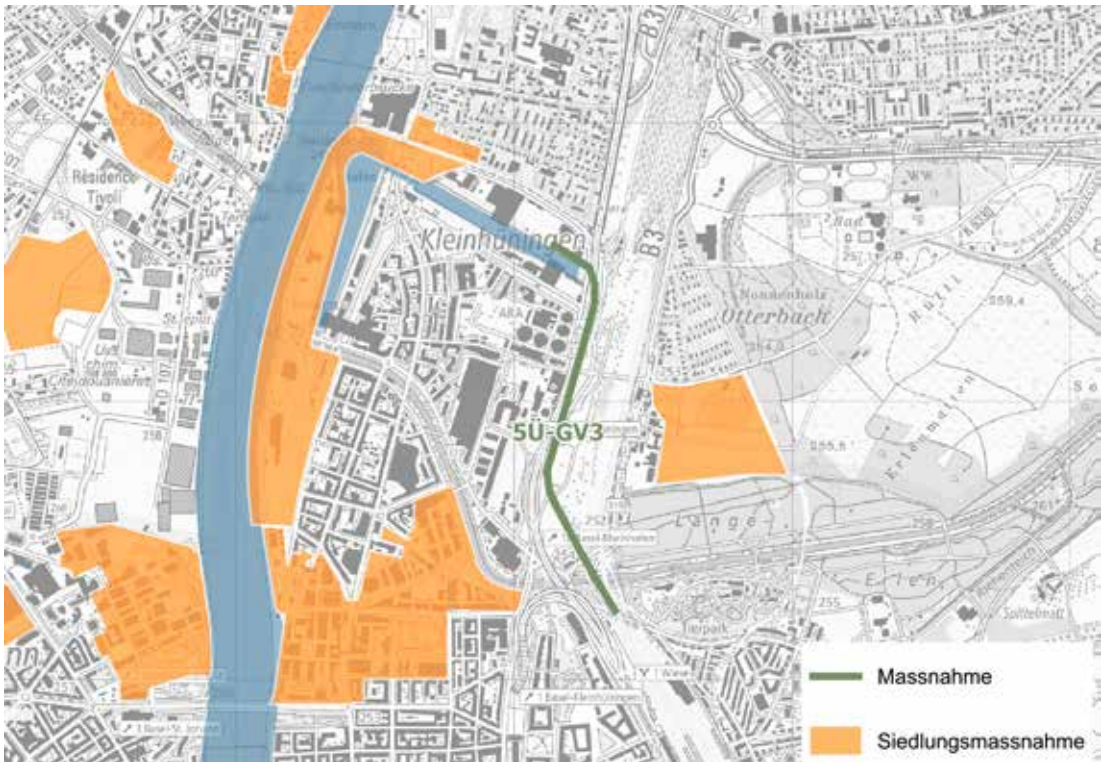
Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Schweizerische Rheinhäfen
Weitere beteiligte Stellen	Bundesamt für Strassen, Bundesamt für Verkehr, Kanton Basel-Stadt, Gateway Basel Nord AG, Bundesamt für Umwelt (BAFU), DB, Bundeseisenbahnvermögen

5Ü-GV3

Weiterentwicklung Hafenbahnhof Kleinhüningen

A



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
275 000 000	2028	2032

Historie

AP1/ARE-Code
- -

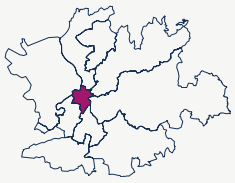
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4Ü-GV3/2701.4.235 B

Massnahmenkategorie
Güterverkehr

Unterkategorie
-



Kernstadt

Massnahmenbeschrieb

Nachfolgend zur geplanten Hafenentwicklung mit dem trimodalen Gateway Terminal sollen auf bisherigen Hafenarealen am Rheinufer durchmischte Stadtteile entstehen, welche in Basel dringend benötigte Wohn- und Arbeitsflächen bereitstellen. Die Weiterentwicklung der Hafenbahn mit der Aufhebung der Gleisinfrastrukturen südlich der Wiese ist ein zentrales Element dafür, dass die möglichen Transformationsgebiete mittel- bis langfristig optimal verfügbar gemacht und in den bestehenden Stadtraum resp. das bestehende Stadtquartier integriert werden können. Nur mit einer Verlagerung des Hafenbahnhofs können sich die heutigen Quartiere in Richtung Rhein öffnen und die Verträglichkeit zwischen Stadt und Hafen würde massgeblich verbessert. Für die Schweizerischen Rheinhäfen ist die Hafenbahn dabei eine essentiell wichtige Infrastruktur, von deren Funktions- und Leistungsfähigkeit der erfolgreiche Hafenbetrieb abhängig ist. Das Parlament des Kantons Basel-Stadt hat im Februar 2020 einen Planungskredit für das Vorprojekt der Hafenbahn gutgeheissen. Im Jahr 2021 wurde in Zusammenarbeit des Bundesamtes für Verkehr (BAV), den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) und dem Kanton Basel-Stadt (BS) eine Machbarkeitsstudie zu verschiedenen Varianten zur Verlagerung der Hafenbahn durchgeführt und die Bestvariante Südquai zur Weiterbearbeitung empfohlen. Der Kredit zur Ausarbeitung der Variante Südquai bis und mit PGV wurde im Juni 2024 vom Grossen Rat BS genehmigt.

Zweckmässigkeit und Nutzen

5Ü-GV3

Bezug zum Zukunftsbild:

› Rheinhäfen und EuroAirport: internationale Anbindung sichergestellt

Bezug zu Teilstrategien:

› V6.1 Infrastrukturkapazitäten bereitstellen und Transportabwicklung optimieren

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

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	5Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	A
ÜM-GV	5Ü-GV1	Terminal Gateway Basel Nord	A
	5Ü-GV2	Hafenbecken 3	A
ÖV	5ÖV16	BS: Tram Klybeck – Westquai	C
	5ÖV20	BS/SLA: Tram Kleinhüningen – Saint-Louis	C
S	5S2.1	Hafen- und Stadtentwicklung	B
	5S2.2	Areal klybeckplus	B
	5S2.7	Weil Friedlingen	B
	5S22.5	Otterbach-Süd	B

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt
Weitere beteiligte Stellen	Bundesamt für Strassen, Bundesamt für Verkehr, Schweizerische Rheinhäfen, Bundesamt für Umwelt BAFU, SBB Infrastruktur, SBB Cargo, Bundeseisenbahnvermögen, DB InfraGO AG

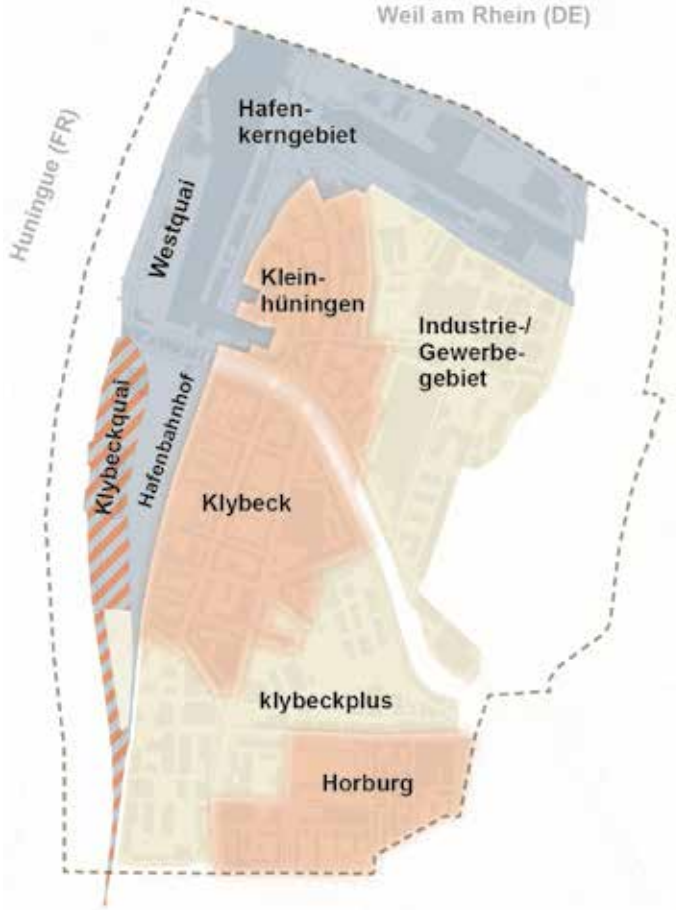
Weiteres:

Finanzierungsbeschlüsse:

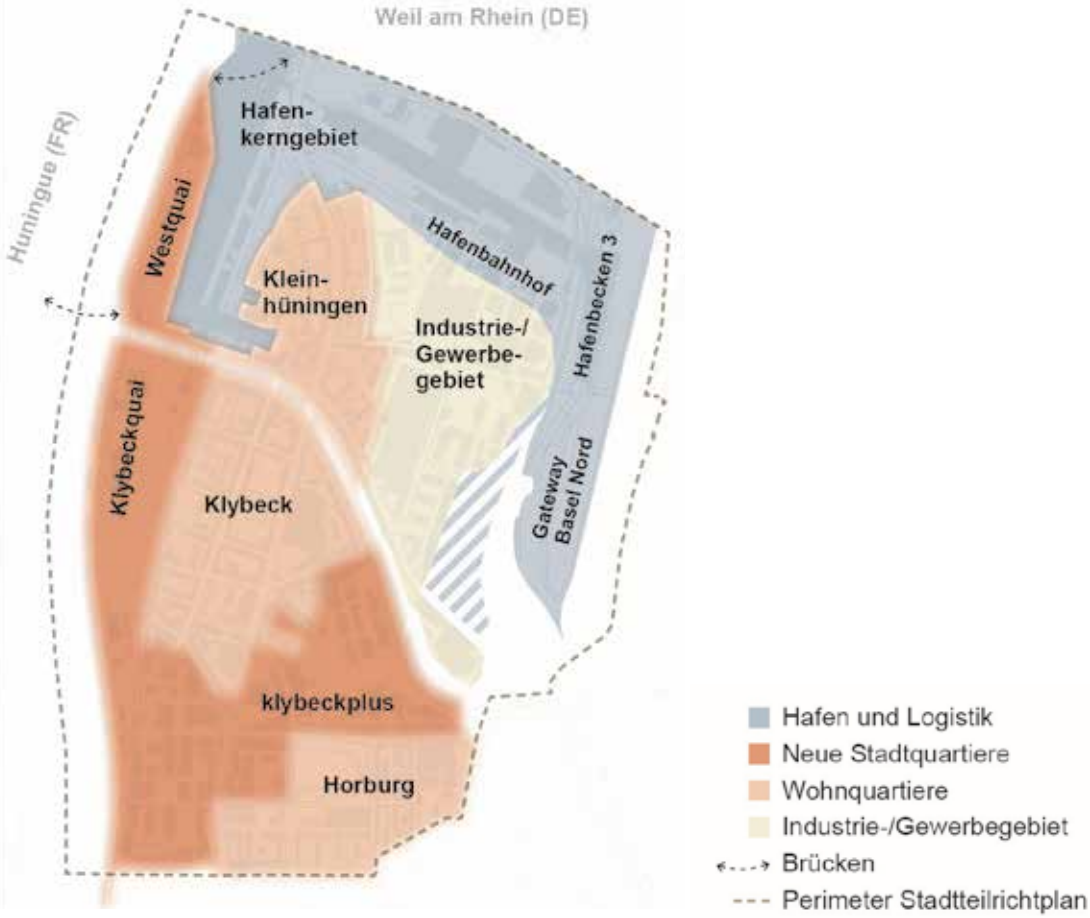
Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat am 12. Februar 2020 der beantragten Ausgabenbewilligung für die Weiterentwicklung der Hafenbahn in Kleinhüningen zugestimmt. Diese erste Tranche beinhaltete die Weiterentwicklung von Varianten und den Entscheid für die Bestvariante Südquai.

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat am 27. Juni 2024 der beantragten Ausgabenbewilligung für die Weiterentwicklung der Hafenbahn in Kleinhüningen – Variante Südquai – zugestimmt. Diese zweite Tranche beinhaltet sämtliche Planungen bis und mit PGV sowie die Umsetzung erster baulicher Massnahmen zur Freiräumung der für die Verlagerung der Hafenbahn benötigten Flächen entlang der Südquaistrasse.

Heute



Zukunft



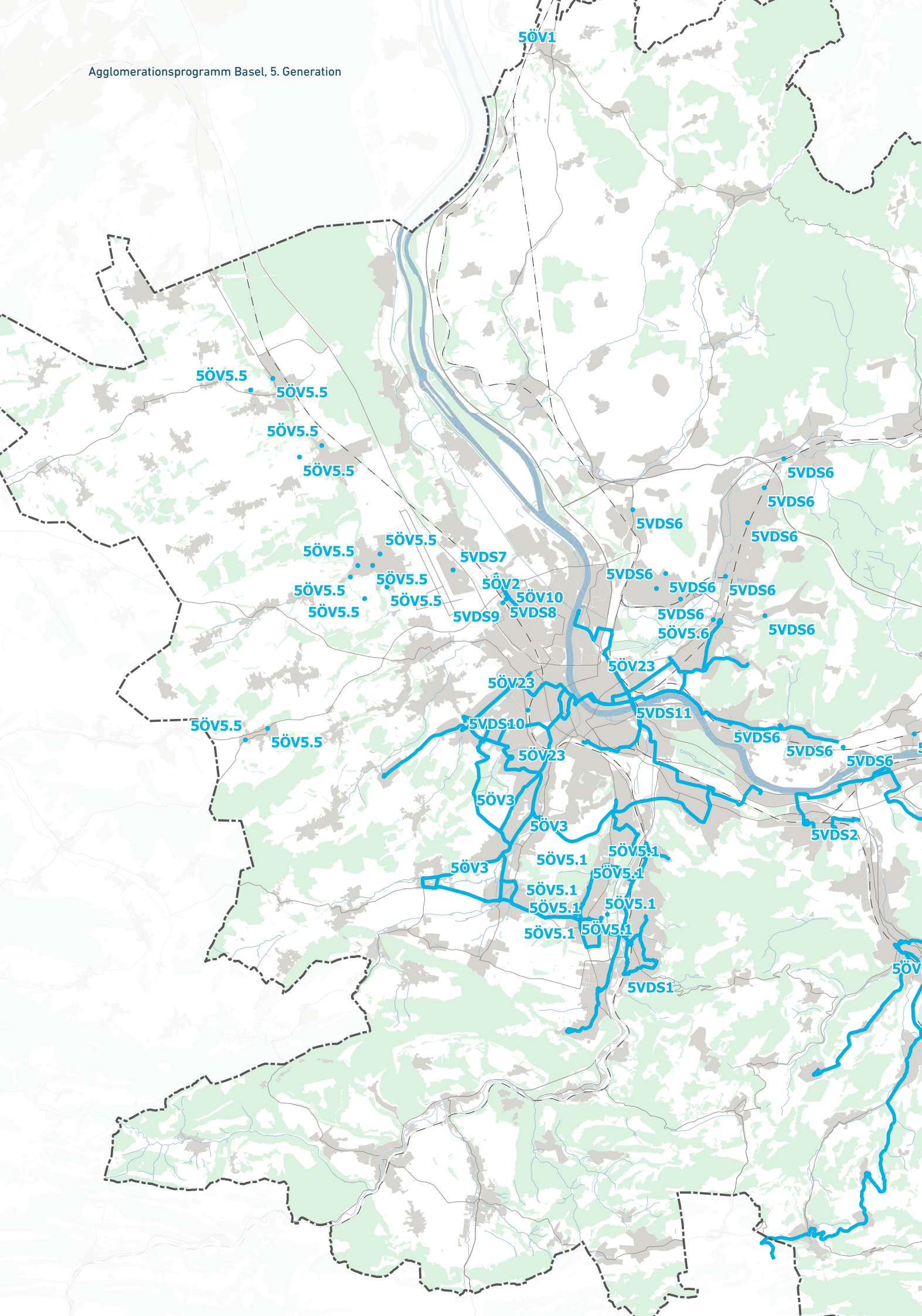
3 Agglomerations-massnahmen

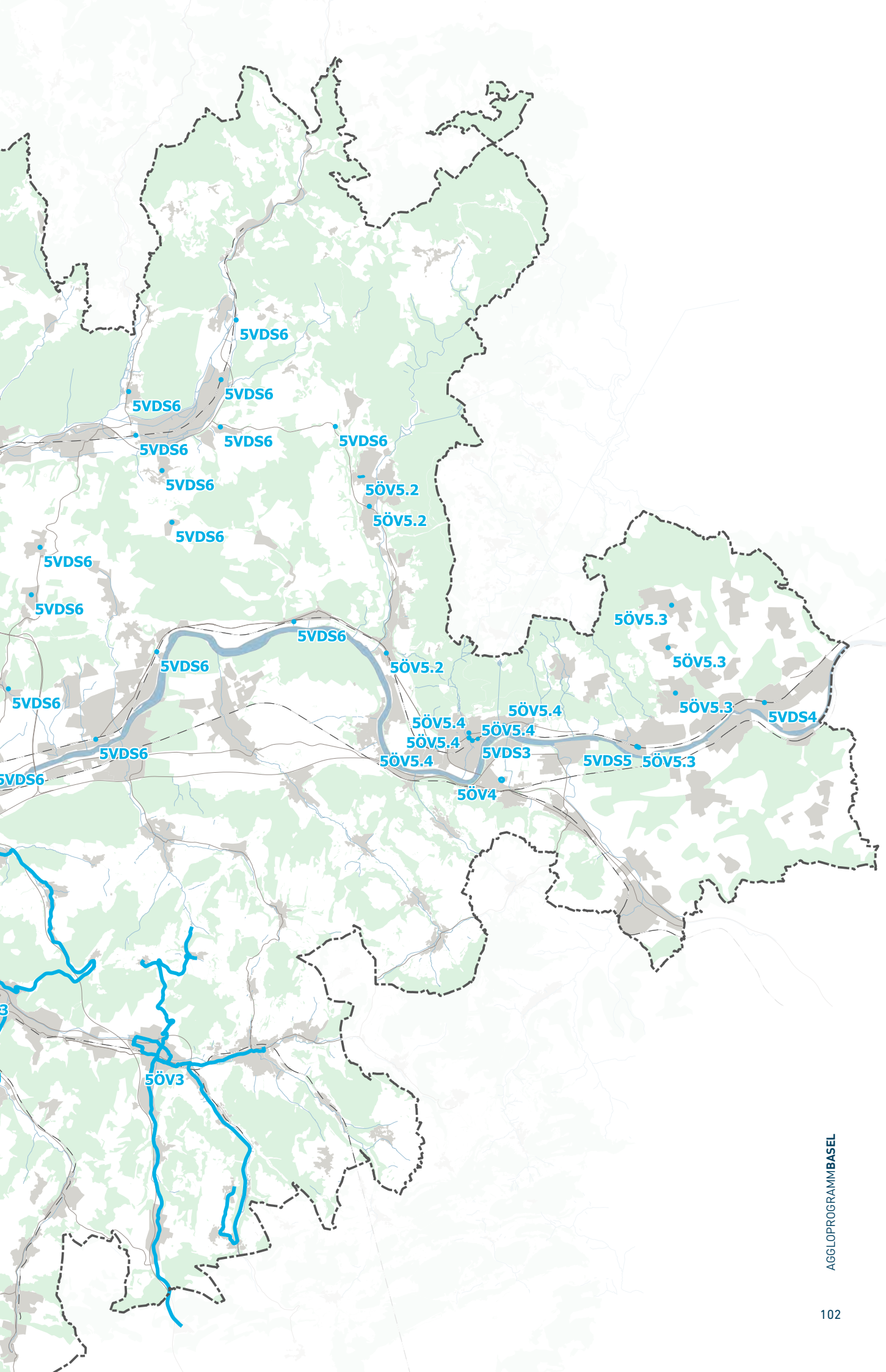
Mesures agglomération

3.1 Agglomerationsmassnahmen: Öffentlicher Verkehr (ÖV) und Verkehrsdrehscheiben (VDS)
Mesures agglomération : Transports publics et plateformes multimodales

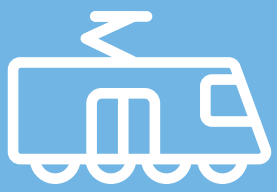
3.1.1 Übersichtskarte (A-Horizont)
Carte synoptique (horizon A)

Nr. *N°*	A-Massnahme *Mesure A*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5VDS1	Dornach: Mobilitätsdrehscheibe Dornach Apfelsee	A	104
5VDS2	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Basis und Zugang Bahnhof	A	107
5VDS3	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 1. BA	A	111
5VDS4	Laufenburg (DE): P&R-Parkplatz Ostbahnhof	A	114
5VDS5	Murg: Erstellung P&R inkl. Umfeldverbesserung am Bahnhof	A	117
5VDS6	Landkreis Lörrach: Aufbau eines Netzes aus Mobilstationen	A	120
5VDS7	EAP : Nouvelles plateformes multimodales	A	123
5VDS8	Saint-Louis : Réaménagement du parvis de la gare	A	126
5VDS9	SLA : Aménagement d'une gare routière à Saint-Louis Gare	A	129
5VDS10	BS: Neue S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil, stadtseitige Erschliessung	A	132
5VDS11	BS: Neue S-Bahn-Haltestelle Solitude, stadtseitige Erschliessung (Phase 1)	A	135
5ÖV1	Schliengen: Buswendeschleife Bahnhof	A	138
5ÖV2	Saint-Louis : Couloir de bus en site propre	A	141
5ÖV3	BL: Elektrifizierung Buslinien	A	144
5ÖV4	Stein (AG): Neue Bushaltestelle	A	148
5ÖV5	Pauschalpaket: Neue/Aufwertung Haltestellen (A-Horizont)	A	151
	Nr. *N°* — A-Massnahme *Mesure A* — Prio *Prio* — Seite *Page*		
	5ÖV5.1 Reinach (BL): ÖV Stärkung – Haltestellen	A	153
	5ÖV5.2 Wehr: Aufwertung Haltestellen im ÖPNV	A	154
	5ÖV5.3 Murg: Aufwertung Bushaltestellen Gesamtgemeinde	A	155
	5ÖV5.4 Bad Säckingen: Ausbau Bushaltestellen im Stadtgebiet	A	156
	5ÖV5.5 SLA : Aménagement des arrêts de bus	A	157
	5ÖV5.6 BS: Aufwertung Ortsdurchfahrt Riehen Dorf ÖV	A	158
5ÖV23	BVB: ÖV-Programm 2025 – 2028 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A	159


5ÖV1
5ÖV5.5
5ÖV5.5
5ÖV5.5
5ÖV5.5
5ÖV5.5
5ÖV5.5
5ÖV5.5
5ÖV5.5
5ÖV5.5
5ÖV5.5
5VDS7
5ÖV2
5ÖV10
5VDS9
5VDS8
5VDS6
5VDS6
5VDS6
5VDS6
5VDS6
5VDS6
5VDS6
5VDS6
5ÖV5.6
5ÖV23
5ÖV23
5VDS11
5VDS10
5ÖV23
5VDS6
5VDS6
5VDS6
5ÖV3
5ÖV3
5ÖV3
5VDS2
5ÖV5.1
5ÖV5.1
5ÖV5.1
5ÖV5.1
5ÖV5.1
5ÖV5.1
5ÖV5.1
5ÖV5.1
5VDS1

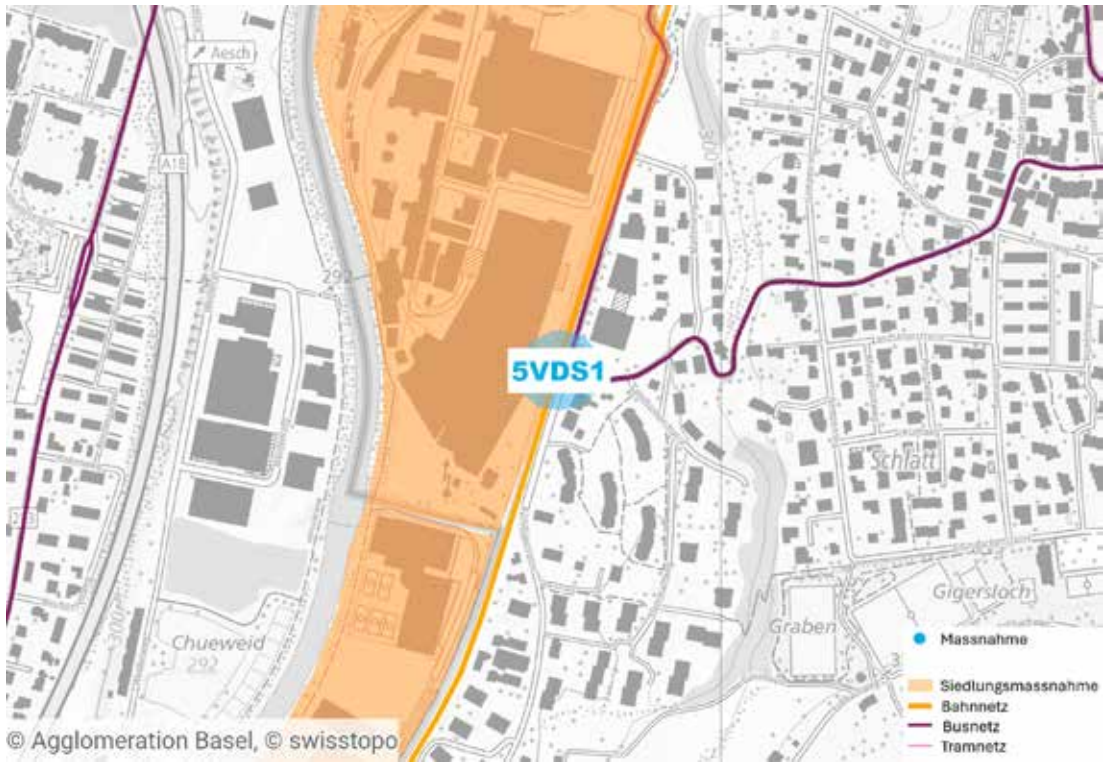

5VDS6
5VDS6
5VDS6
5VDS6
5VDS6
5VDS6
5VDS6
5VDS6
5VDS6
5VDS6
5VDS6
5VDS6
5VDS6
5VDS6
5VDS6
5ÖV5.2
5ÖV5.2
5ÖV5.2
5ÖV5.3
5ÖV5.3
5ÖV5.3
5VDS4
5ÖV5.4
5ÖV5.4
5ÖV5.4
5ÖV5.4
5VDS3
5VDS5
5ÖV5.3
5ÖV4
5ÖV3

3.1.2 Massnahmenblätter (A-Horizont)
Fiches de mesure (horizon A)



5VDS1

Dornach: Mobilitätsdrehscheibe Dornach Apfelsee



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
7 100 000	2028	2030

Planungsstand

2 Vorstudie und Vorprojekt

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Voraussichtlich ab 2028 baut die SBB die neue S-Bahn-Haltstelle Dornach Apfelsee. Mit dem geplanten 15-Minuten-Takt verbessert die S-Bahn-Haltestelle die Anbindung von Teilen der Gemeinden Dornach und Aesch erheblich und ermöglicht eine adäquate Erschliessung des Entwicklungsgebietes Widen sowie des Naturerholungsraumes an der Birs. Die Verbindung zwischen der neuen S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee und den östlich sowie westlich liegenden Gebieten wird dabei mittels Rad- und Fusswegunterführung Apfelsee eine zentrale Achse für Fuss- und Veloverkehr ausgebildet. Die S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee ist Schlüsselort für die nachhaltige Entwicklung und die Vernetzung aller Mobilitätsformen in dem Raum. Zur Präzisierung der Funktionen an der Mobilitätsdrehscheibe wurde zusammen mit allen relevanten Akteuren (Agglo Basel, SBB, Gemeinde Aesch und

Dornach, Kanton Solothurn und Basel-Landschaft sowie dem Grundeigentümer HIAG) eine Vertiefungsstudie (2024) durchgeführt. Als Ergebnis ist ein Konzeptplan erarbeitet worden, der alle Massnahmen wie ein Mosaik zusammenführt (vgl. nachfolgende Abbildung). Aus dem Konzeptplan werden im Rahmen dieses Massnahmenpakets folgende Teilprojekte eingereicht: 4. Neue Industriestrasse inkl. Velovorzugsroute (4LV8), 5. Buswendeplatz Ostseite inkl. Veloabstellplätze, 9. Aufwertung Weiden-/Apfelseestrasse und 11. Witterungsschutz Bushaltestellen.

5VDS1

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Verbesserung der Intermodalität durch die Optimierung der Transportketten (Verknüpfung mit S-Bahn) und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage durch attraktive Erschliessung des Entwicklungsgebiets Widen.
WK2	Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raums durch eine ansprechende Gestaltung.
WK3	Förderung der subjektiven Sicherheit durch attraktive Gestaltung.
WK4	Keine zusätzliche Flächeninanspruchnahme erforderlich. Modal-Split-Effekte zu Gunsten der Verkehrsträger des Umweltverbundes und dadurch positive Auswirkungen auf die Umwelt (Lärm, Luftschadstoffe).

Bezug zum Zukunftsbild:

- Alternative und innovative Mobilitätsformen: Lücken im nachhaltigen Mobilitätsangebot geschlossen.
- FVV: Ein durchgängiges, trinationales Velohauptroutennetz bietet sichere und attraktive Verbindungen durch die Agglomeration. Es verbindet Siedlungsgebiete innerhalb der Korridore und zwischen den Korridoren
- ÖV: Das Tram- und Busnetz ergänzt das S-Bahn-Angebot, ist mit diesem optimal verknüpft und bietet dank eines abgestimmten Takts ein attraktives Angebot

Bezug zu Teilstrategien:

- QSK1.1 Agglomeration der kurzen Wege fördern
- QSK1.2 Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren
- QV3.1 Verkehrsdrehscheiben typenspezifisch stärken
- QV3.3 B&R-Angebot bedarfsgerecht ausbauen

Bezug zum Handlungsbedarf:

In Dornach wird eine neue S-Bahn-Haltestelle realisiert, welche das Areal Widen (westlich der Gleise) mit Dornach Apfelsee verbindet und an die S-Bahn anbindet. Dazu bedarf es baulicher Anpassungen des öffentlichen Raums im Umfeld der neuen Haltestelle, um attraktive Umsteigevorgänge zu gewährleisten. Es wird hierfür auch eine neue Buswendeschlaufe erstellt, sodass direkte Fusswegverbindungen zum Umstieg entstehen sollen.

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	5Ü-Ö7	S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee	A

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

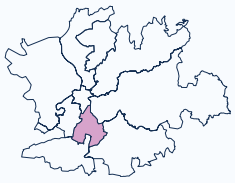
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4MD9/2701.4.028 C

Massnahmenkategorie
Verkehrsdrehscheiben

Unterkategorie
-



Birstal

5VDS1

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

FVV	4LV8	SO: Birsstadt – Velovorzugsroute Ost Abschnitt Solothurn	A
	4LV10.23	Dornach: Langsamverkehr Aufwertung Birsquerung	A
	5FVV2	Dornach: Rad- und Fusswegunterführung Apfelsee	A
S	5S10.1	Birsmatt	B
	5S10.2	Widen	B

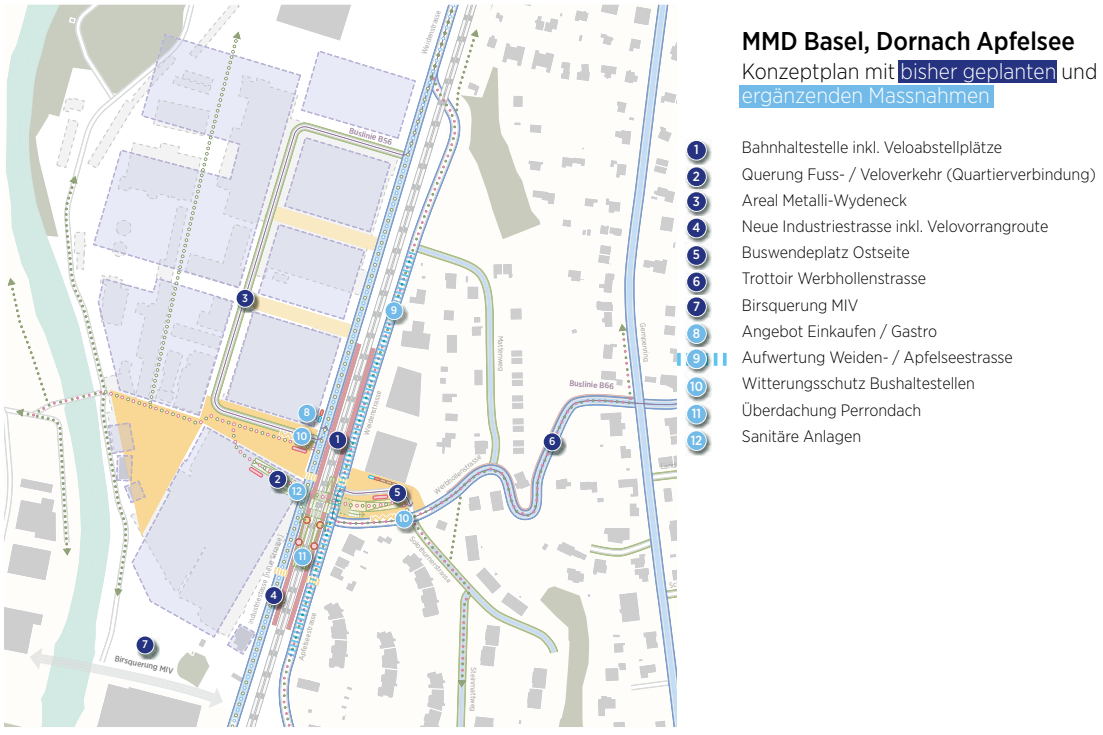
Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Dornach	
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Solothurn, HIAG, SBB Infrastruktur	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	100 % Gemeinde	
Richtplanrelevanz (CH)	☐ Ja	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Vorhaben ist regional abgestimmt, entspricht der Gesamtkonzeption «Zukunft Birsraum». Zudem wurde zusammen mit allen Akteuren (SBB, Gemeinde Aesch und Dornach, Kanton Solothurn und Basel-Landschaft sowie der HIAG) eine Vertiefungsstudie (2024) durchgeführt, woraus auch Massnahmen abgeleitet wurden.

Umweltverträglichkeit
Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung und/oder zwischen der Massnahme und geschützten oder für den Natur-/Heimatschutz wichtigen Gebieten zu erwarten.

Weiteres
Konzeptplan aus der Vertiefungsstudie Dornach Apfelsee (2024)

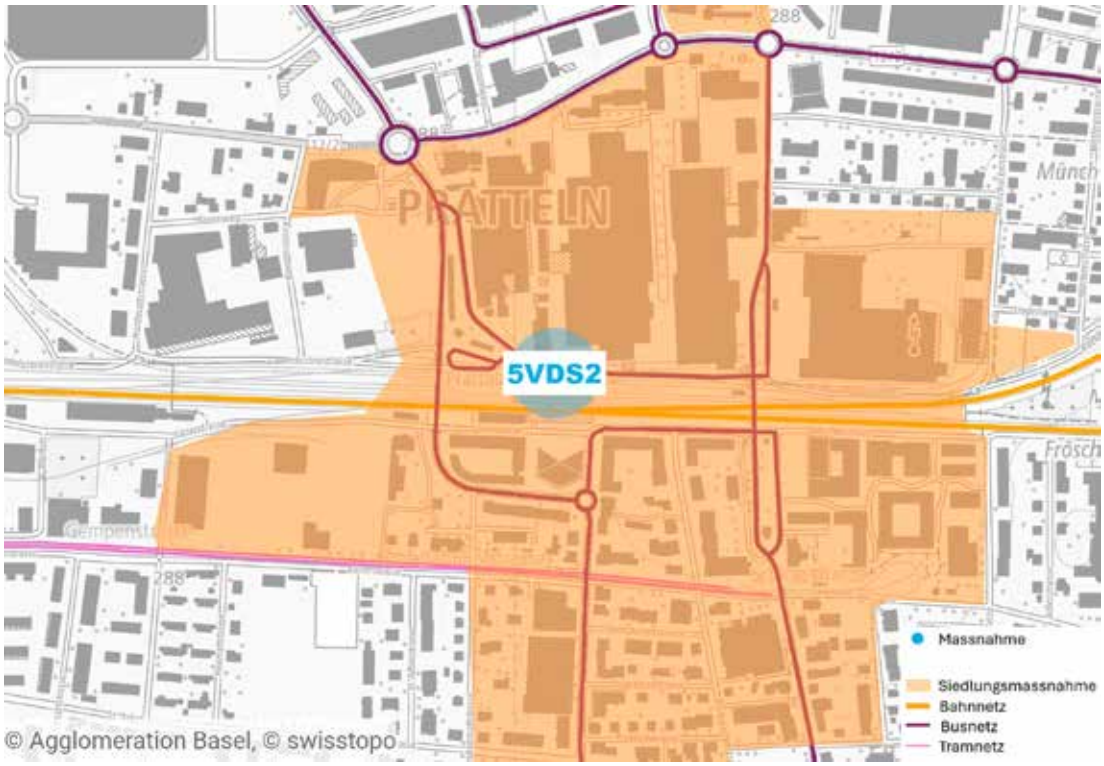


MMD Basel, Dornach Apfelsee
Konzeptplan mit bisher geplanten und ergänzenden Massnahmen

1. Bahnhaltestelle inkl. Veloabstellplätze
2. Querung Fuss- / Veloverkehr (Quartierverbindung)
3. Areal Metalli-Wydeneck
4. Neue Industriestrasse inkl. Velovorrangroute
5. Buswendeplatz Ostseite
6. Trottoir Werbhollenstrasse
7. Birsquerung MIV
8. Angebot Einkaufen / Gastro
9. Aufwertung Weiden- / Apfelseestrasse
10. Witterungsschutz Bushaltestellen
11. Überdachung Perrondach
12. Sanitäre Anlagen

5VDS2

Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Basis und Zugang Bahnhof



A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

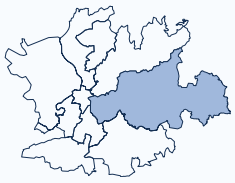
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4MD2/2701.4.018 A

Massnahmenkategorie
Verkehrsdrehscheiben

Unterkategorie
-



Hochrhein

Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
12 500 000	2029	2031

Planungsstand

3 Vorprojekt

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Im Zuge der Entwicklung Pratteln Mitte wird im Areal Bredella der Bahnhof als barrierefreie Mobilitätsdrehscheibe ausgebaut. Das Gesamtprojekt umfasst einen neuen Bahnhofsplatz Nord mit Bushof, darunterliegender P&R- und B&R-Anlage, einen neuen Anschluss an die Personenunterführung sowie eine durchgängige Veloverbindung durch das Bredella-Areal mit Velounterführung unter den Gleisen hindurch und Anschluss an den Bahnhofsplatz Süd. Ein neuer Treppenzugang mit Rampe, eine neue Liftanlage und eine separate Velorampe (Anschluss B&R-Anlage) verbinden das Untergeschoss mit dem Bahnhofsplatz Nord. Die Zufahrt zum P&R im Untergeschoss erfolgt von einem neu erstellten Kreisel an der Salinenstrasse (nicht Bestandteil der vorliegenden Massnahme) durch das Untergeschoss des angrenzenden Hochhauses. Die Realisierung erfolgt Hand in Hand mit dem

5VDS2

angrenzenden Hochhaus. Die Gestaltung wurde zusammen mit dem angrenzenden Hochhaus in einem Architekturwettbewerb ausgearbeitet. Die vorliegende Massnahme umfasst von diesem Gesamtprojekt alle Elemente im Zusammenhang mit dem Untergeschoss des Bahnhofsplatzes. Zu diesen zählen die neue Bahnhofshalle mit Treppenzugang, Lift und behindertengerechter Rampe, der neue Anschluss an die bestehende Personenunterführung, die P&R-Plätze und ca. 270 B&R-Plätze mit Zugang über die neue Velorampe. Diese Elemente werden in einem ersten Schritt zusammen mit dem Hochhaus erstellt. Die heutige Personenunterführung bleibt bestehen. Diese verjüngt sich am Nordausgang auf weniger als die Hälfte ihrer Breite (2,0 m) und ist bereits heute deutlich zu schmal. Wegen der deutlich erhöhten Personenströme infolge diverser Arealentwicklungen nördlich der Gleise und des ausgebauten Busangebots wird der Zugang auf die Dimension der Unterführung von 4,5 m ausgelegt. Der neue Anschluss an die Personenunterführung ist barrierefrei ausgestaltet. Er wird mit Rampen und Treppen an Bahnhofshalle und Bahnhofsplatz angebunden und ist damit ein wichtiges Bindeglied. Die vorliegende Massnahme bildet das Fundament und Bindeglied für den Bushof sowie die Velounterführung unter den Gleisen, welche anschliessend mit der Massnahme «5VDS13 Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Bushof und Velounterführung» erstellt werden. Eine bessere Zugänglichkeit, Erreichbarkeit und Umsteigemöglichkeiten erhöhen die Attraktivität des Standorts und tragen zur Steigerung der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs bei.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Der neue Busbahnhof mit vier Haltekanten, die unterirdische P&R-Anlage und Veloabstellanlage, die Aufwertung der Zugänge fördern die nachhaltige Mobilität und die Intermodalität. Sie verbessern die Erschliessung der Entwicklungsgebiete und die Linienführung der Buslinien im Raum Pratteln. Dadurch können die Entwicklungsgebiete ihre Parkplatzanzahl mittels Mobilitätsgutachten anpassen. Dies führt zu einer Entlastung des Gesamtverkehrssystems und zur Verbesserung des Langsamverkehrs.
WK2	Der neue Bahnhofsplatz bringt eine Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume an zentralster Lage. Er ist integraler Bestandteil der Arealentwicklung in dem Gebiet. Entlang der Bahn und in Nord-Süd-Richtung entstehen attraktivere öffentliche Räume und neue Langsamverkehrsrouten.
WK3	Der Bahnhofszugang Nord wird für den Langsamverkehr grosszügig umgestaltet. Durch eine klare Trennung und Führung der Verkehrsteilnehmer sowie der Verlegung der Strasse vom Bahnhof weg wird die Verkehrssicherheit insgesamt massiv erhöht. Zusammen mit den Langsamverkehrsachsen und der Velounterführung entstehen für den Veloverkehr sichere Wegeverbindung abseits der viel befahrenen Strassen.
WK4	Die Massnahmen sind Teil eines Sondernutzungsplanes. Es wurde ein UVB sowie ein Verkehrsgutachten für die Quartiersplanung erarbeitet. Das heute versiegelte Areal wird geöffnet, soweit wie möglich entsiegelt und begrünt.

Bezug zum Zukunftsbild:

- FVV: Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar
- Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung genutzt
- ÖV: Das Tram- und Busnetz ergänzt das S-Bahn-Angebot, ist mit diesem optimal verknüpft und bietet dank eines abgestimmten Takts ein attraktives Angebot
- ÖV: Die S-Bahn- und ausgewählte Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität

Bezug zu Teilstrategien:

› QV3.1 Verkehrsdrehscheiben typenspezifisch stärken

› QV3.2 P&R-Angebot bedarfsgerecht ausbauen

› QV3.3 B&R-Angebot bedarfsgerecht ausbauen

› V4.3 Veloabstellplätze in ausreichender Quantität und Qualität bereitstellen

› V5.2 Fussgängerfreundliche Wohnquartiere und Arbeitsplatzgebiete schaffen

Bezug zum Handlungsbedarf:

Mit der Überbauung des Areals Bredella entsteht ein neuer Stadtteil gleich auf der Nordseite des Bahnhofs Pratteln. Mit dieser Entwicklung besteht Bedarf, die Attraktivität des Bahnhofs Pratteln als Verkehrsdrehscheibe zu erhöhen. Es bestehen keine Haltekanten, die das Ein- und Aussteigen erleichtern und den gesetzlichen Anforderungen genügen. Die Attraktivität der Drehscheibe soll auch in Vorbereitung auf den 1/4-Takt der S-Bahn erhöht werden. Damit soll dem in den nächsten Jahren zu erwartenden Anstieg der Nutzerzahlen gerecht werden.

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	5Ü-Ö13	Entflechtung Pratteln	B
	5Ü-Ö14	3. Gleis Pratteln – Rheinfelden	B
ÖV	5VDS13	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Bushof und Velounterführung	B
	5ÖV3	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
MIV	4VM1	BL: Fahrplanstabilität in Pratteln	A
	4VM3	BL: Fahrplanstabilität (Punktuelle Verbesserung)	A
	5M5.15	Pratteln: Verbindung vom Dorf zum Rhein: Aufwertung Schlosstrasse – Gallenweg	A
FVV	5FVV7.13	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Langsamverkehrsachsen	A
S	5S15.3	Bahnhofsgebiet Pratteln	A

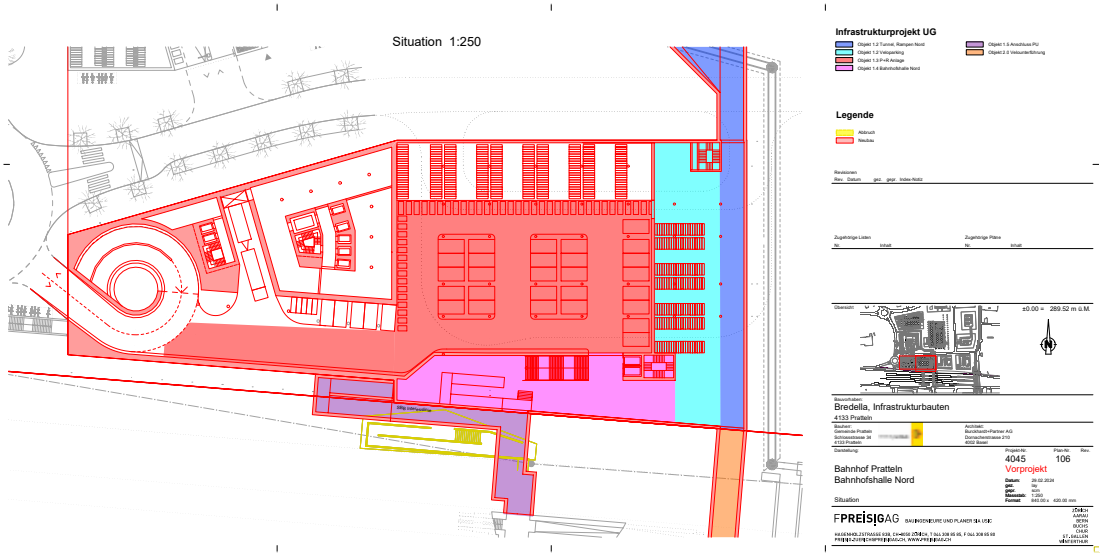
Beteiligte Stellen/Koordination

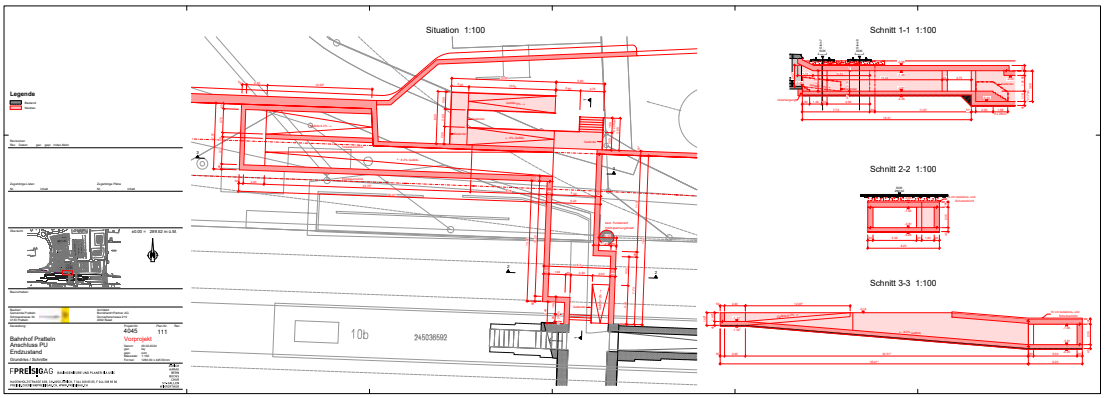
Federführende Stelle	Pratteln	
Weitere beteiligte Stellen	Agglo Basel, Kanton Basel-Landschaft, Schweizerische Bundesbahnen	
Finanzierung	Gemeinde ca. 50 %, Private ca. 50 %	
Hinweise Finanzierung	Das kantonale Tiefbauamt hat die (Mit-)Finanzierung der Elemente, die dem Anschluss bzw. der Erreichbarkeit des Bushofs dienen, in Aussicht gestellt.	
Richtplanrelevanz (CH)	☐ Ja	☒ Nein

5VDS2

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Das Projekt ist abgestützt in Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, Räumliches Entwicklungskonzept Pratteln, Zonenreglement Siedlung Pratteln, Quartiersplanung Bredella-Areal West.

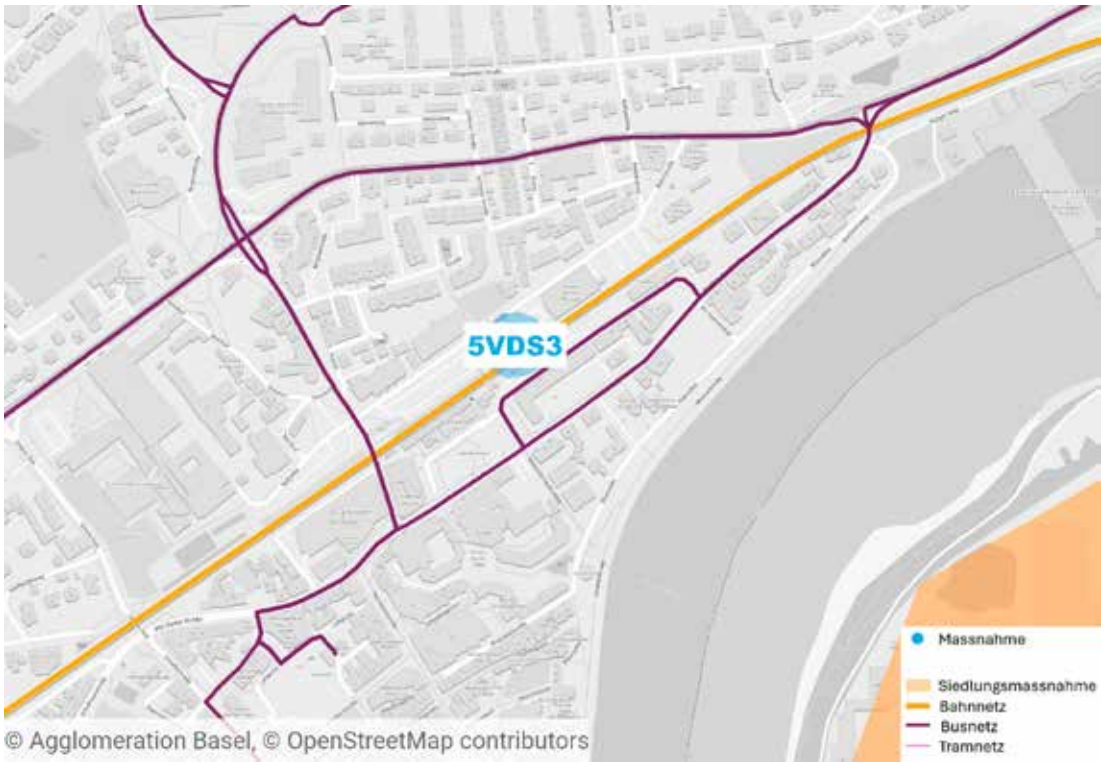
Umweltverträglichkeit
Auswirkungen auf die Umwelt: Förderung umweltverträglicher Mobilität, Reduzieren Verkehrsaufkommen und infolgedessen Emissionen, Abstimmung Siedlung und Verkehr, Aufwertung Freiräume (Umweltverträglichkeitsbericht Bredella liegt vor).





5VDS3

Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 1. BA



A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

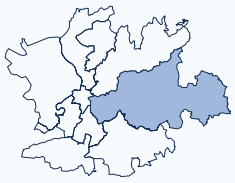
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Verkehrsdrehscheiben

Unterkategorie
-



Hochrhein

Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
3 350 000	2028	2030

Planungsstand

2 Entwurfsplanung

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Bahnhofsumfeld – Umsetzung von Infrastrukturmassnahmen 1. BA: Das Massnahmenpaket, welches für den 1. BA zusammengestellt wurde, beinhaltet die folgenden Massnahmen: Bahnunterführung – Neuer Treppenabgang Stellwerk – Sanierung/neues Nutzungskonzept Bahnhofsvorplatz – Neuordnung/Neugestaltung Waldshuter Strasse – Bereich Bahnhof – Shared Space und neues Velohaus. Mit diesen angedachten Massnahmen erhofft sich die Stadt die Situation für die Bahnreisenden wesentlich zu verbessern. Die Funktion als Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Bad-Säckingen wird in Zukunft an Bedeutung gewinnen aufgrund der Entwicklung des Sisslerfelds. Die Pendlerströme sollen möglichst auf nachhaltige Verkehrsmittel gelenkt werden, dank guter Wegketten. Hierfür wird eine qualitativ hochwertige Infrastruktur benötigt.

Zweckmässigkeit und Nutzen

5VDS3

Nutzen/Wirkung

WK1	› Qualität des Verkehrsystems verbessern › Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung › Verbesserung im Langsamverkehr
WK2	› -
WK3	› Verkehrssicherheit erhöhen › Erhöhung der objektiven Sicherheit
WK4	› Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern › Reduktion von Luftschadstoffemissionen durch Geschwindigkeitsbegrenzung › Reduktion von Lärmemissionen durch Verkehrsberuhigung › Aufwertung des Freiraumes

Bezug zum Zukunftsbild:

› Korridorzentren: als Teil der polyzentrischen Struktur gestärkt

› MIV: Der Strassenverkehr und sein Flächenverbrauch werden möglichst minimiert. Er wird effizient sowie klima- und umfeldverträglich in das bzw. aus dem Siedlungsgebiet geführt

› MIV: Siedlungsorientierte und klimaangepasst gestaltete Strassenräume bieten für den Fuss- und Veloverkehr optimale Platzverhältnisse, Sicherheit und eine hohe Aufenthaltsqualität

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

Bezug zu Teilstrategien:

› QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern

› QS2.1 Ortsverträgliche Dichte fördern

› QSK1.2 Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren

› QSK2.1 Klimaangepasste Ausgestaltung der Siedlungs- und Freiraumstrukturen sowie der öffentlichen Räume und Verkehrsinfrastrukturen fördern

› QV3.1 Verkehrsdrehscheiben typenspezifisch stärken

› V5.2 Fussgängerfreundliche Wohnquartiere und Arbeitsplatzgebiete schaffen

Bezug zum Handlungsbedarf:

Der Bahnhofsbereich von Bad Säckingen ist in baulich schlechtem Zustand, die Führung der Verkehrswege vor dem Bahnhof sowie für Fussgänger über den Bahnhofsvorplatz zur Innenstadt ist unzulänglich und muss dringend neu überdacht und neu gestaltet werden. Damit soll die Verkehrssicherheit im Umfeld des Bahnhofs Bad Säckingen erhöht und dieser als Verkehrsdrehscheibe gestärkt werden.

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

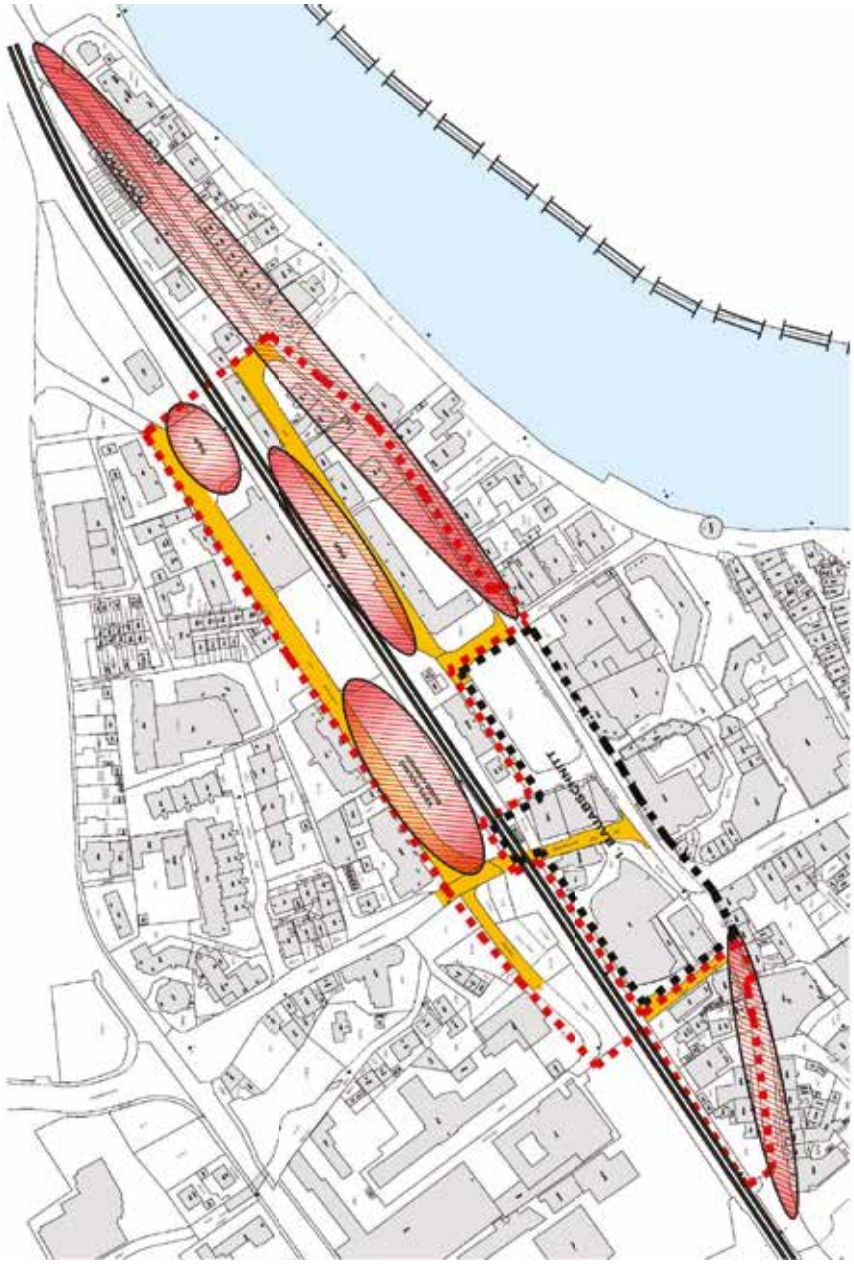
ÖV	5VDS15	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 2. BA	B
	5VDS16	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 3. BA	B
S	5S19.1	ESP Sisslerfeld	B

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Bad Säckingen	
Weitere beteiligte Stellen	DB InfraGO AG	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	-	
Regionalplanrelevanz (DE)	☐ Ja	☒ Nein

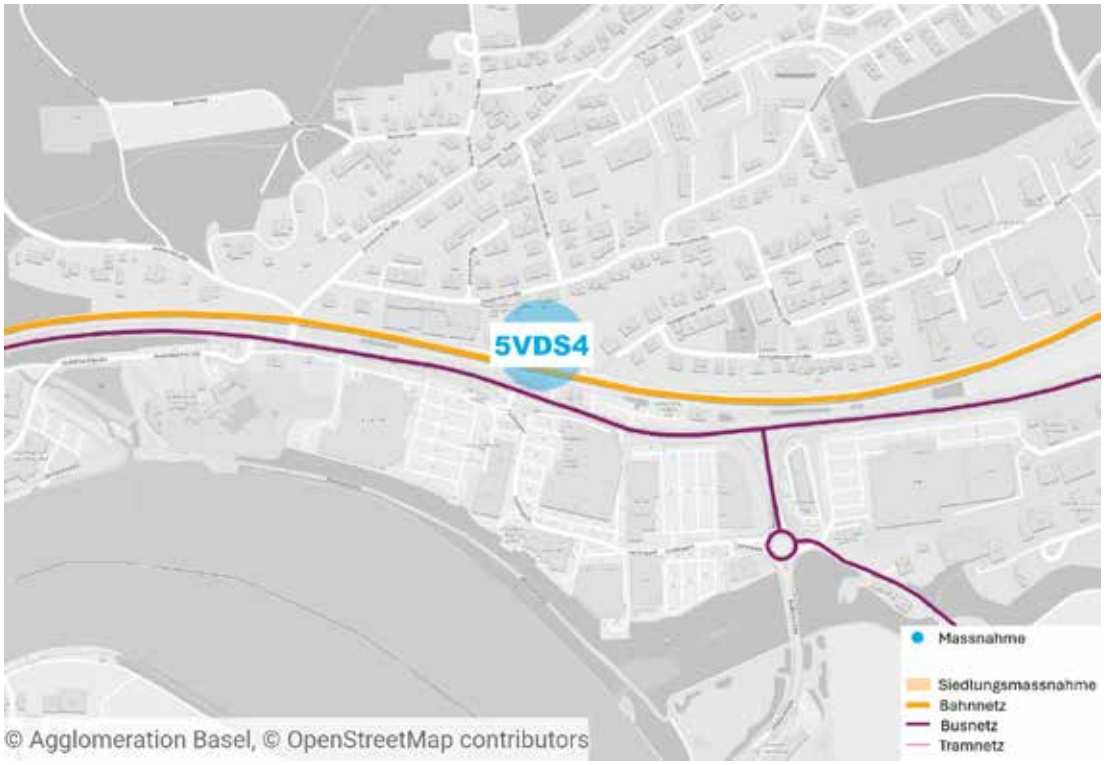
Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Raumkonzept Hochrhein

Umweltverträglichkeit
Keine Relevanz



5VDS4

Laufenburg (DE): P&R-Parkplatz Ostbahnhof



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
4 000 000	2028	2030

Planungsstand

1 Machbarkeitsstudie

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Am Ostbahnhof beabsichtigt die Stadt Laufenburg (Baden) die Anlage eines zeitgemässen P&R-Parkplatzes. Das Grundstück gehört der Deutschen Bahn AG und wird aktuell von der Stadt Laufenburg (Baden) gepachtet.

Die geplante Baumassnahme beinhaltet den Grunderwerb des Grundstücks durch die Stadt, die Asphaltierung mit Bau einer entsprechenden Entwässerung, die Errichtung von Ladesäulen und einer Photovoltaikanlage sowie den Bau einer 2. Parkplatzebene.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	› Verbesserung des Gesamtverkehrssystems › Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage
WK2	› Siedlungskonzentration an Standorten mit guter ÖV-Erschliessung › Siedlungsverdichtung, Nutzungsdurchmischung und Verringerung der Zersiedelung
WK3	› -
WK4	› -

Bezug zum Zukunftsbild:

› Alternative und innovative Mobilitätsformen: Lücken im nachhaltigen Mobilitätsangebot geschlossen.

› Korridorzentren: als Teil der polyzentrischen Struktur gestärkt

Bezug zu Teilstrategien:

› 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

› QV3.1 Verkehrsdrehscheiben typenspezifisch stärken

› QV3.4 Neue kombinierte Mobilitätsangebote fördern

Bezug zum Handlungsbedarf:

Um den ÖV-Anteil im östlichen Hochrhein zu erhöhen, soll ein zeitgemässer P&R-Parkplatz am Ostbahnhof in Laufenburg (DE) gebaut werden. Die Parkplatzkapazität ist knapp, weshalb das Potenzial, auf die Bahn umzusteigen, nicht ausgeschöpft werden kann. Ebenfalls fehlt heute die Möglichkeit, Elektrofahrzeuge aufzuladen.

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

FVV	5FVV7.24 RP/Laufenburg (DE): Radnetz	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Laufenburg (Baden)	
Weitere beteiligte Stellen	DB InfraGO AG	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	-	
Regionalplanrelevanz (DE)	☐ Ja	☒ Nein

5VDS4

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

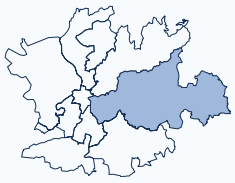
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Verkehrsdrehscheiben

Unterkategorie
-



Hochrhein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

-

5VDS4

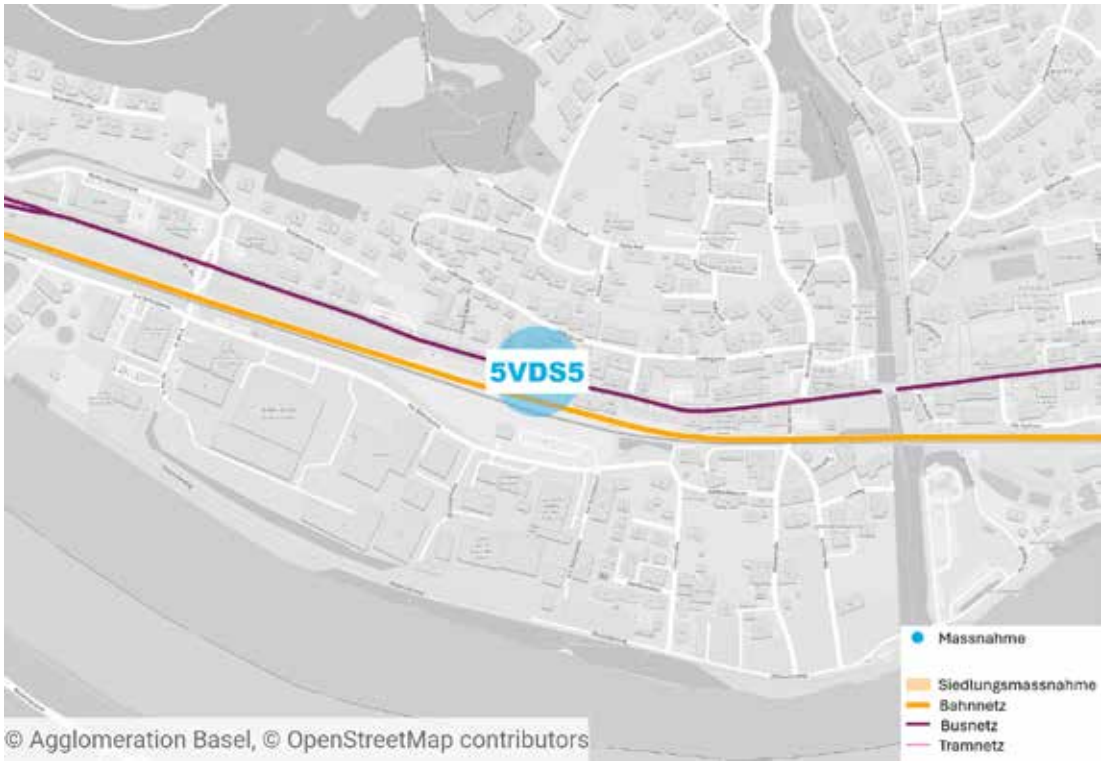
Umweltverträglichkeit

-



5VDS5

Murg: Erstellung P&R inkl. Umfeldverbesserung am Bahnhof



A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

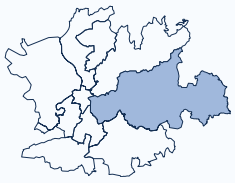
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Verkehrsdrehscheiben

Unterkategorie
-



Hochrhein

Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
1 150 000	2028	2032

Planungsstand

1 Übersichtsplanung

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Umfeldverbesserung im Bereich der Verkehrsführung und der Natur- und Siedlungsstruktur im Bereich des Bahnhofs Murg.

5VDS5

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Erhöhung der Qualitität des Verkehrssystems durch neue Übergangsinseln und Parkplätze innerorts
WK2	Durch die Verkehrsbehruhigung wird die Siedlungsentwicklung in diesem Bereich gefördert und aufgewertet.
WK3	Durch Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h im Bereich des Bahnhofs werden die Verkehrssicherheit deutlich erhöht und Unfälle vermieden.
WK4	Durch die Umfeldneugestaltung werden der Natur- und Landschaftsraum rund um den Bahnhof aufgewertet.

Bezug zum Zukunftsbild:

› Äussere Korridore: konzentriert entwickelt

Bezug zu Teilstrategien:

› QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern

› QSK1.2 Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren

› QSK2.1 Klimaangepasste Ausgestaltung der Siedlungs- und Freiraumstrukturen sowie der öffentlichen Räume und Verkehrsinfrastrukturen fördern

› QV3.1 Verkehrsdrehscheiben typenspezifisch stärken

› QV3.2 P&R-Angebot bedarfsgerecht ausbauen

Bezug zum Handlungsbedarf:

Die Parkplatzkapazität am Bahnhof Murg ist knapp, weshalb das Potenzial, auf die Bahn umzusteigen, nicht ausgeschöpft werden kann. Um den ÖV-Anteil zu erhöhen, braucht es den Bau einer P&R-Anlage.

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

MIV	5M16.2	Murg: Aufwertung Ortsmitte	B
FVV	5FVV7.23	Murg: Umsetzung Radverkehrskonzept	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Murg	
Weitere beteiligte Stellen	DB InfraGO AG	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	-	
Regionalplanrelevanz (DE)	☐ Ja	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

-

Umweltverträglichkeit

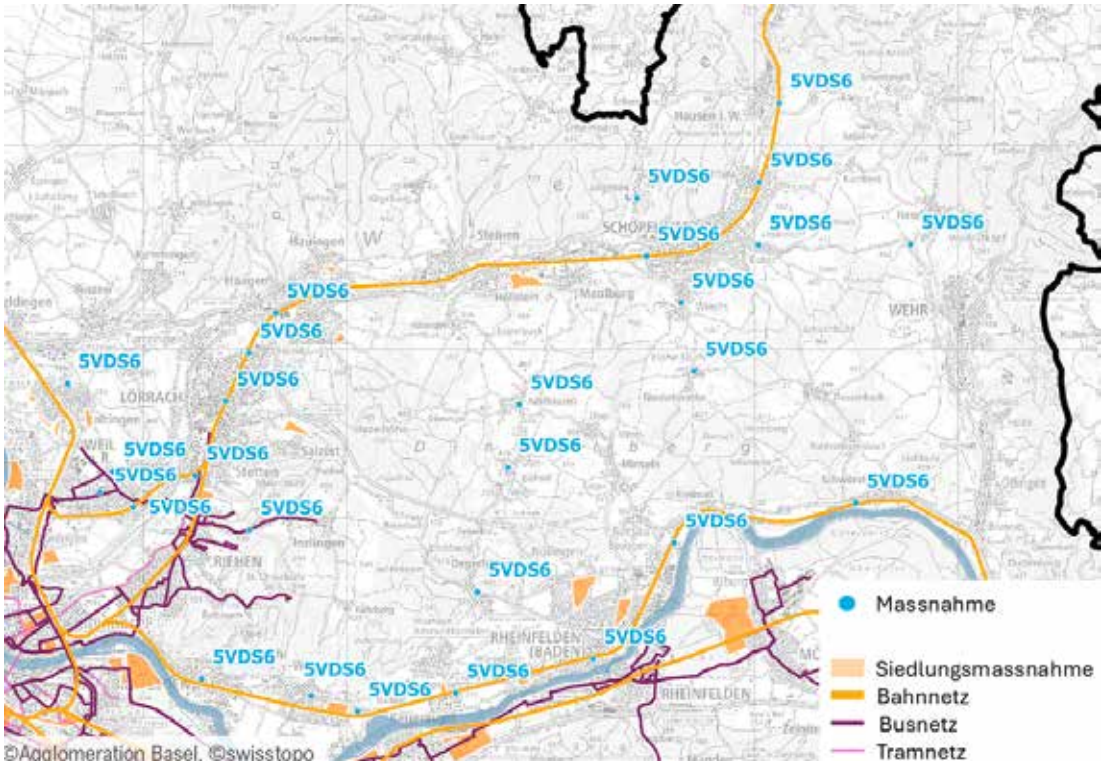
5VDS5

-



5VDS6

Landkreis Lörrach: Aufbau eines Netzes aus Mobilstationen



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
1 767 000	2028	2029

Planungsstand

1 Machbarkeitsstudie

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung	Plangenehmigung Baubewilligung	Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Um diese Ziele zu erreichen, soll ein Netz aus Mobilstationen aufgebaut werden. Bereits vorhandene Umsteigebeziehungen an wichtigen Knotenpunkten sollen durch den Ausbau von (sicheren) Fahrradabstellanlagen und die Lenkung des PKW-Verkehrs auf MIV-ÖV-Drehscheiben gestärkt werden. Darüber hinaus schafft der Ausbau von neuen Mobilitätsangeboten (insbesondere Sharing) eine Ergänzung zum klassischen ÖPNV und attraktiviert so den Umstieg auf den Umweltverbund. Dabei werden z. B. neue Verknüpfungen zwischen Carsharing und Rad gefördert. Nicht zuletzt sollen die Punkte öffentlich verfügbarer Mobilität attraktiver gestaltet und wenn möglich in die Stadt- bzw. Ortsstruktur eingebunden werden.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Verbesserung der Intermodalität und des öffentlichen Verkehrssystems
WK2	Siedlungskonzentration an Standorten mit guter ÖV-Erschliessung
WK3	Erhöhung der subjektiven Sicherheit (mehr Personen an den Standorten)
WK4	Verminderung der Flächenbeanspruchung, Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen

Bezug zum Zukunftsbild:

› Alternative und innovative Mobilitätsformen: Lücken im nachhaltigen Mobilitätsangebot geschlossen

› Korridorzentren: als Teil der polyzentrischen Struktur gestärkt

Bezug zu Teilstrategien:

› QSK1.2 Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren

› QV2.1 Multimodale Informationen verfügbar machen und Distribution weiterentwickeln

› QV2.2 Sharing-Angebote über die Grenzen denken

› QV3.3 B&R-Angebot bedarfsgerecht ausbauen

› QV3.4 Neue kombinierte Mobilitätsangebote fördern

› V4.3 Veloabstellplätze in ausreichender Quantität und Qualität bereitstellen

Bezug zum Handlungsbedarf:

Im Rahmen des Kompetenznetzwerks Mobilstationen möchte der Landkreis Lörrach zusammen mit den Städten und Gemeinden das Angebot nachhaltiger Mobilitätsformen in allen Kommunen verbessern und vorhandene Angebote besser miteinander verknüpfen. In Konsequenz soll eine Verkehrsverlagerung zugunsten ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr erzielt werden.

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	5Ü-Ö6	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
S	5S16.2	Flächennutzungsplan Rheinfelden (Baden)	A
	5S16.3	Neue Mitte Grenzach	A
	5S16.4	Kapellenbach Ost	A
	5S24.1	Südlich Ötlinger Strasse	B
	5S24.6	Alte Rheinfelder Strasse, Salzert	B
	5S25.1	Auf hinter Hofen	A
	5S25.2	Stalten	A

5VDS6

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

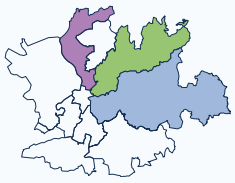
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Verkehrsdrehscheiben

Unterkategorie
-



Hochrhein, Wiesental, Oberrhein

5VDS6

Beteiligte Stellen/Koordination

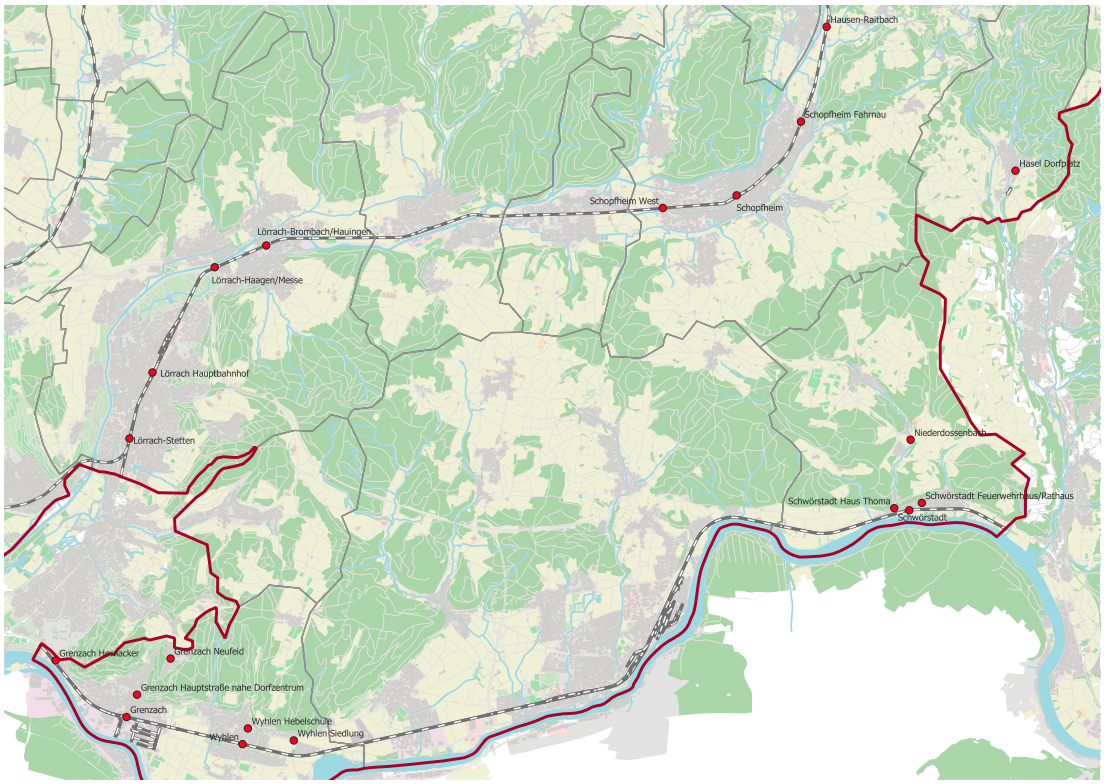
Federführende Stelle	Landkreis Lörrach	
Weitere beteiligte Stellen	Lörrach, Schopfheim, Grenzach-Wyhlen, Schwörstadt, Hausen, Hasel und Inzlingen	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	-	
Regionalplanrelevanz (DE)	☐ Ja	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

-

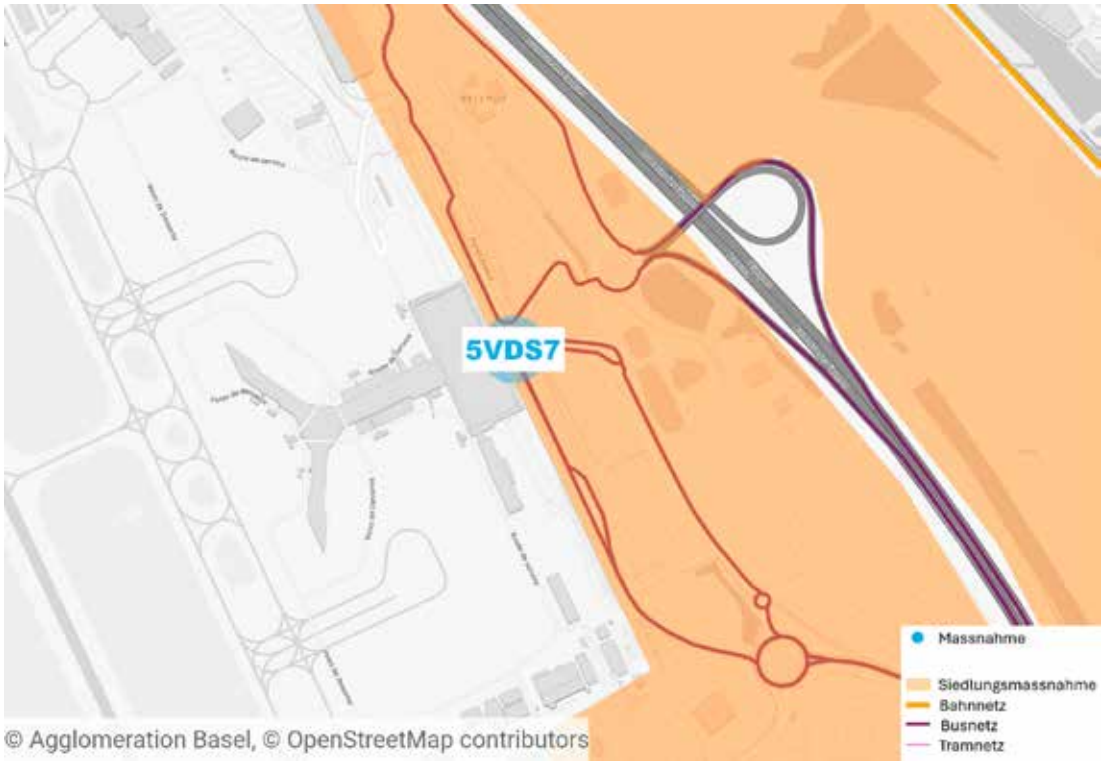
Umweltverträglichkeit

-



5VDS7

EAP : Nouvelles plateformes multimodales



A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

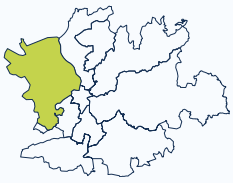
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Catégorie de mesure
Plateformes multimodales

Sous catégorie
-



Saint-Louis Agglomération

Coûts (CHF)	Mise en œuvre	Mise en service
21 000 000	2028	2032

Etat planification

2 Étude de concept design

Étapes de mise en œuvre

Planification | Permis de construire | Financement

Description

Cette mesure implique la création de deux plateformes multimodales pour les transports publics à l'EuroAirport (EAP). Elle fait partie d'un programme global d'évolution du terminal côté ville qui prévoit la démolition du viaduc d'accès, l'extension du terminal côté ville et le réaménagement du réseau routier au droit de l'aérogare. La desserte en transports publics de l'aéroport va venir trouver naturellement sa place de part et d'autre du Terminal par la mise en œuvre de 2 plateformes multimodales au nord et au sud, de plain-pied avec le niveau du futur Hall public. Ces plateformes multimodales accueilleront, à proximité immédiate du terminal :

5VDS7

- Gare routière : bus urbains, cars de tourisme réguliers et charter, navettes
- Zone de dépose et prise en charge pour les taxis
- Parkings véhicules autorisés, VIP et secours
- Mobilités douces : cheminements piétons, voies cyclables, parkings vélo

De façon générale ces plateformes contribueront à l'amélioration de la qualité urbaine aux abords du terminal : nouveau parvis, végétalisation, art et événementiel. Les travaux sont planifiés de manière à être compatibles avec le futur raccordement ferroviaire de l'EAP. Important : le statut binational propre à l'EAP nécessite de séparer les deux secteurs douaniers Suisse et Français par une frontière et d'avoir des accès totalement séparés. Cette contrainte fondamentale impose la création de 2 plateformes multimodales.

Opportunité et utilité

Utilité/Effet

WK1	Amélioration de la qualité du système de transport : › Amélioration de l'intermodalité transport terrestre/aérien › Amélioration de la desserte en transports publics de laéroport › Amélioration de la mobilité douce pour laccès au terminal
WK2	Amélioration de la qualité des espaces publics aux abords du terminal
WK3	-
WK4	-

Relations avec la vision d'avenir

- TP : L'offre RER est cadencée à 15 minutes dans les zones urbaines densément peuplées des corridors intérieurs et à 30 minutes dans les corridors extérieurs.
- TP : Le réseau de tram et de bus complète l'offre RER, son interconnexion est optimale et grâce à une cadence plus élevée, il constitue une offre attrayante.
- TP : Les axes du RER assurent des liaisons rapides entre tous les corridors et le centre de l'agglomération et relient les corridors.
- TP : Les arrêts du RER et certains arrêts du tram sont aménagés comme des plateformes d'échange entre les TP et permettent une mobilité combinée fluide.
- Ports rhénans et EuroAirport : assurer une fonction de gateway

Relations avec les stratégies sectorielles

- QS4.1 Orienter l'implantation d'installations générant un trafic important
- QS3.1 Promouvoir la diversité et les trajets courts
- QV3.3 Développer l'offre B&R conformément aux besoins
- V4.3 Mettre à disposition suffisamment d'emplacements de stationnement de qualité

Besoin d'action

Dans le cadre d'un vaste programme de développement de son terminal, l'EuroAirport procède à l'extension de son terminal et au réaménagement du réseau routier aux abords du terminal. Afin d'exploiter le potentiel de la multimodalité à l'aéroport, des plates-formes multimodales sont nécessaires aussi bien du côté sud que du côté nord de l'aérogare. Celles-ci doivent permettre un transfert attractif entre les vols, les transports publics, les autocars, les taxis ainsi que les déplacements à pied et à vélo.

Relation avec d'autres mesures

Optimisation et lien avec les autres mesures

ÜM-ÖV	5Ü-Ö3	Bahnanbindung EuroAirport	A
FVV	5FVV7.32	SLA : Liaison Cyclable Blotzheim – Saint-Louis – EuroAirport (RD12bisl)	A
S	5S27.2	Zone de développement Technoport	B
	5S27.3	EuroAirport – côté ville	B

Coordination

L'organisation responsable	EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg	
Autres participantes	Basler Verkehrs-Betriebe AG, DistriBus, Saint-Louis Agglomération	
Financement	-	
Remarques financement	100 % EAP	
ScoT FR	☐ Oui	☒ Non

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

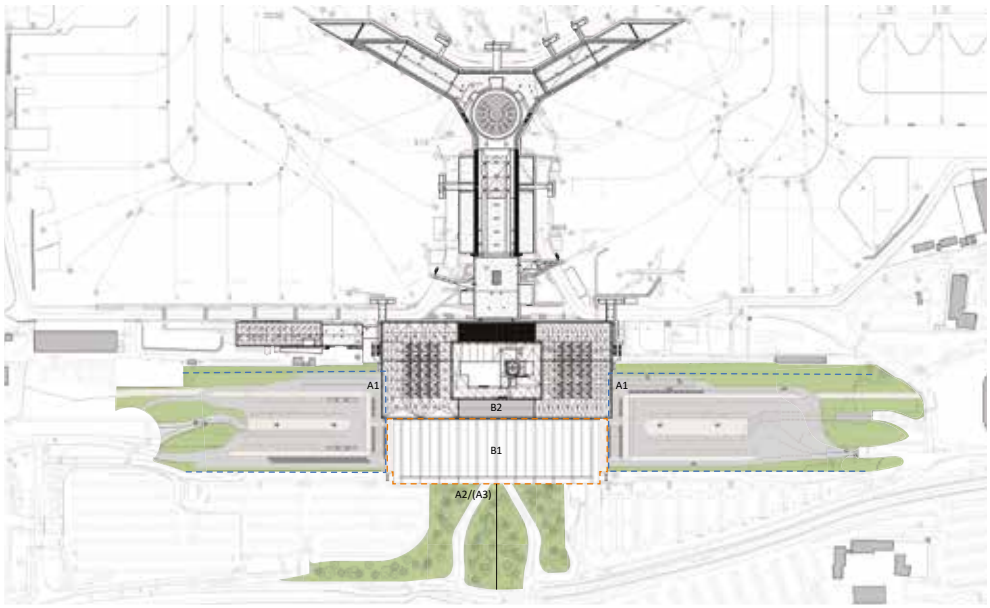
-

Écocompatibilité

Aucune artificialisation : zone déjà 100 % aménagée et imperméabilisée.
Impact positif sur l'eau et la biodiversité : diminution des surfaces imperméabilisées, récupération eaux de pluie, végétalisation.

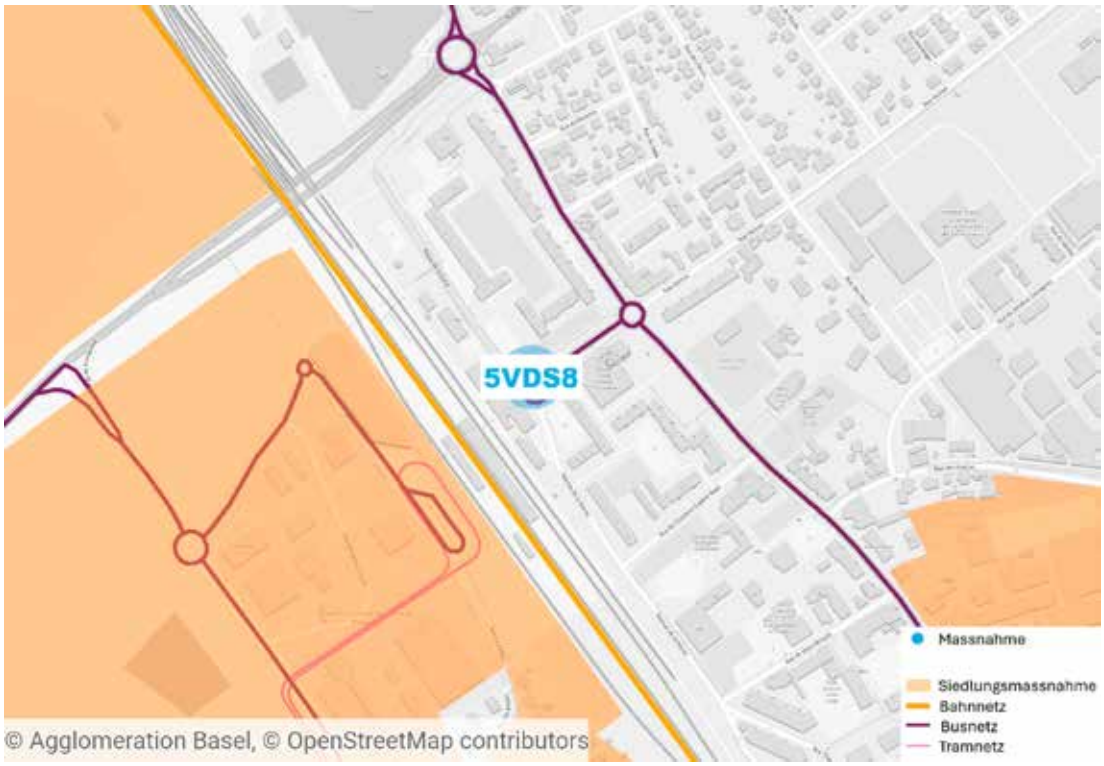
Autres

Le statut binational propre à l'EAP nécessite de séparer les deux secteurs douaniers Suisse et Français par une frontière et d'avoir des accès totalement séparés. Cette contrainte fondamentale impose la création de 2 plateformes multimodales.



5VDS8

Saint-Louis : Réaménagement du parvis de la gare



Coûts (CHF)	Mise en œuvre	Mise en service
3 000 000	2030	2032

Etat planification

1 Étude de faisabilité

Étapes de mise en œuvre

Planification | Permis de construire | Financement

Description

La place de chaque mode de déplacements sera ainsi interrogée au profit d'un quartier apaisé et revalorisé, et d'une offre de service renforcée. Deux zones de réaménagements sont ainsi prévues :

› des zones périphériques à la gare : reprise des surfaces piétonnes et réorganisation du stationnement au pied dimmeubles existants, réaménagement du cours deau le Lertzbach et jalonnement de tous les équipements et services ;

› des espaces attenants à la Gare : création d'arrêts de bus et leur voie d'accès en site propre devant la gare, interconnexion des itinéraires cyclables existants au Nord et au Sud et continuité des cheminements piétons, et réaménagement de la zone de dépose minute, de la tête de station taxi.

Opportunité et utilité

Utilité/Effet

WK1	Amélioration de l'intermodalité
WK2	Accroissement de la sécurité objective
WK3	-
WK4	Réduction des émissions de GES et valorisation des espaces libres

Relations avec la vision d'avenir

› Centre de l'agglomération : densifier le pôle de développement principal en préservant la qualité

› MD : Les itinéraires prioritaires offrent des liaisons cyclables rapides, directes et sûres dans les corridors intérieurs et le centre de l'agglomération.

› TIM : Des espaces routiers adaptés à l'habitat et au climat offrent aux piétons et aux cyclistes des conditions d'espace et de sécurité optimales ainsi qu'une grande qualité de séjour.

› TP : Le réseau de tram et de bus complète l'offre RER, son interconnexion est optimale et grâce à une cadence plus élevée, il constitue une offre attrayante.

Relations avec les stratégies sectorielles

› QSK1.1 Promouvoir l'agglomération des courtes distances

› QSK2.1 Promouvoir une conception adaptée au climat des structures urbanisées et des espaces libres ainsi que des espaces publics et des infrastructures de transport

› QV3.1 Renforcer les platesformes multimodales en fonction de leur type

Besoin d'action

La gare de Saint-Louis joue un rôle important dans l'agglomération trinationale en tant que plateforme de transport. Elle est utilisée par environ 1,2 million de passagers par an. La création et le renforcement des liaisons entre les différents modes de transport sont essentiels pour optimiser son fonctionnement. Après la mise en service du tram 3, le parvis ouest a été entièrement réaménagé en 2017. Le parvis est a maintenant besoin d'une rénovation. D'une part, la disposition des places d'arrêt et des places de stationnement pour voitures mérite d'être améliorée. D'autre part, il existe un potentiel pour une meilleure répartition des espaces paysagers et des accès au bâtiment de la gare.

Relation avec d'autres mesures

		Optimisation et lien avec les autres mesures	
ÜM-ÖV	5Ü-Ö19	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	C
ÖV	5VDS9	SLA : Aménagement d'une gare routière à Saint-Louis Gare	A
	5ÖV2	Saint-Louis : Couloir de bus en site propre	A
	5ÖV10	Saint-Louis : Couloir de bus en site propre 2	B

5VDS8

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

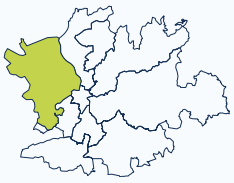
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4MD16/2701.4.035 B

Catégorie de mesure
Plateformes multimodales

Sous catégorie
-



Saint-Louis Agglomération

5VDS8

Optimisation et lien avec les autres mesures

S	5S26.1	Quartier Fernet-Branca	B
	5S26.2	Rue de la Fraternité – Saint-Louis	B
	5S26.4	Quartier Forum – Saint-Louis	B
	5S26.6	Quartier Parc Hess – Saint-Louis	B
	5S26.7	Rives du Lertzbach, avenue De Gaulle	A
	5S27.1	Pôle de développement Quartier du Lys	B
	5S27.2	Zone de développement Technoport	B
	5S28.2	Réserve foncière – Aménagement Sud – RD105-Hésingue	B

Coordination

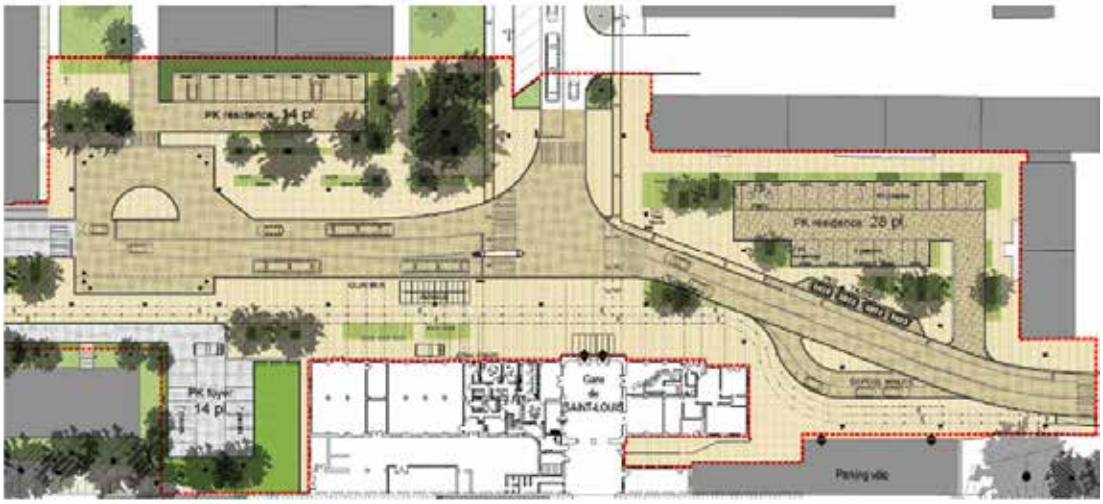
L'organisation responsable	Saint-Louis	
Autres participantes	Saint-Louis Agglomération	
Financement	-	
Remarques financement	-	
ScoT FR	☐ Oui	☒ Non

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

-

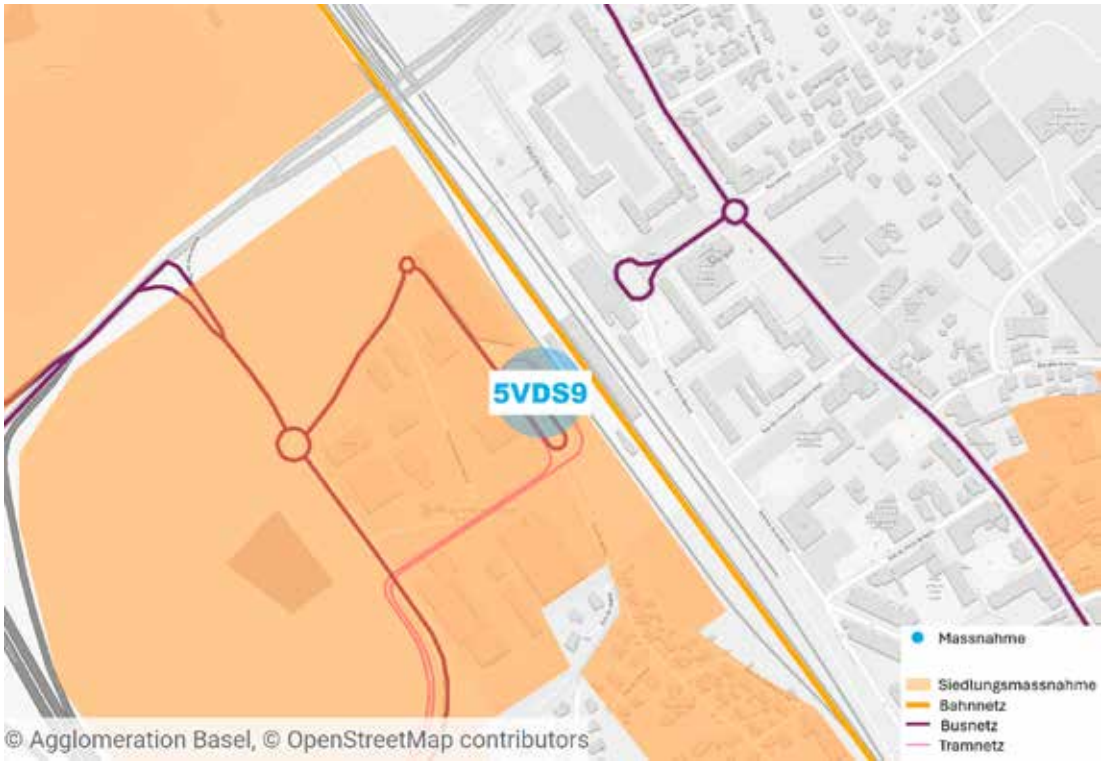
Écocompatibilité

-



5VDS9

SLA : Aménagement d'une gare routière à Saint-Louis Gare



A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

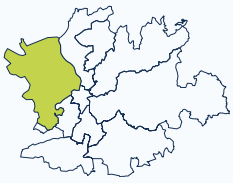
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Catégorie de mesure
Plateformes multimodales

Sous catégorie
-



Saint-Louis Agglomération

Coûts (CHF)	Mise en œuvre	Mise en service
2 037 000	2028	2030

Etat planification

1 Étude de faisabilité

Étapes de mise en œuvre

Planification → Permis de construire → Financement

Description

L'importance des correspondances entre tous ces modes identifie ce PEM, dans le concept trinational des plateformes multimodales, comme un important pôle d'échange de quartier (Stadtteildrehscheiben) situé dans le centre de l'agglomération.

Le projet consiste à réaménager le parvis ouest afin d'optimiser l'utilisation de l'espace pour le stationnement des bus desservant la gare sans toucher à l'infrastructure du tramway. L'objectif est d'améliorer la qualité, le confort et la sécurité des correspondances entre les différents modes de transports collectifs. Le nouvel aménagement permettra d'en stationner à minima 7.

5VDS9

Le projet prévoit une circulation des bus en sens unique avec la création d'une nouvelle voie d'accès réservée aux bus, le long de la voie tram, depuis la rue Freund et la mise en sens unique la rue du Ballon. Linsertion des voie cyclable sera améliorée. L'ensemble du parvis sera intégralement dédié aux transports publics et mobilités actives. Laccès voiture côté Ouest se fera par le P&R où un espace de stationnement minute sera aménagé au rez-de-chaussée du P&R.

Opportunité et utilité

Utilité/Effet

WK1	› Amélioration de la qualité du système de transport › Amélioration de l'intermodalité
WK2	› Amélioration de la qualité des espaces publics
WK3	› -
WK4	› -

Relations avec la vision d'avenir

› Centre de l'agglomération : densifier le pôle de développement principal en préservant la qualité

› TP : Le réseau de tram et de bus complète l'offre RER, son interconnexion est optimale et grâce à une cadence plus élevée, il constitue une offre attrayante.

› TP : Les arrêts du RER et certains arrêts du tram sont aménagés comme des plateformes d'échange entre les TP et permettent une mobilité combinée fluide.

Relations avec les stratégies sectorielles

› QS1.1 Promouvoir systématiquement la qualité de l'urbanisation

› QV3.1 Renforcer les plates-formes multimodales en fonction de leur type

› V1.2 Augmenter la fréquence de la desserte dans les corridors intérieurs et extérieurs

› V2.2 Développer l'offre de bus en fonction de la demande et l'interconnecter avec le réseau RER/tram

Besoin d'action

La gare de Saint-Louis est une importante plateforme de transport, desservie par deux lignes TER. Du côté ouest de la gare, la ligne 3 du tramway de Bâle, six lignes urbaines du réseau Distribus et trois lignes interurbaines du réseau régional Fluo circulent. Son importance en tant que plateforme de transport va encore augmenter à l'avenir, puisqu'une liaison par bus entre Lörrach et l'aéroport à partir de fin 2024, une ligne de bus express en provenance du Sundgau à partir de 2026 et la mise en œuvre du projet Trireno à partir de 2030 vont considérablement renforcer l'offre ferroviaire. En outre, la zone de développement urbain « Quartier du Lys » verra le jour. Le parvis ouest nécessite un réaménagement afin d'optimiser l'arrêt des bus. Actuellement, seuls deux bus peuvent se garer dans de bonnes conditions. L'intégration des pistes cyclables mérite également d'être améliorée.

Relation avec d'autres mesures

Optimisation et lien avec les autres mesures

ÜM-ÖV	5Ü-Ö19	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	C
ÖV	5VDS8	Saint-Louis : Réaménagement du parvis de la gare	A
	5ÖV2	Saint-Louis : Couloir de bus en site propre	A
	5ÖV10	Saint-Louis : Couloir de bus en site propre 2	B
S	5S26.1	Quartier Fernet-Branca	B
	5S26.2	Rue de la Fraternité – Saint-Louis	B
	5S26.4	Quartier Forum – Saint-Louis	B
	5S26.5	Quartier Casino – Saint-Louis	B
	5S26.6	Quartier Parc Hess – Saint-Louis	B
	5S26.7	Rives du Lertzbach, avenue De Gaulle	A
	5S27.1	Pôle de développement Quartier du Lys	B
	5S27.2	Zone de développement Technoport	B
	5S28.2	Réserve foncière – Aménagement Sud – RD105-Hésingue	B

Coordination

L'organisation responsable	Saint-Louis Agglomération	
Autres participantes	-	
Financement	-	
Remarques financement	-	
ScoT FR	☐ Oui	☒ Non

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

-

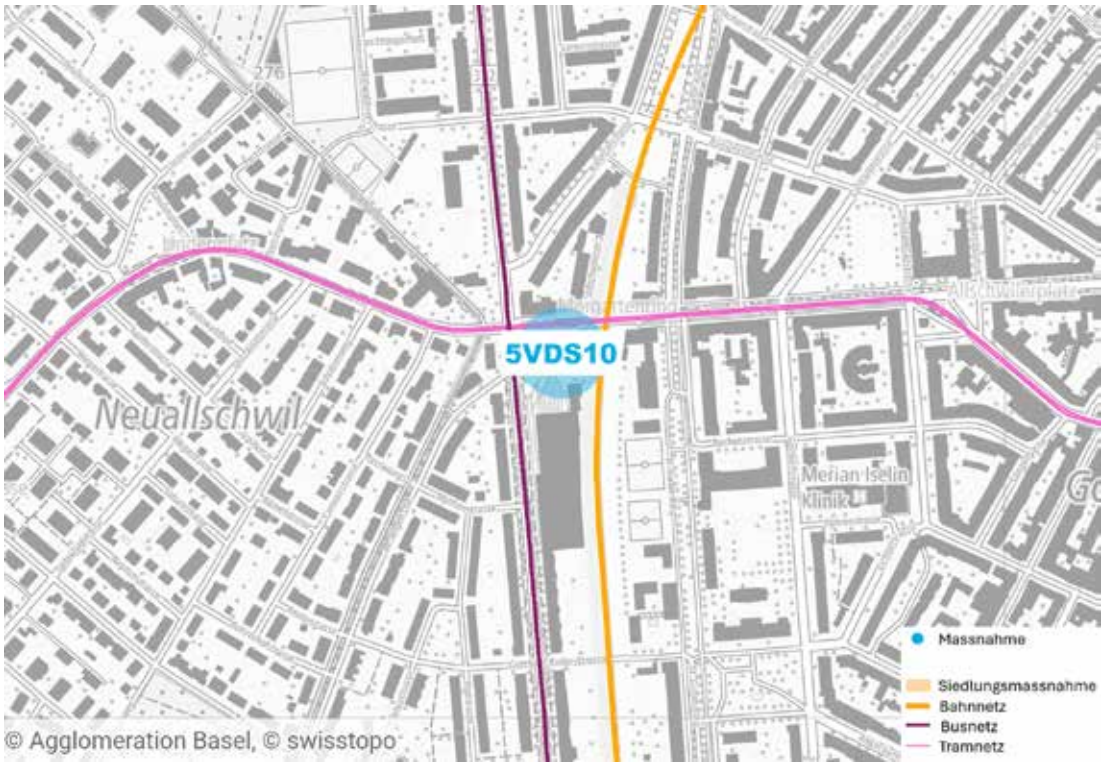
Écocompatibilité

-



5VDS10

BS: Neue S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil, stadtseitige Erschliessung



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
5 000 000	2030	2032

Planungsstand	Stand Umsetzungsschritte		
2 Vorstudie	Projektierung	Plangenehmigung Baubewilligung	Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Besonders die grossflächigen Arbeitsplatzgebiete in Allschwil, wie das Schwerpunktgebiet Bachgraben, haben einen enormen Zuwachs an Arbeitsplätzen verzeichnet; neben der besseren Versorgung der Wohnbevölkerung im Basler Westen kann Arbeitspendlern nach Allschwil mit dem S-Bahnanschluss eine attraktive Verbindung geboten werden. Zu einer guten Erschliessung dieser Arbeitsplatzgebiete und von Grossbasel West tragen auch die Feinverteilung ab der neuen S-Bahn-Haltestelle und eine optimale städtebauliche Integration in die heutige Situation bei. Dazu bedarf es baulicher Anpassungen des öffentlichen Raums im Umfeld der neuen Haltestelle Neuallschwil. Diese umfassen die attraktive und sichere Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr. ausreichend gedeckte Veloabstellplätze, sowie kurze, hindernisfreie Umsteigewege zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln

(Tram, Bus, MIV-Vorfahrt, Taxi und S-Bahn). Dabei sind auch neue Mobilitätsdienstleistungen zu untersuchen und integrieren. Die städtebauliche Einbindung muss den Ansprüchen an Sicherheit und leichte Orientierung gerecht werden.

5VDS10

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Verbesserung des Gesamtverkehrssystems an zentralem Verkehrsknotenpunkt, Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage, Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems (Flexibilität, Zuverlässigkeit, Haltestellen, Umsteigewege, Konflikte)
WK2	Siedlungskonzentration an Standorten mit guter ÖV-Erschliessung/Siedlungsverdichtung
WK3	-
WK4	Verminderung der Flächenbeanspruchung durch Reduktion der Verkehrsflächen

Bezug zum Zukunftsbild:

- Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichtet
- ÖV: Das S-Bahn-Angebot stellt in den dichten, urbanen Gebieten der inneren Korridore einen 15-Minuten-Takt sicher, in den äusseren Korridoren einen 30-Minuten-Takt
- ÖV: Das Tram- und Busnetz ergänzt das S-Bahn-Angebot, ist mit diesem optimal verknüpft und bietet dank einem abgestimmten Takt ein attraktives Angebot
- ÖV: Die S-Bahn- und ausgewählte Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität

Bezug zu Teilstrategien:

- QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- QSK1.2 Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren
- QSK2.1 Klimaangepasste Ausgestaltung der Siedlungs- und Freiraumstrukturen sowie der öffentlichen Räume und Verkehrsinfrastrukturen fördern
- QV3.1 Verkehrsdrehscheiben typenspezifisch stärken
- QV3.3 B&R-Angebot bedarfsgerecht ausbauen
- V4.3 Veloabstellplätze in ausreichender Quantität und Qualität bereitstellen

Bezug zum Handlungsbedarf:

Am Morgartenring zwischen Basel SBB und Basel St. Johann wird eine neue S-Bahn-Haltestelle realisiert, welche den Westen Basels und die Gemeinde Allschwil an die S-Bahn anbinden. Dazu bedarf es baulicher Anpassungen des öffentlichen Raums im Umfeld der neuen Haltestelle, um attraktive Umsteigevorgänge zu gewährleisten.

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	5Ü-Ö8	S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil	A

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

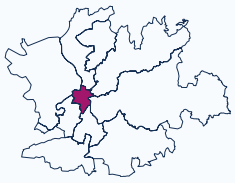
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4MD13/2701.4.032 C

Massnahmenkategorie
Verkehrsdrehscheiben

Unterkategorie
-



Kernstadt

5VDS10

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt	
Weitere beteiligte Stellen	Schweizerische Bundesbahn, Kanton Basel-Landschaft, Allschwil	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	-	
Richtplanrelevanz (CH)	☒ Ja, Festsetzung	☐ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

-

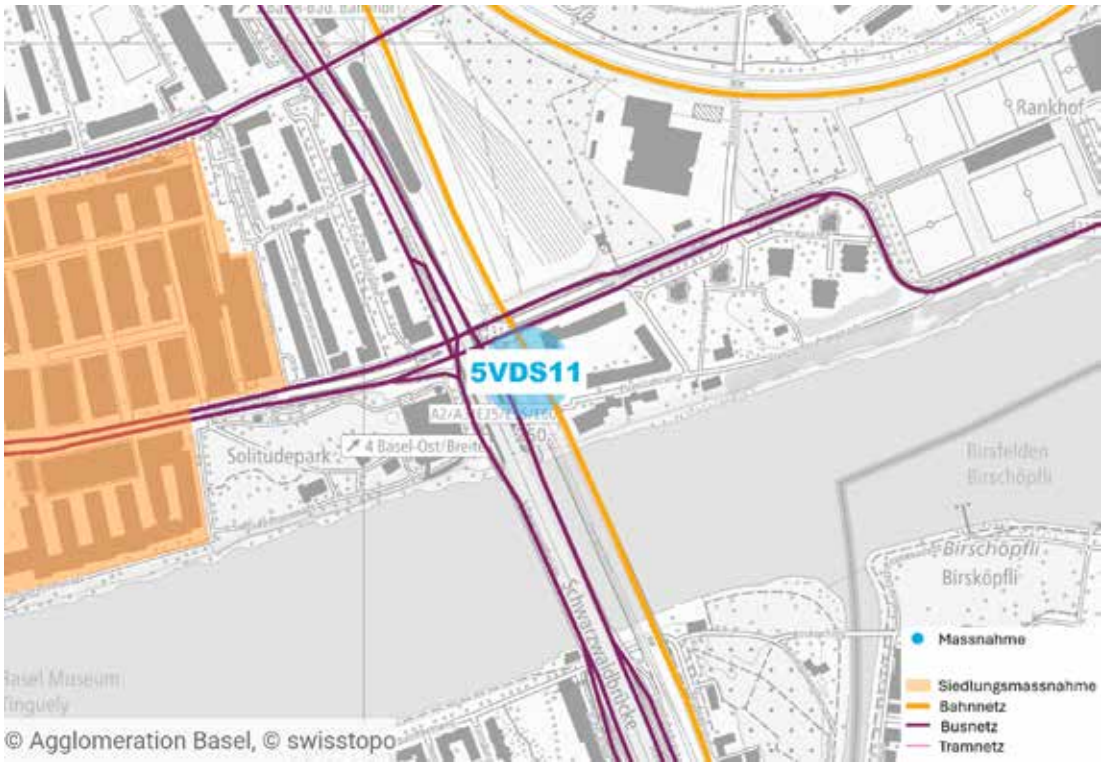
Umweltverträglichkeit

-



5VDS11

BS: Neue S-Bahn-Haltestelle Solitude, stadtseitige Erschliessung (Phase 1)



A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

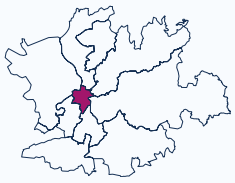
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4MD6/2701.4.022 C

Massnahmenkategorie
Verkehrsdrehscheiben

Unterkategorie
-



Kernstadt

Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
10 000 000	2031	2033

Planungsstand

1 Entwicklungskonzept

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Die laufenden Planungen sehen vor, den Knoten Grenzacherstrasse/Schwarzwaldstrasse – der Zu-/Abgang der neuen Haltestelle Solitude – besser an das Bus-, Velo und Fussverkehrsnetz anzubinden. Die Umsteigebeziehungen zwischen den vier Buslinien, die heute die Haltestelle Museum Tinguely am Knoten bedienen, und der S-Bahn-Haltestelle Solitude müssen kurz, hindernisfrei und attraktiv gestaltet sein. Ebenfalls muss die neue S-Bahn-Haltestelle sicher und direkt vom Fuss- und Veloverkehr erreicht werden können: entsprechende Verbindungen und Veloabstellplätze sind zu verbessern bzw. neu zu erstellen. Dabei sind auch neue Mobilitätsdienstleistungen zu untersuchen und integrieren.

Zweckmässigkeit und Nutzen

5VDS11

Nutzen/Wirkung

WK1	Durch die Schaffung einer funktionalen und attraktiven Schnittstelle der Verkehrssysteme wird die Intermodalität gefördert. Dadurch wird die Mobilitätsnachfrage zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs gesteuert. Die Verknüpfung von Bus und S-Bahn trägt zu einer optimalen ÖV-Erschliessung bei und steigert die Attraktivität des gesamten öffentlichen Verkehrssystems. Eine gute Anbindung der S-Bahn-Haltestelle an das Fuss- und Veloverkehrsnetz fördert diese Verkehrsmittel als Teil intermodaler Wegketten aber auch als sichere Teilstrecken eines durchgehenden Netzes.
WK2	Der Arbeitsplatzschwerpunkt sowie angrenzende Areale werden entwickelt. Damit findet eine Siedlungskonzentration an zentraler Lage statt, die optimal mit dem öffentlichen Verkehr erschossen ist. Der heute vergleichsweise unattraktive Ort mit geringer Aufenthaltsqualität soll aufgewertet werden.
WK3	Mit einer für Fuss- und Veloverkehr sicheren und attraktiven Anbindung der neuen S-Bahn-Haltestelle an den Stadtraum wird ein Beitrag an die subjektive und objektive Sicherheit an der stadträumlich und verkehrlich komplexen Lage unter der Autobahn geleistet.
WK4	Dank optimaler Erschliessung der S-Bahn-Haltestelle wird deren Attraktivität und damit Benutzung gefördert, was zu einer Verlagerung auf den ÖV beiträgt und damit zur Reduktion von Emissionen durch den MIV.

Bezug zum Zukunftsbild:

- Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichtet
- FVV: Die Siedlungsgebiete verfügen über ein zusammenhängendes, dichtes, sicheres und attraktives Fusswegnetz
- FVV: Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar
- ÖV: Das S-Bahn-Angebot stellt in den dichten, urbanen Gebieten der inneren Korridore einen 15-Minuten-Takt sicher, in den äusseren Korridoren einen 30-Minuten-Takt
- ÖV: Das Tram- und Busnetz ergänzt das S-Bahn-Angebot, ist mit diesem optimal verknüpft und bietet dank einem abgestimmten Takt ein attraktives Angebot
- ÖV: Die S-Bahn- und ausgewählte Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität

Bezug zu Teilstrategien:

- QS3.1 Vielfalt und kurze Wege fördern
- QSK2.1 Klimaangepasste Ausgestaltung der Siedlungs- und Freiraumstrukturen sowie der öffentlichen Räume und Verkehrsinfrastrukturen fördern
- QV3.1 Verkehrsdrehscheiben typenspezifisch stärken
- QV3.3 B&R-Angebot bedarfsgerecht ausbauen
- V1.3 Entwicklungsschwerpunkte mit neuen Haltestellen besser erschliessen
- V4.3 Veloabstellplätze in ausreichender Quantität und Qualität bereitstellen

Bezug zum Handlungsbedarf:

Mit der Realisierung der S-Bahn-Haltestelle Solitude (übergeordnete Massnahme 5Ü-Ö10) werden der dort liegende Arbeitsplatzschwerpunkt sowie die umliegenden Quartiere Wettstein und Hirzbrunnen hochwertig erschlossen. Die von der Haltestelle Solitude ausgehende Feinverteilung weist Verbesserungspotenzial auf. Der Zu-/Abgang der neuen S-Bahn-Haltestelle ist nicht attraktiv an das Bus-, Velo und Fussverkehrsnetz angebunden. Die Wege zur Bushaltestelle Museum Tinguely sind nicht kurz genug und nicht hindernisfrei.

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	5Ü-Ö10	S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude	A
S	5S1.2	Areal Roche	B

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt	
Weitere beteiligte Stellen	-	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	-	
Richtplanrelevanz (CH)	☒ Ja, Festsetzung	☐ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

-

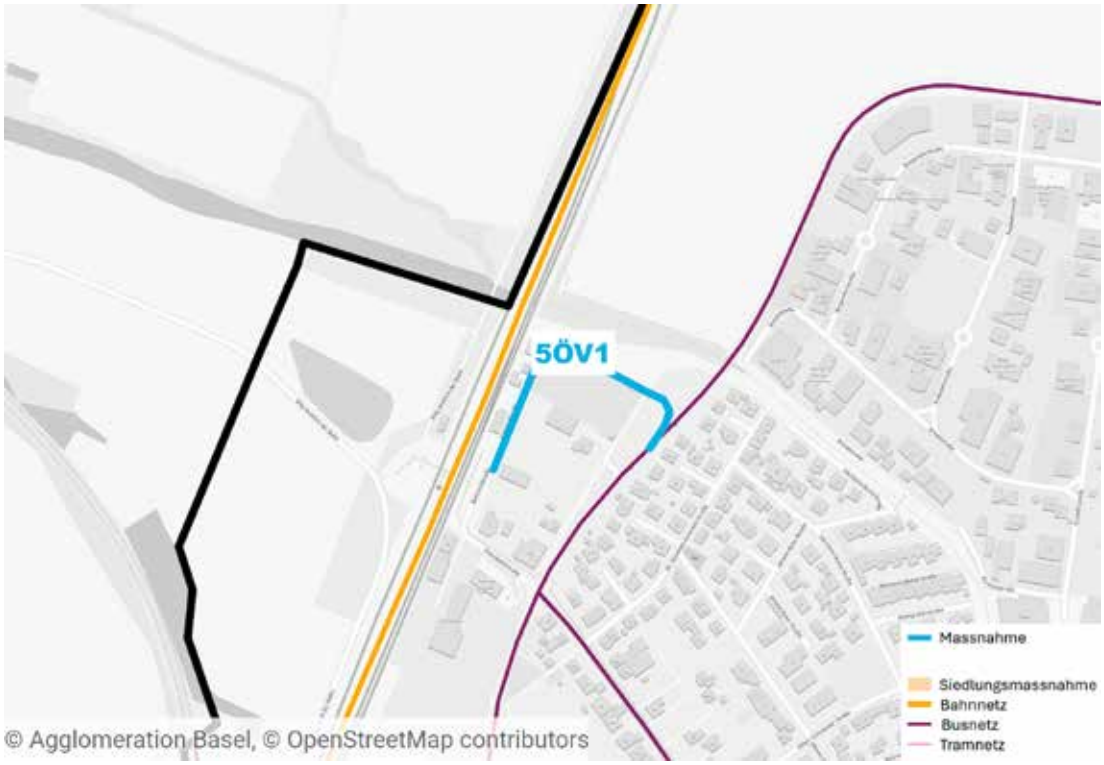
Umweltverträglichkeit

-



5ÖV1

Schliengen: Buswendeschleife Bahnhof



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
222 150	2028	2028

Planungsstand

1 Machbarkeitsstudie

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Das Projekt «Schliengen: Buswendeschleife Bahnhof» zielt darauf ab, die intermodale Verknüpfung öffentlicher Verkehrsmittel am Bahnhof Schliengen zu verbessern. Durch die Implementierung einer Buswendeschleife sollen direkte Haltemöglichkeiten für Busse am Bahnhof geschaffen werden, um die Umsteigezeit zu minimieren und den öffentlichen Nahverkehr effizienter zu gestalten.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Verbesserung des Gesamtverkehrsnetzes, Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage, Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems, Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung
WK2	Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume
WK3	Erhöhung der subjektiven Sicherheit
WK4	Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen

Bezug zum Zukunftsbild:

› Ländlicher Siedlungsraum: dörfliche Strukturen weiterentwickelt

› ÖV: Dank punktuellen Eigentrassees und/oder Verkehrsmanagement zu Gunsten des ÖVs sind zuverlässige Fahrzeiten sichergestellt

› ÖV: Das Tram- und Busnetz ergänzt das S-Bahn-Angebot, ist mit diesem optimal verknüpft und bietet dank einem abgestimmten Takt ein attraktives Angebot

Bezug zu Teilstrategien:

› QSK1.1 Agglomeration der kurzen Wege fördern

› QSK1.2 Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren

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

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

Bezug zum Handlungsbedarf:

In Schliengen sind Bahnhof und die dazugehörige Bushaltestelle 250 m voneinander entfernt. Die Busse können den Bahnhof nicht näher anfahren, da keine Wendemöglichkeit besteht. Diese Distanz wirkt sich negativ auf die Attraktivität der Umsteigevorgänge zwischen Bahn und Bus aus.

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	4Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Schliengen	
Weitere beteiligte Stellen	Landkreis Lörrach	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	-	
Regionalplanrelevanz D	☐ Ja	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

Fortschreibung Integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept, Massnahme M08 – Ausbau Mobilitätsstationen und M02 – Förderung ÖPNV (Veröffentlichung Juni 2024); Verkehrswendeziele Land Baden-Württemberg

5ÖV1

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

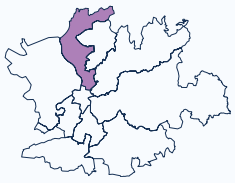
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Bus/ÖV-Infrastrukturen

Unterkategorie
Neue Businfrastruktur



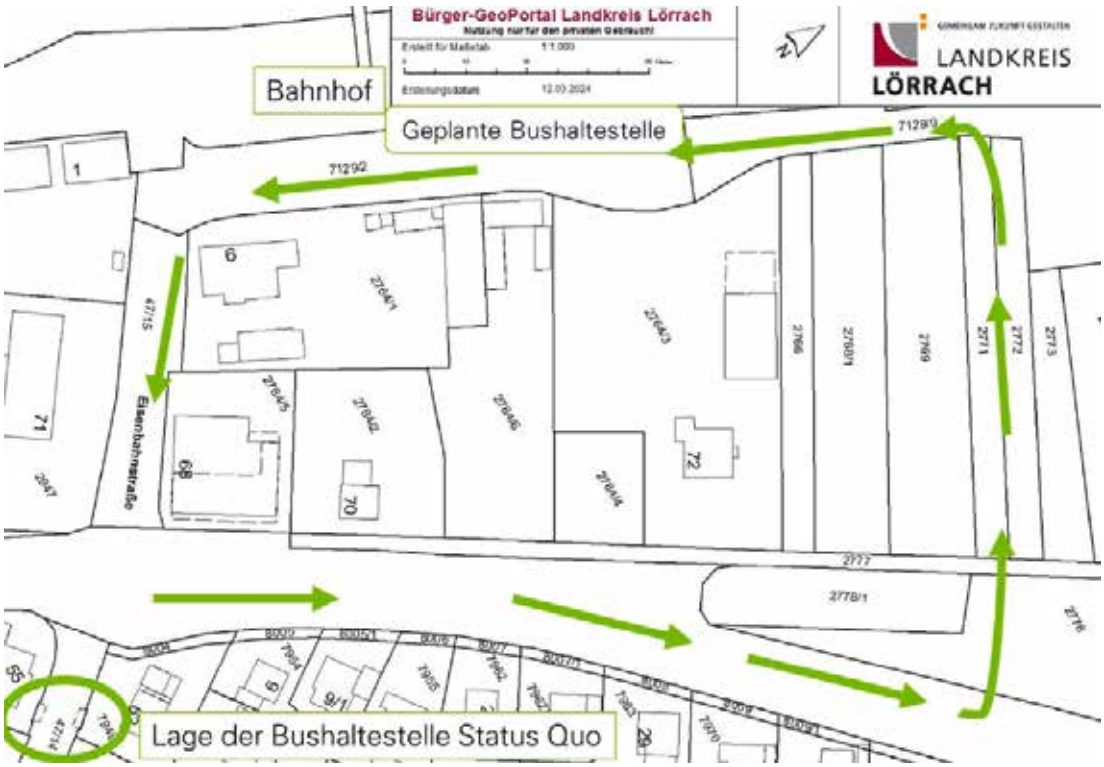
Oberrhein

Umweltverträglichkeit
Reduzierung THG-Emissionen durch attraktiven ÖPNV, Flächenversieglung als negative Umweltwirkung

5ÖV1

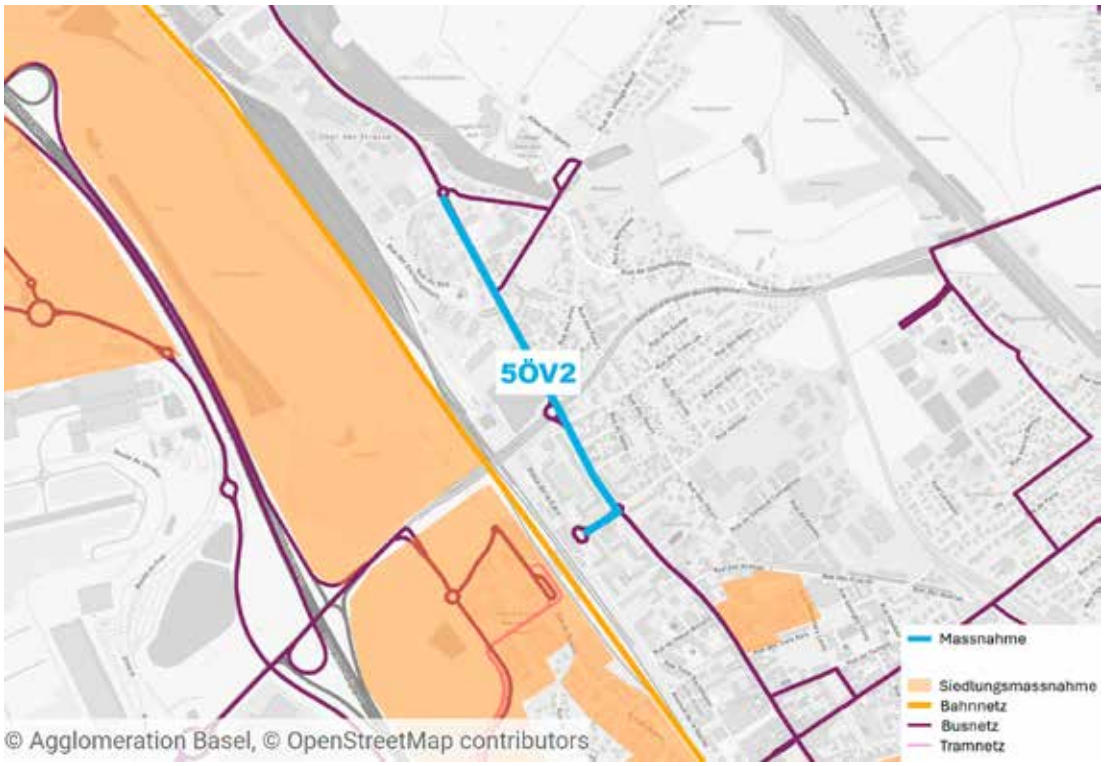
Weiteres

Taktfrequenz MSP ohne Massnahme (ÖV)	10 Fahrten
Taktfrequenz ganzer Tag ohne Massnahme (ÖV)	38 Fahrten



5ÖV2

Saint-Louis : Couloir de bus en site propre



Coûts (CHF)	Mise en œuvre	Mise en service
3 250 000	2028	2029

Etat planification

1 Étude de faisabilité

Étapes de mise en œuvre

Planification | Permis de construire | Financement

Description

Aménagement d'un couloir de bus (site propre) dans la rue de Mulhouse, entre les sections rue de Séville et la gare, afin de soustraire les transports en commun de la congestion du trafic. Une opportunité de créer un site propre au bus existe dans le cadre de la réfection nécessaire de la chaussée. Différentes solutions seront mises en œuvre selon les différents gabarits rencontrés et les mixités envisageables. La mise en œuvre de couloirs bidirectionnels ou unidirectionnels, une aide au franchissement des carrefours (mise en place de priorité aux feux), déplacements de certains arrêts de bus et divers aménagements de voirie sont envisagés. La ligne de bus 604 sera la principale ligne bénéficiant de cet aménagement. Elle transporte 1,3 millions de passagers chaque année

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

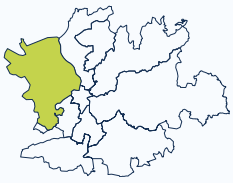
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4Ö11/2701.4.011 C

Catégorie de mesure
Infrastructures bus/TP

Sous catégorie
Nouvelle infrastructure bus



Saint-Louis Agglomération

Opportunité et utilité

5ÖV2

Utilité/Effet

WK1	Augmentation de la vitesse commerciale de l'ordre de 10 % à 15 % selon les prises en compte aux feux et les aménagements protégeant les bus mis en œuvre › Amélioration de la régularité
WK2	Gain d'attractivité et donc de clientèle
WK3	Sécurité optimisée par la fluidification
WK4	Circulation plus fluide et donc un gain sur la consommation de carburant et réduction de la pollution atmosphérique.

Relations avec la vision d'avenir

› Centre de l'agglomération : densifier le pôle de développement principal en préservant la qualité

› TP : Des sections en site propre et/ou la gestion du trafic permettent de garantir des temps de trajets fiables.

› TP : Le réseau de tram et de bus complète l'offre RER, son interconnexion est optimale et grâce à une cadence plus élevée, il constitue une offre attrayante.

Relations avec les stratégies sectorielles

› QSK1.2 Organiser la mobilité et l'urbanisation en respectant l'environnement et en économisant les ressources

› V2.2 Développer l'offre de bus en fonction de la demande et l'interconnecter avec le réseau RER/tram

› V3.1 Développer le réseau routier avec des aménagements ponctuels

Besoin d'action

Diverses lignes de bus subissent aujourd'hui des retards importants en raison de la charge du trafic individuel motorisé sur la rue de Mulhouse à Saint-Louis, surtout aux heures de pointe. Il est nécessaire d'agir pour minimiser les perturbations et ainsi garantir les correspondances. Cela permet de garantir l'attractivité des transports publics.

Relation avec d'autres mesures

Optimisation et lien avec les autres mesures

ÖV	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
S	5S26.1	Quartier Fernet-Branca	B
	5S26.4	Quartier Forum - Saint-Louis	B
	5S26.5	Quartier Casino - Saint-Louis	B
	5S27.1	Pôle de développement Quartier du Lys	B
	5S27.2	Zone de développement Technoport	B

Coordination

L'organisation responsable	Saint-Louis	
Autres participantes	Collectivité européenne d'Alsace, DistriBus, Saint-Louis Agglomération	
Financement	-	
Remarques financement	Cofinancement Ville Saint-Louis et Saint-Louis Agglomération	
ScoT FR	☐ Oui	☒ Non

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

-

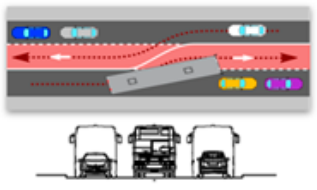
Écocompatibilité

Circulation plus fluide et donc un gain sur la consommation de carburant et réduction de la pollution atmosphérique.

Autres

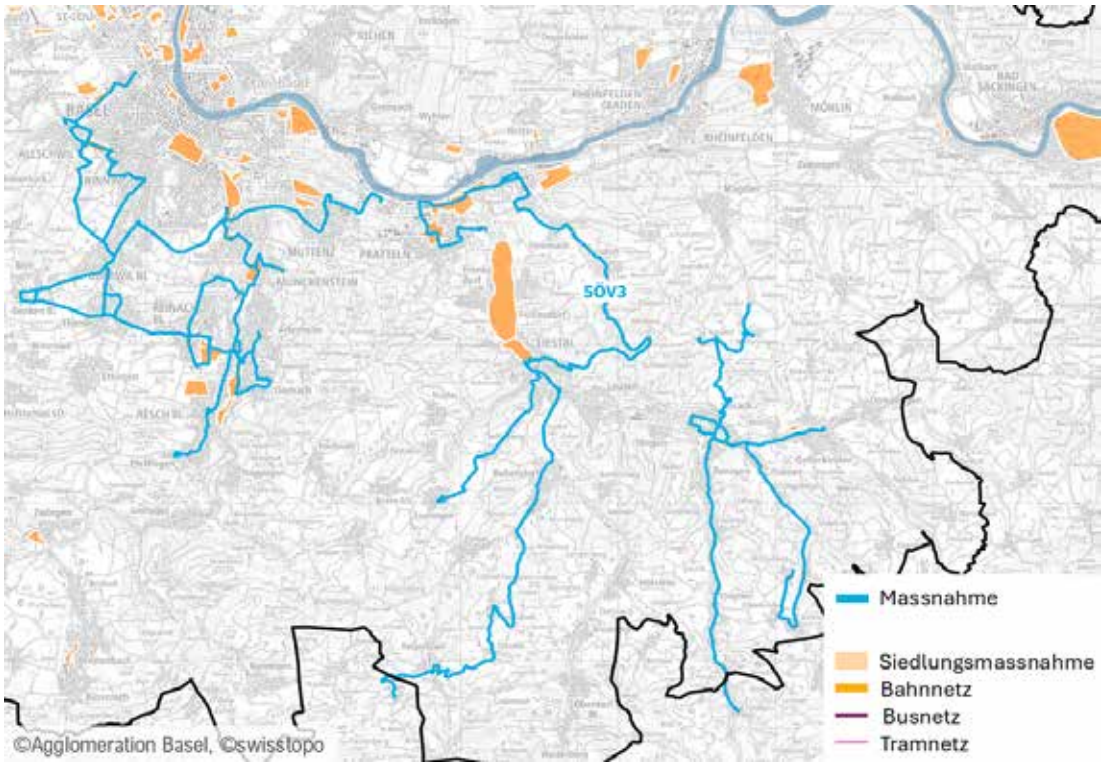
Le maintien de son cadencement est aujourd'hui assuré par l'accroissement du nombre de bus, le temps de parcours ayant augmenté de 10 mn ces dernières années (40 mn au lieu de 30 mn).

Fréquence actuelle des TP aux heures de pointe du matin (sans mesure)	14 Courses
Fréquence actuelle des TP durant toute la journée (sans mesure)	16 Courses

Description	Cas d'application	Avantages	Inconvénients et précautions
 ▪ Site propre unilatéral, sens entrant ▪ VP à double sens	▪ Le profil en travers ne permet pas la mise en place d'un site propre double sens (profil en travers inférieur à 18 mètres)	▪ Accès direct aux stations ▪ Réduction de la largeur des emprises sur la voie concernée (trottoirs et stations mutualisés) ▪ Facilité de phasage du projet TCSP	▪ Accès riverains VP délicats sur la voie concernée ▪ Difficultés d'insertion aux carrefours ▪ Voiries transversales avec un risque d'accidents important ▪ Un seul sens de circulation concerné
 ▪ Site propre alterné classique : basculement du BHNS depuis une voie en site banalisé vers une voie en site propre ▪ VP à double sens	▪ Circulation générale à trafic faible ou moyen ▪ Configuration à utiliser en disposant le sens du site propre vers les carrefours en aval (fonctionnement en couloir d'approche	▪ Maintien du double sens VP (accès riverain/commerces) ▪ Basculement en pleine voie ▪ Point de basculement, soit implanté en fonction des retenues sur la circulation générale, soit « virtuel » (fonctionnement à vue	▪ Forte contrainte d'application ▪ Fonctionnement en marche à vue non conseillé si mauvaises conditions de visibilité (courbe, pente), ou distance supérieure à 200m ▪ Faible diminution du trafic VP

5ÖV3

BL: Elektrifizierung Buslinien



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
7 000 000	2028	2032

Planungsstand

2 Machbarkeitsstudie

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Aufgrund der technologischen Entwicklung und unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit sieht der Systementscheid für die kurz- und mittelfristigen Umstellungen Batteriebusse vor. Die Elektrifizierung umfasst neben der Beschaffung von Batteriebussen auch die Erstellung der Ladeinfrastruktur in den jeweiligen Depots. Folgende Buslinien, deren Elektrifizierung im Zeitraum 2028–2032 erfolgt, sind entweder Teil des Ortsverkehrs oder weisen ein Überangebot auf, dass nach ARPV Art. 7 nicht abgegolten wird. Eine Finanzierung durch das BAV ist somit ausgeschlossen:

› BLT (Depots Oberwil und Eptingen): Teilumstellung Linien 49, 56, 58, 60 – 66, 105 – 108 (21 Fahrzeuge)

› AAGL (Depot Liestal): Teilumstellung Linien 71, 72, 83 (5 Fahrzeuge)

Die Fahrzeuge werden im täglichen Betrieb für verschiedene Angebote eingesetzt und können nicht in jedem Fall einzelnen Linien zugeschieden werden. Die Anteile der Kosten, die nicht durch das BAV mitfinanziert werden, werden deshalb über die Fahrplankilometer (Stand 2020) ermittelt:

› BLT (gesamte Flotte): 65 % der Fahrplankilometer

› AAGL (Standard- und Kleinbusse): 45 % der Fahrplankilometer

Dieser Kostenanteil gilt auch für die zu den Fahrzeugen gehörende Ladeinfrastruktur (ein Ladepunkt pro Fahrzeug) in den Depots. Die Umstellungsziele sind Teil des generellen Leistungauftrags – die Umstellung auf alternative Antriebe ist damit vorgegeben und eine Beibehaltung des Dieselbetriebs nicht möglich.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Mit der Umstellung auf elektrische Antriebe kann der öffentliche Busverkehr seine Vorteile und Vorbildfunktion beim Energieverbrauch, Treibhausgas- und Schadstoffausstoss im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr wahren.
WK2	Die Umstellung trägt wesentlich zu einem attraktiven ÖV-System und dadurch zur Siedlungskonzentration an Standorten mit guter ÖV-Erschliessung bei.
WK3	Das generell hohe Sicherheitsniveau im öffentlichen Busverkehr bleibt unverändert.
WK4	Durch die Umstellung auf elektrische Antriebe wird eine deutliche Reduktion des Treibhausgas- und Schadstoffausstosses sowie des Primärenergieverbrauchs (Betrachtung über den gesamten Lebenszyklus der Busse) erzielt. Die Lärmemissionen werden insbesondere im Haltestellenbereich reduziert.

Bezug zum Zukunftsbild:

› ÖV: Das Tram- und Busnetz ergänzt das S-Bahn-Angebot, ist mit diesem optimal verknüpft und bietet dank einem abgestimmten Takt ein attraktives Angebot

Bezug zu Teilstrategien:

› QSK1.3 Dekarbonisierung und Energieeffizienz der Verkehrsmittel fördern

› V2.3 Elektrifizierung des öffentlichen Busverkehrs vorantreiben

Bezug zum Handlungsbedarf:

Gestützt auf die Energiestrategie des Bundes hat der Kanton Basel-Landschaft folgende Umstellungsziele für alternative, CO_2-neutrale Antriebe im öffentlichen Busverkehr festgelegt: bis 2030 Umstellung von mind. 50 % aller jährlichen Fahrzeugkilometer; bis 2040 Umstellung von 100 % aller jährlichen Fahrzeugkilometer. Nach der Einführung von ersten Pilotbetrieben 2021 erfolgten im Zeitraum 2022 bis 2025 rund die Hälfte aller Busbeschaffungen mit alternativen Antrieben. Ab 2026 akzeptiert der Kanton Basel-Landschaft nur noch Busbeschaffungen mit alternativen Antrieben.

5ÖV3

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

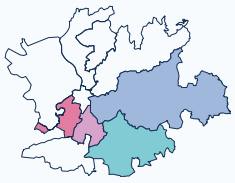
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Bus/ÖV-Infrastrukturen

Unterkategorie
Alternativ elektrisch betriebene Systeme



Leimental, Ergoltal, Birstal, Hochrhein

5ÖV3

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

S	5S4.1	Arbeitsplatzgebiet Bachgraben	A
	5S4.2	Entwicklungsgebiet Binningerstrasse	A
	5S4.3	Zone dactivité Hégenheim	B
	5S7.1	Gstad	B
	5S8.1	Kägen/Neureinach	B
	5S8.2	Hinterkirch	A
	5S8.3	Reinach Ortszentrum	B
	5S9.1	Aesch-Nord	B
	5S10.1	Birsmatt	B
	5S10.2	Widen	B
	5S13.1	Hafen Birsfelden	B
	5S13.2	Sportplatz	B
	5S13.3	Stadtentwicklung Birsfelden	B
	5S14.1	Bahnhofsgebiet Muttenz	A
	5S14.3	Vision Siedlungsentwicklung St. Jakobs-Strasse	A
	5S15.1	Salina Raurica – Pratteln Nord	A
	5S15.2	Salina Raurica – Augst	A
	5S15.3	Bahnhofsgebiet Pratteln	A
	5S16.1	Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)	A
	5S20.1	Bahnhof Liestal	A
	5S20.2	Schönthal-Frenkendorf-Füllinsdorf-Liestal	C
	5S21.1	Gelterkinden-Eifeld	B

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Landschaft	
Weitere beteiligte Stellen	AAGL, Baselland Transport AG, Kanton Solothurn	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	-	
Richtplanrelevanz (CH)	☐ Ja	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Die Linienumstellungen sind zwischen den Kantonen und mit den Transportunternehmen abgestimmt. Sie ergänzen die im gleichen Zeitraum stattfindenden Umstellungen von weiteren Buslinien des RPV.

5ÖV3

Umweltverträglichkeit
Deutliche Reduktion des Treibhausgas- und Schadstoffausstosses sowie des Primärenergieverbrauchs (Betrachtung über den gesamten Lebenszyklus der Busse). Reduktion der Lärmemissionen insbesondere im Haltestellenbereich.

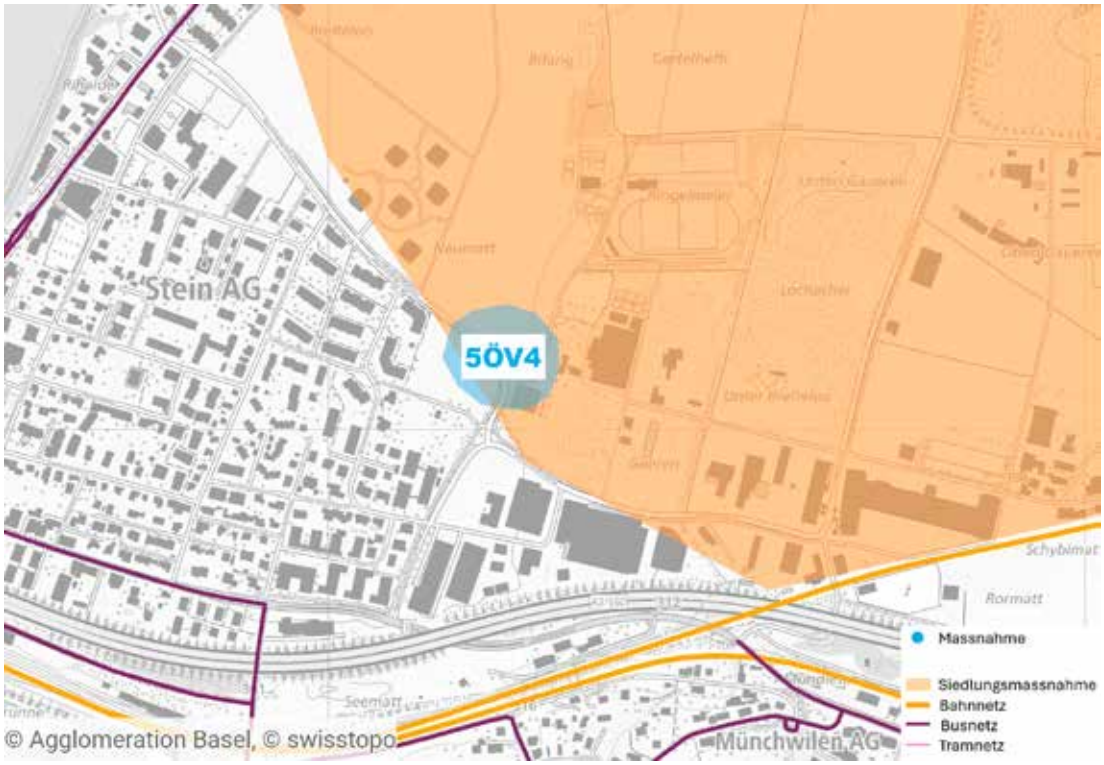
Weiteres

Taktfrequenz MSP ohne Massnahme (ÖV)	4 Fahrten/Std
Taktfrequenz ganzer Tag ohne Massnahme (ÖV)	4 Fahrten/Std



5ÖV4

Stein (AG): Neue Bushaltestelle



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
720 000	2029	2029

Planungsstand

3 Bauprojekt

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Neu soll in der Gemeinde Stein die Buslinie von und zum Bahnhof direkt an den neuen Schulstandort der Kantonsschule geführt werden. Dazu ist eine Bushaltestelle nötig, die eine Wendemöglichkeit aufweist. Die Realisierung ist Bestandteil der Erstellungskosten des Neubaus für die Kantonsschule. Die Gemeinde wird sich an der Erstellung der Haltestelle finanziell beteiligen. Zudem ist nach Bauabschluss die Überschreibung der Haltestellenfläche an die Gemeinde vorgesehen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Verbesserung des Gesamtverkehrssystem: Das Projekt trägt dazu bei, die ÖV-Erschliessung an diesem zentralen Ort erheblich zu verbessern. Die Qualität des gesamten Verkehrssystems verbessert sich für alle Verkehrsmittel.
WK2	Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume.
WK3	Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit: Dank der klaren Zuordnung von reinen ÖV- und Fuss-/Veloverkehrsachsen werden die Konfliktsituationen reduziert. Dadurch erhöhen sich die Verkehrssicherheit und das Sicherheitsempfinden.
WK4	Reduktion von Emissionen: Aufgrund der kürzeren Fahrtwege der Busse verbessert sich die Luftqualität.

Bezug zum Zukunftsbild:

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

Bezug zu Teilstrategien:

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

Bezug zum Handlungsbedarf:

Als Standort für die Kantonsschule Fricktal wurde 2021 vom Aargauer Grossen Rat das Gebiet Neumatt in der Gemeinde Stein festgelegt. Die Eröffnung des Gymnasiums für rund 800 Schülerinnen und Schüler und 200 Lehrpersonen ist für 2029 geplant. Der Standort liegt 1,3 km vom Bahnhof und 600 m von der nächsten Bushaltestelle entfernt. Deshalb soll eine neue Bushaltestelle als ÖV-Erschliessung realisiert werden.

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

FVV	5FVV7.18	Stein (AG): Radweg Kantonsschule	A
S	5S19.1	ESP Sisslerfeld	B

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Stein (AG)	
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Aargau	
Finanzierung	Geimeinde und Kanton Aargau	
Hinweise Finanzierung	-	
Richtplanrelevanz (CH)	☐ Ja	☒ Nein

5ÖV4

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

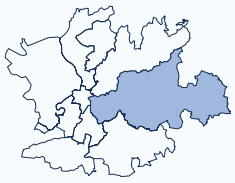
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Bus/ÖV-Infrastrukturen

Unterkategorie
Neue/Aufwertung Bushaltestelle



Hochrhein

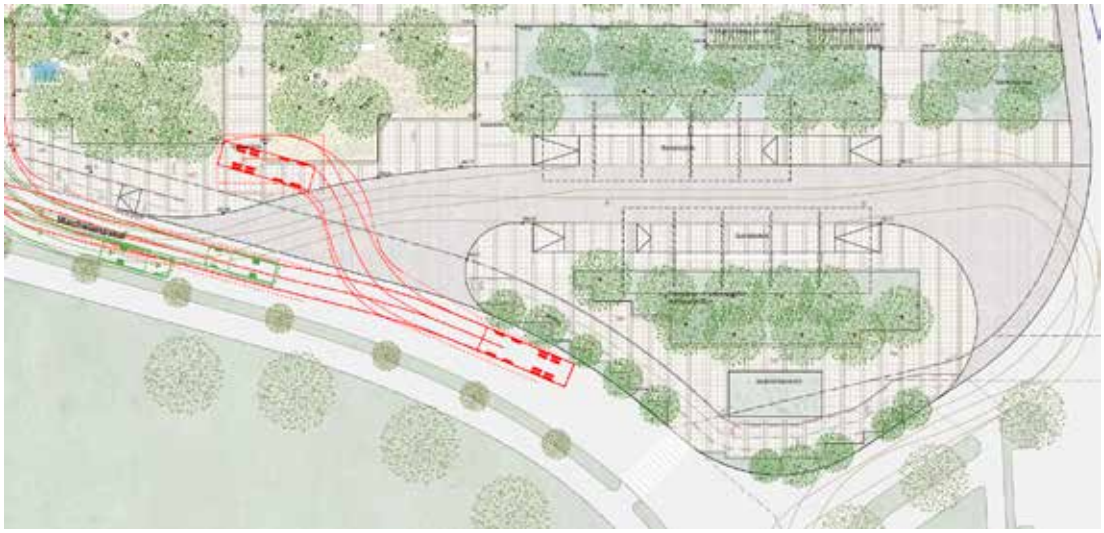
5ÖV4

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Fricktal Regio Planungsverband und die Gemeinden des Sisslerfeldes. Diese Planung ist in dem gemeinsamen KGV enthalten.

Umweltverträglichkeit
Die Umweltverträglichkeit ist nach unserer Sicht gegeben, da alle Strassen zu diesem Punkt gegeben sind und wenig neue Fläche versiegelt wird. Weiter kann die Süd-Spangen Buslinie Sisslerfeld ohne Probleme an diese Bushaltestelle angebunden werden.

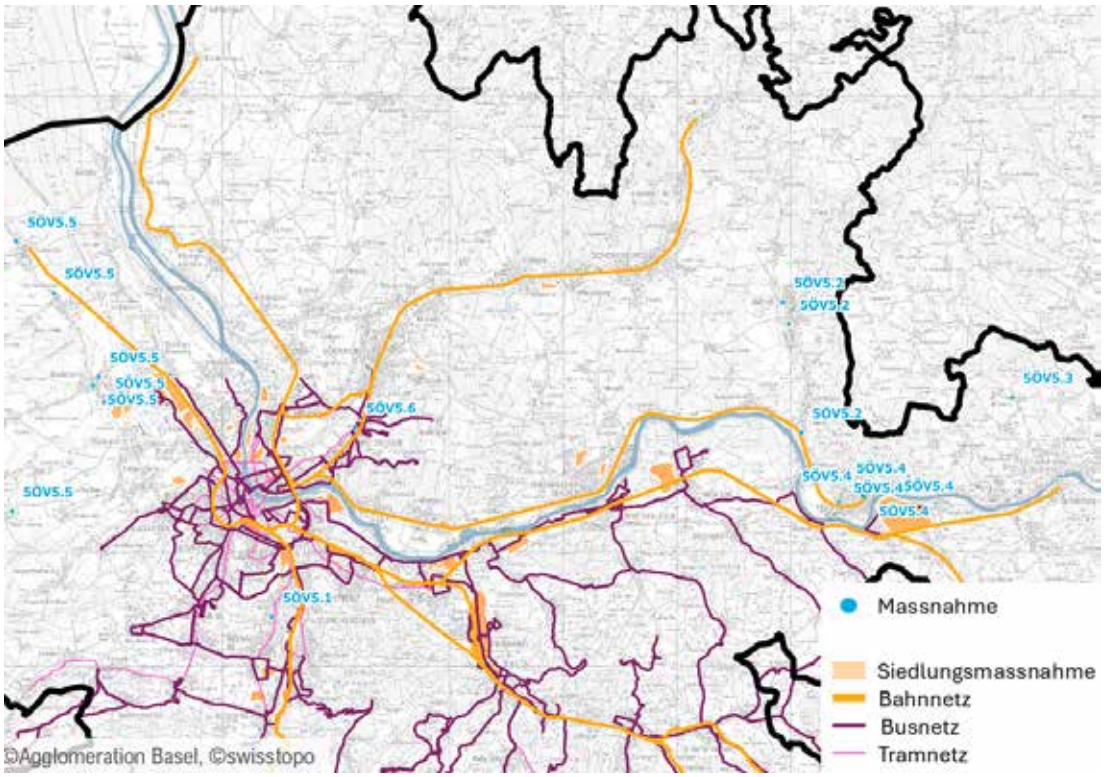
Weiteres

Taktfrequenz MSP mit Massnahme (ÖV)	6 Fahrten/Std
Taktfrequenz ganzer Tag mit Massnahme (ÖV)	6 Fahrten/Std



5ÖV5

Pauschalpaket: Neue/Aufwertung Haltestellen (A-Horizont)



Kosten (CHF)	Baubeginn	Leistungseinheiten	
		Typ	Anzahl/Einheit
4 055 000	2028	Haltestellen Bus	49 Stück

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

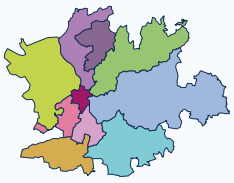
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Bus/ÖV-Infrastrukturen

Unterkategorie
Pauschalpaket Neue/ Aufwertung Haltestellen



Gesamtagglomeration

Massnahmenbeschrieb

Mit dem Massnahmenpaket Neue/Aufwertung Haltestellen werden 15 kleinere und grössere ÖV-Haltestellen (Bus und Tram) umgestaltet oder neu geschaffen. Die Massnahmen erhöhen die Benutzerfreundlichkeit, indem sie eine Vereinheitlichung und Aufwertung der Ausstattung an den Haltestellen schaffen und die Zugänge verbessern. Die Aufwertungsmassnahmen umfassen beispielweise das Anbringen eines Witterungsschutzes und die Ausrüstung mit Fahrgastinformationen und Sitzgelegenheiten. Mit den neu geschaffenen Haltestellen werden Schwerpunktgebiete besser an den ÖV angebunden.

Das Massnahmenpaket ist mit den ÖV-Planungen der entsprechenden Gebietskörperschaften abgestimmt (z. B. Tramnetzentwicklung 2040, Elektrifizierung Buslinien). Das Tram- und Busnetz weist bereits heute – insbesondere im Agglomerationszentrum und den inneren Korridoren – eine hohe Takt- und Netzdichte auf. Es dient der Feinerschliessung und übernimmt eine wichtige Rolle als Zubringer zur S-Bahn. Die Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn Basel geht Hand in Hand mit punktuellen Ergänzungen im Tram- und Busnetz, was sich auch in der Teilstrategie Tram/Bus widerspiegelt. Demnach soll das Tram- und Busnetz nachfragegerecht ausgebaut und mit dem S-Bahn-System weiter vernetzt werden.

5ÖV5

Als Zugangspunkte zum ÖV nehmen die Haltestellen eine entscheidende Rolle ein, und deren Ausgestaltung und Komfort tragen massgebend zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs bei, was ihn gegenüber dem MIV wettbewerbsfähiger macht. Auch die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wird verbessert, indem die Zugänglichkeit und die Infrastruktur an den Haltestellen ausgebaut werden.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs durch eine Optimierung der Haltestellen und deren Zugänge. Verbesserung der Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern.
WK2	Optimale Erschliessung der Siedlungsschwerpunkte durch Aufwertung bestehender und neu zu schaffender ÖV-Haltestellen.
WK3	Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer durch die Verbesserung der Zugänglichkeit und Ausrüstung der ÖV-Haltestellen.
WK4	Allgemeiner Beitrag zur Modal-Split-Verlagerung zugunsten des ÖV.

Bezug zum Zukunftsbild:

- FVV: Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar
- ÖV: Das Tram- und Busnetz ergänzt das S-Bahn-Angebot, ist mit diesem optimal verknüpft und bietet dank einem abgestimmten Takt ein attraktives Angebot
- ÖV: Die S-Bahn- und ausgewählte Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität

Bezug zu Teilstrategien:

- V1.3 Entwicklungsschwerpunkte mit neuen Haltestellen besser erschliessen
- QV3.1 Verkehrsdrehscheiben typenspezifisch stärken
- QV3.4 Neue kombinierte Mobilitätsangebote fördern
- V2.2 Busangebot nachfragegerecht ausbauen und mit dem Bahn- und Tramnetz vernetzen

Bezug zum Handlungsbedarf:

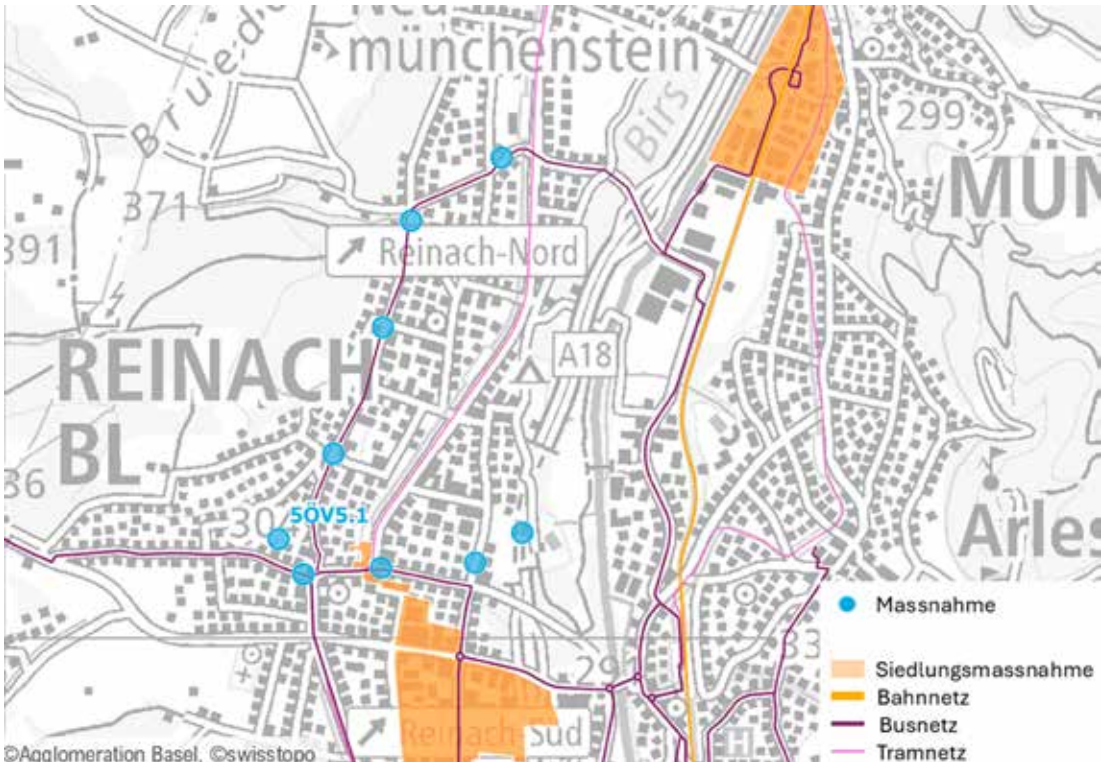
Das Massnahmenpaket beruht auf den Kantons- und Gemeindeeigenen Schwachstellenanalysen betreffend Ausstattung und Zugänglichkeit der ÖV-Haltestellen. Die Haltestellen in den Gemeinden sind in einem teils uneinheitlichen oder veralteten Zustand

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Agglo Basel
Weitere beteiligte Stellen	Betroffene Gebietskörperschaften

5ÖV5.1

Reinach (BL): ÖV Stärkung – Haltestellen



Baubeginn
2029

Leistungseinheiten		
Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
Haltestelle Bus	**9 Stück**	**675 000**

Massnahmenbeschrieb

Der 10. GLA (Genereller Leistungsauftrag ÖV) sieht im Entwurf vor, dass ab 2026 eine neue Buslinie in Reinach verkehren wird: Von Münchenstein – Arlesheim her kommend wird sie die Achse Sundgauerstrasse – Baselstrasse – Jupiterstrasse – Stockackerstrasse – Fleischbachstrasse – Binningerstrasse – Brunngasse – Baumgartenweg – Therwilerstrasse – Hauptstrasse – Austrasse – Aumattstrasse – Kägenstrasse befahren und via Christoph Merian-Ring wenden. Mit der Einführung der Linie werden erst provisorische Bushaltestellen eingerichtet sein (der Landrat befindet voraussichtlich im Sommer 2025 über die Einführung der Linie und ein halbes Jahr später wird sie bereits betrieben). Wenn sich die neue Buslinie bewährt, wird sie in den 11. GLA überführt, der ab 2029 gelten wird. Die langfristige Bewährung der Linie ist Voraussetzung, dass definitive Bushaltestellen realisiert werden – entsprechend sollen voraussichtlich ab 2029 in Reinach mehrere neue Bushaltestellen errichtet werden.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Reinach (BL)

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

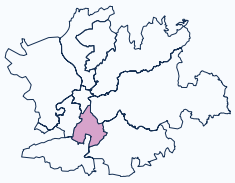
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Bus/ÖV-Infrastrukturen

Unterkategorie
Pauschal Aufwertung Haltestellen Bus



Birstal

5ÖV5.2

5ÖV5.2

Wehr: Aufwertung Haltestellen im ÖPNV

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

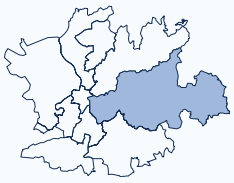
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

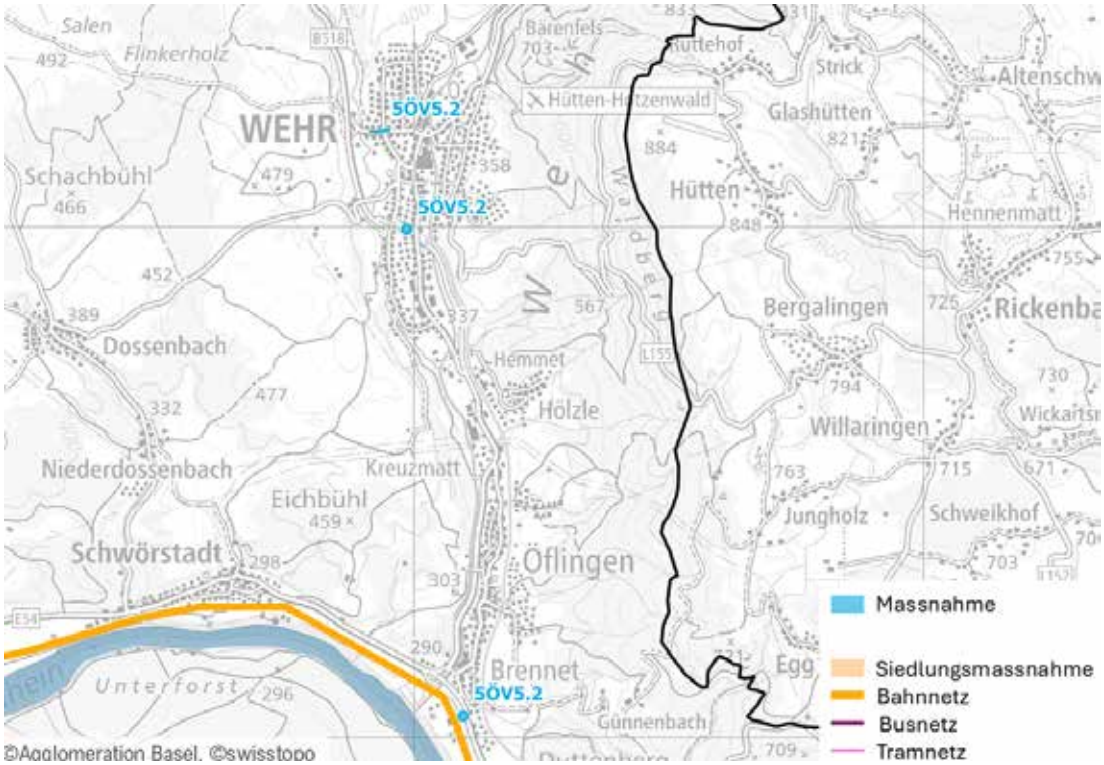
AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Bus/ÖV-Infrastrukturen

Unterkategorie
Pauschal Aufwertung Haltestellen Bus



Hochrhein



Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2028	Haltestelle Bus	3 Stück	300 000

Massnahmenbeschrieb

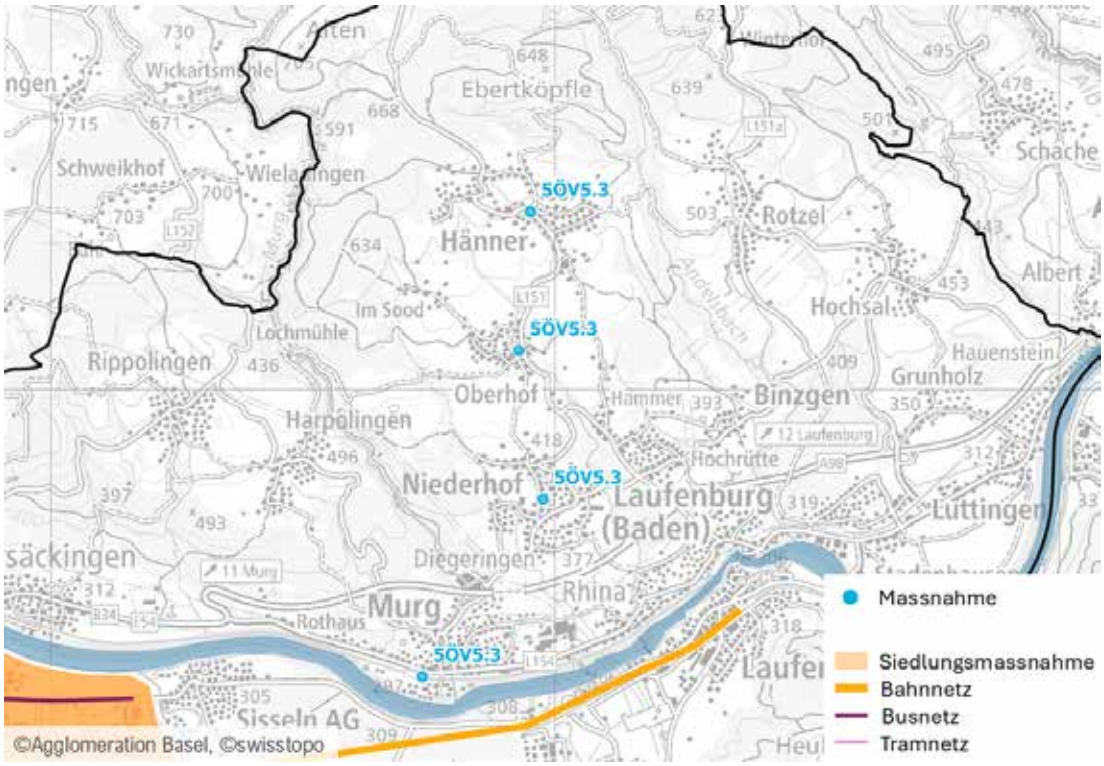
Integration von Grundelementen einer Mobilitätsstation: WLAN, dynamische Fahrgastinformation, Radboxen, Sharing-Angebote, angemessene Beleuchtung u.a. an Haltestelle Flienken (2 Standorte) und Haltestelle Bahnhof Wehr (1 Standort).

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Wehr

5ÖV5.3

Murg: Aufwertung Bushaltestellen Gesamtgemeinde



A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

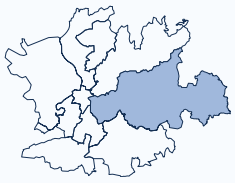
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Bus/ÖV-Infrastrukturen

Unterkategorie
Pauschal Aufwertung Haltestellen Bus



Hochrhein

Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2028	Haltestelle Bus	11 Stück	350 000

Massnahmenbeschrieb

Aufwertung der Bushaltestellen in der Gesamtgemeinde. An den Bushaltestellen sind jeweils verschiedene Umgestaltungsmassnahmen vorgesehen (Witterungsschutz, Möblierung, Ausrüstung etc.).

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Murg

5ÖV5.4

5ÖV5.4

Bad Säckingen: Ausbau Bushaltestellen im Stadtgebiet

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

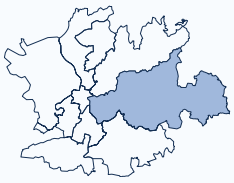
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

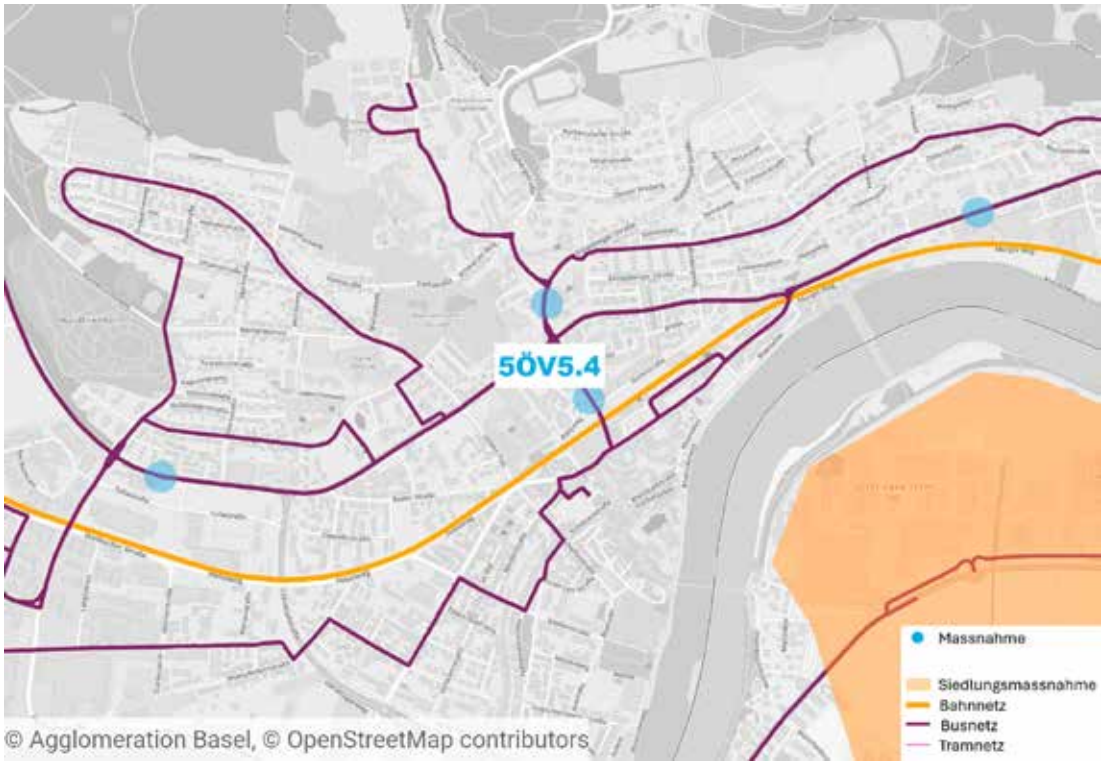
AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Bus/ÖV-Infrastrukturen

Unterkategorie
Pauschal Aufwertung Haltestellen Bus



Hochrhein



Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2028	Haltestelle Bus	4 Stück	160 000

Massnahmenbeschrieb

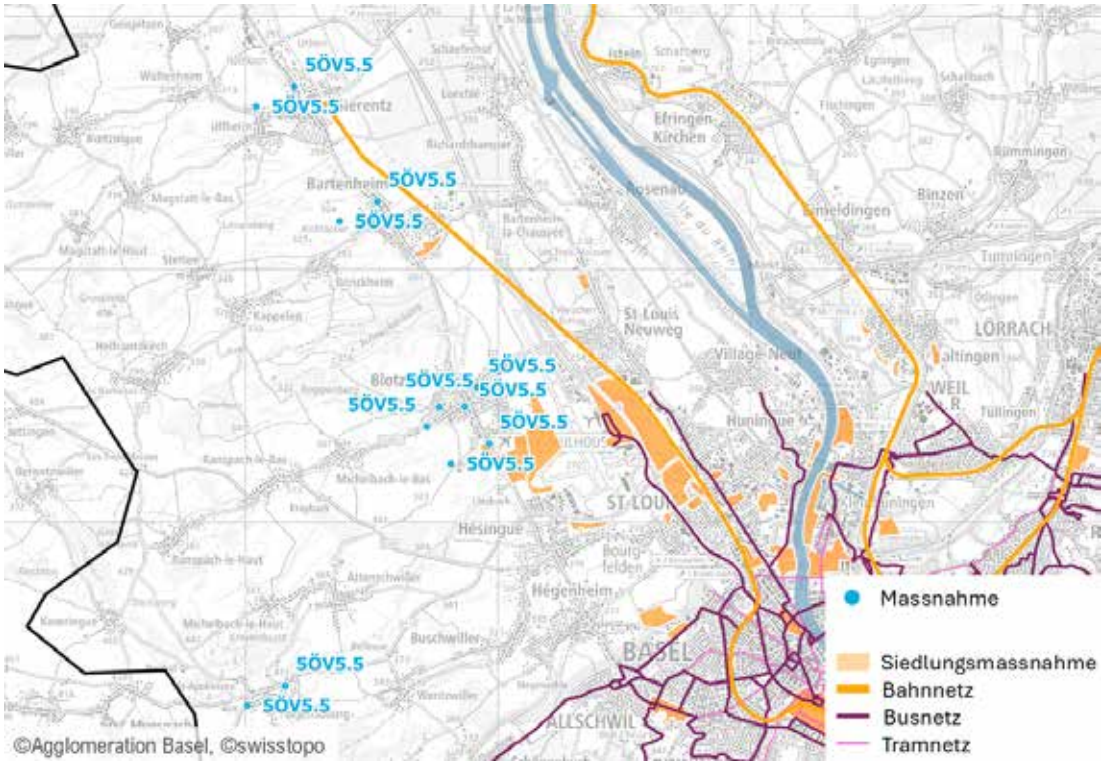
Im Stadtgebiet von Bad Säckingen sollen die Bushaltestellen ausgebaut und barrierefrei umgestaltet werden. Im Fokus stehen 4 Bushaltestellen. Die Kosten für die barrierefreie Umgestaltung sind nicht Bestandteil dieser Massnahme.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Bad Säckingen

5ÖV5.5

SLA : Aménagement des arrêts de bus



Mise en œuvre	Unités de prestation		
	Type	Nombre/unités	Coûts (CHF)
2028	Arrêt bus	20 Nb	800 000

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

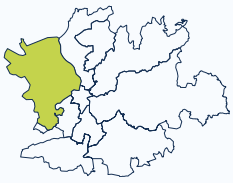
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Catégorie de mesure
Infrastrucures bus/TP

Sous catégorie
Forfait valorisation d'arrêts de bus



Saint-Louis Agglomération

Description

Dans le cadre du développement et de l'amélioration du service offert par le réseau de bus Distribus, SLA souhaite poursuivre sa politique d'aménagement des arrêts de bus. Deux objectifs sont visés : assurer l'accessibilité du réseau aux personnes à mobilité réduite et améliorer le confort et la lisibilité des arrêts de bus.
Il s'agit d'équiper chaque arrêt d'un quai surélevé comportant différents dispositifs permettant l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, (dalles podotactiles, rail de guidage, matérialisation de l'emplacement de la porte d'accès des fauteuils roulants, etc.) et l'amélioration du confort de l'ensemble des usagers. 20 arrêts totalisant 36 quais ont été identifiés.

Coordination

L'organisation responsable	Saint-Louis Agglomération

5ÖV5.6

5ÖV5.6

BS: Aufwertung Ortsdurchfahrt Riehen Dorf ÖV

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

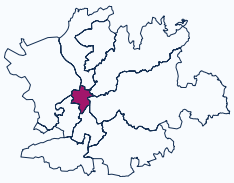
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

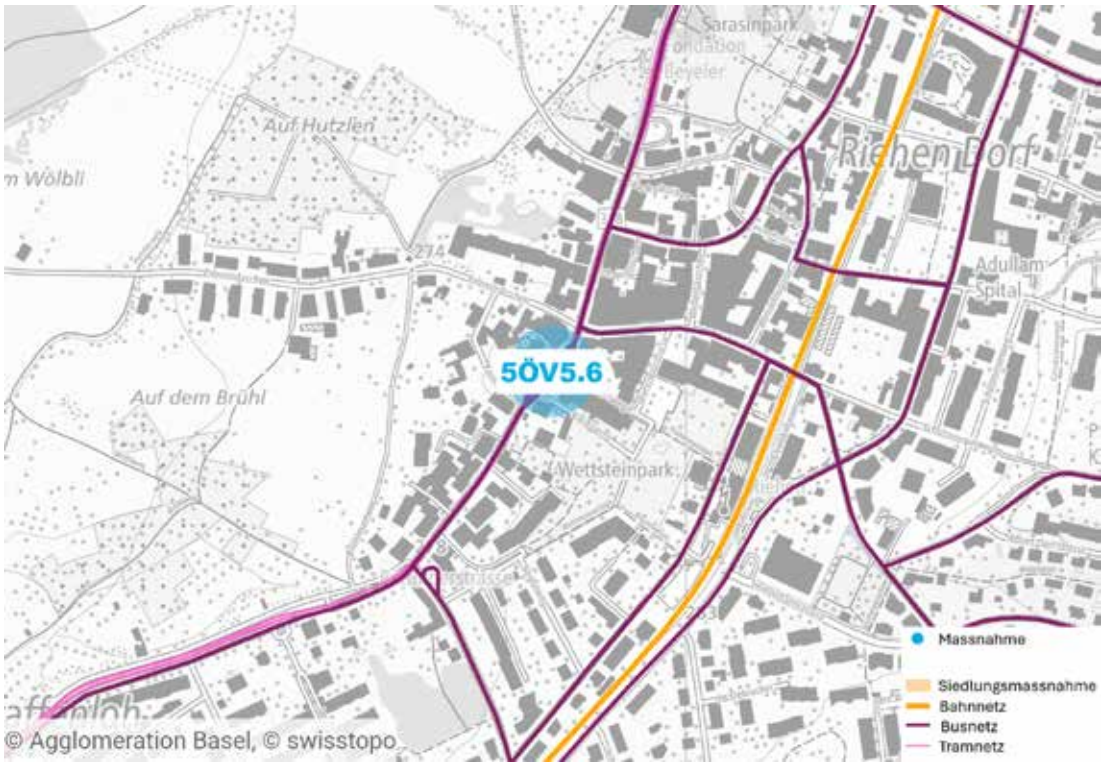
AP4/ARE-Code
4Ö12.1/2701.4.013 A

Massnahmenkategorie
Bus/ÖV-Infrastrukturen

Unterkategorie
Pauschal Aufwertung Haltestellen Bus



Kernstadt



Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2030	Haltestelle Bus	2 Stück	1 770 000

Massnahmenbeschrieb

Die Tram- und Bushaltestelle Riehen Dorf wird künftig in beide Richtungen (heute in Richtung Basel eine Inselhaltestelle) als Kaphaltestelle ausgebildet. Die Verkehrsfläche kann dadurch zugunsten breiterer Geh- und Aufenthaltsflächen v. a. auf Seite Kirchplatz reduziert werden. Das Tram hat als Pulkführer eine verkehrsberuhigende Wirkung auf der Ortsdurchfahrt. Der Kirchplatz wird über sichere und direkte Verbindungen in das Fuss- und Veloverkehrsnetz der Gemeinde eingebunden. Er soll neben dem Bahnhof ein weiterer repräsentativer Ankunftsort in der Gemeinde werden und stellt beispielsweise für Besucher der Fondation Beyeler einen Ausgangspunkt für wichtige Wegbeziehungen dar.

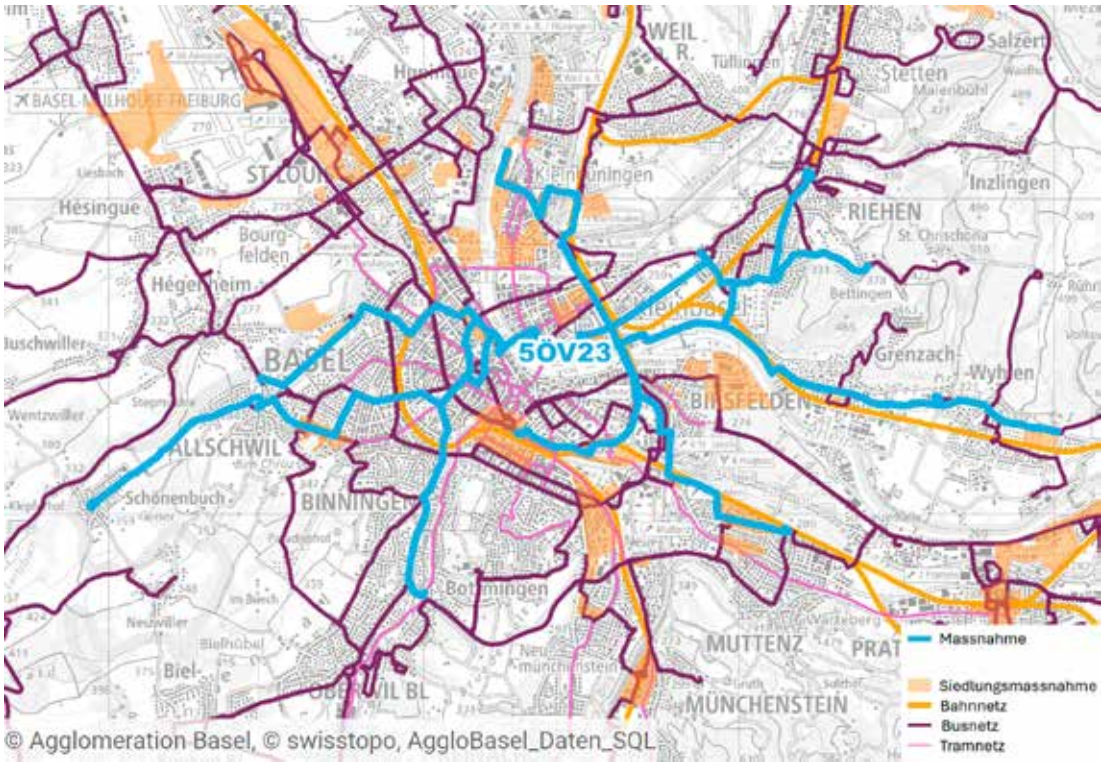
Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt

5ÖV23

BVB: ÖV-Programm 2025 - 2028 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)

A



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
9 391 000	2028	2032

Planungsstand

3 Vorprojekt

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung	Plangenehmigung Baubewilligung	Finanzierung

Historie

AP1/ARE-Code
- -

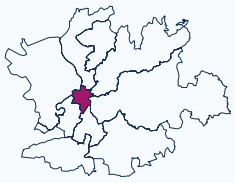
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Bus/ÖV-Infrastrukturen

Unterkategorie
Alternative elektrisch betriebene Systeme



Kernstadt

Massnahmenbeschrieb

Der Kanton Basel-Stadt schreibt im öffentlichen Verkehr ab 2027 den Einsatz von 100% erneuerbaren Energieträgern, unter Ausschluss von Agrotreibstoffen und nachwachsenden Rohstoffen, vor (siehe § 5 Abs. 1 ÖVG). Die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) haben auf der Basis dieser gesetzlichen Vorgaben einen Systementscheid zugunsten der E-Mobilität gefällt. In der Folge ist die Anpassung der Betriebsprozesse, die Beschaffung von Elektrobussen, der Neubau der Garage Rank sowie das Erstellen einzelner Streckenladestationen erforderlich. Dieses Programm befindet sich im Aufbau. Im Agglomerationsprogramm der 4. Generation wurden dafür Beiträge bewilligt.

5ÖV23

Im ÖV-Programm 2025 – 2028 des Kantons Basel-Stadt sowie im Generellen Leistungsauftrag des Kantons Baselland sind Angebotserweiterungen auf verschiedenen Buslinien vorgesehen. Diese führen zu einem Mehrbedarf von 11 E-Gelenkbussen. Die Freigabe der erforderlichen Mittel von 13 959 019 Franken (nicht nur anrechenbare Kosten) an die BVB erfolgt vorbehältlich der Zustimmung des Grossen Rats durch den Regierungsrat in Form eines rückzahlbaren und verzinslichen Darlehens.

Das ÖV-Programm 2026 – 2028 des Kantons Basel-Stadt sowie der Generelle Leistungsauftrag des Kantons Baselland sieht im Busbereich diverse Angebotsverbesserungen vor:

- Busnetz Bachgraben: Trennung der Linien 38/48, Weiterführung der Linie 38 (bisher: Wyhlen Siedlung – Bachgraben) bis Allschwil Friedhof. Auf dem deutschen Gebiet erfolgt keine Änderung.
- Taktverdichtung der Linie 48 auf dem Streckenabschnitt Bahnhof SBB – Bachgraben
- Weiterführung der Linie 48 (bisher: Bahnhof SBB – Bachgraben) via Bahnhof St. Johann
- Dreirosenbrücke – Badischer Bahnhof. Mit dieser Verlängerung wird die Tramlinie 21 ersetzt.
- Einkürzung der Linie 31 (bisher: Otto Wenk-Platz – Bachgraben) auf die Strecke Otto Wenk-Platz – Claraplatz und der BLT-Linien 61 und 64
- Taktverdichtung Linie 42 in der Hauptverkehrszeit (HVZ)
- Betrieb der Linie 46 nach Muttenz auch tagsüber
- Anbindung Otterbach Grenze und Dreiländereck mit der Linie 46
- Zusätzliche Kurse auf den Linien 33 und 34 auf Grund von Verlangsamungen und Sicherstellung der notwendigen Fahrplanstabilität

Der Neubau Garage Rank hat bei der Fertigstellung 16 Reserveabstellplätze. Nach der Einführung der 11 zusätzlichen Fahrzeuge aus dem ÖV-Programm 2025 – 2028 verbleiben noch 6 Reserveabstellplätze. Darum ist es wahrscheinlich, dass der Neubau Garage Rank im Betrachtungszeitpunkt der 5. Generation aufgestockt und mit zusätzlichen Ladeplätzen ausgerüstet werden muss. Aus diesem Grund werden auch diese Infrastrukturkosten von 3 986 000 Franken bereits angemeldet.

Eine Auflistung der Linien, auf welchen diese Busse eingesetzt werden, ist weiter unten zu finden.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Mit der Umstellung auf E-Busse kommen keine fossilen Brennstoffe mehr zum Einsatz. Die Busse werden zu 100 % mit CO_2 neutraler elektrischer Energie angetrieben. Zusätzlich werden Schadstoffausstosse und Lärmemissionen des öffentlichen Busverkehrs reduziert.
WK2	Die Elektromobilität ist eine Chance für die Ökologisierung des Verkehrssektors. Der öffentliche Busverkehr übernimmt mit der Umstellung auf E-Mobilität eine Vorbildfunktion und kann seine ökologischen Vorteile bezüglich Treibhausgas- und Schadstoffausstoss, gerade im Vergleich zum MIV, aufzeigen. Die Umstellung auf E-Mobilität trägt somit wesentlich zu einem attraktiven ÖV-System und dadurch zur Siedlungskonzentration an Standorten mit guter ÖV-Erschliessung bei.
WK3	Das generell hohe Sicherheitsniveau im öffentlichen Busverkehr bleibt unverändert. Mit dem Einsatz von ausgereiften Assistenzsystemen werden die Sicherheitsbemühungen zusätzlich unterstützt.
WK4	Durch die Umstellung auf elektrische Antriebe wird eine deutliche Reduktion des Treibhausgas- und Schadstoffausstosses sowie des Primärenergieverbrauchs (Betrachtung über den gesamten Lebenszyklus der Busse) erzielt. Im Betrieb laufen die Busse CO_2 neutral. Die Lärmemissionen werden reduziert. Es ist nachweisbar, dass E-Busse beim Warten an Haltestellen keine Lärmemissionen verursachen und deshalb gerade im stehenden Betrieb viel leiser sind als die Bestandsflotte.

Bezug zum Zukunftsbild:

› ÖV: Das Tram- und Busnetz ergänzt das S-Bahn-Angebot, ist mit diesem optimal verknüpft und bietet dank einem abgestimmten Takt ein attraktives Angebot.

Bezug zu Teilstrategien:

› QSK1.3 Dekarbonisierung und Energieeffizienz der Verkehrsmittel fördern

› V2.3 Elektrifizierung des öffentlichen Busverkehrs vorantreiben

Bezug zum Handlungsbedarf:

Mit der Elektrifizierung von Buslinien lassen sich deutliche Umweltvorteile gegenüber den Dieselbussen erzielen. Einerseits reduziert der Elektroantrieb den Primärenergieverbrauch um 50 % bis 60 %. Andererseits verkehren die Busse praktisch frei von Treibhausgasemissionen, sofern der dazu bezogene Strom aus erneuerbarer Energie stammt. Dies soll in der Agglomeration Basel zur Reduktion des Schadstoffausstosses führen.

Bezug zu anderen Massnahmen

Das ÖV-Programm 2026 – 2028 sieht vor, neue Angebote im S-Bahn-, Tram- und Busnetz zu schaffen, die Verlässlichkeit zu erhöhen, die Reisezeiten zu verkürzen sowie die Fahrzeugflotten vollständig auf erneuerbare Antriebstechnologien umzustellen. Im Busnetz werden dabei folgende Schwerpunkte verfolgt:

› Der Entwicklungsschwerpunkt Bachgraben wird besser erschlossen. Das Busangebot zwischen Bahnhof SBB und Bachgraben wird in den HVZ verstärkt und das Bachgrabengebiet mit einer neuen Buslinie direkt an den Badischen Bahnhof angebunden.

› Im Gebiet Basel Ost sollen Entwicklungsschwerpunkte besser erschlossen, Kapazitätsengpässe behoben und das Angebot insgesamt attraktiver werden.

› Ebenso soll das Dreiländereck neu mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen und das Gebiet rund um den Zoll Otterbach besser angebunden werden.

5ÖV23

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	5Ü-Ö20	S-Bahn-Haltestelle Basel Klybeck (inkl. modifizierte Linienführung)	C
ÖV	5ÖV8	BL/BS: Tramprojekt Bachgraben	B
MIV	5M6	BL: Zubringer Bachgraben-Allschwil	B
FVV	5FVV7.4	Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen	A
S	5S4.1	Arbeitsplatzgebiet Bachgraben	A
	5S4.2	Entwicklungsgebiet Binningerstrasse	A
	5S4.3	Zone d'activité Hégenheim	C
	5S1.1	Messe Basel	A
	5S1.2	Areal Roche	B
	5S16.3	Neue Mitte Grenzach	A
	5S2.1	Hafen- und Stadtentwicklung	C
	5S2.2	Areal klybeckplus	C
L	5L3	Parc des Carrières	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Basler Verkehrs-Betriebe	
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Basel-Stadt, Industrielle Werke Basel, Margarethen-Bus AG	
Finanzierung	Kanton Basel-Stadt	
Hinweise Finanzierung	-	
Richtplanrelevanz (CH)	☐ Ja	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

Die Massnahme hat über die Baselstädtische Kantonsgrenze hinaus Auswirkungen. Es werden Linien verstärkt, welche im Kanton Basel-Landschaft verkehren.

Umweltverträglichkeit
Durch die Umstellung auf elektrische Antriebe wird eine deutliche Reduktion des Treibhausgas- und Schadstoffausstosses sowie des Primärenergieverbrauchs (Betrachtung über den gesamten Lebenszyklus der Busse) erzielt. Im Betrieb laufen die Busse CO_2-neutral. Die Lärmemissionen werden reduziert. Das ist insbesondere bei tiefen Geschwindigkeiten und im Bereich der Haltestellen klar messbar.

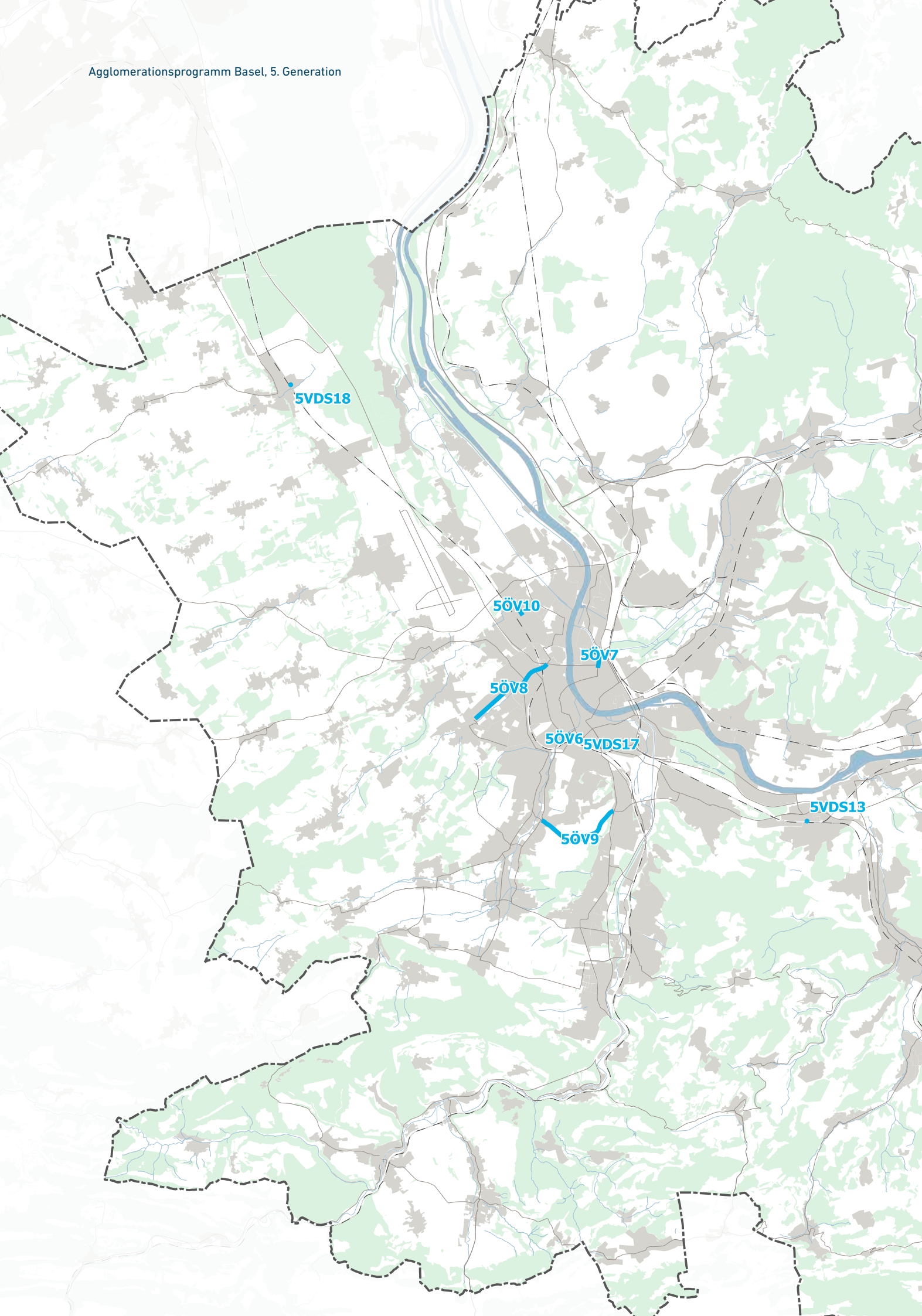
Weiteres
Die mit dieser Massnahme zu beschaffenden Busse werden auf folgenden Linien eingesetzt werden (im Mischeinsatz mit Fahrzeugen aus anderen Beschaffungen):

Linie	Taktfrequenz Morgenspitzenstunde (7:00–8:00):	Taktfrequenz über den ganzen Tag:
33	7,5′	15′
34	7,5′	7,5′
38	15′	15′
42	7,5′	-
46	15′	15′
48	15′	15′



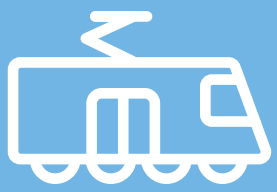
3.1.3 Übersichtskarte (B-Horizont)
Carte synoptique (horizon B)

Nr. *N°*	B-Massnahme *Mesure B*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5VDS12	Rheinfelden (CH): Verkehrsdrehscheibe Bahnhof	B	168
5VDS13	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Bushof und Velounterführung	B	171
5VDS14	Frick: Multimodale Verkehrsdrehscheibe Bahnhof	B	175
5VDS15	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 2. BA	B	178
5VDS16	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 3. BA	B	181
5VDS17	BS: ÖV-Drehscheibe am Bhf SBB - West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke)	B	184
5VDS18	SLA: Aménagement d'un Pôle d'échange multimodal en gare de Sierentz	B	188
5ÖV6	BS: Binningerstrasse (Heuwaage), Doppelspurausbau	B	191
5ÖV7	BS: Tramprojekt Klybeck	B	194
5ÖV8	BL/BS: Tramprojekt Bachgraben	B	198
5ÖV9	BL: Busspur Bruderholzstrasse	B	201
5ÖV10	Saint-Louis : Couloir de bus en site propre 2	B	204


5VDS18
5ÖV10
5ÖV7
5ÖV8
5ÖV6
5VDS17
5VDS13
5ÖV9

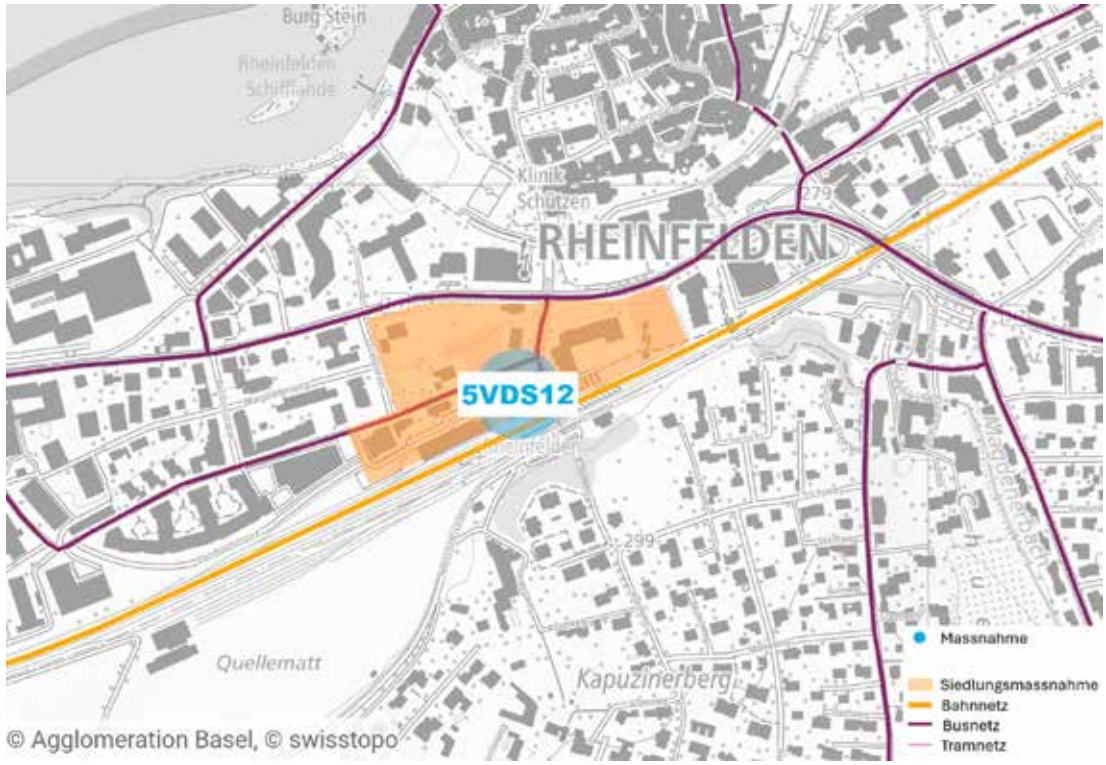

5VDS12
5VDS15
5VDS16
5VDS14

3.1.4 Massnahmenblätter (B-Horizont)
Fiches de mesure (horizon B)



5VDS12

Rheinfelden (CH): Verkehrsdrehscheibe Bahnhof



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
19 950 000	2031	2035

Planungsstand

2 Richtprojekt

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Nördlich des Bahnhofs von Rheinfelden soll ein neuer attraktiver Ankunftsort mit einer optimalen intermodalen Verkehrsdrehscheibe und eine qualitätsvolle, dem Ort entsprechende Dichte geschaffen werden. Im Zentrum steht die Erstellung eines überdachten Bushofs mit IV-gerechten Buskanten. Der gesamte Bahnhofsvorplatz wird neu angelegt, Bewegungsströme werden entflochten und die räumlichen Voraussetzungen für einen effizienten und modernen öffentlichen Verkehr geschaffen. Unterirdisch ist eine Einstellhalle mit P&R-, CS- und anderen Stellplätzen sowie eine Velo-Einstellhalle vorgesehen. Letztere kann ebenerdig von der Bahnhofstrasse angefahren werden und bietet einen Direktzugang zum unterirdischen Gleiszugang der SBB. Die Stadt hat ab 2019 zusammen mit den SBB eine Testplanung über dieses Teilgebiet des Bahnhofareals durchgeführt und infolge ein Richtprojekt erarbeitet.

Auf dieser Grundlage wurde der Gestaltungsplan «Bahnhof» erarbeitet. Die Planung ermöglicht rund 120 Wohnungen mit einem Potenzial von 240 – 290 neuen Einwohnenden und 1500 m² Dienstleistungsflächen. Im östlich an den Bahnhof angrenzenden Teilgebiet «Bahnhofsaal» hat die Grundeigentümerin einen Studienauftrag (2012) durchgeführt. Das Siegerprojekt dient als Grundlage (Richtprojekt) für den Gestaltungsplan «Bahnhofsaal». Geplant sind rund 95 Wohnungen mit einem Potenzial von 190 – 230 Einwohnenden und 1100 m² Dienstleistungsflächen. Für das nördlich an den Bahnhof angrenzende Teilgebiet «Roniger-Park» liess die Eigentümerschaft in den Jahren 2022 – 2023 ein Richtprojekt und einen Gestaltungsplan erarbeiten. Die Parkanlage soll öffentlich zugänglich werden und bestehende Villen um ein neues Dienstleistungsgebäude ergänzt werden. Dieses ermöglicht die Realisierung von rund 1000 m² Dienstleistungsflächen. Der Perimeter der Verkehrsdrehscheibe liegt hauptsächlich auf dem Bahnhofsareal. Die Teilgebiete Bahnhofsaal und Roniger-Park werden nur tangiert, stellen aber den wichtigen Raum für eine attraktive Fussgänger- und Veloerschliessung in Richtung Altstadt zur Verfügung.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Attraktiver Umsteigeort für Bahn- und Buskunden, Aufwertung als Ankunfts- und Abfahrtsort, Attraktivitätssteigerung führt zur Entlastung der bestehenden Strasseninfrastruktur und zu einer guten Auslastung des ÖV.
WK2	Aufwertung des Bahnhofs mit Umgebung als wichtiges Element der Stadtverbindung zwischen Altstadt und Kapuzinerberg, Attraktivitätssteigerung der Verbindungsachse im Zentrum schafft konkrete Möglichkeiten zur Siedlungsentwicklung nach innen, Aufwertung des öffentlichen Strassenraums.
WK3	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Umgestaltung und Anpassung der Zu- und Abgänge insbesondere für den Langsamverkehr.
WK4	Modal-Split-Effekte zu Gunsten der Verkehrsträger des Umweltverbundes, was sich positiv auf die Umwelt (CO_2-Emissionen, Lärm, Luftschadstoffe) auswirken wird.

Bezug zum Zukunftsbild:

- FVV: Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar
- Korridorzentren: als Teil der polyzentrischen Struktur gestärkt
- MIV: Siedlungsorientierte und klimaangepasst gestaltete Strassenräume bieten für den Fuss- und Veloverkehr optimale Platzverhältnisse, Sicherheit und eine hohe Aufenthaltsqualität

Bezug zu Teilstrategien:

- QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- QSK1.1 Agglomeration der kurzen Wege fördern
- QV3.1 Verkehrsdrehscheiben typenspezifisch stärken
- QV3.2 P&R-Angebot bedarfsgerecht ausbauen
- QV3.3 B&R-Angebot bedarfsgerecht ausbauen
- V4.3 Veloabstellplätze in ausreichender Quantität und Qualität bereitstellen

5VDS12

B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

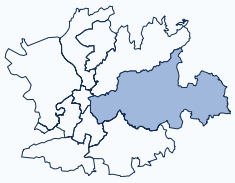
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
Ö10/2701.3.110 A

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Verkehrsdrehscheiben

Unterkategorie
-



Hochrhein

5VDS12

Bezug zum Handlungsbedarf:
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 räumliche Situation um den Bahnhof ist seit Jahrzehnten weitestgehend unverändert und stellt sich in zunehmendem Masse unattraktiv dar. Die Haltekanten der Busse sind weder BehiG-gerecht, noch entsprechen sie den Anforderungen an einen modernen, leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehr. Die Entwicklung des Bahnhofareals bietet das Potential, den Siedlungsraum in optimal erschlossener Lage nachzuverdichten und die an einer Verkehrsdrehscheibe notwendigen Infrastrukturen (wie Veloparking, Carsharing, Dienstleistungs- und Verpflegungsmöglichkeiten) bestmöglich anzuordnen.

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	5Ü-Ö14	3. Gleis Pratteln – Rheinfelden	B
S	5S16.1	Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Rheinfelden	
Weitere beteiligte Stellen	Schweizerische Bundesbahnen, Kanton Aargau	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	-	
Richtplanrelevanz (CH)	☐ Ja	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
-

Umweltverträglichkeit
Eine Förderung des ÖV ist ein Beitrag zur Reduktion des MIV. Somit trägt das Projekt zur Reduktion der CO_2-Emissionen bei.



5VDS13

Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Bushof und Velounterführung



B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

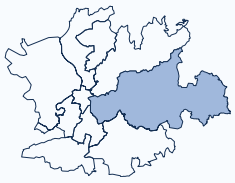
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4LV11/2701.4.154 B

Massnahmenkategorie
Verkehrsdrehscheiben

Unterkategorie
-



Hochrhein

Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
34 500 000	2032	2034

Planungsstand

3 Vorprojekt

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Im Zuge der Entwicklung Pratteln Mitte wird im Areal Bredella der Bahnhof als barrierefreie Mobilitätsdrehscheibe ausgebaut. Das Gesamtprojekt umfasst einen neuen Bahnhofsplatz Nord mit Bushof, darunterliegender Bahnhofshalle, P&R- und B&R-Anlage, einen neuen Anschluss an die Personenunterführung und eine durchgängige Veloverbindung durch das Bredella-Areal mit Velounterführung unter den Gleisen hindurch mit Anschluss an den Bahnhofsplatz Süd. Ein neuer Treppenzugang mit Rampe und eine neue Liftanlage sowie eine separate Velorampe (Anschluss B&R-Anlage) verbinden das Untergeschoss des Hochhauses mit dem Bahnhofsplatz Nord. Die Zufahrt zum P&R im Untergeschoss erfolgt von einem neu erstellten Kreisel (nicht Bestandteil der vorliegenden Massnahme) an der Salinenstrasse durch das Untergeschoss des angrenzenden Hochhauses. Die Realisierung ist

5VDS13

Hand in Hand mit dem angrenzenden Hochhaus geplant. Die Gestaltung wird zusammen mit dem angrenzenden Hochhaus bis Ende 2024 in einem Architekturwettbewerb ausgearbeitet. Die vorliegende Massnahme umfasst die Erstellung des Bushofs und der Velounterführung. Sie wird anschliessend an die Massnahme «5VDS2 Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Basis und Zugang Bahnhof» umgesetzt. Der Bushof wird mit vier barrierefreien Haltekanten mit Überdachung, Kiss&Ride-Plätzen und einer attraktiven Aussenraumgestaltung realisiert. Die Erreichbarkeit des Untergeschosses sowie der Personenunterführung wird durch Treppen, Rampen und Liftanlage sichergestellt. Die neue Velounterführung wird 4,5 m breit ausgebildet. Sie beginnt südlich der Bahn, wo sie an das bestehende Strassennetz anschliesst. Hier werden die bestehenden Veloabstellplätze auf der Bahnhofssüdseite neu platziert. Die Anzahl wird beibehalten. Von dort führt sie unter den Gleisen hindurch bis in das Untergeschoss des neuen Bahnhofsplatzes Nord. Die Weiterführung erfolgt im Rahmen der Massnahme 5VDS2 «Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Basis und Zugang Bahnhof» entlang des Untergeschosses und über eine Rampe auf der Nordseite. Diese mündet unmittelbar nördlich des Bahnhofsplatzes Nord an der neuen Bahnhofstrasse.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Entlastung der bestehenden Fussgängerquerung am Bahnhof. Wichtige Süd-Nord-Querung vom Dorfkern zum Gewerbegebiet Grüssen. Dies führt zu einer grossen Verbesserung der Fahrradverbindungen in Pratteln. Die Attraktivitätssteigerung des Fahrrads führt zu einer Verbesserung des Strassennetzes und einer Verkehrslenkung weg von Autostrassen. Der Fuss- und Veloverkehr um den Bahnhof wird insgesamt aufgewertet.
WK2	Die Erschliessung des Bahnhofs sowie die Verbindung der Räume nördlich und südlich der Bahnlinie werden verbessert. Dies fördert in Verbindung mit den verschiedenen Arealentwicklungen die Aufwertung, Verdichtung und Siedlungskonzentration in Pratteln Mitte um den Bahnhof. Die öffentlichen Räume werden aufgewertet.
WK3	Heute nutzen die Fahrradfahrenden vor allem die engen und vielbefahrenen Strassen- sowie die Fussgängerunterführung am Bahnhof zur Gleisquerung. Durch die Entflechtung des motorisierten Verkehrs, der Fussgänger und des Veloverkehrs wird die Verkehrssicherheit objektiv und subjektiv erhöht.
WK4	Die Unterführung führt zu einer Verminderung des Flächenbedarfs im Vergleich zu einer oberirdischen Passerelle. Die Verbesserung des LV-Netzes führt zu einer Verlagerung der Verkehrsteilnehmer und somit zu einer reduzierten Umweltbelastung.

Bezug zum Zukunftsbild:

- FVV: Das Ergänzungsroutennetz stellt die Zugänge zum Velohauptroutennetz sicher
- FVV: Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar
- Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung genutzt
- ÖV: Das Tram- und Busnetz ergänzt das S-Bahn-Angebot, ist mit diesem optimal verknüpft und bietet dank einem abgestimmten Takt ein attraktives Angebot

Bezug zu Teilstrategien:

- QV3.1 Verkehrsdrehscheiben typenspezifisch stärken
- QV3.3 B&R-Angebot bedarfsgerecht ausbauen
- V4.2 Hauptrouten und Ergänzungsrouten sicher und attraktiv ausgestalten
- V4.3 Veloabstellplätze in ausreichender Quantität und Qualität bereitstellen

Bezug zum Handlungsbedarf:
Gemäss Langsamverkehrskonzept (metron, 2013) und räumlichem Entwicklungskonzept der Gemeinde Pratteln (van de Wetering 2023) ist die Verbindung des Grüssen-Areals via Bahnhof über die Bahnhofstrasse zum alten Dorfkern eine prioritäre Achse für den Fuss- und Veloverkehr. Heute fehlen sichere und komfortable Bahnquerungen. Die bestehende, behindertengerechte Bahnhofsunterführung ist nur auf den Fussverkehr ausgelegt. Es besteht ein allgemeines Fahrverbot für den Veloverkehr. Im Zuge der Entwicklung Pratteln Mitte (5S15.3 Bahnhofsgebiet Pratteln) wird die Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Pratteln, ein neuer Bahnhofsplatz Nord mit unterirdischer Bike&Ride-Anlage sowie den übergeordneten Langsamverkehrsachsen (5FVV7.13) als Lückenschluss im Bredella-Areal in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung geplant. Mit dem neuen Bahnhofplatz und dem Bushof wird die Voraussetzung geschaffen, die Linienführung des Bussystems und die künftigen Busangebote fahren zu können. Mit einem guten Busangebot und attraktiver Umsteigebeziehung Bus – Bahn werden das ÖV-Angebot der Region gestärkt und die Siedlungsgebiete erschlossen. Die Intermodalität wird gefördert.

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	5Ü-Ö13	Entflechtung Pratteln	B
	5Ü-Ö14	3. Gleis Pratteln – Rheinfelden	B
ÖV	5VDS2	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Basis und Zugang Bahnhof	A
FVV	5FVV7.13	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Langsamverkehrsachsen	A
S	5S15.1	Salina Raurica – Pratteln Nord	A
	5S15.3	Bahnhofsgebiet Pratteln	A

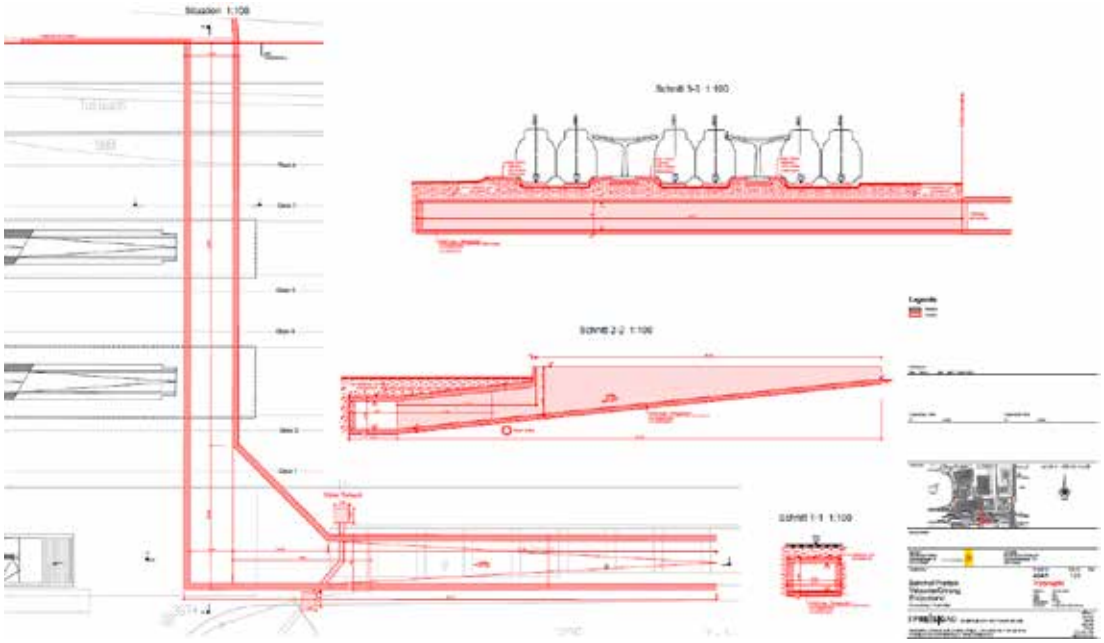
Beteiligte Stellen/Koordination

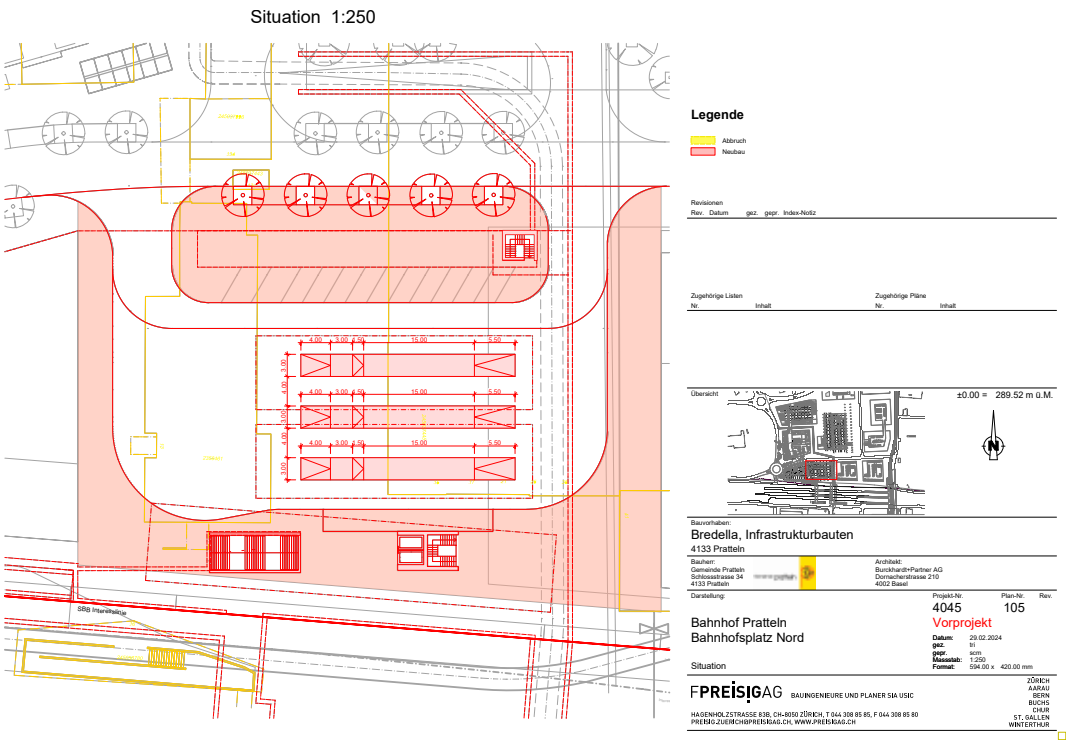
Federführende Stelle	Pratteln
Weitere beteiligte Stellen	Agglo Basel, Kanton Basel-Landschaft, Schweizerische Bundesbahnen
Finanzierung	Gemeinde ca. 50 %, Private ca. 50 %
Hinweise Finanzierung	Das kantonale Tiefbauamt hat die (Mit-)Finanzierung der Elemente, die dem Anschluss bzw. der Erreichbarkeit des Bushofs dienen, in Aussicht gestellt.
Richtplanrelevanz (CH)	☐ Ja ☒ Nein

5VDS13

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Das Projekt ist abgestützt in Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, Räumliches Entwicklungskonzept Pratteln, Zonenreglement Siedlung Pratteln, Quartierplanung Bredella-Areal West.

Umweltverträglichkeit
Auswirkungen auf die Umwelt: Förderung umweltverträglicher Mobilität, Reduzieren Verkehrsaufkommen und infolgedessen Emissionen, Abstimmung Siedlung und Verkehr, Aufwertung Freiräume (Umweltverträglichkeitsbericht Bredella liegt vor).

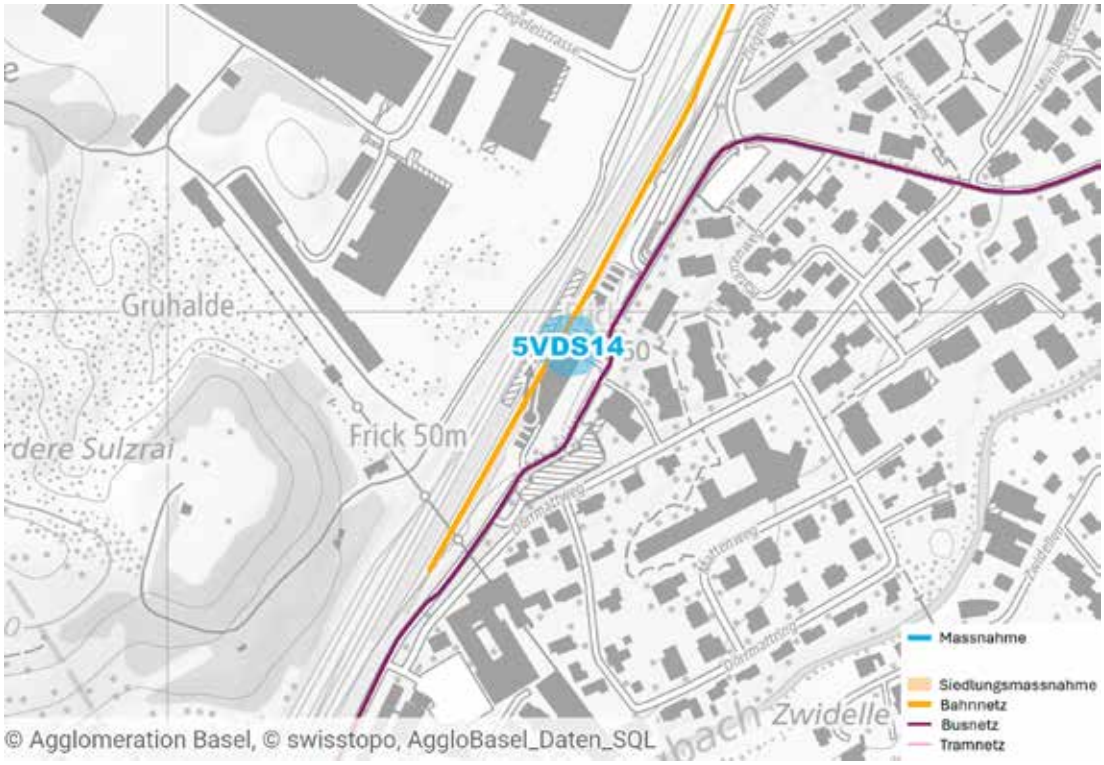




5VDS14

Frick: Multimodale Verkehrsdrehscheibe Bahnhof

B



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
26 800 000	2032	2035

Planungsstand

2 Vorstudie

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Historie

AP1/ARE-Code
- -

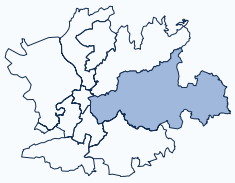
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4MD12/2701.4.031 B

Massnahmenkategorie
Verkehrsdrehscheiben

Unterkategorie
-



Hochrhein

Massnahmenbeschrieb

Der Bahnhof Frick soll zu einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe im Oberen Fricktal ausgebaut, behindertengerecht angepasst und für die künftige Nachfrage ertüchtigt werden. Das Bahnhofsumfeld wird als attraktiver Bahnzugang mit Aufenthaltsqualität neu gestaltet und das B&R-Angebot deutlich ausgebaut. Aus Platzgründen und zugunsten möglichst kurzer Umsteigewege werden die neuen, behindertengerechten Haltekanten für Gelenkbusse beidseits des Zugangs zur Personenunterführung neu erstellt. Die dafür aufgehobenen P&R-Plätze werden in einer neuen Anlage auf der Nordwestseite konzentriert. Mit der Verlängerung der Personenunterführung auf die Nordwestseite werden die neue P&R-Anlage mit rund 60 Abstellplätzen sowie die Entwicklungsgebiete nördlich (kantonaler Wohnschwerpunkt) und westlich des Bahnhofs (Gebiet Lammet) direkt angebunden. Für den

5VDS14

Veloverkehr sind 140 B&R-Abstellplätze vorgesehen. In einem separaten Projekt planen die Gemeinden Frick und Gipf-Oberfrick eine neue Fuss- und Velowegverbindung direkt von Gipf-Oberfrick zum Bahnhof. Als Ersatz für die Aufhebung des Freiverlads Frick läuft ein separates Projekt. Gemäss des gemeinsamen Zielbilds der SBB und des Kantons sollen die Freiverladeanlagen im Oberen Fricktal im neuen Regionalen Freiverlad Sisslerfeld zusammengefasst werden. Dafür ist ein separates Projekt in Arbeit.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	› Verbesserung des Gesamtverkehrssystems › Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage › Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems › Verbesserung im Langsamverkehr
WK2	› Siedlungskonzentration an Standorten mit guter ÖV-Erschliessung › Siedlungsverdichtung, Nutzungsdurchmischung und Verringerung der Zersiedelung › Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume
WK3	› Erhöhung der subjektiven Sicherheit › Erhöhung der Schulwegsicherheit
WK4	› Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen › Aufwertung von Frei-, Natur- und Landschaftsräumen

Bezug zum Zukunftsbild:

› FVV: Ein durchgängiges, trinationales Velohauptroutennetz bietet sichere und attraktive Verbindungen durch die Agglomeration. Es verbindet Siedlungsgebiete innerhalb der Korridore und zwischen den Korridoren

› Korridorzentren: als Teil der polyzentrischen Struktur gestärkt

› ÖV: Das Tram- und Busnetz ergänzt das S-Bahn-Angebot, ist mit diesem optimal verknüpft und bietet dank einem abgestimmten Takt ein attraktives Angebot

Bezug zu Teilstrategien:

› QV3.1 Verkehrsdrehscheiben typenspezifisch stärken

› QV3.2 P&R-Angebot bedarfsgerecht ausbauen

› QV3.3 B&R-Angebot bedarfsgerecht ausbauen

› V4.2 Hauptrouten und Ergänzungsrouten sicher und attraktiv ausgestalten

› V4.3 Veloabstellplätze in ausreichender Quantität und Qualität bereitstellen

Bezug zum Handlungsbedarf:

Die Gemeinde Frick weist ausgeprägte Pendlerverflechtungen mit der restlichen Agglomeration Basel auf. Aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Autobahn A3 steht der ÖV stark unter Druck, obwohl z. B. Basel in konkurrenzfähiger Reisezeit mit dem ÖV erreichbar ist. Die Pendler sollen am Rand der Agglomeration auf den ÖV gebracht werden, um die Agglomeration vom Strassenverkehr zu entlasten. Voraussetzung für die Nutzung des ÖV sind nebst einem attraktiven Angebot gut ausgebaute Verkehrsdrehscheiben, die den Verkehr mit ausreichenden Kapazitäten (Bus und kombinierte Mobilität) bündeln. Der Bahnhof Frick wird täglich von rund 10 000 Reisenden (DWV Bahn und Bus) benutzt. Der bestehende Busterminal auf dem Bahnhofsvorplatz weist sechs Halteorte für Normalbusse ohne behindertengerechte Haltekanten auf. Aufgrund des starken Nachfragewachstums müssen künftig zunehmend Gelenkbusse eingesetzt werden. Eine Lösung am bestehenden Ort ist aufgrund der engen Platzverhältnisse nicht umsetzbar.

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	5Ü-Ö14	3. Gleis Pratteln – Rheinfelden	B

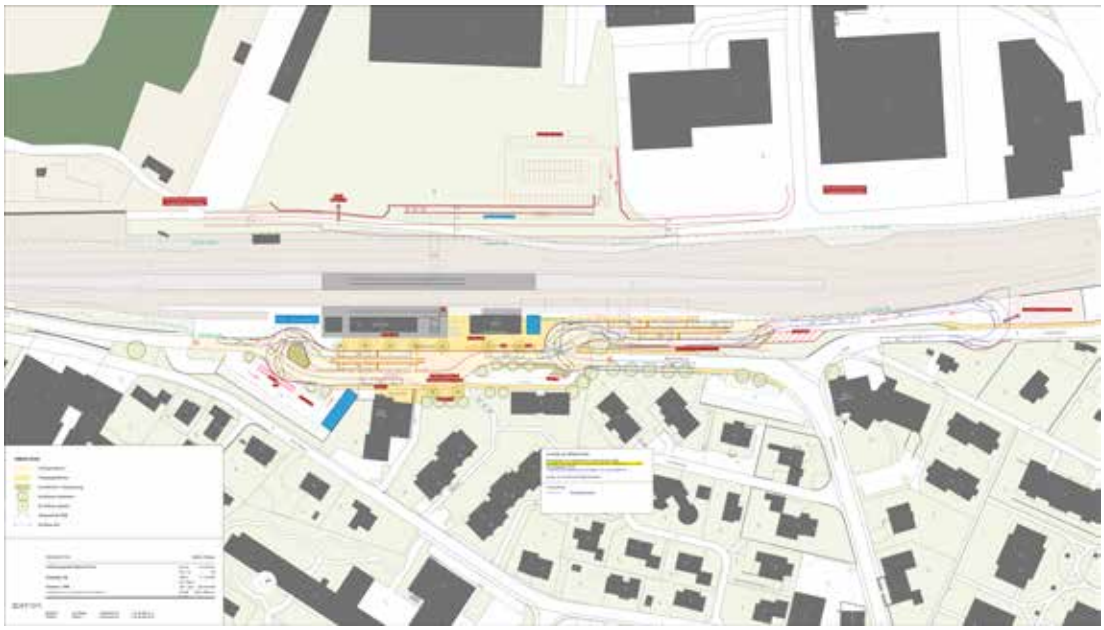
Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Frick	
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Aargau	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	Noch nicht verhandelt (der Kanton beteiligt sich in der Regel an den Gesamtkosten nach Abzug des Bundesbeitrags mit voraussichtlich 40 bis 50 % der Kosten)	
Richtplanrelevanz (CH)	☐ Ja	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Partizipativer Prozess Zielbild Bahnhof Frick der Gemeinden Gipf-Oberfrick und Frick

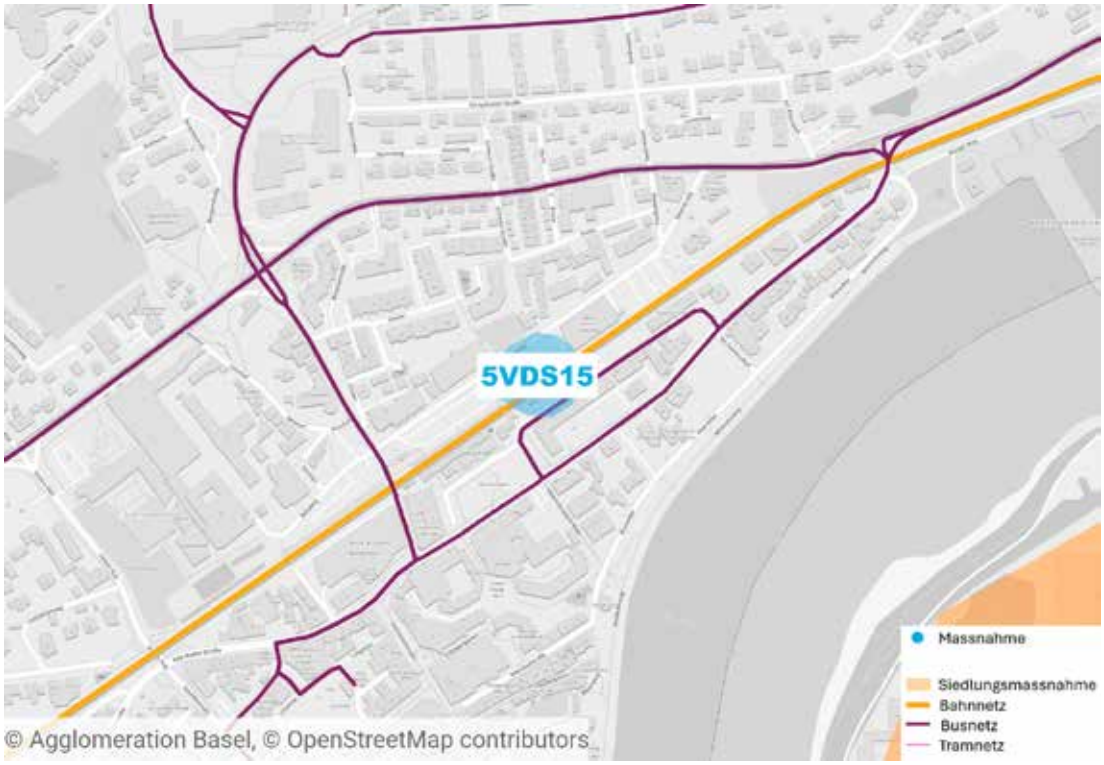
Umweltverträglichkeit
-

Weiteres
Zielbild Bahnhof Frick (Gemeinden Frick und Gipf-Oberfrick, Nov. 2022); Vertiefungsstudie Bahnhof Frick, Variante 3a (Bestvariante), 13. Juli 2023



5VDS15

Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 2. BA



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
5 500 000	2032	2033

Planungsstand

1 Vorstudie

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Nachdem im 1. BA die Verkehrsberuhigung direkt am Bahnhof und Bahnhofsvorplatz mit Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes umgesetzt werden soll, dient der 2. BA der Umsetzung weiterer wichtiger Infrastrukturmassnahmen. So ist im 2. BA die Verlagerung des Busbahnhofes auf die Bahnhofsnordseite geplant sowie der Bau eines zwingend erforderlichen Parkdecks für P&R. Des weiteren soll in einem nächsten BA eine Verkehrsberuhigung und Neugestaltung der Zufahrtsstrassen zum und vom Bahnhof erfolgen. Detailangaben und Kostenschätzung aus dem Jahr 2022 können der Anlage entnommen werden.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	› Qualität des Verkehrssystems verbessern › Verbesserung des Gesamtverkehrssystems durch Verlagerung des Busbahnhofes auf die Bahnhofs-Nordseite. › Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems und Verbesserung des Strassennetzes und der Verkehrslenkung › Ebenso Verbesserung im Langsamverkehr
WK2	› Siedungsentwicklung fördern › Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raums
WK3	› Verkehrssicherheit erhöhen › Durch eine verbesserte Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung des Innenstadtbereichs erhöht sich objektiv die Sicherheit
WK4	› Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch › Durch kürzere Wege des ÖPNV und verdichtete Stellplatzgestaltung durch den Bau eines Parkdecks wird sich die Luftschadstoffbelastung reduzieren. Es erfolgt gleichermassen eine Aufwertung des Freiraumes

Bezug zum Zukunftsbild:

› Korridorzentren: als Teil der polyzentrischen Struktur gestärkt

› ÖV: Das Tram- und Busnetz ergänzt das S-Bahn-Angebot, ist mit diesem optimal verknüpft und bietet dank eines abgestimmten Taktes ein attraktives Angebot

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

Bezug zu Teilstrategien:

› QV3.1 Verkehrsdrehscheiben typenspezifisch stärken

› QV3.2 P&R-Angebot bedarfsgerecht ausbauen

› QV3.4 Neue kombinierte Mobilitätsangebote fördern

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

Bezug zum Handlungsbedarf:

Im ersten BA wurde am Bahnhof Säckingen ein neuer Treppenabgang gebaut, der Bahnhofsplatz saniert und die Waldshuterstrasse neugeordnet und neugestaltet. Dadurch verbessert sich die Situation für die Bahnreisenden, Anwohner und Passanten wesentlich. Weiterhin weist der Bahnhof aber erhebliche Mängel auf. Der Busbahnhof ist mit der Lage auf der Südseite suboptimal gelegen und die Parkplätze für P&R sind knapp. Um das Potenzial des Bahnhofs als Verkehrsdrehscheibe ausnützen zu können, ist die Verlagerung des Busbahnhofs auf die Nordseite und ein Ausbau der Parkplätze erforderlich.

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÖV	5VDS3	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 1. BA	A
	5VDS16	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 3. BA	B
S	5S19.1	ESP Sisslerfeld	B

5VDS15

B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

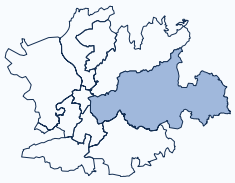
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Verkehrsdrehscheiben

Unterkategorie
-



Hochrhein

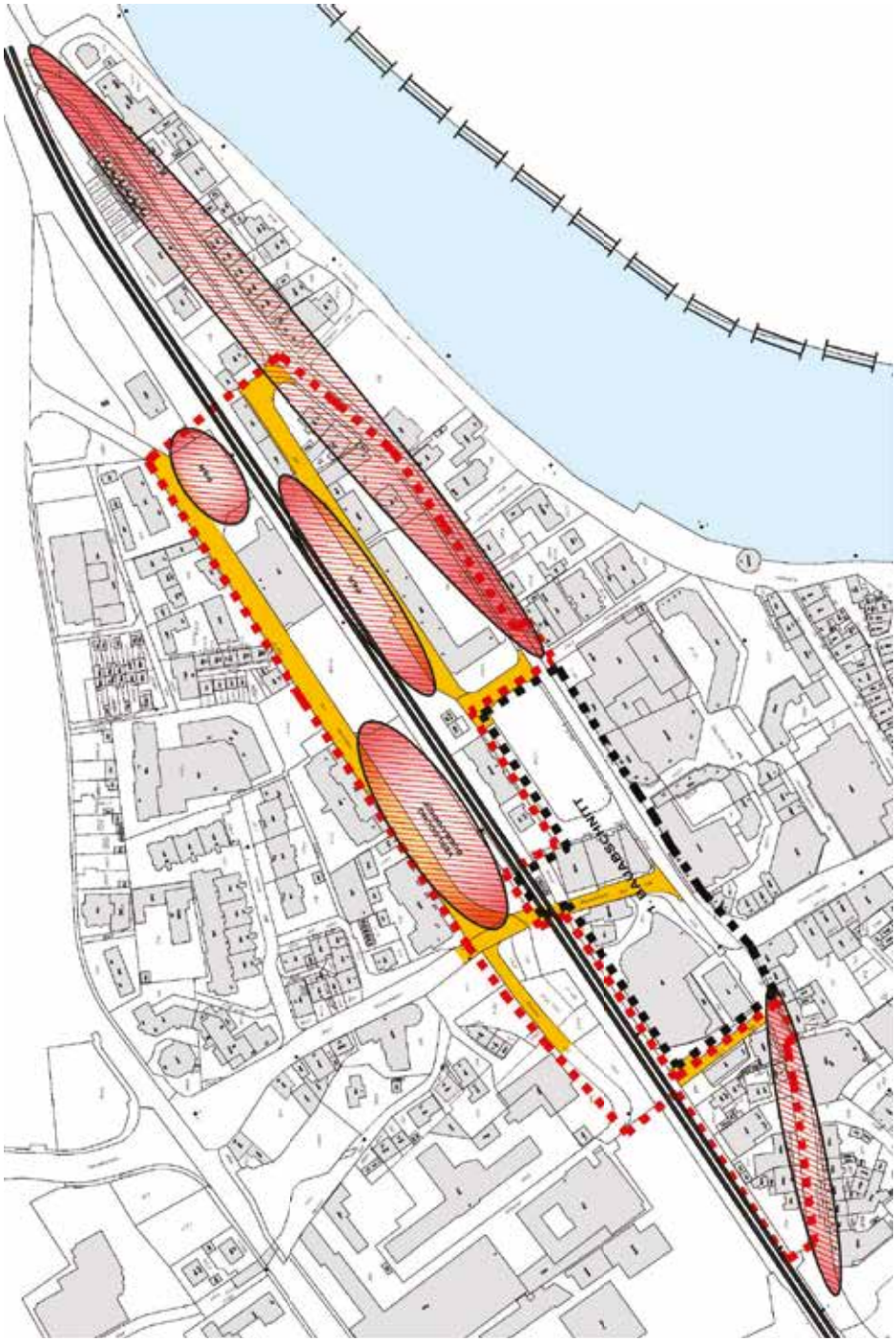
5VDS15

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Bad Säckingen	
Weitere beteiligte Stellen	-	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	-	
Regionalplanrelevanz (DE)	☐ Ja	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Raumkonzept Hochrhein

Umweltverträglichkeit
-



5VDS16

Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 3. BA

B



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
1 750 000	2033	2034

Planungsstand

1 Vorstudie

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung	Plangenehmigung Baubewilligung	Finanzierung

Historie

AP1/ARE-Code
- -

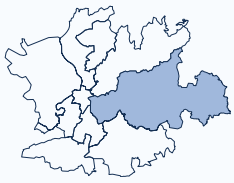
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Verkehrsdrehscheiben

Unterkategorie
-



Hochrhein

Massnahmenbeschrieb

In den ersten beiden BA sollen die Bereiche direkt am Bahnhof verkehrsberuhigt und umgestaltet, der Busbahnhof verlegt und ein Parkdeck gebaut werden. Für den 3. Bauabschnitt ist die Verkehrsberuhigung sowie die Aufwertung der Zu- und Abfahrtsstrassen zum Bahnhof geplant.

Zweckmässigkeit und Nutzen

5VDS16

Nutzen/Wirkung

WK1	› Qualität des Verkehrssystems verbessern › Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems und der Verkehrslenkung sowie Verbesserung des Langsamverkehrs
WK2	› Siedlungsentwicklung fördern › Verbesserung und Aufwertung der Qualität des öffentlichen Raums durch Begrünung
WK3	› Verkehrssicherheit erhöhen › Erhöhung der objektiven Sicherheit und Neugestaltung des Strassenraumes
WK4	› Umweltbelastung vermindern › Reduktion der Lärmemissionen durch Verkehrsberuhigung › Aufwertung der Frei- und Verkehrsflächen

Bezug zum Zukunftsbild:

› Korridorzentren: als Teil der polyzentrischen Struktur gestärkt

› MIV: Der Strassenverkehr und sein Flächenverbrauch werden möglichst minimiert. Er wird effizient sowie klima- und umfeldverträglich in das bzw. aus dem Siedlungsgebiet geführt

› MIV: Siedlungsorientierte und klimaangepasst gestaltete Strassenräume bieten für den Fuss- und Veloverkehr optimale Platzverhältnisse, Sicherheit und eine hohe Aufenthaltsqualität

Bezug zu Teilstrategien:

› QV3.1 Verkehrsdrehscheiben typenspezifisch stärken

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

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

Bezug zum Handlungsbedarf:

In den ersten beiden BA wird der Bereich direkt am Bahnhof verkehrsberuhigt und umgestaltet sowie der Busbahnhof verlegt und ein Parkdeck gebaut. Weiterhin sind die Zu- und Abfahrtsstrassen zum Bahnhof MIV-dominiert. Um die Wege für den Fuss- und Veloverkehr zu attraktivieren, ist deren Aufwertung erforderlich.

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

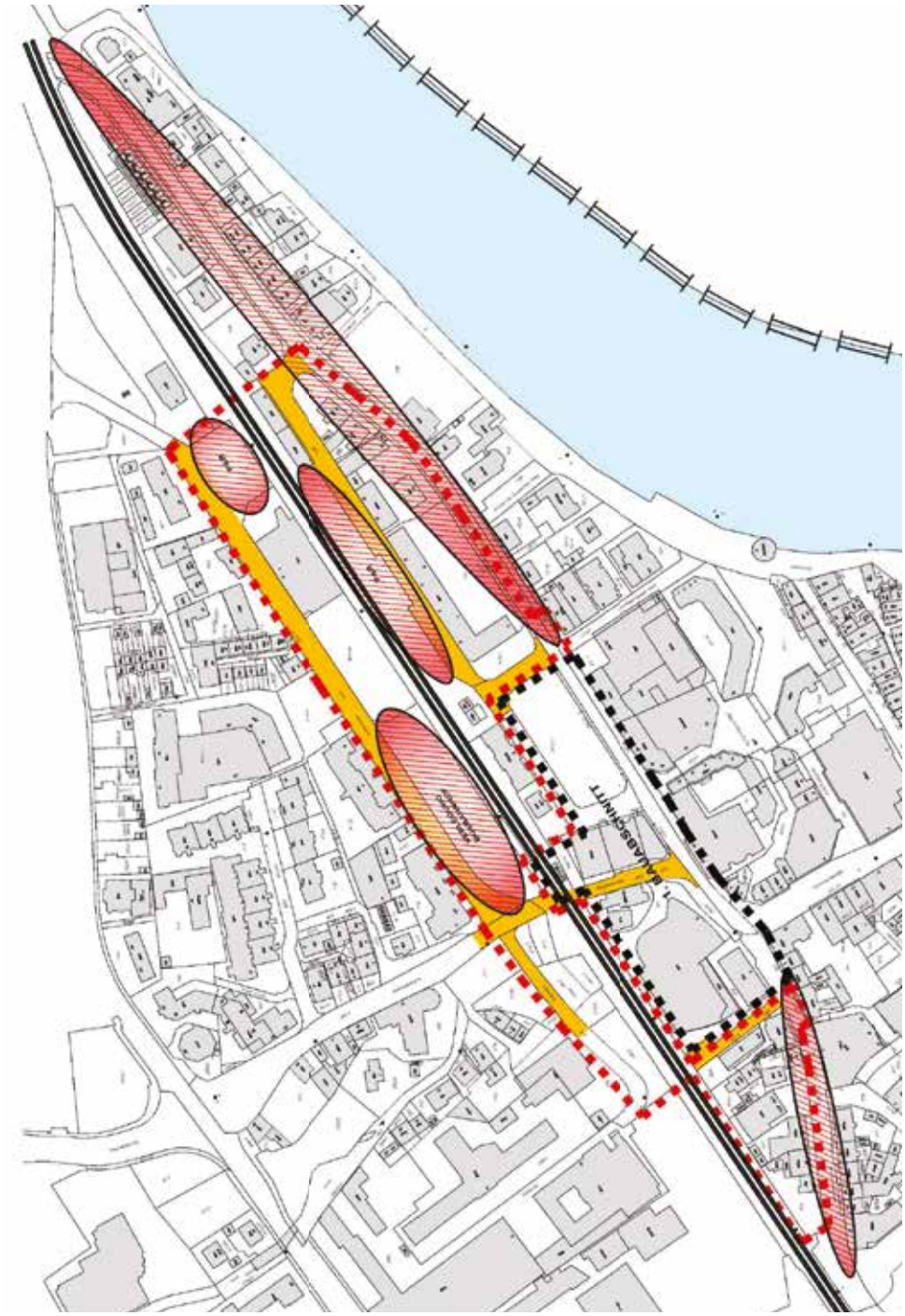
ÖV	5VDS3	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 1. BA	A
	5VDS15	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 2. BA	B
S	5S19.1	ESP Sisslerfeld	B

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Bad Säckingen	
Weitere beteiligte Stellen	-	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	-	
Regionalplanrelevanz (DE)	☐ Ja	☒ Nein

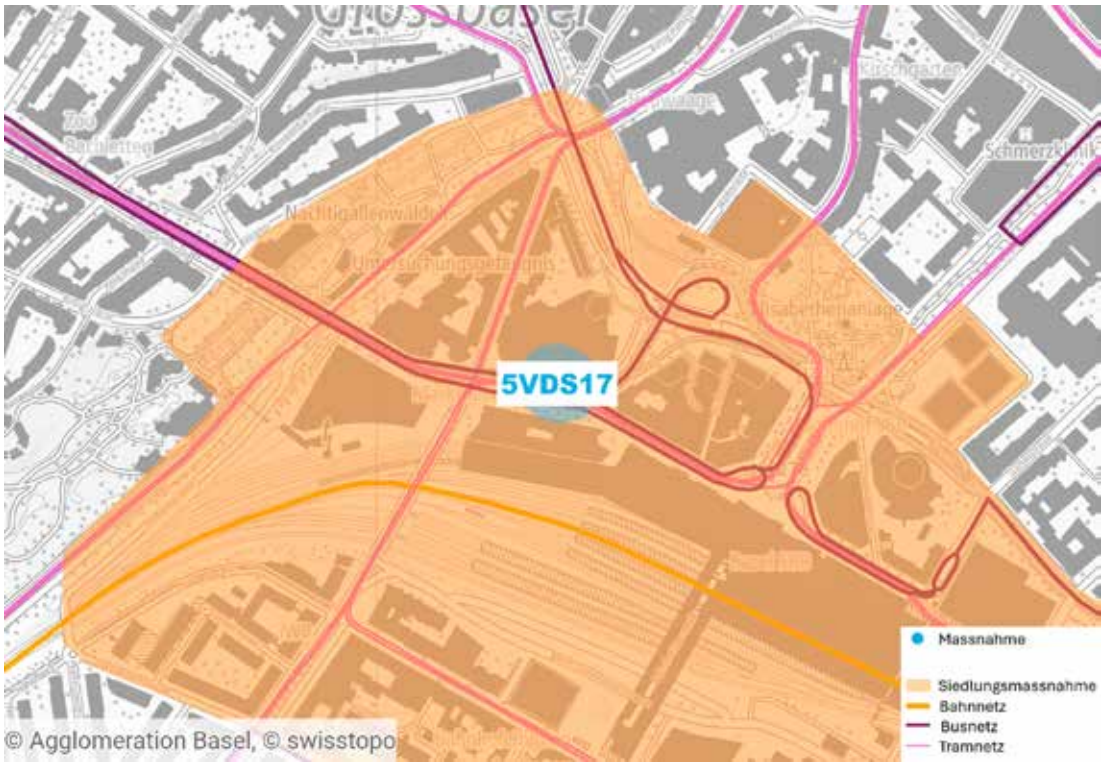
Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Raumkonzept Hochrhein

Umweltverträglichkeit
in Arbeit



5VDS17

BS: ÖV-Drehscheibe am Bhf SBB - West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke)



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
20 000 000	2032	2038

Planungsstand

2 Vorstudie

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Der städtische Raum um den Bahnhof Basel SBB kommt bereits heute als wichtigster Ankunftsort in Basel an seine Leistungsgrenzen; diese Situation wird sich in absehbarer Zeit noch verschärfen. Grund dafür sind die prognostizierten Nachfragesteigerungen im öffentlichen Verkehr und die dadurch erforderlichen massiven Ausbauten im und um den Bahnhof Basel SBB im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogrammes Eisenbahninfrastruktur des Bundes. Dazu gehören bedeutende Vorhaben zur Kapazitätserhöhung des Bahnhofs sowie die Planung des Herzstücks für eine leistungs- und zukunftsfähige trinationale S-Bahn mit Durchmesserlinien. Zukünftig werden ein starker Anstieg der Personenfrequenzen und neu verlaufende Personenströme erwartet. Damit müssen auch städtische Infrastrukturen um den Bahnhof herum an die sich ändernden Anforderungen angepasst werden.

Grundlage der hier vorgesehenen Massnahmen ist das behördenverbindliche Entwicklungskonzept «Stadtraum Bahnhof SBB» von 2020 des Kantons Basel-Stadt. Diese Studie skizziert die notwendige Anbindung eines kapazitätsstarken zweiten Bahnhofszugangs am «Markthallenplatz» im westlichen Teil des Bahnhofs. Dieser führt die Passagiere künftig über eine neue Personenunterführung West sowie neue Abgänge von der Margarethenbrücke zu den Gleisen. Die Margarethenbrücke muss zu diesem Zweck komplett neu konzipiert und gebaut werden. Der Bereich Markthallenplatz – Margarethenbrücke soll zu einem neuen Bahnhofszugang West ausgebaut werden und so den Centralbahnplatz entlasten. Die notwendigen Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Tram/Bus sind aufzuwerten bzw. neu bereitzustellen, der neue Umsteigeknoten ist gut an das Fuss- und Veloverkehrsnetz anzubinden, die Verbindungen in Richtung Innenstadt sind aufzuwerten. Die von 2021 – 2023 erarbeitete Vorstudie «Stadtraum Bahnhof SBB» hat auf Basis des Entwicklungskonzepts in einer integralen Planung für den Raum um den Bahnhof herum untersucht, wie die vorhandenen Flächen umgenutzt werden können.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage: Mit der Verbesserung der wichtigsten multimodalen Drehscheibe der Agglomeration werden dringend notwendige Anpassungen für einen zukunftsfähigen Bahnhof Basel SBB geschaffen. Sie dienen hinsichtlich der Steuerung einer verträglichen Entwicklung von Einwohnenden und Arbeitsplätzen. Dank der Stärkung intermodaler Wegketten wird die Mobilitätsnachfrage zugunsten des ÖV und der aktiven Mobilität gesteuert.
WK2	Siedlungskonzentration an Standorten mit guter ÖV-Erschliessung und Siedlungsverdichtung: Eine hervorragende ÖV-Erschliessung im Regional- und Nahverkehr sowie eine sichere, attraktive Anbindung an die Fuss- und Veloverkehrsnetze fördern die Siedlungskonzentration in zentraler Lage. Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume: Als Umsteige- wie als Ankunftsort in der Stadt ist der Bahnhof von grosser Bedeutung. Mit der Neuorganisation kann er seine Funktionen besser erfüllen.
WK3	Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit: Mit einer für Fuss- und Veloverkehr sicheren und attraktiven Anbindung des Bahnhofs Basel SBB sowie einer optimierten Bus- und Tramerschliessung wird ein Beitrag an die subjektive und objektive Sicherheit an der stadträumlich wichtigen und verkehrlich komplexen Lage geleistet.
WK4	Reduktion von Emissionen: Mit der grossen Aufwertung zu einer attraktiven ÖV-Drehscheibe und Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr wird die Benutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und der aktiven Mobilität gefördert. Damit können Emissionen durch motorisierten Individualverkehr reduziert werden.

5VDS17

B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

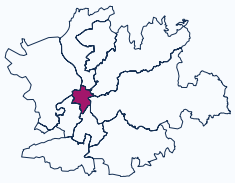
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4MD14/2701.4.033 C

Massnahmenkategorie
Verkehrsdrehscheiben

Unterkategorie
-



Kernstadt

5VDS17

Bezug zum Zukunftsbild:

- Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichtet
- FVV: Die Siedlungsgebiete verfügen über ein zusammenhängendes, dichtes, sicheres und attraktives Fusswegnetz
- FVV: Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar
- MIV: Der Strassenverkehr und sein Flächenverbrauch werden möglichst minimiert. Er wird effizient sowie klima- und umfeldverträglich in das bzw. aus dem Siedlungsgebiet geführt
- MIV: Siedlungsorientierte und klimaangepasst gestaltete Strassenräume bieten für den Fuss- und Veloverkehr optimale Platzverhältnisse, Sicherheit und eine hohe Aufenthaltsqualität
- ÖV: Das Tram- und Busnetz ergänzt das S-Bahn-Angebot, ist mit diesem optimal verknüpft und bietet dank eines abgestimmten Taktes ein attraktives Angebot
- ÖV: Die S-Bahn- und ausgewählte Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität

Bezug zu Teilstrategien:

- QSK1.2 Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren
- QSK1.3 Dekarbonisierung und Energieeffizienz der Verkehrsmittel fördern
- QV3.1 Verkehrsdrehscheiben typenspezifisch stärken
- V4.2 Hauptrouten und Ergänzungsrouten sicher und attraktiv ausgestalten
- V4.3 Veloabstellplätze in ausreichender Quantität und Qualität bereitstellen
- V5.1 Wichtige Fusswege entlang stark befahrener Strassen und Anbindungen zu Points of Interest verbessern und attraktivieren

Bezug zum Handlungsbedarf:

Mit den laufenden und weiter geplanten Ausbauten im Bahnhof Basel SBB sind auch die Vernetzungen zum Tram-/Bussystem einzupassen. Die Eingriffe im Bereich des Bahnhofs und die wachsenden Personenströme bedingen auch neue Überlegungen und Anpassungen im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs auf Seiten Kanton Basel-Stadt. Dies betrifft die Tram- sowie Busführungen. Im Bereich «Markthallenplatz» sind massgebende Eingriffe in das System des MIV erforderlich.

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	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
MIV	5M3	BS: Güterstrasse, Verbesserungen Margarethenstrasse – Thiersteinerallee	A
	5M12	BS: Heuwaage – Binningerstrasse, Neuorganisation	B
S	5S5.4	Umfeld Bahnhof SBB	B

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt	
Weitere beteiligte Stellen	Baselland Transport AG, Basler Verkehrs-Betriebe AG, Bundesamt für Verkehr, Schweizerische Bundesbahnen	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	Kanton Basel-Stadt und SBB	
Richtplanrelevanz (CH)	☒ Ja, Festsetzung	☐ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

Das Entwicklungskonzept «Stadtraum Bahnhof SBB» ist vom Regierungsrat Basel-Stadt und von der politischen Steuerung des Bahnknotens Basel verabschiedet und damit regional abgestimmt.

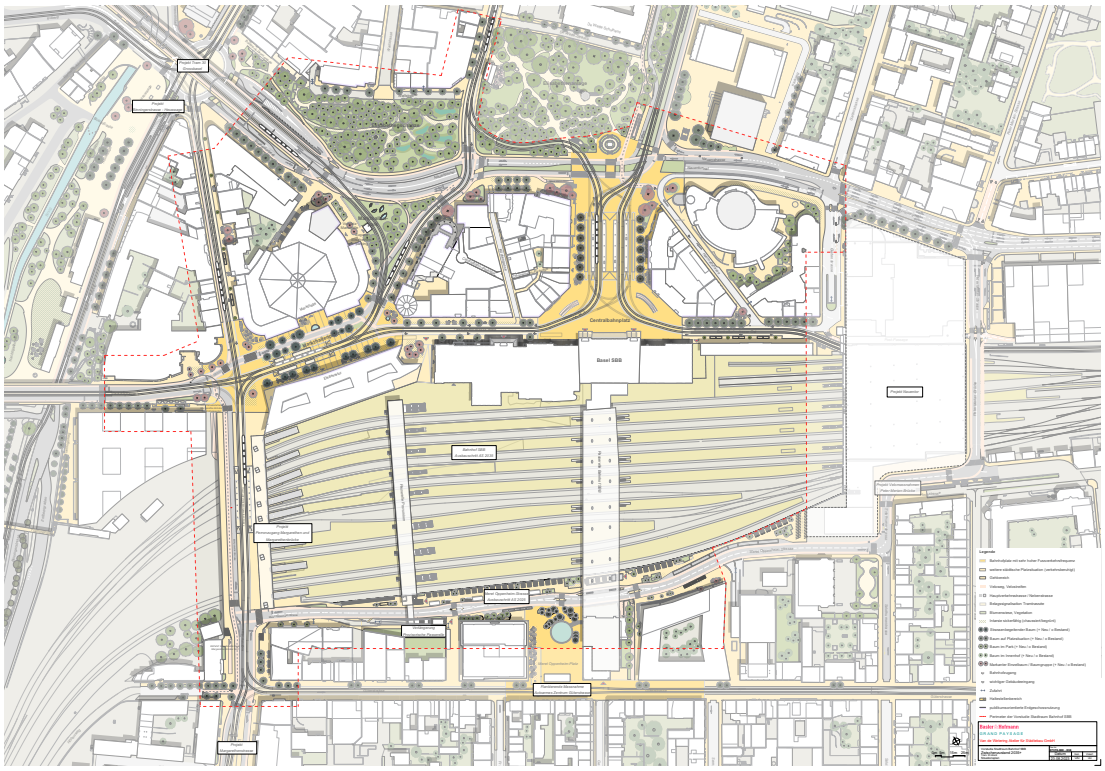
Umweltverträglichkeit

Klärung der Umweltverträglichkeit im Rahmen des Vorprojekts und in enger Abstimmung zu den Massnahmen des Bahnknotens Basel.

Weiteres

› Laufende Studien im Rahmen der Arbeiten zum Bahnknoten Basel

› Nächste Projektphasen BS: Abschluss Phase Vorstudie 2024, politische Beschlüsse ca. 2025, Vorprojekt(e) 2025 – 2028



5VDS18

SLA: Aménagement d'un Pôle d'échange multimodal en gare de Sierentz



Coûts (CHF)	Mise en œuvre	Mise en service
1 500 000	2030	2032

Etat planification

1 Étude de faisabilité

Étapes de mise en œuvre

Planification | Permis de construire | Financement

Description

Le territoire de Saint-Louis Agglomération (SLA) est desservi par la ligne TER Mulhouse – Bâle qui offre une fréquence de 30 minutes en heure de pointe et comporte sur le territoire quatre points d'arrêts du nord au sud : Sierentz, Bartenheim, Saint-Louis-la-Chaussée et Saint-Louis. A partir de fin 2030, cette ligne sera intégrée dans l'offre de la ligne S2 du RER Bâlois Trireno avec une amplitude et une fréquence d'offre améliorées de manière consistante, notamment en heure creuse et en soirée. Pour accompagner le développement de l'offre ferroviaire, il y a lieu d'améliorer les interfaces de l'offre ferroviaire avec les autres modes de déplacement. La gare de Sierentz, située dans la partie nord du territoire de SLA, dans le corridor extérieur de l'agglomération, constitue aujourd'hui une plateforme multimodale principalement autour de l'interface train/voiture. Dans la

nomenclature des plateformes multimodales, elle peut être identifiée comme un « interface de centre régional ». Sa fréquentation annuelle est proche de 300 000 voyageurs et offre environ 140 places de stationnement

Le projet consiste à réorganiser et aménager l'espace autour de la gare pour en faire un lieu d'échanges et de rencontre entre les différents modes de transport pour favoriser leur connexion et développer l'intermodalité. Le projet prévoit d'optimiser et de développer les capacités de stationnement voiture en réservant des espaces pour des véhicules en autopartage. Il prévoit également d'améliorer les cheminements d'accès à la gare des vélos en leur offrant des conditions optimales de sécurité et de stationnement. Un espace pour des vélos en libre-service sera également prévu. Enfin, dans le cadre du nouveau contrat d'exploitation du réseau de bus, une nouvelle ligne Est-Ouest sera créée pour relier la gare de Sierentz à la commune de Kembs.

Opportunité et utilité

Utilité/Effet

WK1	› Améliorer la qualité du système de transport › Améliorer le réseau routier et la gestion du trafic › Amélioration de la mobilité douce
WK2	› -
WK3	› Augmenter la sécurité routière › Augmentation de la sécurité objective
WK4	› Réduire la pollution et la consommation de ressources › Réduction des émissions de polluants atmosphériques par la limitation de vitesse

Relations avec la vision d'avenir

› Centres des corridors : renforcer le développement d'une structure polycentrique

› TP : Le réseau de tram et de bus complète l'offre RER, son interconnexion est optimale et grâce à une cadence plus élevée, il constitue une offre attrayante.

Relations avec les stratégies sectorielles

› QV3.1 Renforcer les platesformes multimodales en fonction de leur typ

› QV3.2 Développer l'offre P&R conformément aux besoins

› V2.2 Développer l'offre de bus en fonction de la demande et l'interconnecter avec le réseau RER/tram

Besoin d'action

La gare de Sierentz est une importante plaque tournante des transports, desservie par deux lignes TER. Son importance en tant que plaque tournante du trafic va encore augmenter à l'avenir, car la mise en œuvre du projet Trireno va considérablement renforcer l'offre ferroviaire.

5VDS18

B

Historie

AP1/ARE-Code	
-	-

AP2/ARE-Code	
-	-

AP3/ARE-Code	
-	-

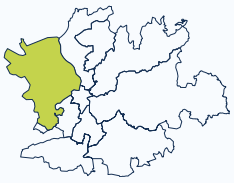
AP4/ARE-Code	
-	-

Catégorie de mesure

Plateformes multimodales

Sous catégorie

-



Saint-Louis Agglomération

Relation avec d'autres mesures

5VDS18

Optimisation et lien avec les autres mesures

ÖV	5ÖV5.5	SLA : Aménagement des arrêts de bus	A
FVV	5FVV7.31	SLA : Liaison cyclable Kembs – Sierentz	A

Coordination

L'organisation responsable	Saint-Louis Agglomération	
Autres participantes	Sierentz, SNCF Réseau	
Financement	-	
Remarques financement	-	
ScoT FR	☐ Oui	☒ Non

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

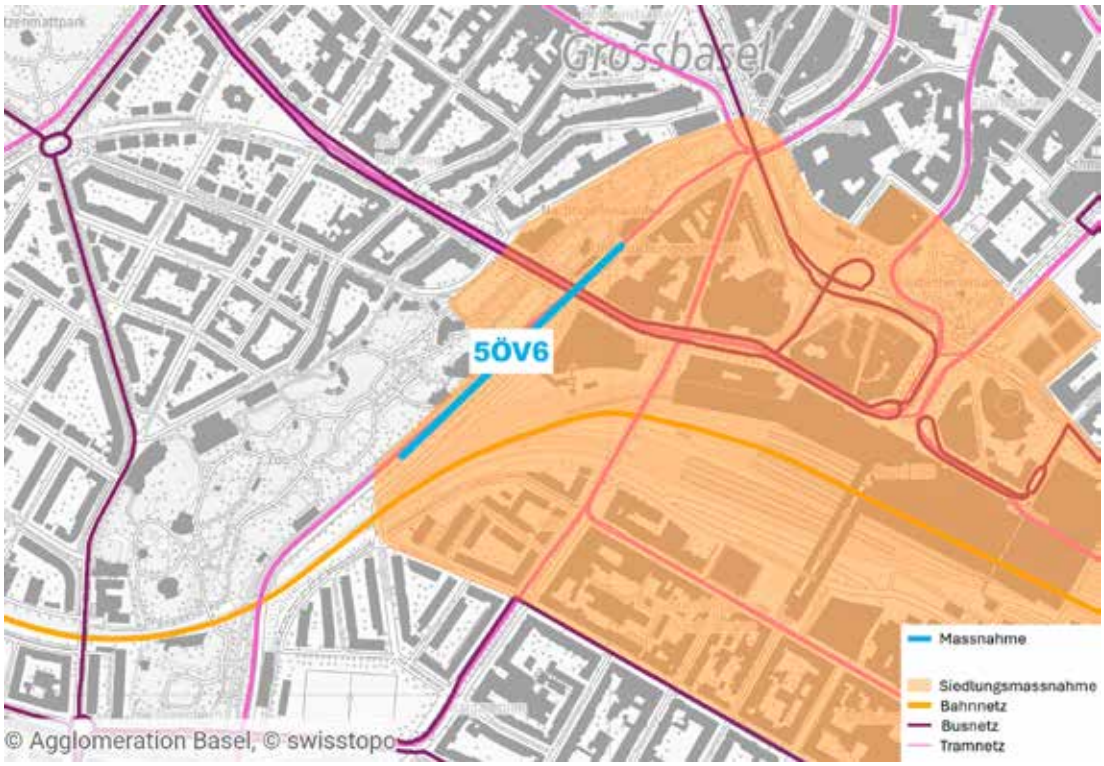
-

Écocompatibilité

-

5ÖV6

BS: Binningerstrasse (Heuwaage), Doppelspurausbau



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
10 000 000	2032	2036

Planungsstand

2 Vorstudie

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Mit diesem Vorhaben sollen verschiedene für den Kanton wichtige Massnahmen erfolgen:

- Doppelspurausbau des Trams zwischen Heuwaage und Zoo
- Velomassnahmen auf der Binningerstrasse (Pendlerroute gemäss Teilrichtplan Velo)
- Verbreiterung der Trottoirs auf der Binningerstrasse zugunsten des Fussverkehrs
- Hindernisfreier Zustieg zum ÖV an der Tram-Haltestelle Zoo (gemäss BehiG)
- Einbindung der Zu- und Wegfahrtmöglichkeiten für das neue Parking Erdbeergraben

B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

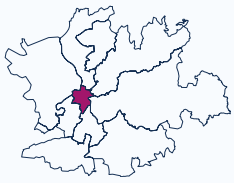
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Tram/Stadtbahnen

Unterkategorie
Neue Tramlinie/ Stadtbahn



Kernstadt

› Barrierefreie Fusswegverbindung zwischen dem Bahnhof SBB (via Flamingosteg) an die HAST Zoo und den Zoo Basel

5ÖV6

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Örtliche Qualität des Verkehrssystems wird integral verbessert, klarere Situation für alle Verkehrsteilnehmenden, Attraktivitätssteigerung für den Fuss- und Veloverkehr. Mit dem Tram-Doppelspur-Ausbau zwischen Heuwaage und Zoo wird zukünftig ein stabiler Betriebsablauf des ÖV gewährleistet. Die Verkehrsführung für dem MIV wird qualitativ verbessert.
WK2	Diese Massnahme ermöglicht eine erweiterte Nutzung des zentral gelegenen Areals an der Heuwaage, aufgrund der Umgestaltung, zudem Teilbeitrag zur Verbesserung des öffentlichen Raums.
WK3	Verbesserung der subjektiven Sicherheit durch klare und übersichtliche Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmenden. Insbesondere für Fuss- und Veloverkehr Verbesserung der Lesbarkeit und Sicherheit. Die Konfliktsituationen werden reduziert.
WK4	Reduzierte Immissionen durch verbesserten Verkehrsablauf.

Bezug zum Zukunftsbild:

› Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichtet

› FVV: Ein durchgängiges, trinationales Velohauptroutennetz bietet sichere und attraktive Verbindungen durch die Agglomeration. Es verbindet Siedlungsgebiete innerhalb der Korridore und zwischen den Korridoren

› MIV: Siedlungsorientierte und klimaangepasst gestaltete Strassenräume bieten für den Fuss- und Veloverkehr optimale Platzverhältnisse, Sicherheit und eine hohe Aufenthaltsqualität

› ÖV: Dank punktuellen Eigentrassees und/oder Verkehrsmanagement zu Gunsten des ÖVs sind zuverlässige Fahrzeiten sichergestellt

Bezug zu Teilstrategien:

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

› V4.2 Hauptrouten und Ergänzungsrouten sicher und attraktiv ausgestalten

› V5.2 Fussgängerfreundliche Wohnquartiere und Arbeitsplatzgebiete schaffen

Bezug zum Handlungsbedarf:

Die Tramverbindung entlang der Binningerstrasse ist eine wichtige Anbindung des Leimentals an das städtische ÖV-Netz und ein bedeutender Anschluss an den Bahnhof SBB. Die Strecke ist jedoch nur einspurig. Deshalb reicht die Kapazität nicht aus und die Strecke ist anfällig auf Störungen.

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	5Ü-Ö5	Ertüchtigung und Ausbau der Bahnanlagen im Raum Basel SBB (Westen)	A
	5Ü-Ö12	Tiefbahnhof Basel SBB (inkl. Zufahrten)	B
MIV	5M12	BS: Heuwaage – Binningerstrasse, Neuorganisation	B
S	5S5.4	Umfeld Bahnhof SBB	B

Beteiligte Stellen/Koordination

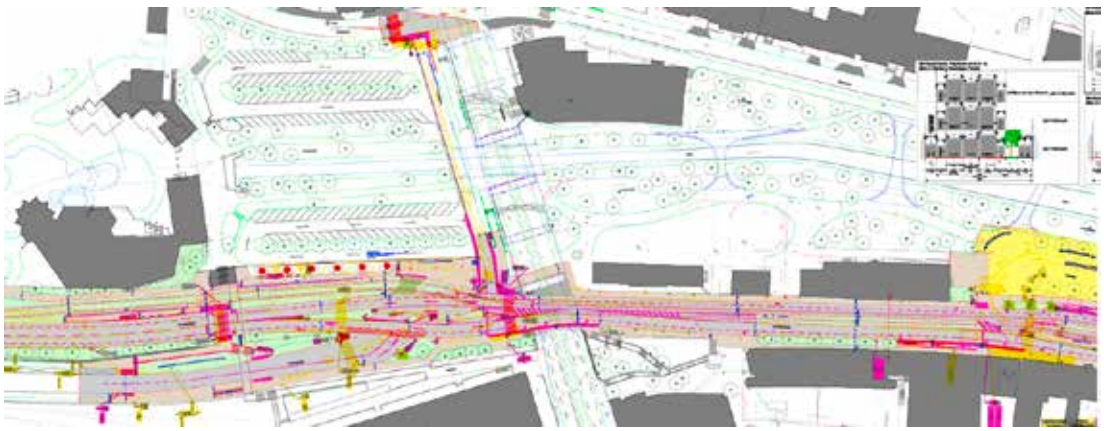
Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt	
Weitere beteiligte Stellen	Baselland Transport AG, Basler Verkehrs-Betriebe AG, Zoo Basel	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	100 % durch Kanton Basel-Stadt	
Richtplanrelevanz (CH)	☐ Ja	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Politischer Vorstoss, ÖV-Priorisierung gemäss Verfassung

Umweltverträglichkeit
Klärung der Umweltverträglichkeit im Rahmen des Vorprojekts

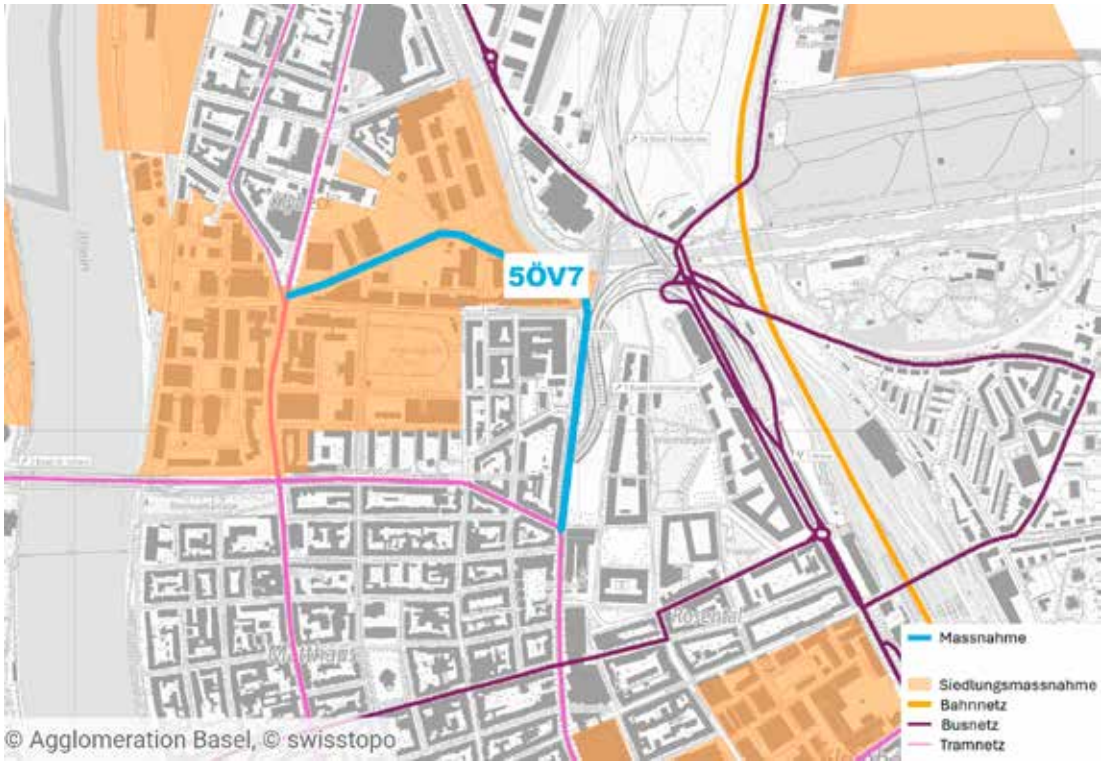
Weiteres
In enger Abstimmung mit Heuwaage (5M12)

Taktfrequenz MSP ohne Massnahme (ÖV)	72 Fahrten
Taktfrequenz ganzer Tag MSP ohne Massnahme (ÖV)	986 Fahrten



5ÖV7

BS: Tramprojekt Klybeck



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
60 000 000	2033	2035

Planungsstand

2 Vorstudie

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Das Transformationsareal Klybeck-Plus ist stadt- und umweltgerecht mit der neuen Tramverbindung zu erschliessen. Durch die neue Tramstrecke profitieren die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen von einer besseren Anbindung an das Stadtzentrum und an Basel Nord (Hafen/3Land). Die neue Tramstrecke verbindet bestehende Gleisinfrastruktur: So wird sie vom Riehenring via Wiesekreisel zum neuen Stadtteil auf das Klybeckareal führen und dann nach Westen in Richtung Rhein zu den bestehenden Gleisen in der Gärtnerstrasse verlaufen, wo sie an die Tramstrecke der heutigen Linien 8 und 17 anschliesst. Die Haltestellen sind auf die bestehenden und künftigen Nutzungsschwerpunkte abgestimmt. Insgesamt entstehen drei neue, hindernisfreie Haltestellen: Eine Haltestelle nahe der künftigen S-Bahn-Haltestelle Klybeck, eine im Herzen des Klybeckplus-Areals und eine im Riehenring, am Erlenmattplatz.

Der Riehenring bleibt mit Einführung der neuen Tramverbindung ein wichtiger und leistungsfähiger Zubringer zum übergeordneten Nationalstrassennetz. Gleichzeitig werden Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr realisiert. Eine grosse Chance bietet sich zusammen mit dem Herzstück Basel. Mit der Erweiterung der S-Bahn-Infrastruktur soll u. a. auf Kleinbasler Seite eine neue S-Bahn-Haltestelle entstehen (Basel Klybeck). Ein künftig sinnvoll ausgestalteter Umsteigeknoten im Raum Mauer-/Klybeck- und Gärtnerstrasse kann als attraktives ÖV-Angebot die neue S-Bahn und das neue Tram ideal verbinden und so als Motor und Impulsgeber für eine nachhaltige Stadtentwicklung dienen. Die hier beschriebene erste Etappe im Tramnetzausbau vom Riehenring über das Klybeckareal bis zur Klybeckstrasse ist die Voraussetzung für weitere Ausbauetappen zur optimalen Erschliessung der künftigen Hafen- und Stadtentwicklung und für das gesamte 3Land.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Attraktivitätssteigerung des ÖV für zukünftige Anwohner, Pendler und Besuchende des neuen Stadtteils, direkte Anbindung des Klybeck-Areals und der Quartiere Klybeck und Kleinhüningen an das Tramnetz, attraktive Anbindung an Basel SBB als auch an die künftige Hafen- und Stadtentwicklung und das gesamte 3Land, Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr, grosses Potenzial für weiteren Ausbau des ÖV zum Umsteigeknoten (S-Bahn/Tram, optimale Ergänzung zum Herzstück Basel)
WK2	Abstimmung des ÖV auf eine umfassende Arealentwicklung hin zu einem attraktiven Stadtquartier, Tramerschliessung als Entwicklungsmotor und zwingende Voraussetzung zur Förderung der Innenentwicklung, grosser Beitrag zur Stärkung der Qualität des öffentlichen Raums durch minimalen Flächenverbrauch und attraktive Einbettung in den neuen Stadtteil
WK3	Bestmögliche Verkehrssicherheit für alle Mobilitätsteilnehmenden durch Modal-Split-Effekte und verbesserte Abstimmung zwischen MIV und ÖV im Raum Klybeck und Kleinhünigen, reduzierte MIV-Fahrten durch optimale ÖV-Anbindung
WK4	Beitrag zu einem stadt- und umweltgerechten Verkehr in der Kernstadt, Reduktion des Ressourcenverbrauchs, optimale Nutzung des knappen Strassenraums gemäss Stadtklimakonzept Basel

Bezug zum Zukunftsbild:

- Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichtet
- MIV: Der Strassenverkehr und sein Flächenverbrauch werden möglichst minimiert. Er wird effizient sowie klima- und umfeldverträglich in das bzw. aus dem Siedlungsgebiet geführt
- MIV: Siedlungsorientierte und klimaangepasst gestaltete Strassenräume bieten für den Fuss- und Veloverkehr optimale Platzverhältnisse, Sicherheit und eine hohe Aufenthaltsqualität
- ÖV: Dank punktuellen Eigentrassees und/oder Verkehrsmanagement zu Gunsten des ÖVs sind zuverlässige Fahrzeiten sichergestellt
- ÖV: Das Tram- und Busnetz ergänzt das S-Bahn-Angebot, ist mit diesem optimal verknüpft und bietet dank eines abgestimmten Taktes ein attraktives Angebot
- ÖV: Die S-Bahn- und ausgewählte Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität

5ÖV7

B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

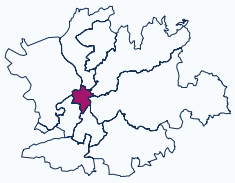
AP2/ARE-Code
Ö16/2701.2.022 B

AP3/ARE-Code
Ö1/2701.3.109 B

AP4/ARE-Code
4Ö5/2701.4.005 B

Massnahmenkategorie
Tram/Stadtbahnen

Unterkategorie
Neue Tramlinie/ Stadtbahn



Kernstadt

5ÖV7

Bezug zu Teilstrategien:

- QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- QSK1.2 Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren
- QSK2.1 Klimaangepasste Ausgestaltung der Siedlungs- und Freiraumstrukturen sowie der öffentlichen Räume und Verkehrsinfrastrukturen fördern
- V1.3 Entwicklungsschwerpunkte mit neuen Haltestellen besser erschliessen
- V2.1 Tramnetz ergänzen und mit dem S-Bahn-System vernetzen

Bezug zum Handlungsbedarf:
Auf dem ehemaligen Werkareal Klybeck entsteht als Teil der Gesamtentwicklung Kleinhüningen-Klybeck ein neues vielfältiges Stadtquartier. Um den Pendlerverkehr künftig im Raum 3Land zu bewältigen, ohne die Wohn- und Lebensqualität in Basel zu beeinträchtigen, ist eine gute Erschliessung der Arbeitsplatz- und Wohngebiete mit dem öffentlichen Verkehr entscheidend. Handlungsbedarf besteht daher bezüglich Erweiterung des Tramnetzes.

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	5Ü-Ö17	Herzstück Ostast (Basel SBB – Badischer Bahnhof)	C
	5Ü-Ö20	S-Bahn-Haltestelle Basel Klybeck (inkl. modifizierte Linienführung)	C
MIV	5M4	BS: Riehenring, Verbesserungen Drahtzugstrasse – Brombacherstrasse	A
	5M5.2	BS: Verbesserungen Fuss- und Veloverkehr, Flächen	A
	5M23	BS: Klybeckplatz, Neuorganisation	C
FVV	5FVV17.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr klybeckplus	B
S	5S2.2	Areal klybeckplus	B
L	5L1	Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	A

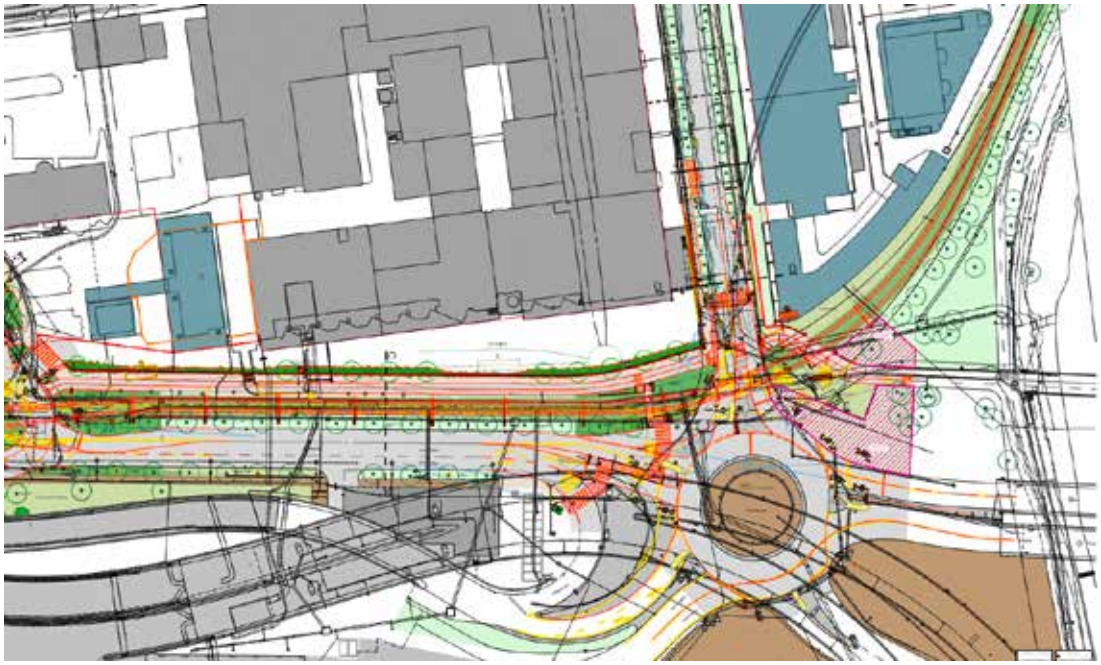
Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt	
Weitere beteiligte Stellen	Basler Verkehrs-Betriebe AG	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	100 % durch Kanton Basel-Stadt	
Richtplanrelevanz (CH)	☒ Ja, Festsetzung	☐ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Richtplan Siedlung, Schwerpunkt Arbeiten und Wohnen

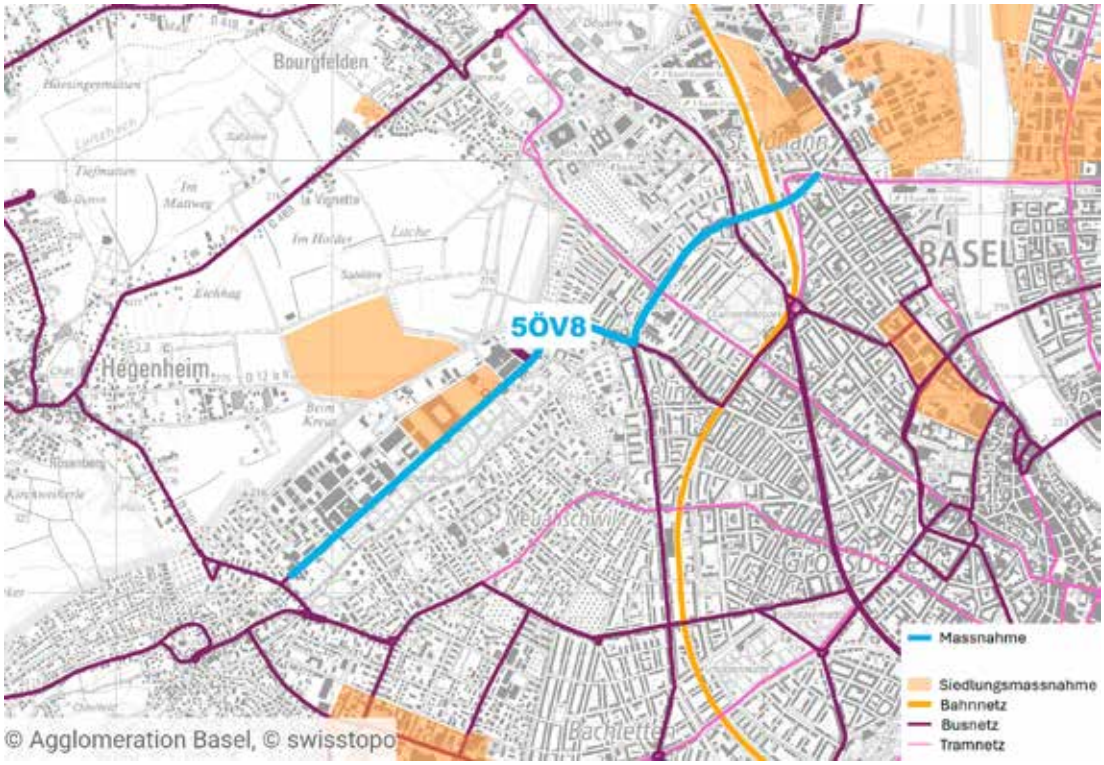
Umweltverträglichkeit 5ÖV7
Erstellung der UVP im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens

Weiteres
- Taktfrequenz MSP ohne Massnahme (ÖV):
  Transformation eines grossen Areals, durch das heute kein ÖV verkehrt.
- Taktfrequenz ganzer Tag ohne Massnahme (ÖV):
  Transformation eines grossen Areals, durch das heute kein ÖV verkehrt.



5ÖV8

BL/BS: Tramprojekt Bachgraben



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
160 000 000	2035	2037

Planungsstand

2 Vorstudie

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Im Korridor Leimental ist es das Entwicklungsgebiet mit der stärksten Entwicklung und den grössten Reserven an Gewerbeflächen. Insbesondere mit einer effzienten Tramerschliessung soll der ÖV-Anteil am Gesamtverkehr deutlich erhöht werden. Durch die Einbindung ins Tramnetz erhält das Gebiet Bachgraben eine hochwertige Erschliessung mit direkter Anbindung an die S-Bahn am Bahnhof St. Johann. Um die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse abdecken zu können, sind auch die Wohnquartiere in Grossbasel West zu entlasten und mit dem öffentlichen Verkehr besser zu erschliessen. Insgesamt wird die ÖV-Achse Bachgraben – Bahnhof St. Johann – Badischer Bahnhof mit einem Tram Bachgraben gestärkt. Das Vorhaben ist ein kantonsübergreifendes Projekt. Die beiden Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt sind in engem Kontakt und stimmen die Planungen der Arealentwicklung und

Erschliessung aufeinander ab. Im Gemeindegebiet von Allschwil soll die Tramlinie durch den Hégenheimermattweg geführt werden. Dieser wurde per Ende 2020 erneuert und umgestaltet inklusive diverser Vorleistungen, sodass es in Zukunft möglich sein wird, das bestehende Strassentrassee mit einer Traminfrastruktur inklusive Haltestellen zu ergänzen. Die Machbarkeit der Tramstrecke liegt vor. Die entsprechende Vorstudie über die gesamte Tramstrecke ab Bahnhof St. Johann bis zur Endhaltestelle im Bachgraben wurde gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft entwickelt.

5ÖV8

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Attraktivitätssteigerung des ÖV für Pendler zwischen Frankreich, Deutschland, der Schweiz und Allschwil via Bahnhof Basel St. Johann, Verminderung und Optimierung der Umsteigevorgänge, Entlastung Bahnhof SBB, kantonsübergreifender Verkehrsträger, höhere Fahrplanstabilität, optimale Ergänzung mit dem Herzstück Basel (mittels GVM-Berechnungen bestätigt)
WK2	Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume durch eine Umwidmung bestehender Verkehrsfläche zugunsten von Fuss-, Veloverkehr und Öffentlichem Verkehr
WK3	Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit: Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Modal-Split-Effekte sowie verbesserte Abstimmung zwischen MIV und ÖV im Raum Allschwil-Nord, Attraktivitätssteigerung und umfassende Verbesserungen für den Veloverkehr
WK4	Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen: Veränderung des Modal-Splits zu Gunsten des ÖV durch optimierte Einbindung ins Netz mit den entsprechenden Auswirkungen auf Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch, Realisierung der Massnahme in mehrheitlich bebautem Gebiet, Beitrag zu einem stadt- und umweltgerechten Verkehr in der Stadt als auch in der stadtnahen Agglomeration

Bezug zum Zukunftsbild:

- Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichtet
- ÖV: Dank punktuellen Eigentrassees und/oder Verkehrsmanagement zu Gunsten des ÖVs sind zuverlässige Fahrzeiten sichergestellt
- ÖV: Das Tram- und Busnetz ergänzt das S-Bahn-Angebot, ist mit diesem optimal verknüpft und bietet dank einem abgestimmten Takt ein attraktives Angebot

Bezug zu Teilstrategien:

- QSK1.2 Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren
- QSK1.3 Dekarbonisierung und Energieeffizienz der Verkehrsmittel fördern
- V1.3 Entwicklungsschwerpunkte mit neuen Haltestellen besser erschliessen
- V2.1 Tramnetz ergänzen und mit dem S-Bahn-System vernetzen

Bezug zum Handlungsbedarf:

Das Gewerbegebiet Bachgraben in Allschwil ist ein wichtiger Wirtschaftsstandort der Region Basel und ein Anziehungspunkt für Firmen. Es entwickelt sich dynamisch: In den nächsten Jahren sollen rund 6000 neue Arbeitsplätze entstehen. Damit alle Arbeitnehmenden und Studierenden auch künftig sicher und flüssig ins Bachgraben gelangen, soll das Gebiet verkehrlich optimal an die übergeordneten Verkehrsnetze angebunden werden. Dazu ist ein Ausbau des Tramnetzes erforderlich.

B

Historie

AP1/ARE-Code
-

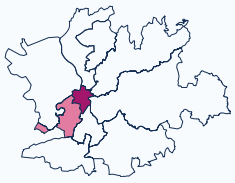
AP2/ARE-Code
-

AP3/ARE-Code
Ö25/2701.3.126 B

AP4/ARE-Code
4Ö13/2701.4.025 B

Massnahmenkategorie
Tram/Stadtbahnen

Unterkategorie
Neue Tramlinie/ Stadtbahn



Kernstadt, Leimental

Bezug zu anderen Massnahmen

5ÖV8

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	5Ü-Ö18	Herzstück Westast (Basel Mitte – Basel St. Johann) inklusive BS St. Johann	C
	5Ü-Ö19	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	C
MIV	5M5.3	Allschwil: Umgestaltung Strassenraum	A
	5M6	BL: Zubringer Bachgraben-Allschwil	B
	5M7	SLA : Boulevard Intercommunal Sud (BIS)	B
FVV	5FVV7.4	Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen	A
S	5S2.6	Campus Novartis	A
	5S3.1	Volta Nord	A
	5S4.1	Arbeitsplatzgebiet Bachgraben	A
	5S4.3	Zone d'activité Hégenheim	C
L	5L3	Parc des Carrières	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt
Weitere beteiligte Stellen	Allschwil, Basler Verkehrs-Betriebe AG, Kanton Basel-Landschaft
Finanzierung	-
Hinweise Finanzierung	100 % durch Basel-Stadt
Richtplanrelevanz (CH)	☒ Ja, Vororientierung ☐ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

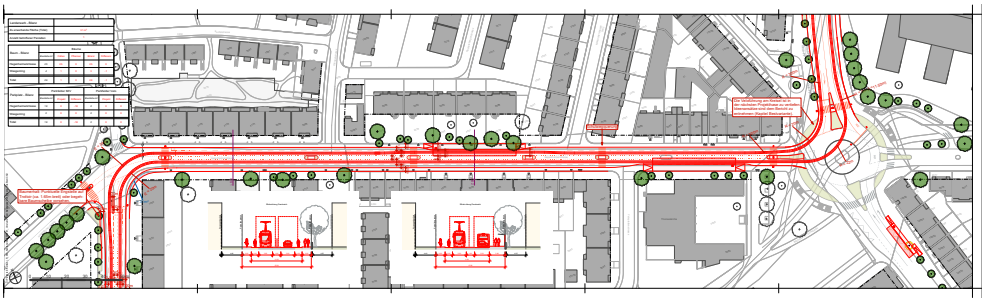
-

Umweltverträglichkeit

-

Weiteres

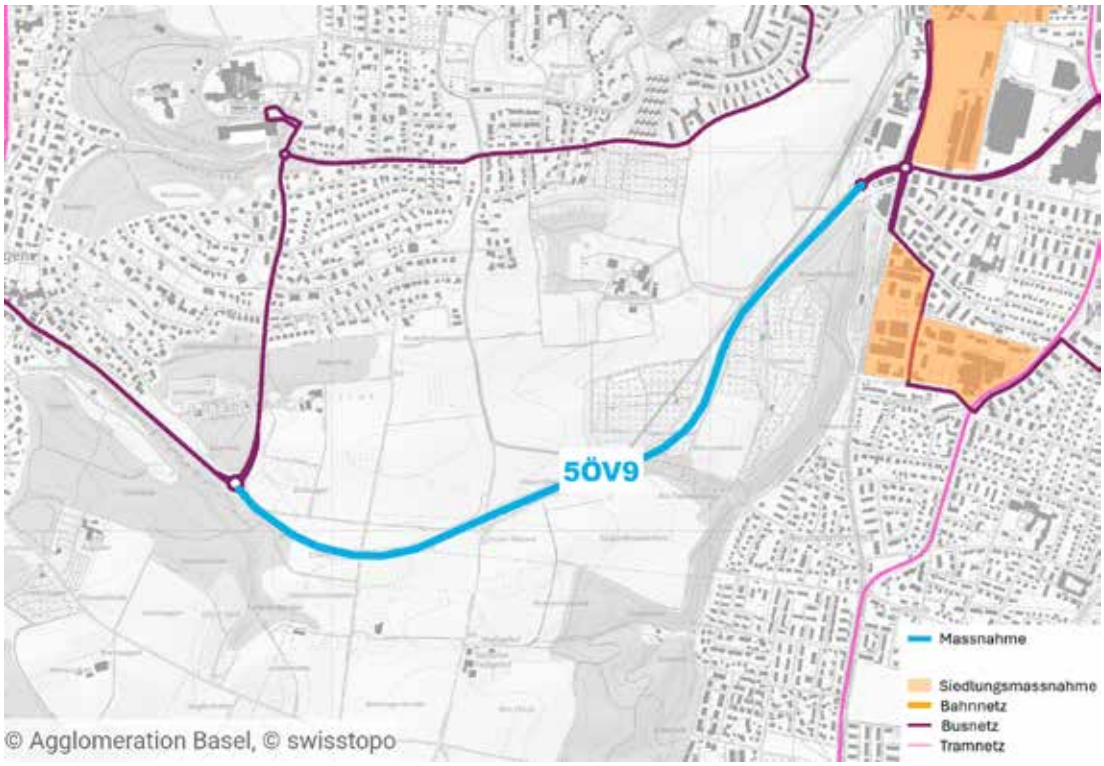
Taktfrequenz MSP ohne Massnahme (ÖV)	5 Fahrten
Taktfrequenz ganzer Tag ohne Massnahme (ÖV)	60 Fahrten



5ÖV9

BL: Busspur Bruderholzstrasse

B



Historie

AP1/ARE-Code
- -

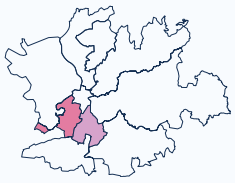
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Bus/ÖV-Infrastrukturen

Unterkategorie
Neue Businfrastruktur



Birstal, Leimental

Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
7 400 000	2032	2033

Planungsstand

1 Machbarkeitsstudie

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Die Buslinie 60 ist eine wichtige Tangentiallinie in der Agglomeration Basel, welche die Korridore Birs- und Leimental mit dem Rheintal verbindet. Um die Verbindung zu stärken und die durch Stau verursachte Reisezeitverlängerung zu minimieren, soll eine Busspur einen leistungsstarken Busbetrieb sicherstellen. Dabei steht die Variante im Vordergrund, bei der eine Busspur zumindest streckenweise zwischen Bottmingen (Kreisel Fiechthagstrasse) und Münchenstein (Kreisel Motorfahrzeugkontrolle) mittig angeordnet wird. Je nach Tageszeit oder Abschnitt kann diese Spur durch eine Wechselsignalisation in beiden Richtungen genutzt werden, so dass die Busspur während der Hauptverkehrszeit jeweils in Lastrichtung für den Bus freigegeben wird. An den Ein-/Ausfädelungspunkten wird der Bus durch Lichtsignalanlagen bevorzugt.

Zweckmässigkeit und Nutzen

5ÖV9

Nutzen/Wirkung

WK1	Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems, indem der Bus weitgehend verkehrsunabhängig und vom MIV unbehindert verkehren kann. Reduktion der heute bestehenden Verspätungen, v. a. während der Hauptverkehrszeit und damit Steigerung der Attraktivität des ÖV. Verspätungen über den heutigen Umfang hinaus erfordern den Einsatz eines ganztägigen, zusätzlichen Fahrzeuges (Kosten von 600 000 – 750 000 CHF pro Jahr). Verzicht auf tageszeitabhängige Fahrzeiten wird möglich.
WK2	Stärkung einer wichtigen Tangentiale und somit Verbesserung der Erreichbarkeit der mit der Buslinie erschlossenen Quartiere und Siedlungsschwerpunkte. Damit Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen.
WK3	Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Entflechtung Busverkehr/MIV.
WK4	Stärkung der Rolle des Busses im Modal Split. Realisierung der Busspur auf der bestehenden Strasse und damit keine negativen Auswirkungen auf Landschafts- und Naherholungsräume sowie die Siedlungs- und Wohnqualität.

Bezug zum Zukunftsbild:

› Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichtet

› Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung genutzt

› ÖV: Dank punktuellen Eigentrassees und/oder Verkehrsmanagement zu Gunsten des ÖVs sind zuverlässige Fahrzeiten sichergestellt

Bezug zu Teilstrategien:

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

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

Bezug zum Handlungsbedarf:

Die wichtige Tangentiallinie 60 erleidet heute aufgrund der Belastung im MIV vor allem während der Hauptverkehrszeiten (HVZ) deutliche Verspätungen. Die Verbindungen des Birs- und Leimentals mit dem Rheintal leiden so unter Zuverlässigkeitsproblemen und langen Reisezeiten.

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

FVV	5FVV4	BL: Velovorzugsroute Birsstadt West: 2. Etappe	A
S	5S6.1	Gartenstadt	B

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Landschaft	
Weitere beteiligte Stellen	Bottmingen, Münchenstein, Reinach (BL)	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	-	
Richtplanrelevanz (CH)	☐ Ja	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

-

Umweltverträglichkeit

-

Weiteres

› Taktfrequenz MSP mit Massnahme (ÖV):

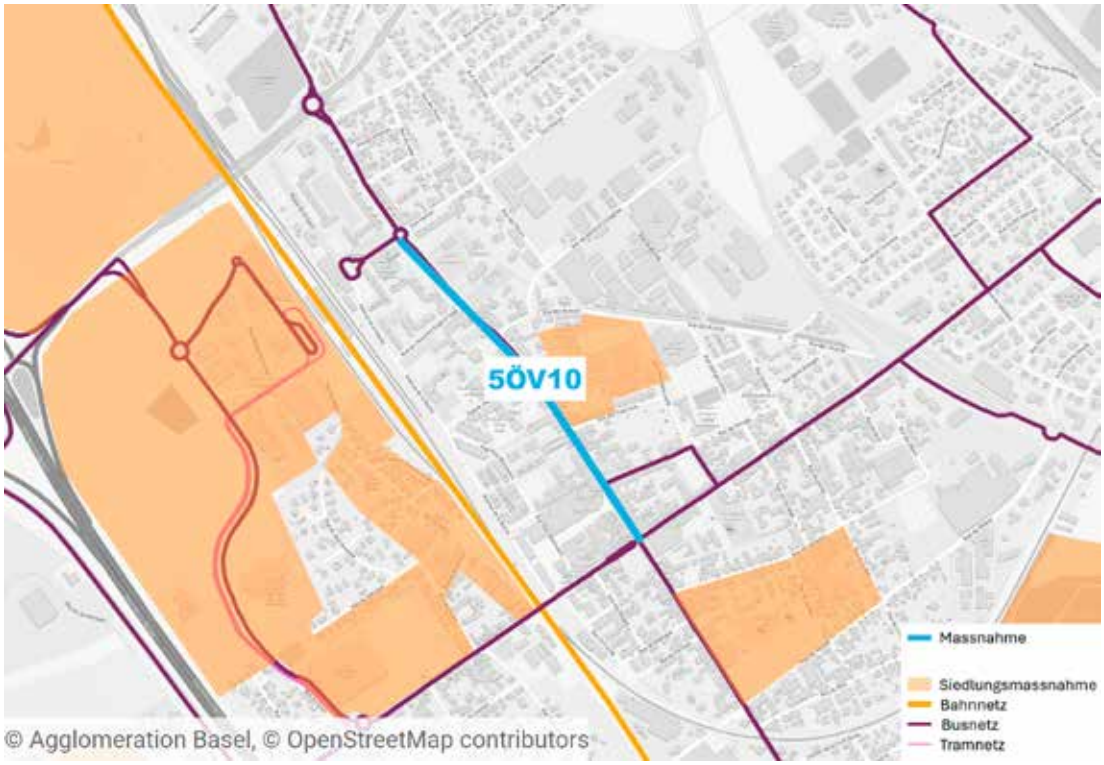
Bottmingen – Fiechthagstrasse:	24
Fiechthagstrasse – Münchenstein:	8

› Taktfrequenz ganzer Tag mit Massnahme (ÖV):

Bottmingen – Fiechthagstrasse:	16
Fiechthagstrasse – Münchenstein:	8

5ÖV10

Saint-Louis : Couloir de bus en site propre 2



Coûts (CHF)	Mise en œuvre	Mise en service
1 500 000	2032	2033

Etat planification

1 Étude de faisabilité

Étapes de mise en œuvre

Planification | Permis de construire | Financement

Description

Étude et aménagement de l'extension du couloir de bus rue de Mulhouse en aval du couloir à créer en phase 1, soit depuis le rond-point de la gare (rond-point Pfiffer) jusqu'au carrefour central, à l'angle des rues de Mulhouse et de Huningue. Étude du profil en travers de la rue de Mulhouse afin de distinguer les solutions techniques à mettre en œuvre selon le retour d'expériences de la phase 1. La ligne de bus 604 sera la principale ligne bénéficiant de cet aménagement. Elle transporte 1,3 millions de passagers chaque année ; le maintien de son cadencement est aujourd'hui assuré par l'accroissement du nombre de bus, le temps de parcours ayant augmenté de 10 mn ces dernières années (40 mn au lieu de 30 mn).

Opportunité et utilité

Utilité/Effet

WK1	Augmentation de la vitesse commerciale
WK2	Gain d'attractivité et de clientèle
WK3	Amélioration de la sécurité via la fluidification du trafic
WK4	Circulation plus fluide permettant de réduire les consommations de carburant et les émissions de polluants

Relations avec la vision d'avenir

› Centre de l'agglomération : densifier le pôle de développement principal en préservant la qualité

› TP : Des sections en site propre et/ou la gestion du trafic permettent de garantir des temps de trajets fiables.

› TP : Le réseau de tram et de bus complète l'offre RER, son interconnexion est optimale et grâce à une cadence plus élevée, il constitue une offre attrayante.

Relations avec les stratégies sectorielles

› QSK2.1 Promouvoir une conception adaptée au climat des structures urbanisées et des espaces libres ainsi que des espaces publics et des infrastructures de transport

› V2.2 Développer l'offre de bus en fonction de la demande et l'interconnecter avec le réseau RER/tram

› V3.1 Développer le réseau routier avec des aménagements ponctuels

Besoin d'action

Diverses lignes de bus subissent aujourd'hui des retards importants en raison de la charge du trafic individuel motorisé sur la rue de Mulhouse à Saint-Louis, surtout aux heures de pointe. Il est nécessaire d'agir pour minimiser les perturbations et ainsi garantir les correspondances. Cela permet de garantir l'attractivité des transports publics.

Relation avec d'autres mesures

Optimisation et lien avec les autres mesures

ÖV	5VDS8	Saint-Louis : Réaménagement du parvis de la gare	A
	5VDS9	SLA : Aménagement d'une gare routière à Saint-Louis Gare	A
	5ÖV2	Saint-Louis : Couloir de bus en site propre	A
S	5S26.1	Quartier Fernet-Branca	B
	5S26.4	Quartier Forum – Saint-Louis	B
	5S26.6	Quartier Parc Hess – Saint-Louis	B

5ÖV10

B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

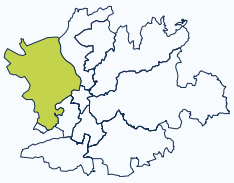
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4Ö15/2701.4.027 C

Catégorie de mesure
Infrastructures Bus/TP

Sous catégorie
Nouvelles infrastructure bus



Saint-Louis Agglomération

5ÖV10

Coordination

L'organisation responsable	Saint-Louis	
Autres participantes	Collectivité européenne d'Alsace, DistriBus, Saint-Louis Agglomération	
Financement	-	
Remarques financement	-	
ScoT FR	☐ Oui	☒ Non

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

-

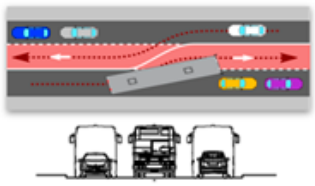
Écocompatibilité

Circulation plus fluide et donc un gain sur la consommation de carburant et réduction de la pollution atmosphérique.

Autres

Le maintien de son cadencement est aujourd'hui assuré par l'accroissement du nombre de bus, le temps de parcours ayant augmenté de 10 mn ces dernières années (40 mn au lieu de 30 mn).

Fréquence actuelle des TP aux heures de pointe du matin (sans mesure)	8 Courses
Fréquence actuelle des TP durant toute la journée (sans mesure)	132 Courses

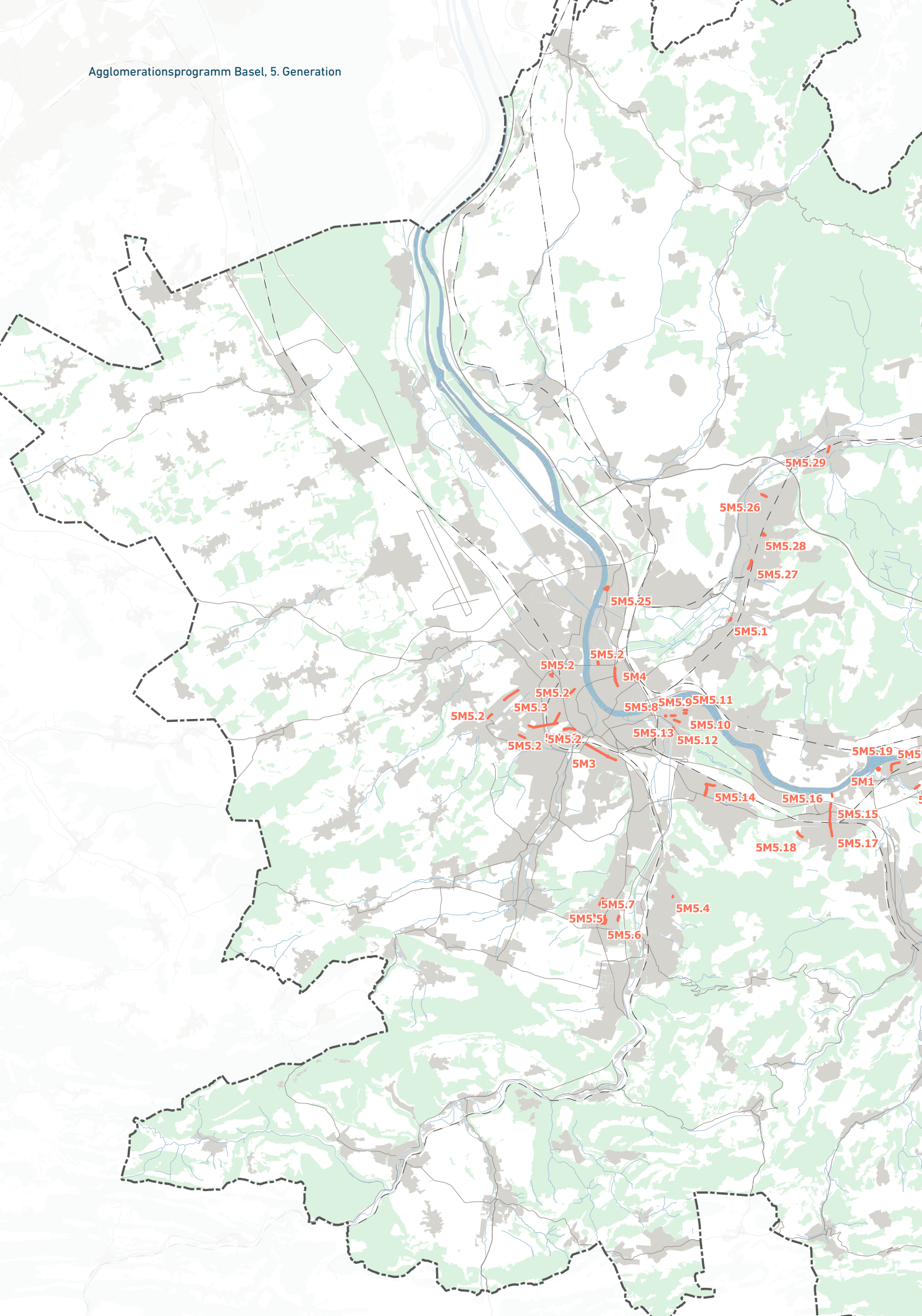
Description	Cas d'application	Avantages	Inconvénients et précautions
 ▪ Site propre unilatéral, sens entrant ▪ VP à double sens	▪ Le profil en travers ne permet pas la mise en place d'un site propre double sens (profil en travers inférieur à 18 mètres)	▪ Accès direct aux stations ▪ Réduction de la largeur des emprises sur la voie concernée (trottoirs et stations mutualisés) ▪ Facilité de phasage du projet TCSP	▪ Accès riverains VP délicats sur la voie concernée ▪ Difficultés d'insertion aux carrefours ▪ Voiries transversales avec un risque d'accidents important ▪ Un seul sens de circulation concerné
 ▪ Site propre alterné classique : basculement du BHNS depuis une voie en site banalisé vers une voie en site propre ▪ VP à double sens	▪ Circulation générale à trafic faible ou moyen ▪ Configuration à utiliser en disposant le sens du site propre vers les carrefours en aval (fonctionnement en couloir d'approche	▪ Maintien du double sens VP (accès riverain/commerces) ▪ Basculement en pleine voie ▪ Point de basculement, soit implanté en fonction des retenues sur la circulation générale, soit « virtuel » (fonctionnement à vue	▪ Forte contrainte d'application ▪ Fonctionnement en marche à vue non conseillé si mauvaises conditions de visibilité (courbe, pente), ou distance supérieure à 200m ▪ Faible diminution du trafic VP

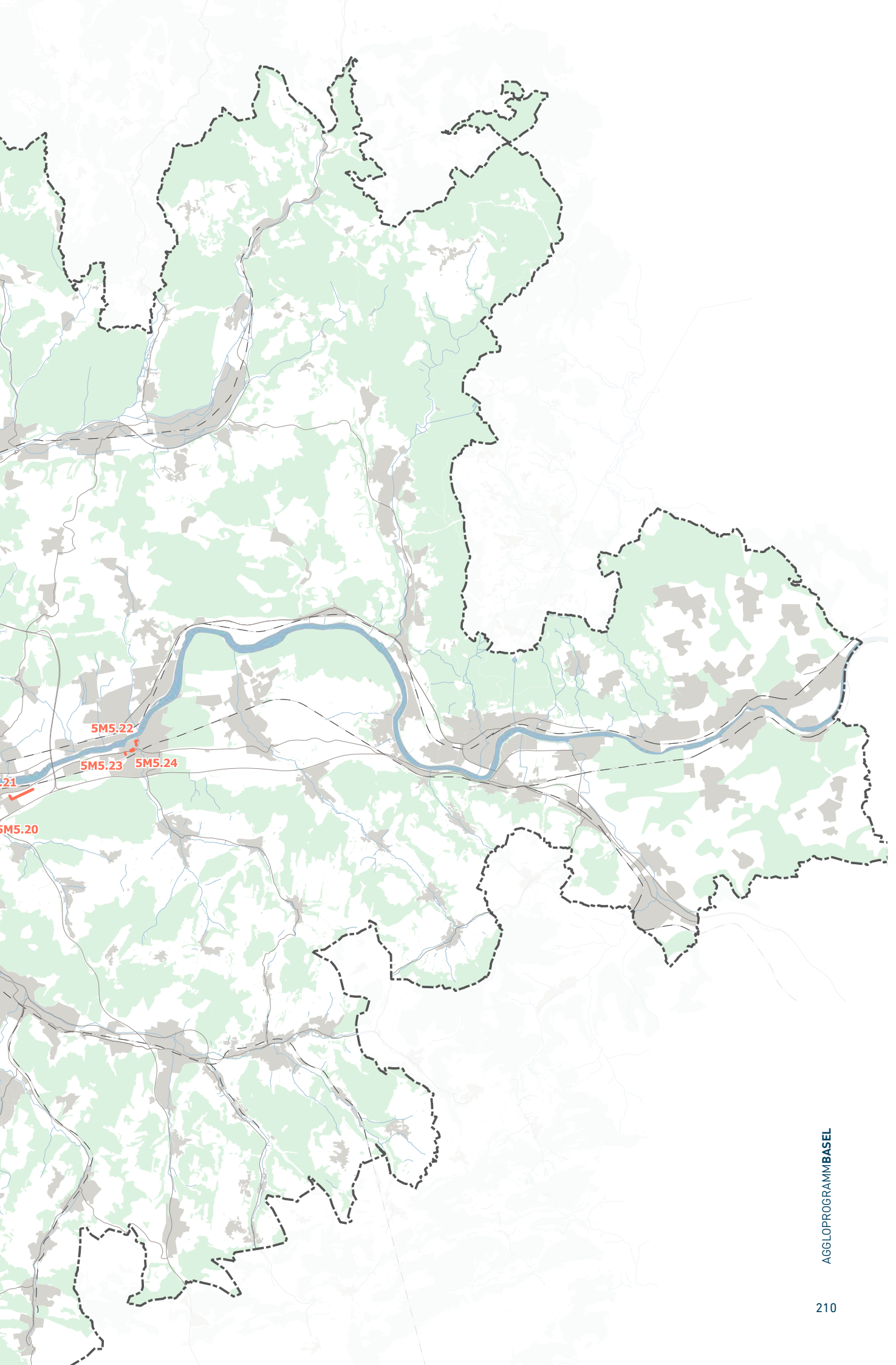
3.2 Agglomerationsmassnahmen: Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Mesures agglomération : Travic individuel motorisé

3.2.1 Übersichtskarte (A-Horizont)
Carte synoptique (horizon A)

Nr. *N°*	A-Massnahme *Mesure A*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5M1	Kaiseraugst: Öffentlich zugängliche E-Tankstellen	A	212
5M2	Eiken: Öffentlich zugängliche E-Ladestationen	A	214
5M3	BS: Güterstrasse, Verbesserungen Margarethenstrasse – Thiersteinerallee	A	216
5M4	BS: Riehenring, Verbesserungen Drahtzugstrasse – Brombacherstrasse	A	219
5M5	Pauschalpaket: Aufwertung/Sicherheit Strassenraum (A-Horizont)	A	222

Nr. *N°*	A-Massnahme *Mesure A*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5M5.1	BS: Aufwertung Ortsdurchfahrt Riehen Dorf	A	224
5M5.2	BS: Verbesserungen Fuss- und Veloverkehr, Flächen	A	225
5M5.3	Allschwil: Umgestaltung Strassenraum	A	226
5M5.4	Arlesheim: Begrünung im Strassenraum	A	227
5M5.5	Reinach (BL): Aufwertung öffentlicher Raum/Begegnungszonen/Klimaanpassung rund um Schulhäuser	A	228
5M5.6	Reinach (BL): Zentrumsentwicklung	A	229
5M5.7	Reinach (BL): Fussgängersicherheit verbessern	A	230
5M5.8	Birsfelden: Umgestaltung Bürklinstrasse	A	231
5M5.9	Birsfelden: Umgestaltung Kirchstrasse	A	232
5M5.10	Birsfelden: Umgestaltung Sonnenbergstrasse	A	233
5M5.11	Birsfelden: Umgestaltung «Am Stausee»	A	234
5M5.12	Birsfelden: Umgestaltung «Am Eck»	A	235
5M5.13	Birsfelden: Einrichtung Begegnungszonen	A	236
5M5.14	Muttenz: Grünzug Polyfeld	A	237
5M5.15	Pratteln: Verbindung vom Dorf zum Rhein: Aufwertung Schlosstrasse – Gallenweg	A	238
5M5.16	Pratteln: Verbindung vom Dorf zum Rhein: Aufwertung Kraftwerkstrasse	A	239
5M5.17	Pratteln: Verbindung vom Dorf zum Rhein: Aufwertung Oberemattstrasse – Schlossstrasse	A	241
5M5.18	Pratteln: Aufwertung Quartierachse Wartenbergstrasse – Bereich Muttenzerstrasse bis Schulhaus	A	242
5M5.19	Kaiseraugst: Aufwertung Mühlegasse – Dorfstrasse	A	243
5M5.20	Kaiseraugst: Aufwertung Linerweg/Venusstrasse	A	244
5M5.21	Kaiseraugst: Aufwertung Wurmisweg/Hirsrütiweg und Verlegung/Aufwertung Challerenweg	A	245


5M5.29
5M5.26
5M5.28
5M5.27
5M5.25
5M5.1
5M5.2
5M5.2
5M4
5M5.2
5M5.3
5M5.2
5M5.8
5M5.9
5M5.11
5M5.10
5M5.13
5M5.12
5M5.2
5M5.2
5M3
5M5.19
5M1
5M5.14
5M5.16
5M5.15
5M5.18
5M5.17
5M5.7
5M5.5
5M5.4
5M5.6


5M5.22
5M5.23
5M5.24
5M5.20

Nr. *N°*	A-Massnahme *Mesure A*		Prio *Prio*	Seite *Page*
	5M5.22	Rheinfelden (CH): Umgestaltung Geissgasse – Kupfergasse	A	246
	5M5.23	Rheinfelden (CH): Umgestaltung Quellenrain	A	247
	5M5.24	Rheinfelden (CH): Umgestaltung Bahnhofstrasse/Schützenplatz	A	248
	5M5.25	Weil am Rhein: Aufwertung Hafenplatz inkl. Querung Colmarer Strasse	A	249
	5M5.26	Lörrach: Grüner Boulevard Heithemstrasse	A	250
	5M5.27	Lörrach: Umgestaltung Basler Strasse, Bauabschnitt Bahnhof Stetten	A	251
	5M5.28	Lörrach: Strassenraumgestaltung Engelplatz	A	252
	5M5.29	Lörrach: Neugestaltung Franz-Ehret-Strasse	A	253

3.2.2 Massnahmenblätter (A-Horizont)
Fiches de mesure (horizon A)



5M1

Kaiseraugst: Öffentlich zugängliche E-Tankstellen



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
70 000	2030	2030

Planungsstand

1 Machbarkeitsstudie

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Damit E-Fahrzeuge auf den Gemeindeparkplätzen (Parkplatz Liner und Parkplatz Schwimmbad sowie zusätzliche im Violahofparkplatz) aufgeladen werden können, sollen 3x2 E-Tankstellen (inkl. Stromzufuhr) installiert werden, welche mit Naturstrom beliefert werden. Die Gemeinde Kaiseraugst setzt sich als Energiestadt stark für die Elektromobilität ein.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	› Verbesserung des Gesamtverkehrssystems, Verbesserung der Intermodalität
WK2	› -
WK3	› -
WK4	› Reduktion von Luftschadstoffen- und Treibhausgasemissionen, Förderung erneuerbare Energien, Reduktion CO_2-Ausstoss, Verminderung der Lärmemissionen

Bezug zum Zukunftsbild:

› Alternative und innovative Mobilitätsformen: Lücken im nachhaltigen Mobilitätsangebot geschlossen.

› Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung genutzt

Bezug zu Teilstrategien:

› QSK1.2 Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren

› QSK1.3 Dekarbonisierung und Energieeffizienz der Verkehrsmittel fördern

Bezug zum Handlungsbedarf:

Förderung der E-Mobilität in Gemeinden und Städten des inneren Korridors und des Agglomerationszentrums zur Verminderung des CO_2-Ausstosses und von Lärmemissionen.

Bezug zu anderen Massnahmen

	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
S	5S17.1	ESP Kaiseraugst (Teil des ESP Kaiseraugst/Rheinfelden)	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kaiseraugst	
Weitere beteiligte Stellen	-	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	100 % Gemeinde	
Richtplanrelevanz (CH)	☐ Ja	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

-

Umweltverträglichkeit

Reduktion von Luftschadstoffen- und Treibhausgasemissionen, Förderung erneuerbare Energien, Reduktion CO_2-Ausstoss, Verminderung der Lärmemissionen.

5M1

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

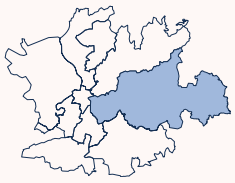
AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie

Elektromobilität im Individualverkehr

Unterkategorie

-



Hochrhein

5M2

Eiken: Öffentlich zugängliche E-Ladestationen



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
100 000	2030	2031

Planungsstand

1 Machbarkeitsstudie

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung	Plangenehmigung Baubewilligung	Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Die E-Fahrzeuge nehmen in der Anzahl zu. Die Tendenz ist weiter steigend. Damit diese Fahrzeuge auf den Gemeindeparkplätzen aufgeladen werden können, sollen E-Tankstellen (inkl. Stromzufuhr) installiert werden, welche mit Naturstrom beliefert werden. Die Gemeinde Eiken setzt sich stark für die Elektromobilität ein.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Verbesserung des Gesamtverkehrssystems, Verbesserung der Intermodalität
WK2	-
WK3	-
WK4	Reduktion von Luftschadstoffen- und Treibhausgasemissionen, Förderung erneuerbare Energien, Reduktion CO_2-Ausstoss, Verminderung der Lärmemissionen

Bezug zum Zukunftsbild:

› Alternative und innovative Mobilitätsformen: Lücken im nachhaltigen Mobilitätsangebot geschlossen

Bezug zu Teilstrategien:

› 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

› V6.1 Infrastrukturkapazitäten bereitstellen und Transportabwicklung optimieren

Bezug zum Handlungsbedarf:

Damit E-Fahrzeuge aufgeladen werden können, sollen E-Tankstellen (inkl. Stromzufuhr) installiert werden.

Bezug zu anderen Massnahmen

	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen		
S	5S19.1	ESP Sisslerfeld	B

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Eiken	
Weitere beteiligte Stellen	-	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	-	
Richtplanrelevanz (CH)	☐ Ja	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

-

Umweltverträglichkeit

Reduktion von Luftschadstoffen- und Treibhausgasemissionen, Förderung erneuerbare Energien, Reduktion CO_2-Ausstoss, Verminderung der Lärmemissionen.

5M2

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

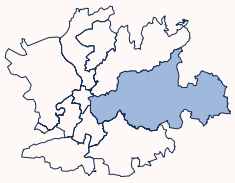
AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie

Elektromobilität im Individualverkehr

Unterkategorie

-



Hochrhein

5M3

BS: Güterstrasse, Verbesserungen Margarethenstrasse – Thiersteinerallee



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
18 000 000	2029	2030

Planungsstand

3 Vorprojekt

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Im Zuge dieser Erneuerung werden die Tramhaltestellen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) umgebaut. Zudem wird der Halt langer Tramzüge ermöglicht (heute nur kurze Fahrzeugkompositionen möglich). Gleichzeitig wird die Haltestelle IWB aufgehoben, damit wird der Trambetrieb beschleunigt. Die Güterstrasse erschliesst das Gundeldinger Quartier zum südlichen Bahnhofseingang SBB. Die Verkehrssicherheit für Velofahrende soll im genannten Abschnitt der Güterstrasse mittels Randsteinanpassungen erhöht werden. Im Zuge des Stadtklimakonzepts werden Flächen entsiegelt und zusätzliche Bäume gepflanzt.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Verbesserung des Gesamtverkehrssystems auf einer wichtigen städtischen Verkehrsachse im Quartier Gundeldingen. Aufwertung des Strassenraums und Verbesserung für Fuss- und insbesondere Veloverkehr.
WK2	Mobilitätsbedürfnisse können mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln vermehrt abgedeckt werden, Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume, Aufwertung der Trottoirbereiche und Erhöhung der Aufenthaltsqualität.
WK3	Erhöhung der objektiven Sicherheit durch Anpassung der Infrastruktur, Reduktion der Verkehrsflächen zugunsten von Grünmassnahmen
WK4	Verminderung der Flächenbeanspruchung durch Reduktion der Verkehrsflächen zugunsten von Entsiegelung

Bezug zum Zukunftsbild:

- Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichtet
- FVV: Die Siedlungsgebiete verfügen über ein zusammenhängendes, dichtes, sicheres und attraktives Fusswegnetz
- FVV: Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar
- MIV: Siedlungsorientierte und klimaangepasst gestaltete Strassenräume bieten für den Fuss- und Veloverkehr optimale Platzverhältnisse, Sicherheit und eine hohe Aufenthaltsqualität
- ÖV: Dank punktuellen Eigentrassees und/oder Verkehrsmanagement zu Gunsten des ÖVs sind zuverlässige Fahrzeiten sichergestellt
- ÖV: Das Tram- und Busnetz ergänzt das S-Bahn-Angebot, ist mit diesem optimal verknüpft und bietet dank einem abgestimmten Takt ein attraktives Angebot

Bezug zu Teilstrategien:

- QSK1.2 Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren
- QV1.1 Verkehrssicherheitsprogramme der Gebietskörperschaften der Agglomeration Basel unterstützen
- V3.1 Strassennetz mit punktuellen Aus-, Um- und Neubauten weiterentwickeln
- V5.2 Fussgängerfreundliche Wohnquartiere und Arbeitsplatzgebiete schaffen

Bezug zum Handlungsbedarf:

Die Gleisanlage in der Güterstrasse im Abschnitt Margarethenstrasse bis Thiersteinerallee mit seiner Länge von 1150 m muss erneuert werden. Gleichzeitig entsprechen die Tramhaltestellen nicht den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) und sie sind zu kurz für den Betrieb von langen Tramzügen. Die Güterstrasse ist gekennzeichnet durch eine hohe Anzahl von Gewerbebetrieben und Ladengeschäften.

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	5VDS17	BS: ÖV-Drehscheibe am Bhf SBB - West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke)	B
	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

5M3

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

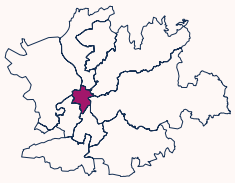
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Strassenabschnitt



Kernstadt

5M3

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

MIV	5M15	BS: Denkmal – Grosspeter – Dreispitz, Neuorganisation	B
FVV	5FVV9	BS: Neue Velotstation Bhf. SBB West (in Brückenköpfen neue Margarethenbrücke)	B
S	5S5.1	Dreispitz	B
	5S5.4	Umfeld Bahnhof SBB	B

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt	
Weitere beteiligte Stellen	Basler Verkehrs-Betriebe AG	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	100 % durch Kanton Basel-Stadt	
Richtplanrelevanz (CH)	☐ Ja	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

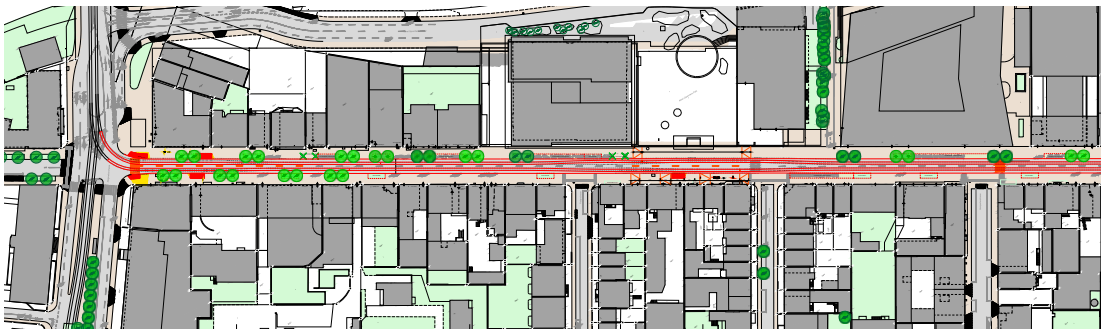
-

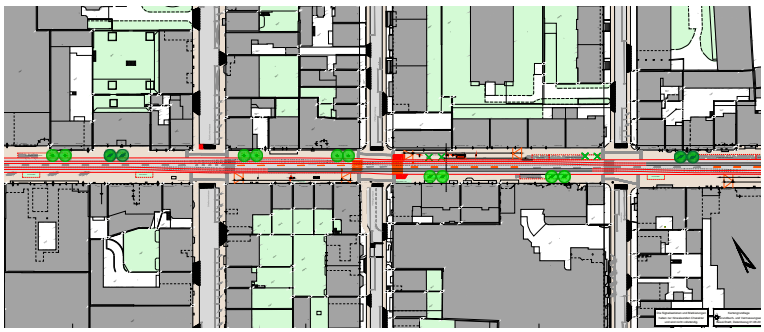
Umweltverträglichkeit

-

Weiteres

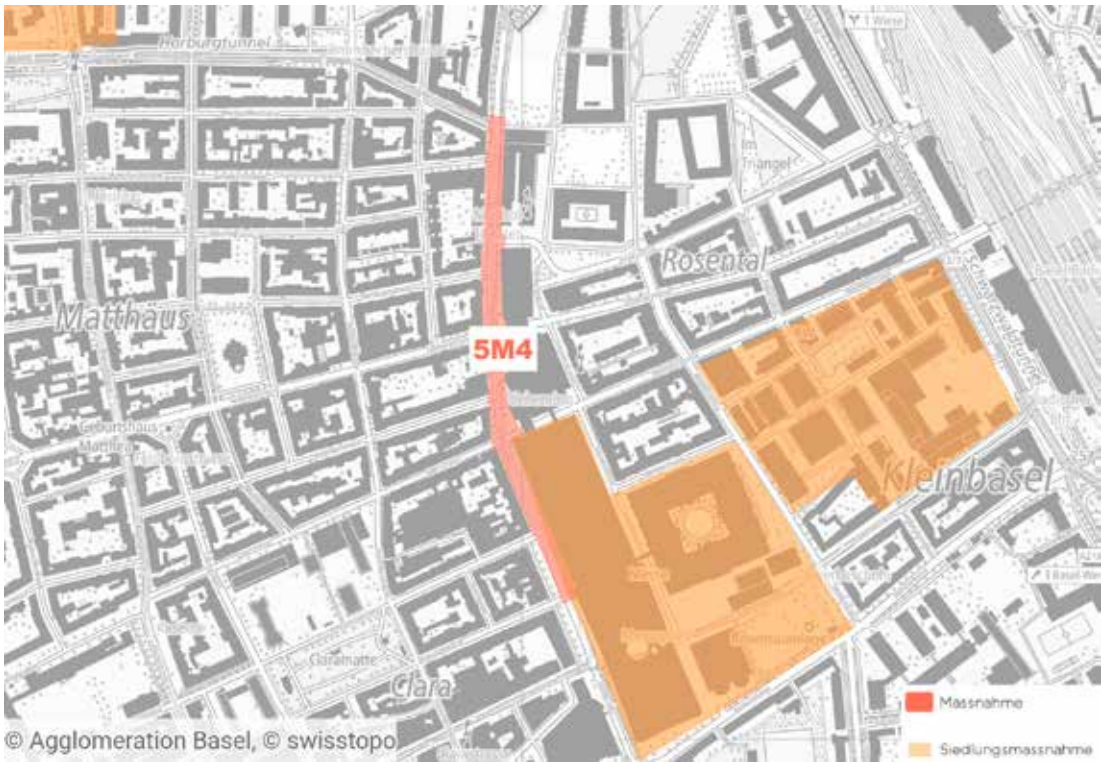
Strassenraum DTV ohne Massnahme (MIV)	5000
Quadratmeter BeSA (MIV)	20 500 m²





5M4

BS: Riehenring, Verbesserungen Drahtzugstrasse – Brombacherstrasse



A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

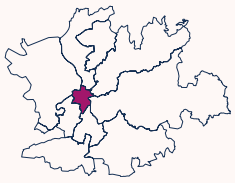
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Strassenabschnitt



Kernstadt

Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
31 000 000	2030	2032

Planungsstand

2 Vorstudie

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Es erfolgt eine Zusammenlegung der beiden bestehenden Haltestellen Riehenring und Musical-Theater zu einer hindernisfreien Haltestelle an der Feldbergstrasse mit entsprechendem Zeitgewinn für den ÖV. Neu werden durchgehende Velostreifen mit Velo-Zeitinseln an den Tramhaltestellen geschaffen. Mit dem Lückenschluss in der Baumallee im Abschnitt Klingentalstrasse-Sperrstrasse wird eine gestalterische Aufwertung geschaffen. Diese wird durch Zusatzpflanzungen an den Verkehrsknoten ergänzt. Im Rahmen der Erarbeitung des Vorprojektes wurde noch die Umgestaltung der Haltestellen der Buslinie 30 Riehenring in der Feldbergstrasse ergänzt. Die Umsetzung des Gestaltungskonzeptes sorgt mit weitgehendem Erhalt der bestehenden Bäume und dem Lückenschluss in der Allee durchgehend für gut beschattete Fusswegverbindungen entlang des Riehenrings. Die Fussgängerflächen

erfahren eine qualitative Aufwertung. Es entstehen strassenbegleitende Grünräume, die der Hitzeentwicklung entgegenwirken, ganz im Sinne des Stadtklimakonzepts.

5M4

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Verbesserung des Gesamtverkehrssystems auf einer wichtigen städtischen Verkehrsachse in Kleinbasel mit Aufwertung des Strassenraums und Verbesserung für Fuss- und insbesondere Veloverkehr.
WK2	Mobilitätsbedürfnisse können mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln vermehrt abgedeckt werden, Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume, Aufwertung der Trottoirbereiche und Erhöhung der Aufenthaltsqualität.
WK3	Erhöhung der objektiven Sicherheit durch Anpassung der Infrastruktur, Reduktion der Verkehrsflächen zugunsten von Grün- und Velomassnahmen.
WK4	Verminderung der Flächenbeanspruchung durch erhebliche Reduktion der Verkehrsflächen und Schaffung von weiteren unversiegelten Flächen.

Bezug zum Zukunftsbild:

› Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichtet

› FVV: Wo möglich und zweckmässig sorgen schattenspendende Elemente an hitzeexponierten Stellen der Fuss- und Velonetze für eine angenehme Aufenthaltsqualität

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

› MIV: Der Strassenverkehr und sein Flächenverbrauch werden möglichst minimiert. Er wird effizient sowie klima- und umfeldverträglich in das bzw. aus dem Siedlungsgebiet geführt

› MIV: Siedlungsorientierte und klimaangepasst gestaltete Strassenräume bieten für den Fuss- und Veloverkehr optimale Platzverhältnisse, Sicherheit und eine hohe Aufenthaltsqualität

› ÖV: Dank punktuellen Eigentrassees und/oder Verkehrsmanagement zu Gunsten des ÖVs sind zuverlässige Fahrzeiten sichergestellt

Bezug zu Teilstrategien:

› QSK1.2 Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren

› QSK2.1 Klimaangepasste Ausgestaltung der Siedlungs- und Freiraumstrukturen sowie der öffentlichen Räume und Verkehrsinfrastrukturen fördern

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

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

Bezug zum Handlungsbedarf:

Die Haltestellen Riehenring und Musical-Theater sind lediglich 200 m voneinander entfernt. Um die ÖV-Reisezeiten zu verkürzen, besteht Handlungsbedarf, die zwei Haltestellen zusammenzulegen. Weiter ist die Situation auf demselben Abschnitt zwischen Drahtzugstrasse und Brombachstrasse für den Fuss- und Veloverkehr verbesserungswürdig und es sind Hitzeminderungsmassnahmen gefordert.

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÖV	5ÖV7	BS: Tramprojekt Klybeck	B
FVV	5FVV3	BS: Riehenstrasse/Hammerstrasse, Velomassnahmen	B
S	5S1.1	Messe Basel	A
	5S1.3	Areal Rosental Mitte	B
	5S2.2	Areal klybeckplus	B

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt	
Weitere beteiligte Stellen	Basler Verkehrs-Betriebe AG	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	100 % durch Kanton Basel-Stadt	
Richtplanrelevanz (CH)	☐ Ja	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

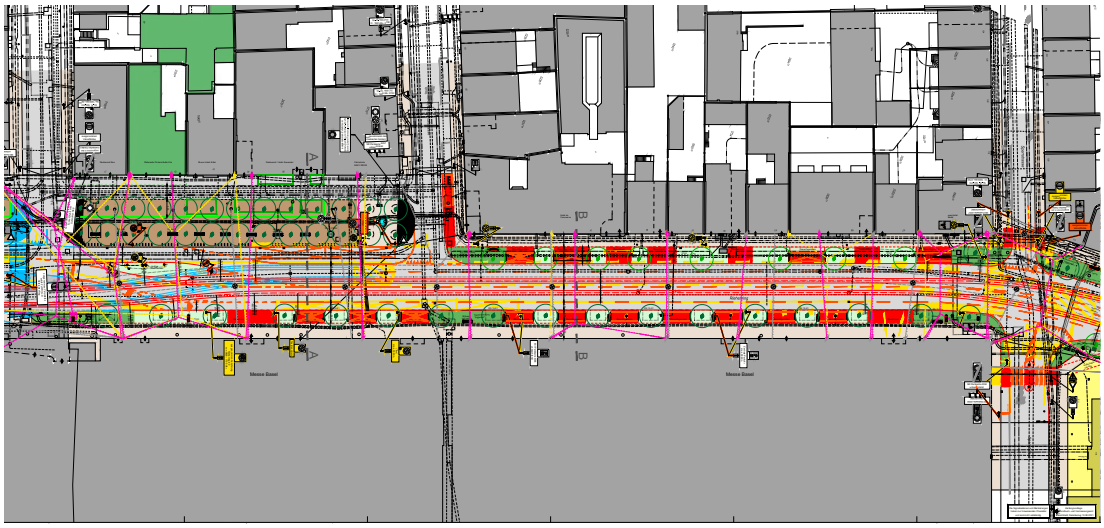
-

Umweltverträglichkeit

Erstellen eines Umweltberichts auf Grundlage des Vorprojekts

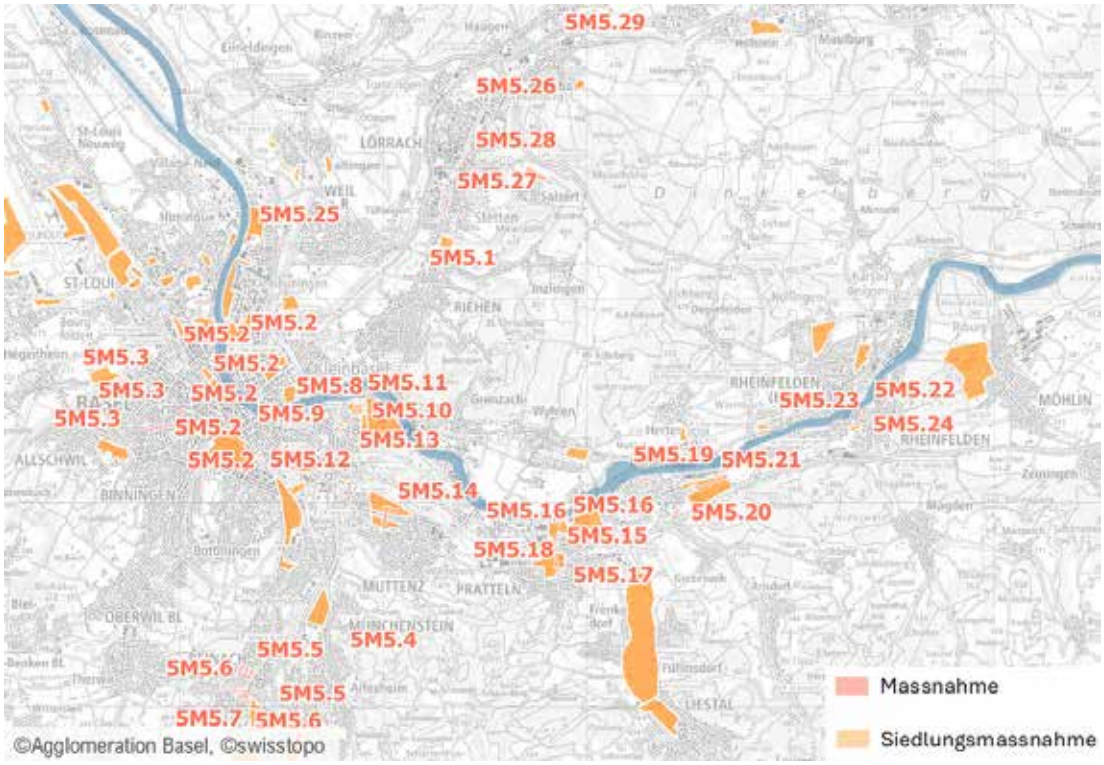
Weiteres

Strassenraum DTV ohne Massnahme (MIV)	9000
Quadratmeter BeSA (MIV)	19 000



5M5

Pauschalpaket: Aufwertung/Sicherheit Strassenraum (A-Horizont)



Kosten (CHF)	Baubeginn	Leistungseinheiten	
		Typ	Anzahl/Einheit
49 000 860	2028	**Aufwertung/Sicherheit Strassenraum**	**164 438 m²**

Massnahmenbeschrieb

Das Massnahmenpaket Aufwertung/Sicherheit Strassenraum beinhaltet mehrere Projekte zur Umgestaltung von Strassenabschnitten. Sämtliche aufzuwertenden Strassenräume liegen innerhalb des Agglomerationszentrums oder der inneren Korridore (siehe Teil 1 – Hauptbericht Kap. 5 Zukunftsbild). Der Handlungsbedarf ist dort aufgrund der hohen Einwohner- und Arbeitsplatzdichte und den dadurch stark frequentierten Strassenachsen am höchsten. Gemäss Teilstrategie Strasse (siehe Teil 1 – Hauptbericht Kap. 7.4.4) sind die Aufenthaltsqualitäten zu verbessern, die Querungsmöglichkeiten zu optimieren und eine sichere Koexistenz zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern sicherzustellen. Der Fokus der Umgestaltung liegt dabei besonders auf einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und einer Qualitätsverbesserung für den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr. Die Teilmassnahmen stammen aus unterschiedlichen Prozessen. Einerseits werden die Strassenräume durch die zuständigen Gebietskörperschaften periodisch auf Verkehrssicherheit hin überprüft (in der Schweiz über Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI)). Aus dieser Prüfung ergibt sich ein Handlungsbedarf und erste Ansätze der Verbesserungsmassnahmen. Parallel dazu laufen die Prozesse des Infrastrukturmanagements, das nebst der Infrastrukturpla-

nung auch für deren Betrieb und Unterhalt sowie das Verkehrsmanagement zuständig ist. Eine dritte Akteursgruppe in der Planung von Verkehrsräumen im Siedlungsbereich bilden die direkt Betroffenen (Anwohner, Gewerbe, Gemeinde etc.). Eine Strassenraumumgestaltung (z. B. im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes) erfolgt in enger Abstimmung zwischen Sicherheits- und Infrastrukturmanagement sowie Betroffenen. Nur so kann eine funktionierende, sichere und siedlungsverträgliche Gestaltung der Verkehrsräume erfolgen. Die vorliegenden Massnahmen tragen dazu bei, stark befahrene Knoten und Strassenabschnitte siedlungsverträglicher, durchlässiger, sicherer und multifunktional nutzbar zu gestalten und damit die Aufenthalts- und Verkehrsqualität zu verbessern.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Sicherstellung eines stabilen Betriebs und Verkehrsflusses sowie die Verbesserung des kommunalen und städtischen Fuss- und Velowegnetzes innerhalb des Strassenraums. Schwergewicht liegt auf der Koexistenz von Fuss- und Veloverkehr, ÖV und MIV und der Erhöhung der Durchlässigkeit von stark befahrenen Innerorts-Strassenabschnitten.
WK2	Bessere Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit von öffentlichen Freiräumen innerhalb von Arealen und Siedlungsgebieten. Negative Effekte des MIV werden abgemindert.
WK3	Erhöhung des Fahrkomforts und der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr sowie auf den Schulwegen, Qualitätsverbesserung der Fussgängerführungen. Generelle Reduktion der Anzahl der Unfälle.
WK4	Reduktion der MIV-Fahrten durch Attraktivitätssteigerungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie den ÖV.

Bezug zum Zukunftsbild:

› MIV: Der Strassenverkehr und sein Flächenverbrauch werden möglichst minimiert. Er wird effizient sowie klima- und umfeldverträglich in das bzw. aus dem Siedlungsgebiet geführt
› MIV: Siedlungsorientierte und klimaangepasst gestaltete Strassenräume bieten für den Fuss- und Veloverkehr optimale Platzverhältnisse, Sicherheit und eine hohe Aufenthaltsqualität

Bezug zu Teilstrategien:

› QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
› QSK2.1 Klimaangepasste Ausgestaltung der Siedlungs- und Freiraumstrukturen sowie der öffentlichen Räume und Verkehrsinfrastrukturen fördern
› V3.1 Strassennetz mit punktuellen Aus-, Um- und Neubauten weiterentwickeln
› V5.2 Fussgängerfreundliche Wohnquartiere und Arbeitsplatzgebiete schaffen

Bezug zum Handlungsbedarf

Ausgehend von der Ist-Situation wurden zur Ermittlung des Handlungsbedarfs Kriterien wie Anzahl der Unfälle, Koexistenz zwischen den Verkehrsteilnehmern, Durchlässigkeit und Siedlungsverträglichkeit angewendet. Das Massnahmenpaket reagiert auf den Handlungsbedarf, der in den Gemeinden, Städten und übergeordneten Gebietskörperschaften im Rahmen von Sicherheits- und Infrastrukturmanagementprozessen ermittelt wurde.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Agglo Basel
Weitere beteiligte Stellen	Betroffene Gebietskörperschaften

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

Das Massnahmenpaket beruht auf den gemeinde- und kantonseigenen Schwachstellenanalysen im Bereich belasteter Strassenabschnitte.

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

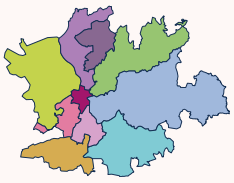
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung Sicherheit/ Strassenraum

Unterkategorie
Pauschalpaket Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum



Gesamtagglomeration

5M5.1

5M5.1

BS: Aufwertung Ortsdurchfahrt Riehen Dorf

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

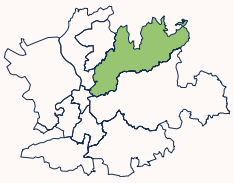
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

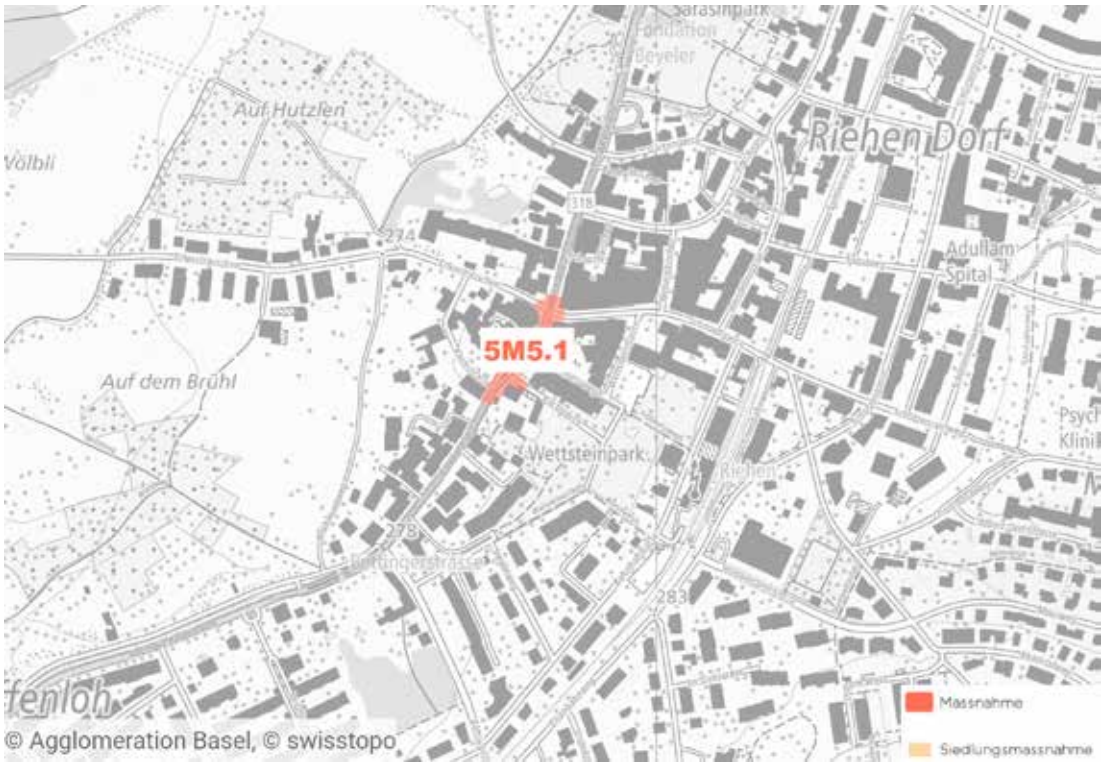
AP4/ARE-Code
4M11.3/2701.4.049 A

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Pauschal Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum



Wiesental



Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2030	Aufwertung Sicherheit Strassenraum	2770 m²	1 600 000

Massnahmenbeschrieb

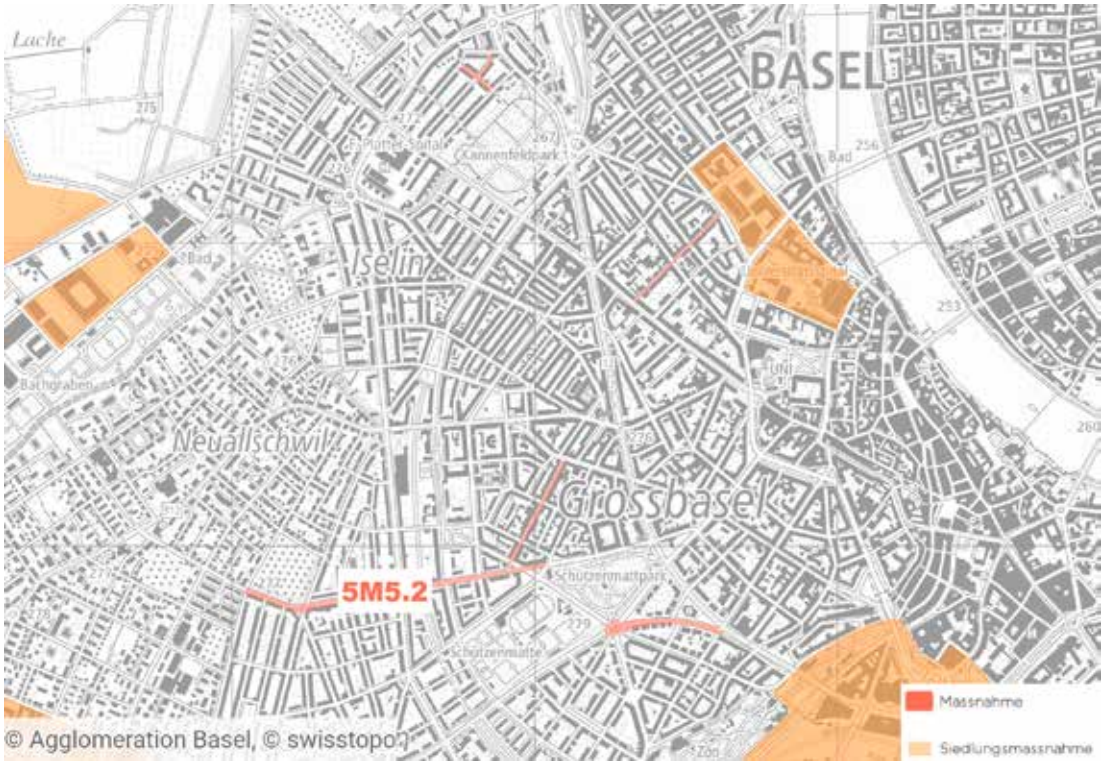
Die Tram- und Bushaltestelle Riehen Dorf wird künftig in beide Richtungen (heute in Richtung Basel eine Inselhaltestelle) als Kaphaltestelle ausgebildet. Die Verkehrsfläche kann dadurch zugunsten breiterer Geh- und Aufenthaltsflächen v. a. auf Seite Kirchplatz reduziert werden. Das Tram hat als Pulkführer eine verkehrsberuhigende Wirkung auf der Ortsdurchfahrt. Der Kirchplatz wird über sichere und direkte Verbindungen in das Fuss- und Veloverkehrsnetz der Gemeinde eingebunden. Er soll neben dem Bahnhof ein weiterer repräsentativer Ankunftsort in der Gemeinde werden und stellt beispielsweise für Besucher der Fondation Beyeler einen Ausgangspunkt für wichtige Wegbeziehungen dar.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt

5M5.2

BS: Verbesserungen Fuss- und Veloverkehr, Flächen



A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

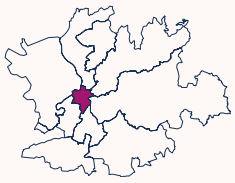
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Pauschal Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum



Kernstadt

Baubeginn
2028

Leistungseinheiten		
Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
Aufwertung Sicherheit Strassenraum	**41 726 m²**	**6 815 250**

Massnahmenbeschrieb

Mit der kantonalen Mobilitätsstrategie 2023 setzt der Kanton Basel-Stadt auf eine umweltgerechte und effiziente Mobilität. Bis 2050 soll der vollständige Umstieg auf klimaschonende Verkehrsmittel realisiert werden. Um dieses Ziel zu erreichen, soll unter anderem die aktive Mobilität priorisiert und ausgebaut werden. Hierzu sind vor allem auch Verbesserungen an der bestehenden Infrastruktur zugunsten eines attraktiven, zusammenhängenden, sicheren und komfortablen Fuss- und Veloverkehrsnetzes nötig.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt

5M5.3

5M5.3

Allschwil: Umgestaltung Strassenraum

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

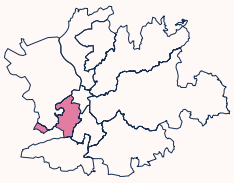
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

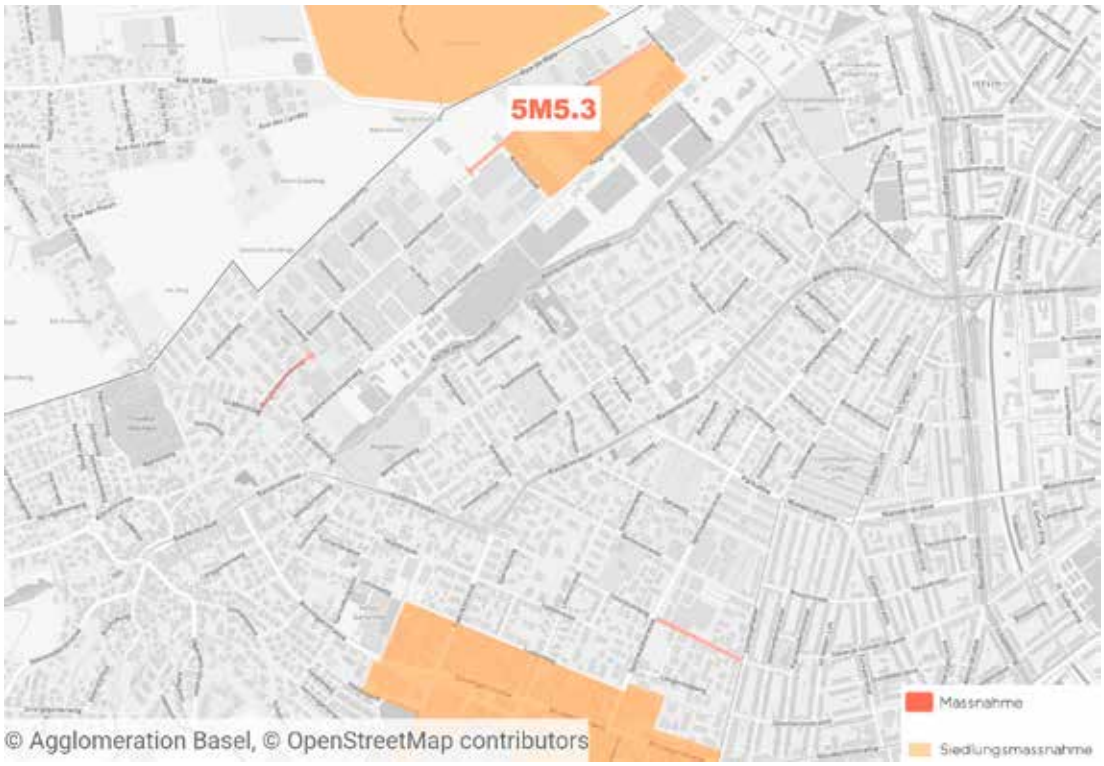
AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Pauschal Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum



Leimental



Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2028	Aufwertung Sicherheit Strassenraum	10 750 m²	3 896 000

Massnahmenbeschrieb

Das Bachgrabengebiet in Allschwil entwickelt sich dynamisch weiter. Zur Abwicklung des Mehrverkehrs im Zusammenhang mit den neu geschaffenen Arbeitsplätzen werden verschiedene Strassenräume umgestaltet und somit der Fuss- und Veloverkehr gefördert. Zudem werden Zubringerachsen zum Bachgraben für den Fuss- und Veloverkehr attraktiver gestaltet und der Strassenraum (S1: Kiesstrasse S2: Steinbühlweg S3: Burgfeldermattweg) begrünt.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Allschwil

5M5.4

Arlesheim: Begrünung im Strassenraum

A



Baubeginn
2028

Leistungseinheiten		
Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
Aufwertung Sicherheit Strassenraum	600 m²	600 000

Historie

AP1/ARE-Code
- -

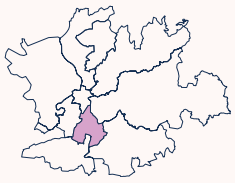
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Pauschal Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum



Birstal

Massnahmenbeschrieb

Die provisorischen Verkehrsberuhigungsinseln, welche im Rahmen der generellen Einführung von Tempo-30 aufgestellt wurden, sollen durch neu zu bauende, begrünte Inseln ersetzt werden. Umsetzung des Konzeptes Klimaadaption der Birsstadt im Strassenraum.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Arlesheim

5M5.5

5M5.5

Reinach (BL): Aufwertung öffentlicher Raum/Begegnungszonen/Klimaanpassung rund um Schulhäuser

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

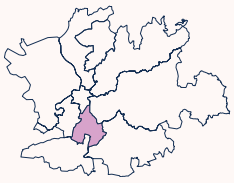
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

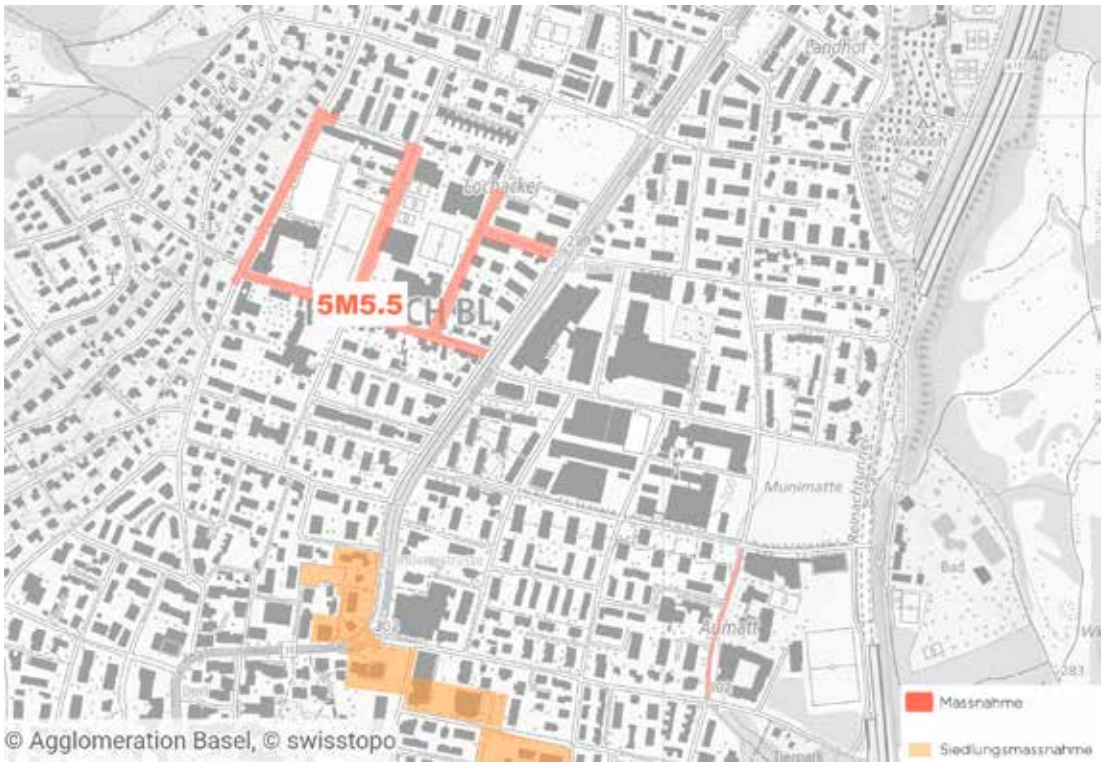
AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Pauschal Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum



Birstal



Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2028	Aufwertung Sicherheit Strassenraum	12 600 m²	4 410 000

Massnahmenbeschrieb

Zur Erhöhung der Sicherheit und zur Aufwertung des öffentlichen Raumes im Umfeld der kommunalen Schulanlagen sind Neugestaltungen der Gemeindestrassen entlang der Schulen angedacht. Bei den Primarschulen Fiechten und Surbaum wurden entsprechende Anpassungen mit dem realisierten Fiechtenweg (2020) und der Stockackerstrasse respektive der Bruderholzstrasse (2024/2025 als 3EM-56) bereits vorgenommen. Für die Schulen Weiermatt/ Bachmatt und Aumatt sollen künftig ebenso die Strassenräume aufgewertet werden. Dabei wird man aus den Erfahrungen der Ersatzmassnahme 3EM-56 gelernt haben und es soll eine Weiterentwicklung dieser Massnahme angestrebt werden. Insbesondere sollen wiederum die Einrichtung von Begegnungszonen geprüft und Massnahmen zur Klimaadaption miteingeplant werden. Besonderes Augenmerk ist auf den Schutz der Schülerschaft auf ihrem Schulweg zu legen – dies schliesst den Schutz vor klimatischen Extrema ein.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Reinach (BL)

5M5.6

Reinach (BL): Zentrumsentwicklung

A



Historie

AP1/ARE-Code
- -

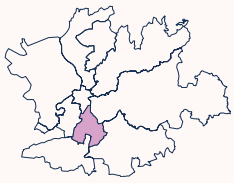
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Pauschal Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum



Birstal

Baubeginn
2028

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
Aufwertung Sicherheit Strassenraum	**4020 m²**	**1 407 000**

Massnahmenbeschrieb

Die Gemeinde Reinach ist im Sinne einer guten Versorgung auf ein prosperierendes Zentrum angewiesen. Dies umfasst insbesondere die Etablierung und Gestaltung ansprechender und einladender öffentlicher Freiräume, Plätze, Langsamverkehrsverbindungen, Boulevards, Baumpflanzungen, Entsiegelungen und ein zukunftsgerichtetes Wassermanagement im Sinne der Klimaadaption. Für die Areale «Landererstrasse» (Zone mit Quartierplan-Pflicht, laufende QP-Entwicklung) und «Angensteinerplatz» (rechtskräftige Quartierplanung «Angensteinerplatz», regierungsrätlich genehmigt 2023) inkl. angrenzende Strassenräume sind bereits klare Vorstellungen vorhanden, wie die Gevierte erneuert und belebt werden sollen. Der heutige Parkplatz Angensteinerplatz wird als Ort der Begegnung zusammen mit der Angensteinerstrasse neu gestaltet und die Angensteinerstrasse in eine Begegnungszone umgewandelt. Die Neugestaltung der Strasse soll sich bis und mit der Ziegelgasse zur Kirchgasse hin erstrecken. So werden neue und bestehende Begegnungszonen miteinander verbunden.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Reinach (BL)

5M5.7

5M5.7

Reinach (BL): Fussgängersicherheit verbessern

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

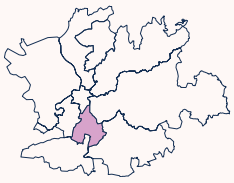
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

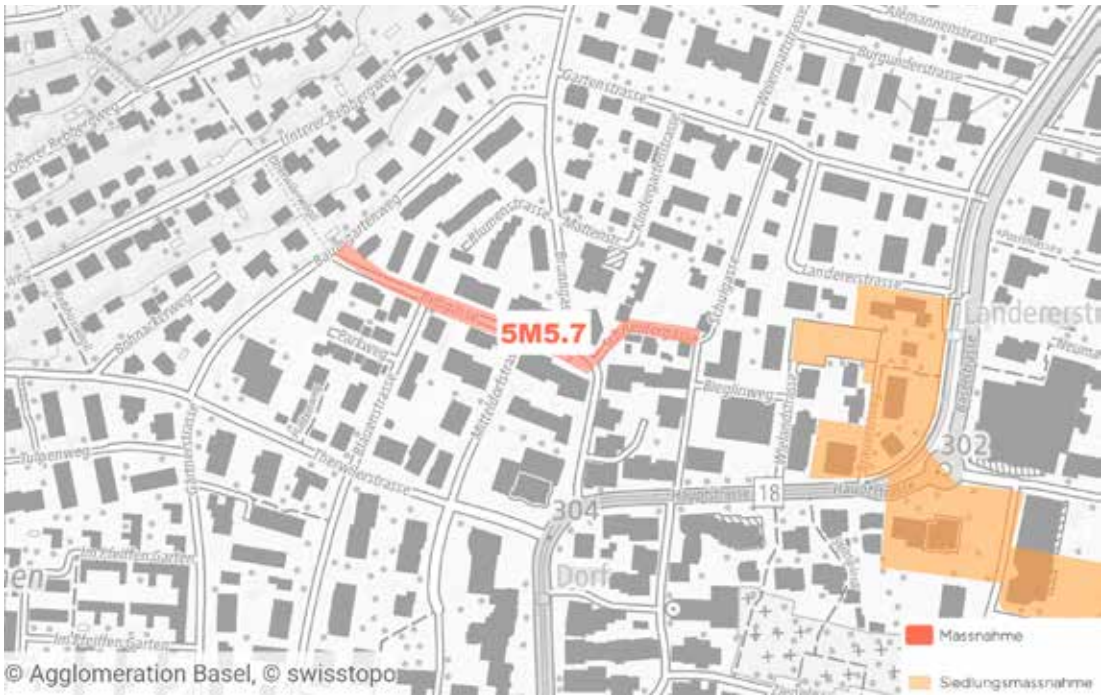
AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Pauschal Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum



Birstal



Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2028	**Aufwertung Sicherheit Strassenraum**	**1200 m²**	**420 000**

Massnahmenbeschrieb

Die Gemeinde Reinach ist bestrebt, nach Kräften die Bedürfnisse von zu Fuss Gehenden in den Vordergrund zu stellen. Nebst den vielfältigen Massnahmen seitens des Kantons für Velofahrende sieht es die Gemeinde als wichtige Aufgabe an, den zu Fuss Gehenden attraktive Verbindungen und sichere Strassenquerungen anzubieten. So entsteht für alle Beteiligten des aktiven Verkehrs eine gute Infrastruktur und entsprechend einen Anreiz zur Nutzung dieses Angebots. Belebte und vertraute Nachbarschaften zeichnen sich durch Begegnungen zu Fuss im öffentlichen Raum, insbesondere im Wohnumfeld aus. Aus diesem Grund sollen an geeigneten Orten auch gestaltete und im besten Fall beschattete und teilweise entsiegelte Begegnungszonen (Klimaadaption) realisiert werden können. Attraktive Fusswege verbinden die Reinacher Quartiere. Strassenquerungen werden durch Trottoirüberfahrten gesichert und bilden damit angenehme Schulwege und Verbindungen für mobilitätseingeschränkte Personen.

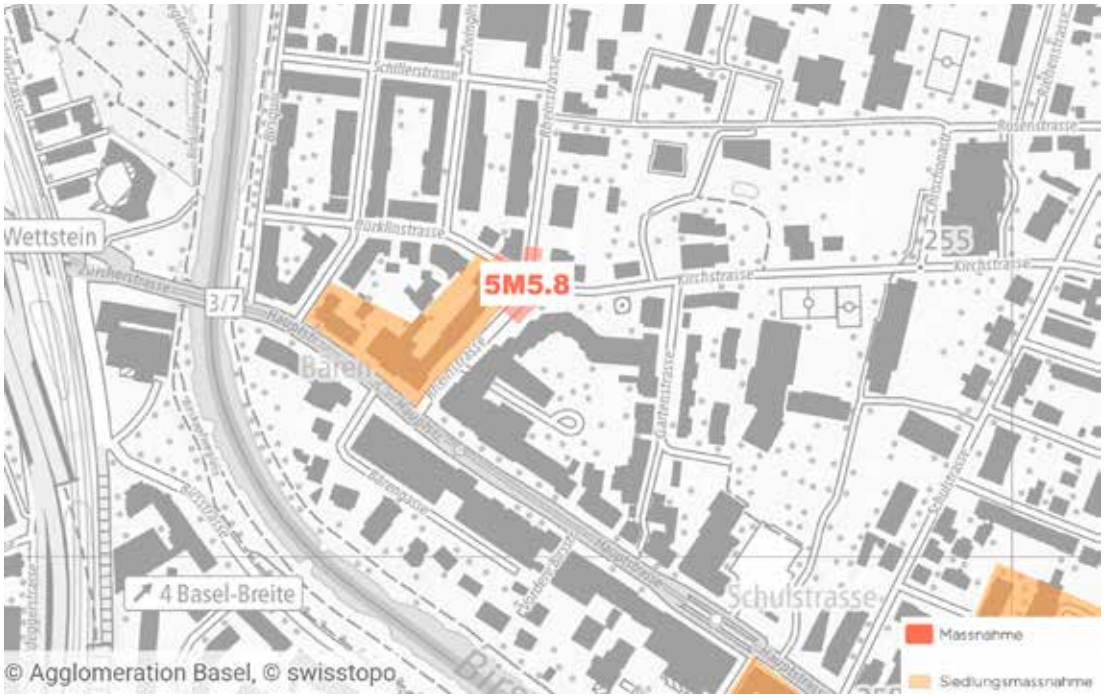
Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Reinach (BL)

5M5.8

Birsfelden: Umgestaltung Bürklinstrasse

A



Baubeginn
2028

Leistungseinheiten		
Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
Aufwertung Sicherheit Strassenraum	768 m²	240 000

Historie

AP1/ARE-Code
- -

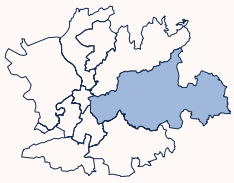
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Pauschal Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum



Hochrhein

Massnahmenbeschrieb

Der Kreuzungsbereich Bürklinstrasse – Rheinstrasse markiert den Zugang zum Birsmattquartier. Das Quartier ist durch vier, resp. drei parallele Querstrassen mit grösstenteils geschlossener 2–3-geschossiger Blockrandbebauung geprägt. Im Geviert Bürklin – Rheinstrasse wurde im Dezember 2023 ein Quartiersplan verabschiedet, der direkt an die Kreuzung anstösst. Der QP öffnet das Geviert mit einer Durchwegung auch für die Nachbarschaft. Das Trottoir Rheinstrasse wird mit Baumpflanzungen neugestaltet. Die Neugestaltung soll nun im öffentlichen (Strassen-)Raum fortgesetzt werden. Dazu soll die Kreuzung Bürklin-/Rheinstrasse von einer reinen Strassenkreuzung zu einem Platz umgestaltet werden, auf dem alle Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt sind. Es wird angestrebt, dass durch die Umgestaltung des «Bürklinplatzes» positive Impulse für das Birsmattquartier ausgehen, die Bevölkerung den Strassenraum auch für nachbarschaftliche Begegnungen nutzen kann und die Aufenthaltsqualität inkl. Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden gesamthaft gesteigert wird.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Birsfelden

5M5.9

5M5.9

Birsfelden: Umgestaltung Kirchstrasse

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

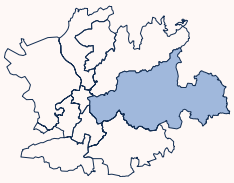
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

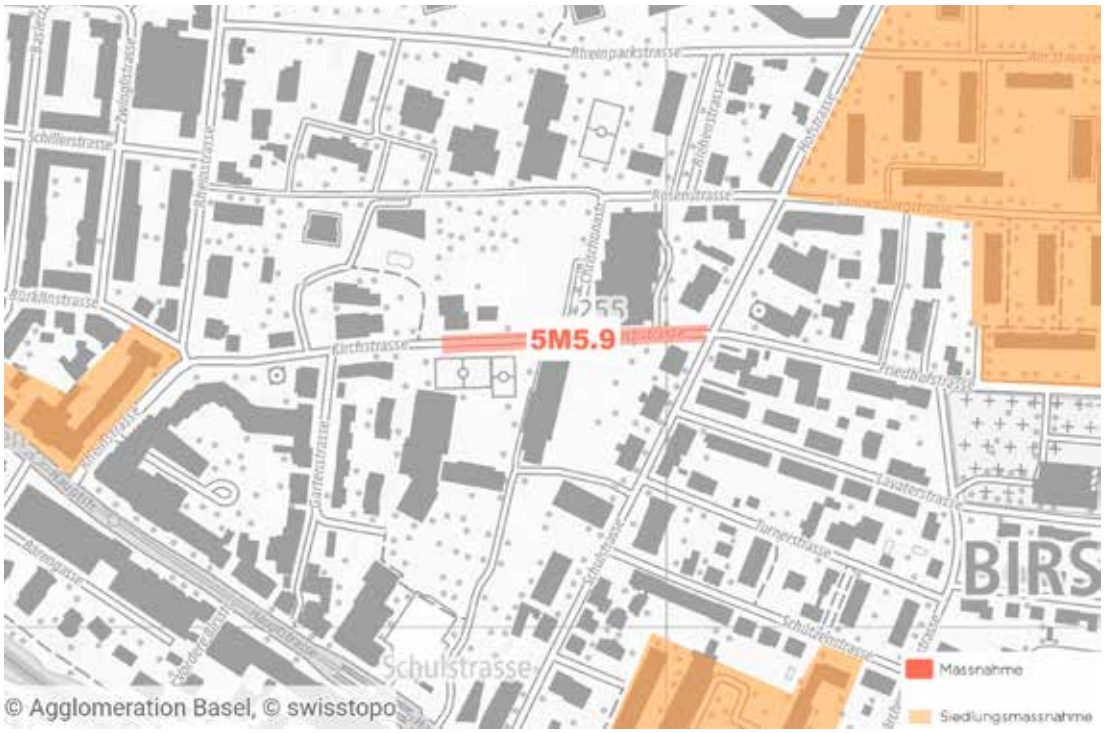
AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Pauschal Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum



Hochrhein



Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2029	Aufwertung Sicherheit Strassenraum	3173 m²	960 000

Massnahmenbeschrieb

Die ost-westlich verlaufende Kirchstrasse quert im Bereich Primarschule/Migros den zentralen Grünzug, der vom Rhein durch das Zentrum bis zur Birs verläuft. Südlich der Kirchstrasse arbeitet die Gemeinde an der Quartiersplanung Zentrum und an der Neugestaltung der ÖWA-Zone Primarschule Kirchmatt. Für die Bevölkerung und besonders für die Primarschulkinder stellt die Gemeindestrasse ein Hindernis dar. Zur sicheren Querung der Kirchstrasse steht den Kindern und Erwachsenen heute eine nord-südlich verlaufende Unterführung zur Verfügung. Trotz einer eingerichteten Durchfahrtsbeschränkung wird die Kirchstrasse in den MSP und ASP immer noch von vielen Autos genutzt, was besonders für Kinder im unmittelbaren Schulumfeld eine gefährliche Situation darstellt. Die Gemeinde erarbeitet eine strengere Durchfahrtsregulierung. Dadurch soll das MIV-Aufkommen auf der Kirchstrasse reduziert werden. Parallel dazu soll der Abschnitt im Bereich der Primarschule/Migros für den FVV und den querenden Verkehr auf einer Ebene sicherer gemacht werden.

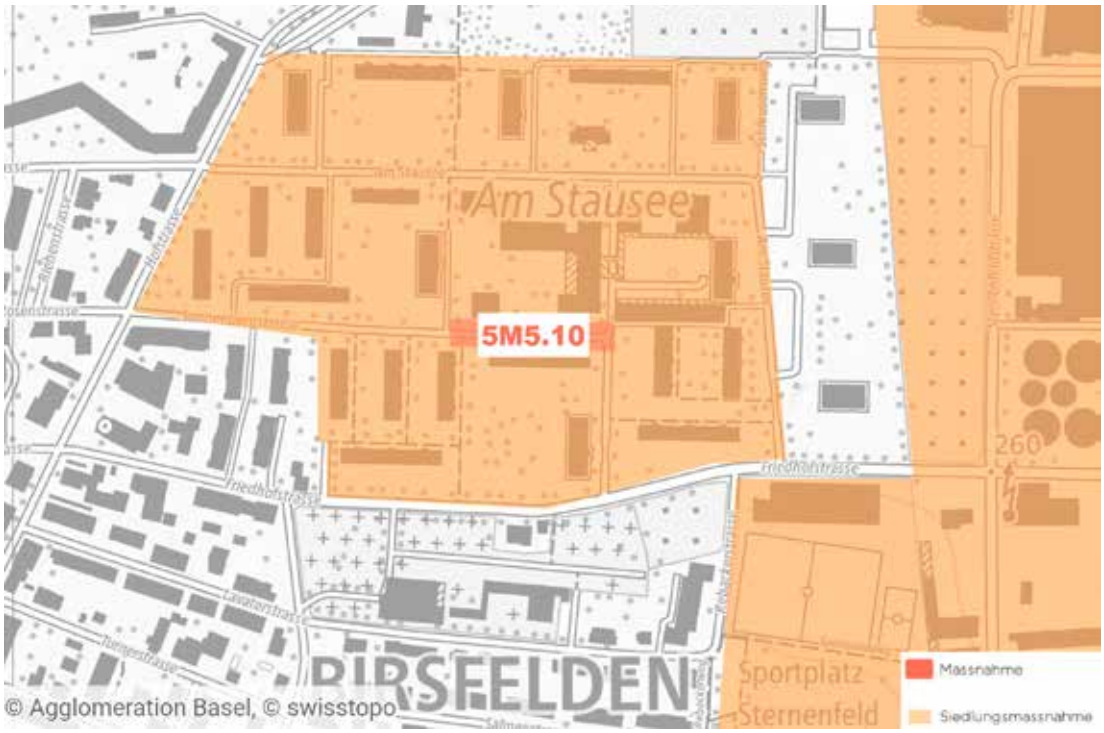
Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Birsfelden

5M5.10

Birsfelden: Umgestaltung Sonnenbergstrasse

A



Baubeginn
2030

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
Aufwertung Sicherheit Strassenraum	**1251 m²**	**390 000**

Historie

AP1/ARE-Code
- -

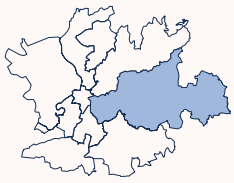
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Pauschal Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum



Hochrhein

Massnahmenbeschrieb

Sonnenbergstrasse und «Am Stausee» verlaufen parallel durch das Sternenfeld-Quartier. Im Zentrum des Quartiers spannt sich zwischen beiden Strassen das Schulareal der Primar- und Musikschule Sternenfeld auf. Der das Schulgebäude umgebende Freiraum grenzt im Norden resp. Süden direkt an den Strassenraum. Die Gemeinde erarbeitet mit den Grundeigentümern einen Quartiersplan, der für die schulangrenzenden Strassenabschnitte eine Begegnungszone ausweist. Diese Massnahme soll den Kindern und Jugendlichen ein erweitertes sicheres Schulfeld bieten, in dem auch das Spiel im Strassenraum stattfinden darf. Gleichzeitig fördert diese Massnahme das Erlernen des Fusswegs zur Schule und bietet damit eine Voraussetzung für die gesunde Entwicklung der Schulkinder.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Birsfelden

5M5.11

5M5.11

Birsfelden: Umgestaltung «Am Stausee»

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

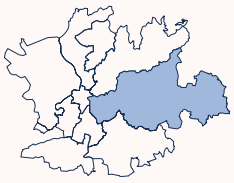
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

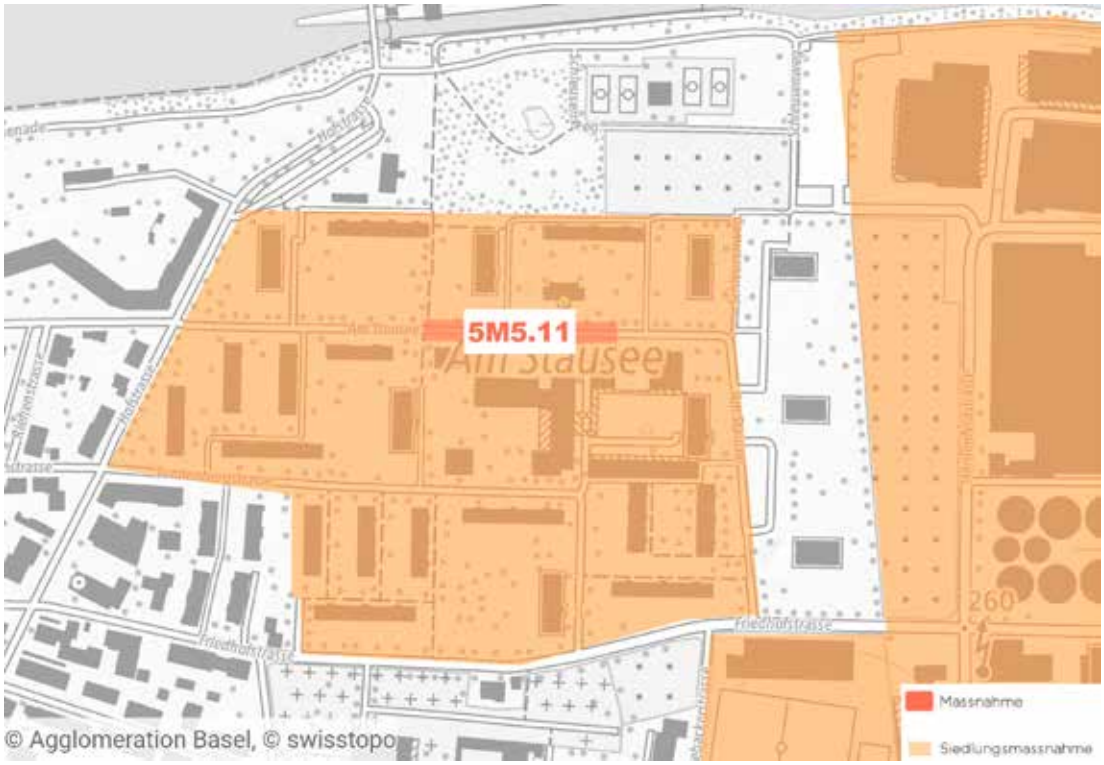
AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Pauschal Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum



Hochrhein



Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2030	**Aufwertung Sicherheit Strassenraum**	**1302 m²**	**390 000**

Massnahmenbeschrieb

Sonnenbergstrasse und «Am Stausee» verlaufen parallel durch das Sternenfeld-Quartier. Im Zentrum des Quartiers spannt sich zwischen beiden Strassen das Schulareal der Primar- und Musikschule Sternenfeld auf. Der das Schulgebäude umgebe Freiraum grenzt im Norden resp. Süden direkt an den Strassenraum. Die Gemeinde erarbeitet mit den Grundeigentümern einen Quartiersplan, der für die schulangrenzenden Strassenabschnitte eine Begegnungszone ausweist. Diese Massnahme soll den Kindern und Jugendlichen ein erweitertes sicheres Schulumfeld bieten, in dem auch das Spiel im Strassenraum stattfinden darf. Gleichzeitig fördert diese Massnahme das Erlernen des Fusswegs zur Schule und bietet damit eine Voraussetzung für die gesunde Entwicklung der Schulkinder.

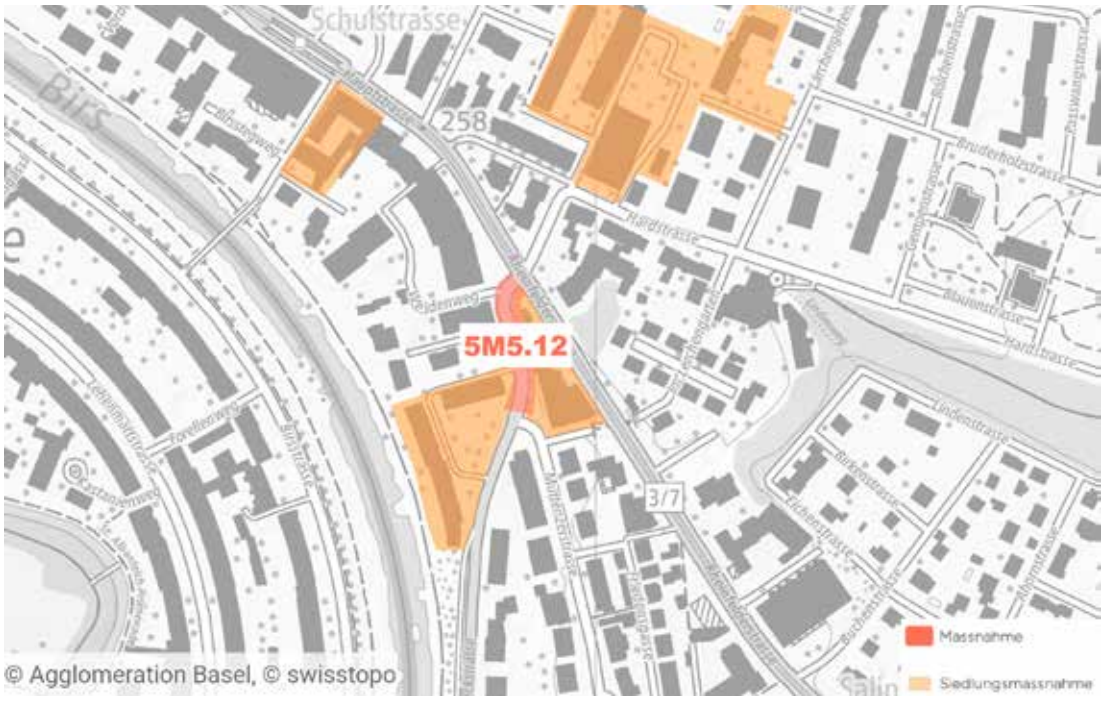
Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Birsfelden

5M5.12

Birsfelden: Umgestaltung «Am Eck»

A



Baubeginn
2030

Leistungseinheiten		
Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
Aufwertung Sicherheit Strassenraum	1196 m²	360 000

Historie

AP1/ARE-Code
- -

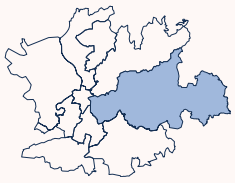
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Pauschal Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum



Hochrhein

Massnahmenbeschrieb

Die Muttenzerstrasse soll zwischen Rheinfelderstrasse und Birseckstrasse im Rahmen des kantonalen Projektes «Neue Ortsdurchfahrt» von einer Kantons- zu einer Gemeindestrasse umgewidmet werden. Der motorisierte Verkehr soll zukünftig durch die Umverlegung der Birseckstrasse direkt auf die Rheinfelderstrasse geleitet werden. Der vorgenannte Abschnitt der Muttenzerstrasse kann dadurch zu einer verkehrsberuhigten Begegnungszone umgestaltet werden. Neben der kantonalen Veloroute und den Zufahrten zu den Anlieger-Parzellen wird der Freiraum für die Anwohnenden aus den bestehenden Liegenschaften, aber auch aus den geplanten angrenzenden QP-Projekten «Birseckstrasse» (QP genehmigt) und «Am Eck» (QP in Erarbeitung) genutzt werden. Der neue städtische Freiraum priorisiert den FVV vor dem Anliegerverkehr und schliesst den Durchfahrtsverkehr aus. Damit wird ein Perimeter, der heute vom motorisierten Verkehr dominiert ist, für den FVV reserviert und den Anwohnenden mehr Lebensqualität an einem verkehrsberuhigten städtischen Freiraum geboten.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Birsfelden

5M5.13

5M5.13

Birsfelden: Einrichtung Begegnungszonen

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

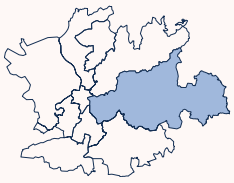
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

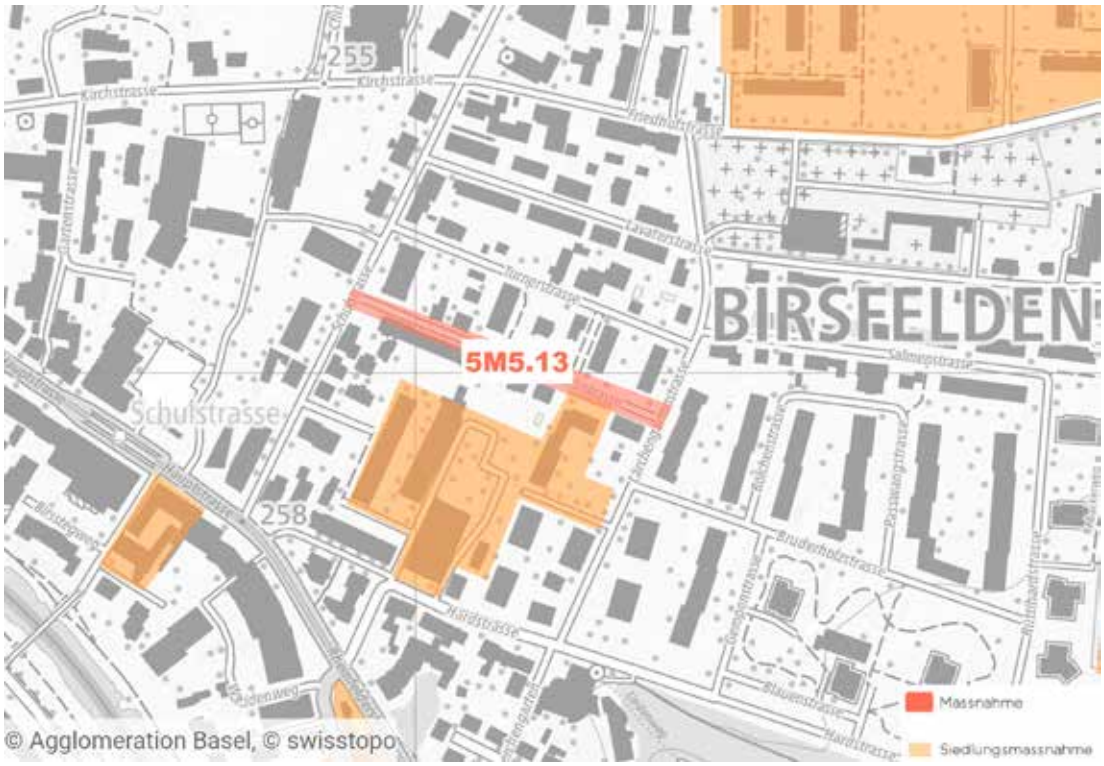
AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Pauschal Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum



Hochrhein



Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2028	Aufwertung Sicherheit Strassenraum	1500 m²	500 000

Massnahmenbeschrieb

Birsfelden möchte den öffentlichen Strassenraum aufwerten. Es soll das Potenzial für Begegnungszonen im gesamten Gemeindegebiet ausgelotet werden. Der Zielkatalog der Aufwertungsmassnahmen ist mehrdimensional. Neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr wird zeitgleich mehr Lebensqualität für die Anwohnenden angestrebt. Bei der Umsetzung der verkehrstechnischen/verkehrsberuhigenden Massnahmen sollen die Prinzipien einer Schwammstadt konsequent mitgeplant und umgesetzt werden.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Birsfelden

5M5.14

Muttenz: Grünzug Polyfeld

A



Baubeginn
2028

Leistungseinheiten		
Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
Aufwertung Sicherheit Strassenraum	**18 000 m²**	**3 000 000**

Historie

AP1/ARE-Code
- -

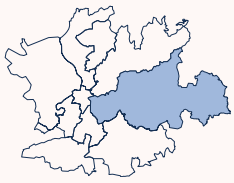
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Pauschal Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum



Hochrhein

Massnahmenbeschrieb

Das Quartier Polyfeld soll stärker mit Muttenz Dorf verknüpft werden. Eine zentrale Rolle kommt dabei dem Grünzug Polyfeld zu. Die Strassenraumaufwertung von der Kriegackerstrasse bis zur Tramstation «Zum Park» wird mit einem parkähnlich gestalteten Grünzug für Fussgänger und Velofahrer stark aufgewertet. Sie dient dabei als Vernetzungs- und Freiraumelement für das sich dynamisch entwickelnde «Polyfeld» respektive das Bahnhofsgebiet Muttenz (vgl. Schwerpunktgebiet 5S14.1) und das Transformationsgebiet der «Vision Siedlungsentwicklung St. Jakobs-Strasse» (vgl. Schwerpunktgebiet 5S14.3). Zudem dient der Grünzug der ökologischen Vernetzung. Der Grünzug ist in der gesamten Ausdehnung auf einer Breite von mindestens 20 m zu realisieren. Im Bereich der Gartenstrasse verläuft der Grünzug in Form einer durchgrünten Begegnungszone «über» die Gartenstrasse. Die Materialisierung der Beläge im Grünzug folgt der Maxime einer Minimierung der versiegelten Flächen auf ein notwendiges Minimum.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Muttenz

5M5.15

5M5.15

Pratteln: Verbindung vom Dorf zum Rhein: Aufwertung Schlosstrasse – Gallenweg

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

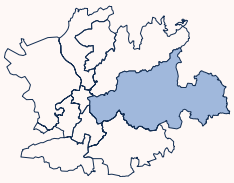
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

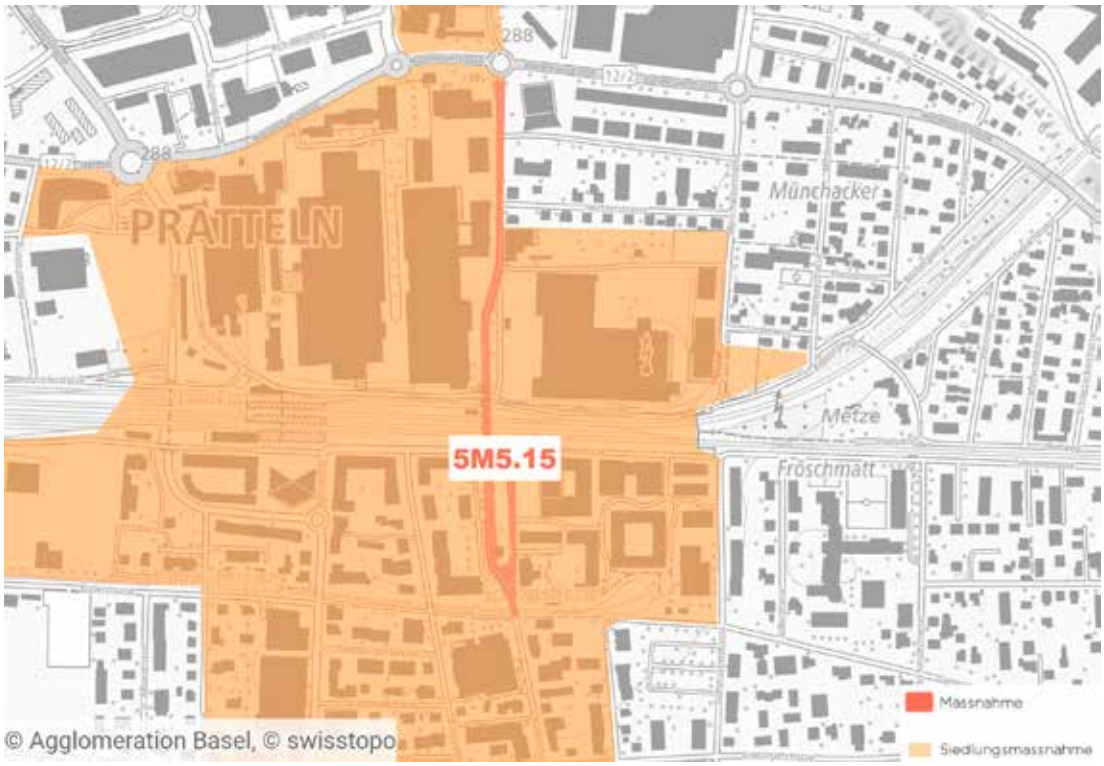
AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Pauschal Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum



Hochrhein



Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2029	Aufwertung Sicherheit Strassenraum	5554 m²	1 881 060

Massnahmenbeschrieb

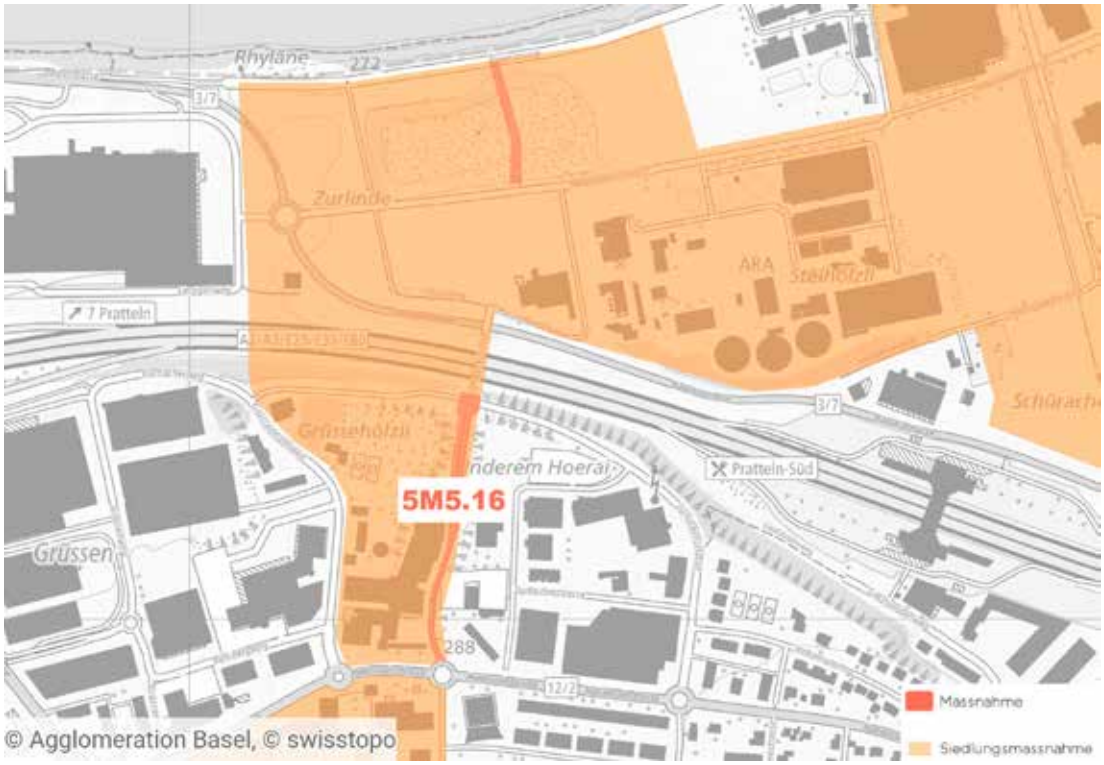
Gestützt auf das Räumliche Entwicklungskonzept und den Strassennetzplan der Gemeinde Pratteln sollen die Schlossstrasse und der Gallenweg aufgewertet werden. Sie sind Teil der wichtigen Fuss- und Veloachse vom Dorf Pratteln bis zum Rheinufer und erfüllen kommunale Verbindungsfunktionen für den motorisierten Verkehr (MIV und ÖV). Die Strasse erfüllt nicht die Anforderungen betreffend Längs- und Querprofil sowie Ausbaustandard. Infolge politischer Beschlüsse ist die Einführung von Tempo 30 vorgesehen. In diesem Zuge soll die Gestaltung als sicherer und attraktiver Strassenraum für insbesondere Fuss- und Veloverkehr erfolgen. Dazu ist die Sanierung der bestehenden Strasse mit Anpassung des Quer- und Längsprofils, Trottoir, allenfalls Velomassnahmen und Begrünung umzusetzen. Ebenso sind die neuen Quartierstrassen und Arealentwicklungen zu berücksichtigen. Der Ausbau einer behindertengerechten Bushaltestelle ist vorgesehen.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Pratteln

5M5.16

Pratteln: Verbindung vom Dorf zum Rhein: Aufwertung Kraftwerkstrasse



Baubeginn
2029

Leistungseinheiten		
Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
Aufwertung Sicherheit Strassenraum	**4200 m²**	**1 350 000**

Massnahmenbeschrieb

Gestützt auf das Räumliche Entwicklungskonzept und den Strassennetzplan der Gemeinde Pratteln soll die Kraftwerkstrasse aufgewertet werden. Sie ist Teil der wichtigen Fuss- und Veloachse vom Dorf Pratteln bis zum Rheinufer und erfüllt kommunale Verbindungsfunktionen für den motorisierten Verkehr (MIV und ÖV). Die Strasse besteht nur im südlichen Abschnitt und erfüllt in diesem nicht die Anforderungen betreffend Längs- und Querprofil sowie Ausbaustandard. Teilweise verläuft die Kraftwerkstrasse auf privaten Parzellen. Folgende Abschnitte sind neu zu gestalten:

Hohenrainstrasse bis zur Kraftwerkbrücke: Hier sind die Erschliessung Grüssen und Grüssenhölzli mit Tempo 30, die Gestaltung als sicherer und attraktiver Strassenraum für Fuss- und Veloverkehr (übergeordnete Verbindung) zu erfüllen. Dazu ist die Sanierung der bestehenden Strasse mit Anpassung des Quer- und Längsprofils, Trottoir, allenfalls Velomassnahmen und Begrünung umzusetzen. In begrenztem Umfang ist Landerwerb nötig.

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

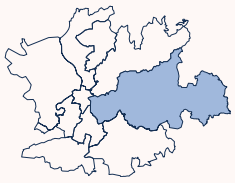
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Pauschal Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum



Hochrhein

5M5.16

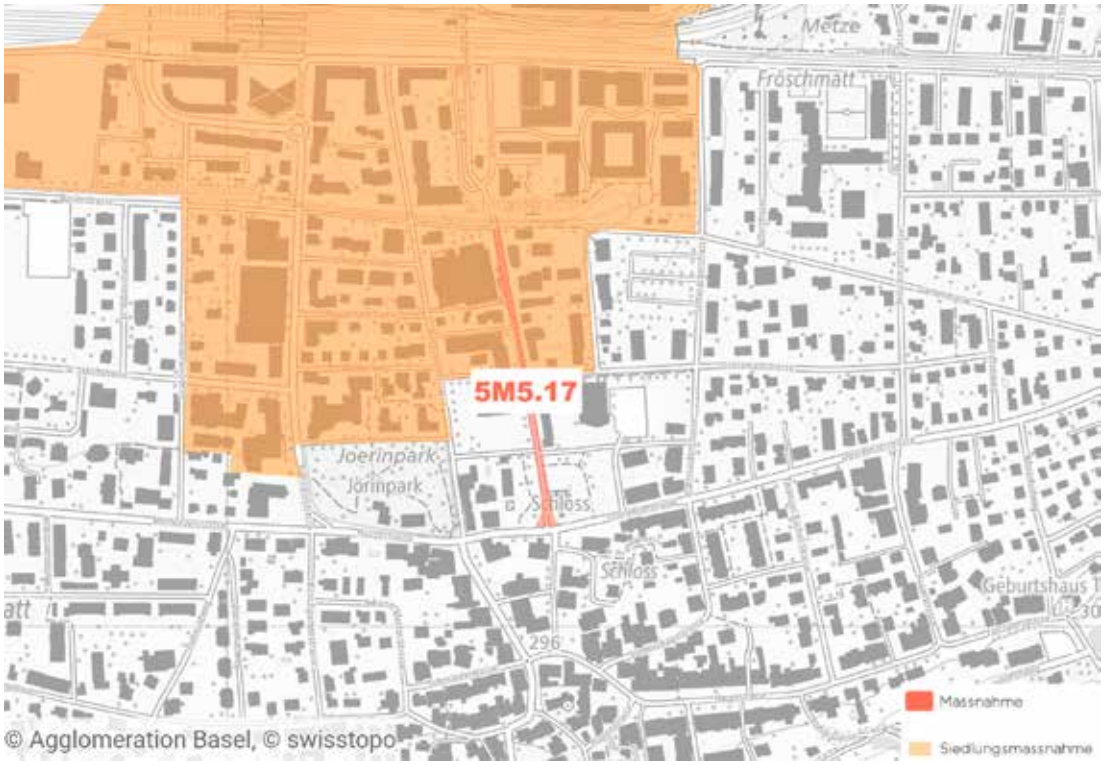
Netzibodenstrasse bis zur Fuss- und Veloverbindung (ehemalige Rheinstrasse): Hier ist die Kraftwerkstrasse vom Knoten Netzibodenstrasse bis zur ehemaligen Rheinstrasse fortzuführen. Sie dient als Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr sowie untergeordnet zur Erschliessung der beidseitigen Gewerbeparzellen (Parz.-Nr. 4577). Dazu ist die Erstellung der Strasse mit Fuss- und Velomassnahmen und Begrünung umzusetzen. In begrenztem Umfang ist Landerwerb nötig.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Pratteln

5M5.17

Pratteln: Verbindung vom Dorf zum Rhein: Aufwertung Oberemattstrasse – Schlossstrasse



A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

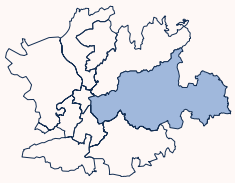
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Pauschal Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum



Hochrhein

Baubeginn
2029

Leistungseinheiten		
Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
Aufwertung Sicherheit Strassenraum	**2190 m²**	**773 000**

Massnahmenbeschrieb

Gestützt auf das Räumliche Entwicklungskonzept und den Strassennetzplan der Gemeinde Pratteln soll die Schlossstrasse aufgewertet werden. Sie ist Teil der wichtigen Fuss- und Veloachse vom Dorf Pratteln bis zum Rheinufer und erfüllt kommunale Verbindungsfunktionen für den motorisierten Verkehr (MIV und ÖV). Die Strasse erfüllt nicht die Anforderungen betreffend Längs- und Querprofil sowie Ausbaustandard. Die Gestaltung als sicherer und attraktiver Strassenraum für u. a. Fuss- und Veloverkehr soll erfolgen. Dazu ist die Sanierung der bestehenden Strasse mit Anpassung des Quer- und Längsprofils, Trottoir, allenfalls Velomassnahmen und Begrünung umzusetzen. Evtl. soll ein Einbahnregime geprüft werden. Der Ausbau einer behindertengerechten Bushaltestelle ist vorgesehen.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Pratteln

5M5.18

5M5.18

Pratteln: Aufwertung Quartierachse Wartenbergstrasse – Bereich Muttenzerstrasse bis Schulhaus

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

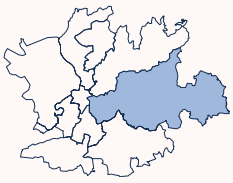
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

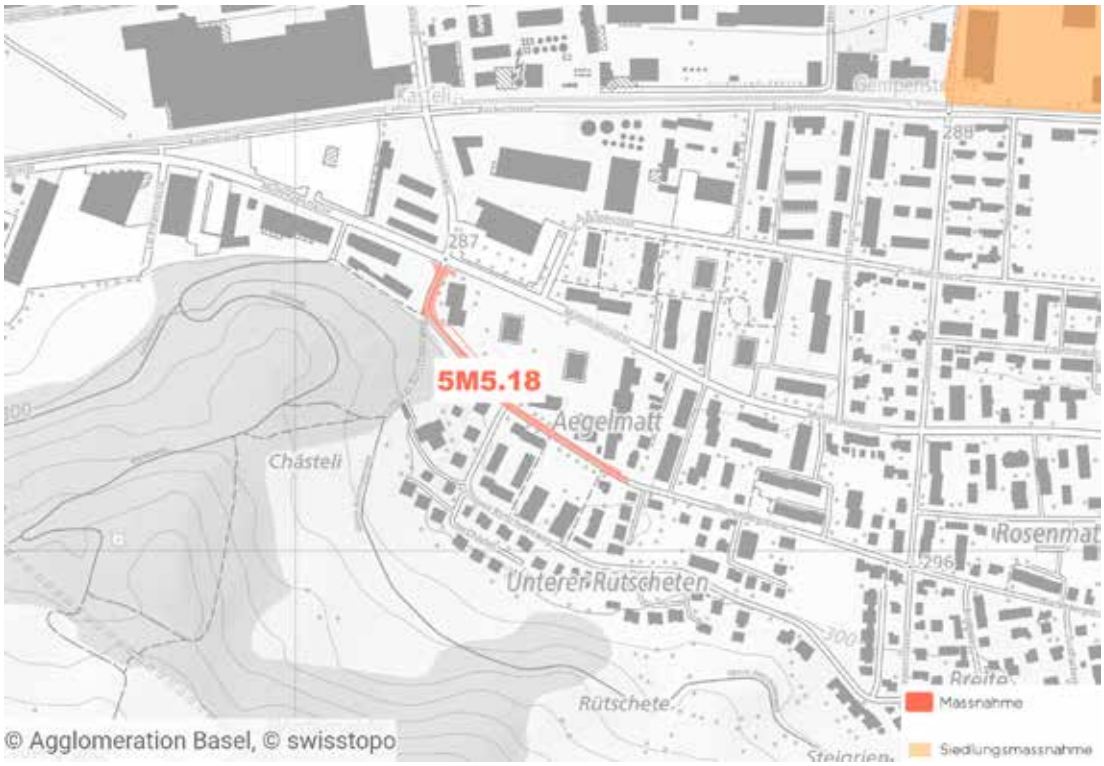
AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Pauschal Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum



Hochrhein



Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2029	**Aufwertung Sicherheit Strassenraum**	**2731 m²**	**1 050 000**

Massnahmenbeschrieb

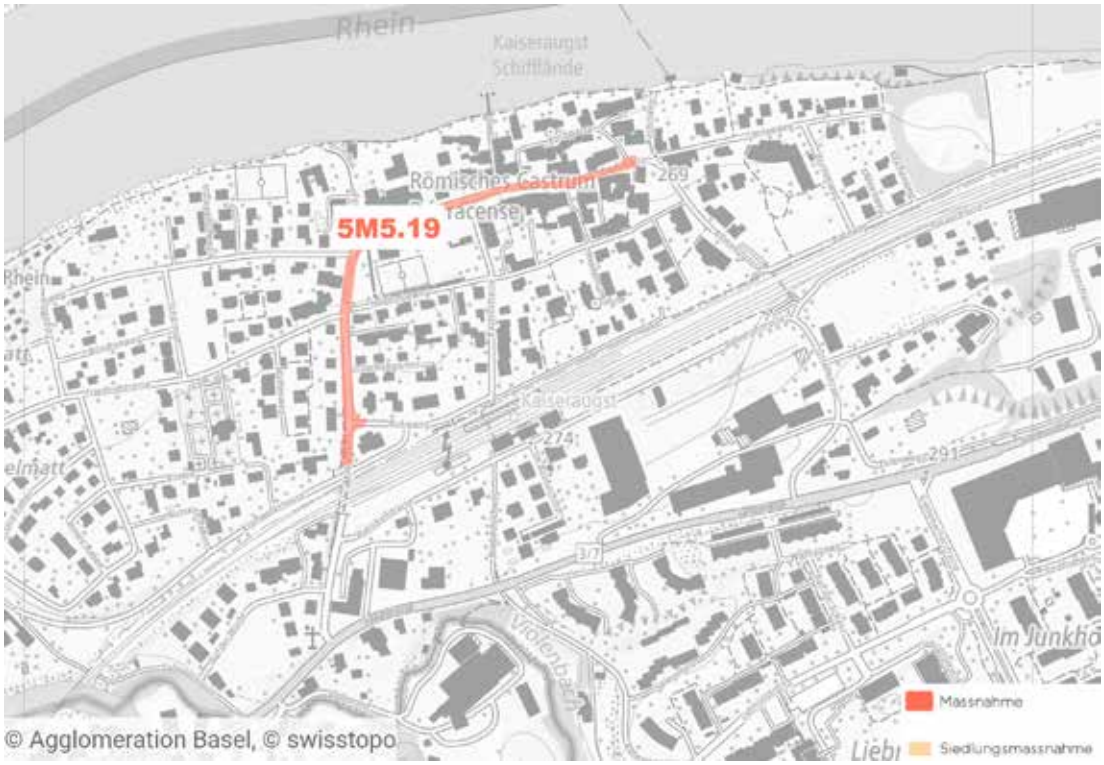
Gestützt auf das Räumliche Entwicklungskonzept und den Strassennetzplan der Gemeinde Pratteln soll die Wartenbergstrasse aufgewertet werden. Sie ist eine wichtige Quartierachse in Pratteln. Sie hat eine wichtige Erschliessungs- und Verbindungsfunktion für den Ortsbus, den MIV sowie den Fuss- und Veloverkehr. Wegen ihrer Lage und der angrenzenden Schule ist der Fuss- und Schulverkehr besonders zu berücksichtigen. Die Strasse erfüllt nicht mehr die Anforderungen betreffend Längs- und Querprofil sowie Ausbaustandard. Die nötige Sanierung soll zum Anlass genommen werden, die Strasse mit Bezug auf eine quartierverträgliche Mobilität (Förderung Fuss- und Veloverkehr, Ortsbus) umzugestalten. Die Gestaltung als sicherer und attraktiver Strassenraum für u. a. Fuss- und Veloverkehr soll erfolgen. Dazu ist die Sanierung der bestehenden Strasse mit Anpassung des Quer- und Längsprofils, Trottoir, allenfalls Velomassnahmen und Begrünung umzusetzen.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Pratteln

5M5.19

Kaiseraugst: Aufwertung Mühlegasse – Dorfstrasse



A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

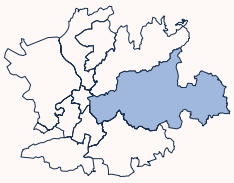
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Pauschal Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum



Hochrhein

Baubeginn
2028

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
Aufwertung Sicherheit Strassenraum	**4500 m²**	**1 900 000**

Massnahmenbeschrieb

Die Trottoirs der Mühlegasse dienen als Schulwege und Zugang des Einfamilienhausquartiers zum Bahnhof im Dorf. Zudem ist die Mühlegasse Nord und die Dorfstrasse Teil der nationalen Veloroute Basel-Koblenz. Die Trottoirs an der Mühlegasse sind sehr beengt, in der Dorfstrasse fehlen sie gänzlich. Es besteht auch keine Veloabtrennung. Ziel ist es, die Strassenräume zu optimieren, die Fahrgeschwindigkeit zu reduzieren, so dass die Fusswege und Trottoirs verbreitert, resp. beschattete Fussgänger-Längsverbindungen neu geschaffen werden und damit die Fussgänger- und Velofahrsicherheit erhöht werden können.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kaiseraugst

5M5.20

5M5.20

Kaiseraugst: Aufwertung Linerweg/Venusstrasse

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

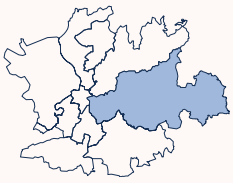
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Pauschal Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum



Hochrhein



Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2028	Aufwertung Sicherheit Strassenraum	3200 m²	1 100 000

Massnahmenbeschrieb

Der Knoten Linerweg/Giebenacher-/Venusstrasse ist ein Kreuzungspunkt der kantonalen Wanderroute, der kantonalen und kommunalen Veloverbindungen Augst und Kaiseraugst Dorf nach Rheinfelden mit dem Individualverkehr der Kantonsstrasse und dem Ziel-/Quellverkehr der angegliederten Quartiere. Der Linerweg und die Venusstrasse dienen einerseits den öffentlichen Bussen der Linie 84/85 und 72 als Trasses und andererseits auch als Quartiersammelstrassen. Die Einfahrten zum Knotenpunkt Linerweg/Giebenacherstrasse/Venusstrasse sind überdimensioniert und laden den Automobilisten ein, schneller zu fahren, respektive schneller abzubiegen. Dies steht im Konflikt mit den Fuss- und Veloverbindungen, respektive der Sicherheit der Fussgängerquerungen/Fussgängerstreifen. Die Abbiegeradien und Querschnitte des Linerweg und der Venusstrasse sollen im Einmündungsbereich reduziert, die Fussgängerübergänge optimiert und damit die Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer erhöht werden.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kaiseraugst

5M5.21

Kaiseraugst: Aufwertung Wurmisweg/Hirsrütiweg und Verlegung/Aufwertung Challerenweg



Baubeginn
2029

Leistungseinheiten		
Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
Aufwertung Sicherheit Strassenraum	**11 600 m²**	**3 950 000**

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

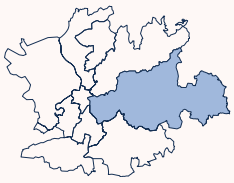
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Pauschal Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum



Hochrhein

Massnahmenbeschrieb

Der Wurmisweg und der Hirsrütiweg sind einerseits Zubringerstrassen/Sammelstrassen für das Industriegebiet Rinau und Hirsrütiweg und andererseits zugleich auch für das Wohnquartier Römerpark. Der Anteil Lastwagenverkehr ist hoch und die Konfliktgefahr mit Velofahrern und Fussgängern ist gross. Neu sollen die Velo- und Fussgängerführungen sicherer gestaltet werden. Die Fahrbahnbreite soll optimiert und die Fahrgeschwindigkeit des Individualverkehrs somit gedrosselt werden, so dass insgesamt die Sicherheit für Velofahrer und Fussgänger erhöht werden kann. Der Challerenweg soll umgelegt werden: Neu sollen Busse inkl. neuer Bushaltestelle via Hirsrütiweg direkt zur Eigentrassierung geführt werden. Dies bewirkt eine Fahrzeitverkürzung und mehr Fahrkomfort. Zudem sollen die Fussgängerbeziehungen aufgewertet und der Zugang zum Wald verkürzt werden. Auch neue Velospuren werden geschaffen.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kaiseraugst

5M5.22

5M5.22

Rheinfelden (CH): Umgestaltung Geissgasse – Kupfergasse

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

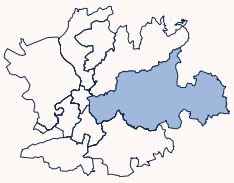
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

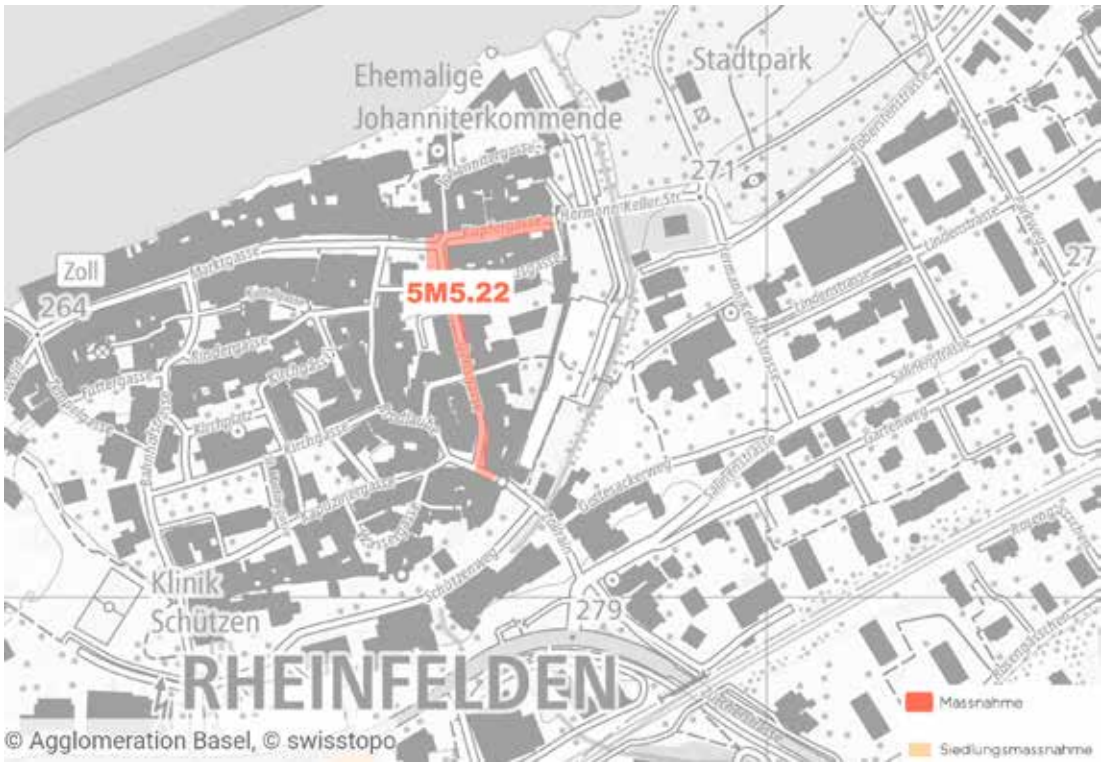
AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Pauschal Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum



Hochrhein



Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2030	Aufwertung Sicherheit Strassenraum	2300 m²	1 150 000

Massnahmenbeschrieb

Der deutsche Südbahnbus fährt via südlichen Eingang vom Zollraintor durch die Geissgasse und Kupfergasse zur Ausfahrt beim Storchennesttor. Für den Busbetrieb und den Langsamverkehr soll der Strassenraum aufgewertet werden. Durch die Umgestaltung wird dem Bus- und Langsamverkehr mehr Raum gegeben und die Verkehrssicherheit durch die tempoangepasste Strassenraumgestaltung erheblich erhöht werden.

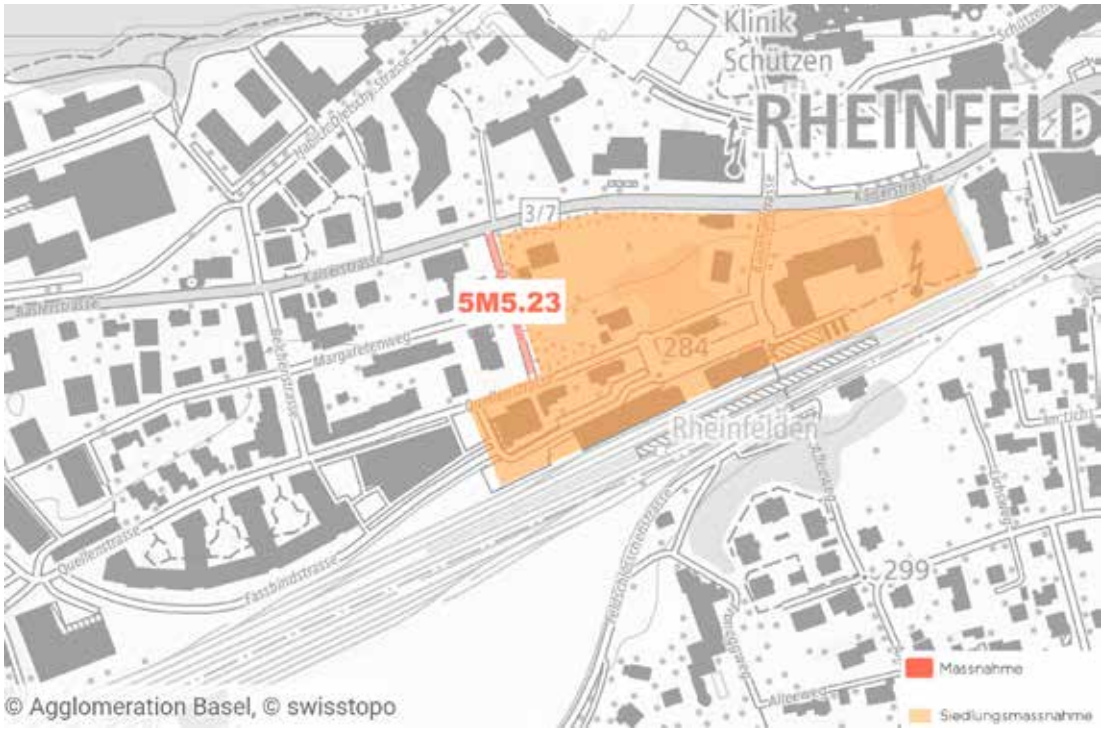
Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Rheinfelden

5M5.23

Rheinfelden (CH): Umgestaltung Quellenrain

A



Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2028	Aufwertung Sicherheit Strassenraum	1000 m²	500 000

Historie

AP1/ARE-Code
- -

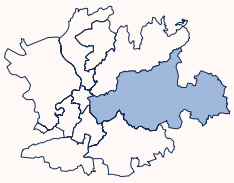
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Pauschal Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum



Hochrhein

Massnahmenbeschrieb

Die Notwendigkeit einer Neugestaltung des Quellenrains wurde in Zusammenhang mit den Planungen zur Verkehrsdrehscheibe (VDS) Bahnhof offenbar. Eine Reihe von Gründen machen den zukünftigen Betrieb des Bushofs im Einbahnregime notwendig. Die Möglichkeit zum Wenden leistungsfähigerer Gelenkbusse und die Reduktion des MIV im Hauptzugangsbereichs des Bahnhofs sind zentrale Elemente zur Leistungs- und Attraktivitätssteigerung des Rheinfelder Bahnhofsplatzes. Gemäss den Untersuchungen des Kanton Aargau ist eine Wegfahrt der Busse über den Quellenrain die sinnvollste Lösung. Der zusätzliche Busverkehr auf dem Quellenrain stellt für die bisherige Quartierstrasse eine Herausforderung dar, die nicht ohne eine grundlegende Neugestaltung bewältigt werden kann. Der Quellenrain soll zukünftig im Einbahnregime betrieben werden und der FVV und MIV sicher voneinander getrennt werden. In dem Zuge ist die Aufhebung von Parkplätzen und die Installation einer Lichtsignalanlage an der Kaiserstrasse vorgesehen.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Rheinfelden

5M5.24

5M5.24

Rheinfelden (CH): Umgestaltung Bahnhofstrasse/ Schützenplatz

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

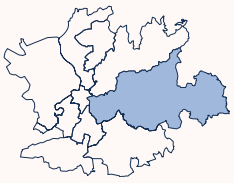
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

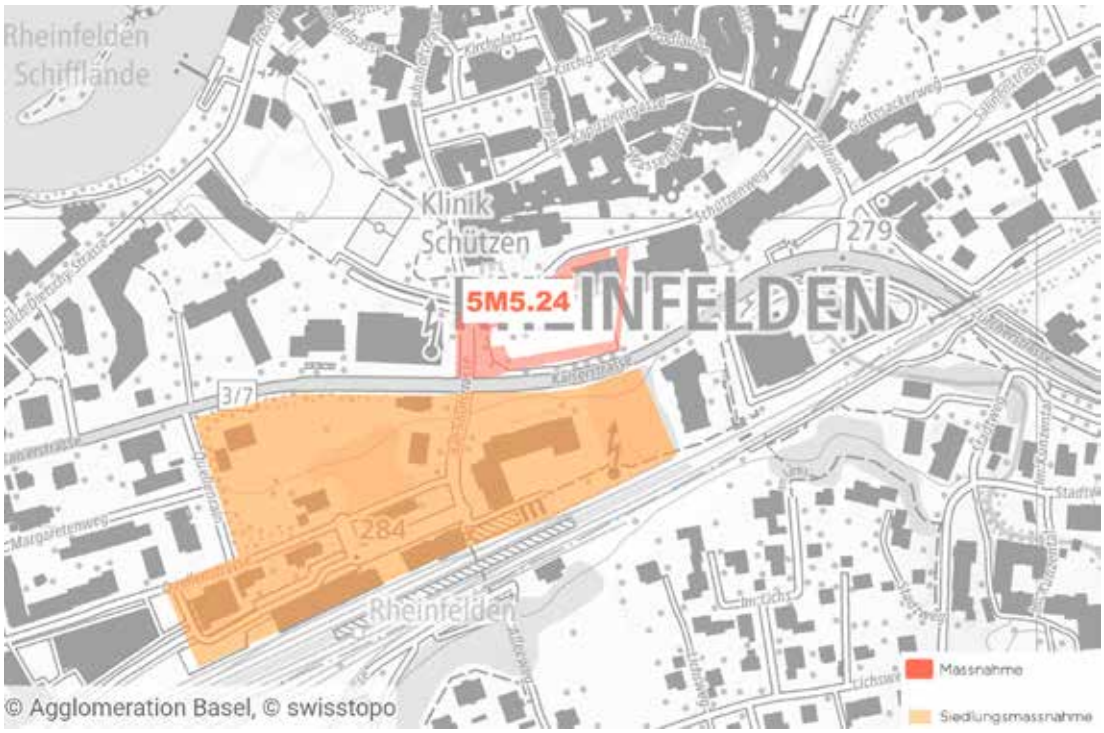
AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Pauschal Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum



Hochrhein



Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2029	Aufwertung Sicherheit Strassenraum	3300 m²	1 650 000

Massnahmenbeschrieb

Die Umgestaltung des Strassenraums der Bahnhofstrasse und der Fussgängerverbindungen über den Schützenplatz bilden ein zentrales Element in der Aufwertung des Strassenraums für Fussgänger und Veloverkehr zwischen Bahnhof und Altstadt. Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes (Bushof) beinhaltet eine Verlegung der Hauptverbindung für Fussgänger auf die Ostseite der Bahnhofstrasse. Dies dient der Entflechtung des Fussgänger- und Busverkehrs im Zugangsbereich zum Bahnhof. Entsprechend muss auch der Bereich der Bahnhofstrasse vor dem Schützenplatz umgestaltet werden und die Hauptfussgängerverbindung auf der Ostseite der Bahhofstrasse angeordnet werden. Der dafür notwendige Strassenraum betrifft einen Teil des Schützenplatzes und bedingt umfangreichere Terrainneugestaltungen. Komplettiert wird diese Massnahme durch den Einbezug der Fussgängerverbindungen über den Schützenplatz in Richtung Osten. So können auch diese Fussgängerströme in eine zusammenhängende Gestaltung schlüssig integriert werden.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Rheinfelden

5M5.25

Weil am Rhein: Aufwertung Hafenplatz inkl. Querung Colmarer Strasse



Baubeginn
2028

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
Aufwertung Sicherheit Strassenraum	**5700 m²**	**3 046 000**

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

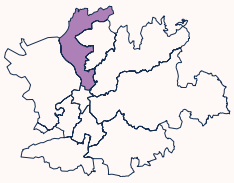
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Pauschal Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum



Oberrhein

Massnahmenbeschrieb

Der Rheinpark ist die grösste Parkanlage in Friedlingen und die älteste im gesamten Weiler Stadtgebiet. Mit dem Rheinpark will die Stadt sich mehr zum Rhein hin öffnen und den Zugang zum Wasser ermöglichen. Das bestehende Parkgelände wird nach Norden erweitert und bezieht zukünftig das südliche Hafenareal mit ein. Ziel ist es, das Areal rund um den Hafenkran aufzuwerten und einen attraktiven Freizeit- und Kulturort zu schaffen, denn der Rhein wird durch Rheintreppen für die Bürgerschaft zugänglich gemacht. Die Massnahme «Colmarer Strasse und Hafenplatz» ist eine kombinierte Massnahme zur Verbesserung der Mobilität im Areal für den Fuss- und Radverkehr. Es soll eine Querungshilfe auf der Colmarer Strasse für den Radverkehr vorgesehen werden. Im Radverkehrskonzept des Landkreises Lörrach ist die Ost-West-Achse als Verdichtungsroute festgelegt. Die geplante Massnahme schafft eine Verbindung zwischen dieser Verdichtungsroute und einer Pendlerroute.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weil am Rhein

5M5.26

5M5.26

Lörrach: Grüner Boulevard Heithemstrasse

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

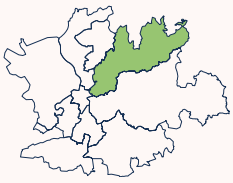
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

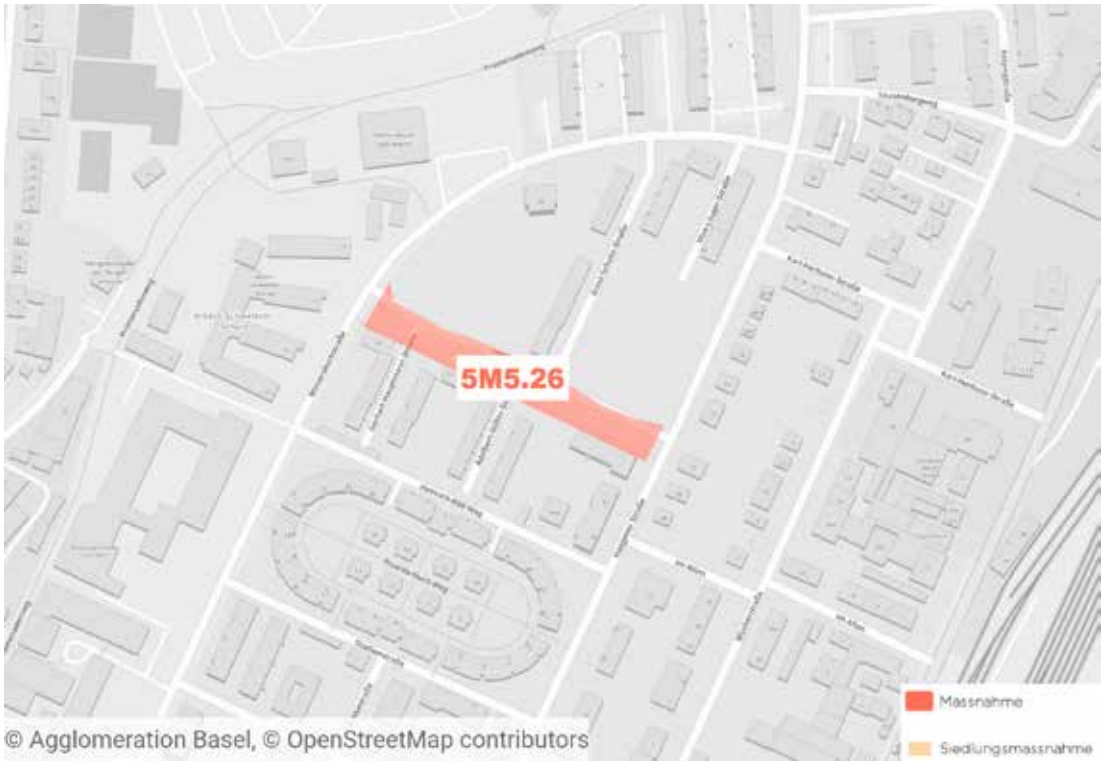
AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Pauschal Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum



Wiesental



Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2028	Aufwertung Sicherheit Strassenraum	4919 m²	1 721 650

Massnahmenbeschrieb

Der grüne Boulevard entlang der Heithemstrasse ist ein wichtiger Bestandteil des Quartiers «Nordstadt» in Lörrach. Im Zuge der Nachverdichtungsplanung zweier angrenzender Flächen rückte der Strassenraum in den Fokus. Die bereits bestehende und gewachsene Struktur der einstigen Gesamtkonzeption bietet dabei einen wertvollen Gestaltungsspielraum, da die Themen der Grünen Infrastruktur und Naherholung, welche heute aktueller denn je sind, bereits vorhanden sind. Durch die Umgestaltung des Strassenabschnittes wird insbesondere eine Aufwertung des Strassenraums mit Steigerung der Aufenthaltsqualität hin zu einem urbanen und belebten Raum als Alltagstreffpunkt, bedingt durch bestehende (z. B. einer Apotheke oder Kleingewerbe) und neue (z. B. Nahversorgung, Bäckerei, Café, kleine Ladeneinheiten) Angebote entlang des Boulevards, angestrebt. Dies bedingt eine Reduzierung der öffentlichen Stellplatzfläche im Strassenraum.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Lörrach

5M5.27

Lörrach: Umgestaltung Basler Strasse, Bauabschnitt Bahnhof Stetten



Baubeginn
2029

Leistungseinheiten		
Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
Aufwertung Sicherheit Strassenraum	7585 m²	2 100 000

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

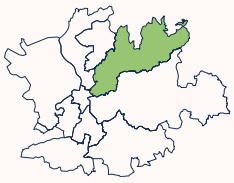
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Pauschal Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum



Wiesental

Massnahmenbeschrieb

Die Umgestaltung der Basler Strasse im Bereich der S-Bahn-Haltestelle Lörrach Stetten soll die Situation für den Fuss- und Radverkehr, sowie den ÖPNV, verbessern. Auch die Sicherheit, z. B. für die querenden Fussgängerinnen soll verbessert werden. Durch Entsiegelung, Neupflanzen von Stadtbäumen und Anlage von neuen, schattigen Plätzen soll der überbreite, asphaltierte Strassenraum in einen an die spürbaren Folgen des Klimawandels angepassten Lebensraum umgewandelt werden.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Lörrach

5M5.28

5M5.28

Lörrach: Strassenraumgestaltung Engelplatz

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

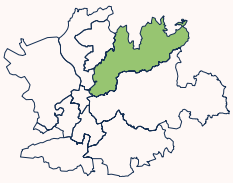
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Pauschal Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum



Wiesental



Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2028	**Aufwertung Sicherheit Strassenraum**	**2000 m²**	**1 000 000**

Massnahmenbeschrieb

Die Einrichtung einer öffentlichen Tiefgarage im Projekt «Nördlich Engelplatz» ermöglicht es, die bisher oberirdischen Stellplätze im südlichen Bereich des Engelplatzes zu verlagern. Dadurch ergibt sich die Chance, erstmalig in Lörrach eine klimaangepasste Freiflächengestaltung umzusetzen. Die Stadt Lörrach hat das Büro w+p Landschaften mit der Planung beauftragt. Das Büro hat drei Varianten für eine künftige Gestaltung des Engelplatzes entwickelt. Unter Beteiligung der Anwohner und dem Gestaltungsbeirat der Stadt Lörrach wird die Planung aktuell weiter entwickelt. Wenn das Bauprojekt nördlich Engelplatz umgesetzt ist, soll der Platz entsprechend der bis dahin fertig gestellten Planung (Bauabschnitte I bis III, siehe Anlage) umgebaut und begrünt werden.

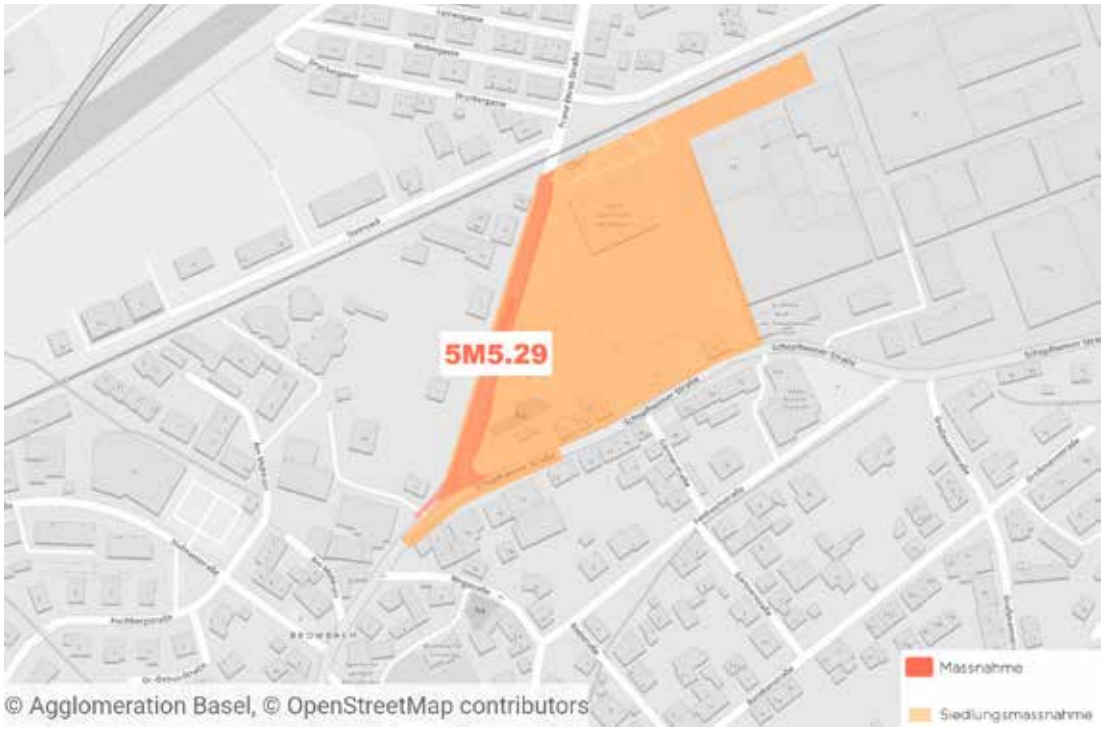
Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Lörrach

5M5.29

Lörrach: Neugestaltung Franz-Ehret-Strasse

A



Baubeginn
2028

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
Aufwertung Sicherheit Strassenraum	**2803 m²**	**840 900**

Historie

AP1/ARE-Code
- -

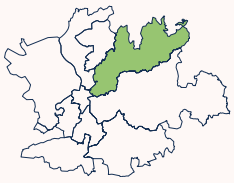
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Pauschal Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum



Wiesental

Massnahmenbeschrieb

Auf Grundlage eines umfassenden Beteiligungsprozesses mit nachgelagertem Werkstattverfahren wurde eine städtebauliche Konzeption erarbeitet. Inhalte der Planung sind u. a. Stiftungsverwaltung, Workshop-Räume und Wohnen. Der Franz-Ehret-Strasse kommt bei der Transformation eine grosse Bedeutung zu. Zum einen stellt sie einen der wichtigen «Brückenschläge» zwischen Brombach und Hauingen über den Fluss Wiese und Regio S-Bahn-Gleise dar, zum anderen erschliesst sie die neu angelegte Mobilitätsdrehscheibe in Brombach. Aufgrund der Lage zwischen der Transformationsfläche Fabrik-Areal/Schöpflin-Areal und bestehenden Nutzungen wie Schulen, Sporthalle und Kinder-/Jugendbetreuungsangeboten bestehen höhere Anforderungen an den Strassenraum, die der Zielgruppe, vor allem Kindern und Jugendlichen, gerecht werden sollen. Zur Erreichung einer beabsichtigten, erhöhten Verkehrssicherung wird eine Neugestaltung der Strassenfläche und die Integration von Grünelementen vorgesehen.

Beteiligte Stellen/Koordination

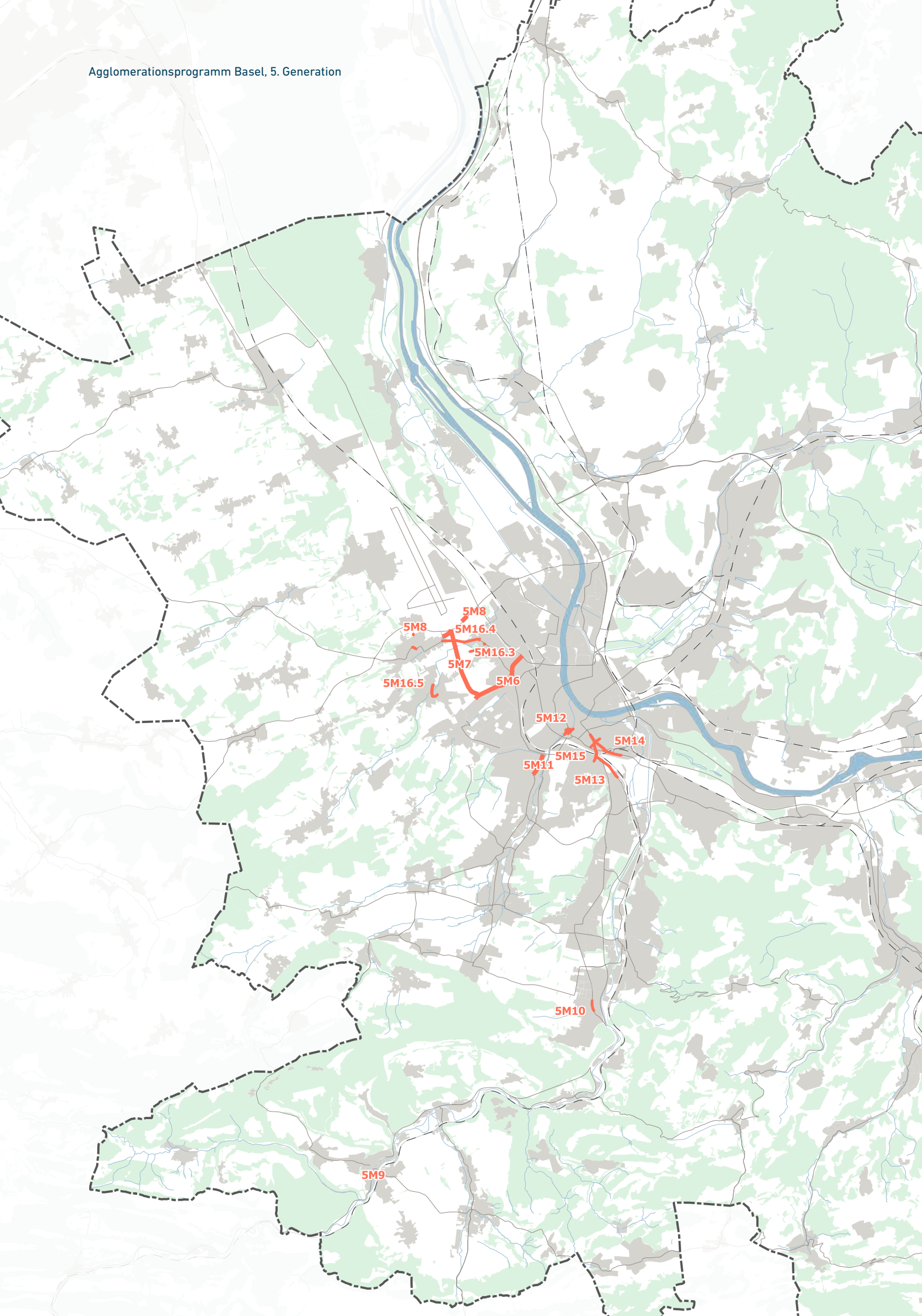
Federführende Stelle	Lörrach

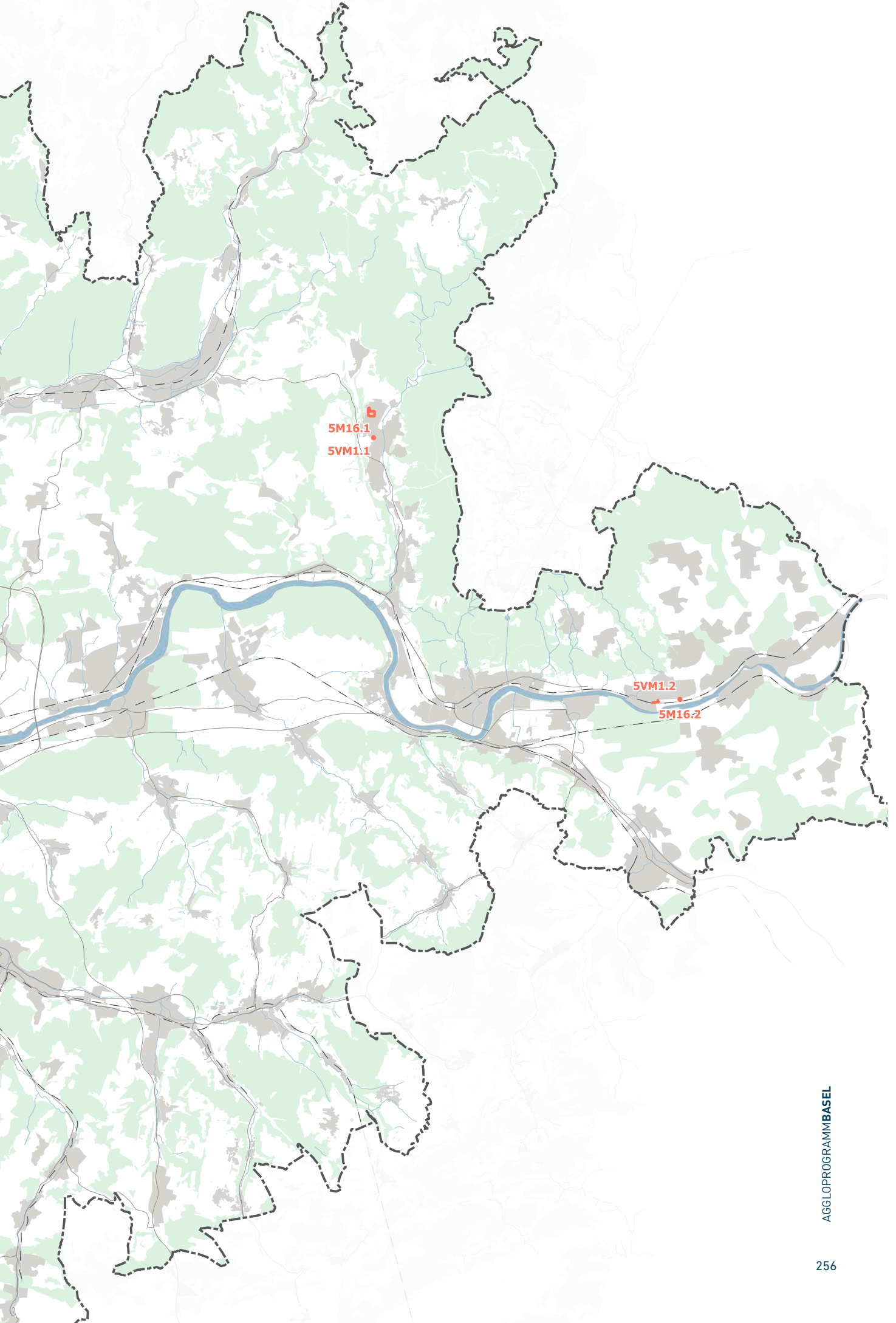
3.2.3 Übersichtskarte (B-Horizont)
Carte synoptique (horizon B)

Nr. *N°*	B-Massnahme *Mesure B*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5M6	BL: Zubringer Bachgraben-Allschwil	B	258
5M7	SLA : Boulevard Intercommunal Sud (BIS)	B	261
5M8	CeA : Réaménagement des carrefours RD105 – RD201 et RD105 – fret EAP	B	264
5M9	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa	B	267
5M10	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Zentrum	B	270
5M11	BL: Neugestaltung Hauptstrasse Binningen	B	273
5M12	BS: Heuwaage – Binningerstrasse, Neuorganisation	B	276
5M13	BS: Areal Dreispitz Nord, Verbesserungen Münchensteinerstrasse	B	279
5M14	BS: Areal Wolf, Neuorganisation St. Jakobs-Strasse	B	282
5M15	BS: Denkmal – Grosspeter – Dreispitz, Neuorganisation	B	285
5M16	Pauschalpaket: Aufwertung/Sicherheit Strassenraum (B-Horizont)	B	289

Nr. *N°*	B-Massnahme *Mesure B*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5M16.1	Wehr: Shared Space	B	291
5M16.2	Murg: Aufwertung Ortsmitte	B	292
5M16.3	Saint-Louis : Mesures d'accompagnement du Boulevard Intercommunal Sud	B	293
5M16.4	Hésingue : Mesures d'accompagnement du Boulevard Intercommunal Sud	B	294
5M16.5	Hégenheim : Mesures d'accompagnement du Boulevard Intercommunal Sud	B	295
5VM1	Pauschalpaket: Verkehrsmanagement (B-Horizont)	B	296

Nr. *N°*	B-Massnahme *Mesure B*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5VM1.1	Wehr: Verbesserung VM an Knoten	B	298
5VM1.2	Murg: Knoten Ortseingang Ost	B	299


5M8
5M8
5M16.4
5M16.3
5M7
5M16.5
5M6
5M12
5M14
5M15
5M11
5M13
5M10
5M9

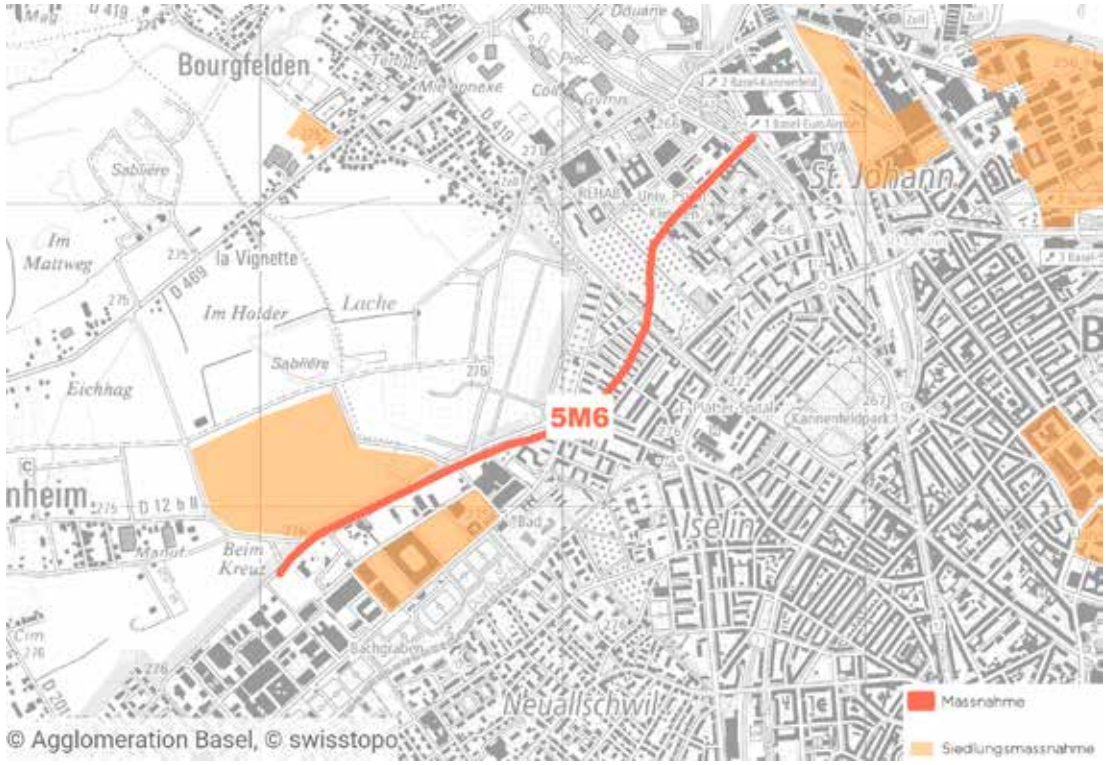

5M16.1
5VM1.1
5VM1.2
5M16.2

3.2.4 Massnahmenblätter (B-Horizont)
Fiches de mesure (horizon B)



5M6

BL: Zubringer Bachgraben-Allschwil



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
405 000 000	2031	2037

Planungsstand	Stand Umsetzungsschritte		
3 Vorprojekt	Projektierung	Plangenehmigung Baubewilligung	Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Der Zubringer ist eine neue Strassenverbindung zwischen Allschwil-Nord und der Nordtangente N3 in Basel. Damit wird das Arbeitsplatzgebiet direkter und leistungsfähiger an das HLS-Netz angebunden. Die bisherige MIV-Achse und die daran angrenzenden dichten Siedlungsgebiete werden entlastet, was Spielräume für den Fuss- und Veloverkehr sowie in städtebaulicher Hinsicht eröffnet. Hierzu wird die bestehende Rue de Bâle ausgebaut. Im Bereich «Beim Kreuz» werden an einem Kreisverkehr mehrere Strassen angeschlossen. Der Zubringer verläuft ab hier in nordöstlicher Richtung parallel zur Grenze auf französischem Boden. Direkt östlich der Kantonsgrenze BS/BL schliesst sich ein zweispuriger Tunnel an, der bis zum Anschlussbereich an der Nordtangente verläuft. Das Vorhaben ist und wird weiterhin mit der Massnahme «Boulevard Intercommunal Sud» koordiniert. So wird sicher-

gestellt, dass der Verkehr möglichst auf das übergeordnete Netz geleitet wird und untergeordnete Elemente entlastet werden. Zusätzlich werden die Klassierungen des umliegenden Strassennetzes teilweise angepasst und verkehrlich flankierende Massnahmen ergriffen.

5M6

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Zentraler Baustein eines umfassenden gesamtverkehrlichen Konzepts für das Entwicklungsgebiet. Direkte Anbindung des Entwicklungsgebiets an das Hochleistungsstrassennetz, Lenkung des MIV auf die Hochleistungsstrasse und damit einhergehend Entlastung des lokalen untergeordneten Strassennetzes. Abbau der Behinderungen im strassengebundenen ÖV.
WK2	Sicherung der Standortqualität des Arbeitsplatzgebietes von hoher Dichte durch gute Erreichbarkeit. Massnahme ermöglicht weitere umfeldverträgliche Entwicklung des Bachgrabengebiets. Entlastung von Wohngebieten entlang heutiger Erschliessungsachse.
WK3	Abnahme des Risikos von Konflikten zwischen MIV und Fuss-/Veloverkehr durch separate Linienführung MIV.
WK4	Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen in den umliegenden Wohngebieten. Geringe Auswirkungen auf Natur- und Landschaftsflächen erwartet.

Bezug zum Zukunftsbild:

- Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichtet
- MIV: Das übergeordnete Strassennetz gewährleistet zuverlässige Verbindungen innerhalb und zwischen den Korridoren und stellt die Verbindung ans HLS-Netz sicher
- MIV: Der Strassenverkehr und sein Flächenverbrauch werden möglichst minimiert. Er wird effizient sowie klima- und umfeldverträglich in das bzw. aus dem Siedlungsgebiet geführt

Bezug zu Teilstrategien:

- V3.1 Strassennetz mit punktuellen Aus-, Um- und Neubauten weiterentwickeln
- QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern

Bezug zum Handlungsbedarf:

Der Raum Allschwil-Nord hat in den letzten Jahren eine intensive Entwicklung erfahren. Er ist für arbeitsplatz- und wertschöpfungsintensive Gewerbenutzungen vorgesehen und ein Anziehungspunkt für international tätige Firmen. In den nächsten Jahren sollen rund 6000 weitere Arbeitsplätze entstehen. Die verkehrliche Erschliessung dieser Nutzungen ist in Varianten untersucht worden. Es hat sich gezeigt, dass die Gesamtnachfrage nur im Verbund aus Tram, Velo und MIV bewältigt werden kann. Bezüglich MIV ist das Gebiet nicht weit von der Nationalstrasse entfernt, die Anbindung führt jedoch über schon stark ausgelastete Knoten und durch Wohnquartiere. Mit dem Wachstum wird die Verkehrsnachfrage auf diesen Strecken nicht mehr verträglich abzuwickeln sein. Neben den wachsenden Emissionen und der sinkenden Erreichbarkeit würde auch die Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV leiden.

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÖV	5ÖV8	BL/BS: Tramprojekt Bachgraben	B

B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

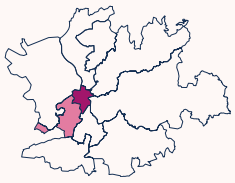
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4M1/2701.4.036 C

Massnahmenkategorie
Kapazität Strasse

Unterkategorie
Kernentlastung- und Umfahrungsstrassen



Kernstadt, Leimental

5M6

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

MIV	5M5.3	Allschwil: Umgestaltung Strassenraum	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 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	5FVV7.4	Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen	A
S	5S4.1	Arbeitsplatzgebiet Bachgraben	A
	5S4.3	Zone d'activité Hégenheim	B
	5S26.1	Quartier Fernet-Branca	B
	5S26.2	Rue de la Fraternité – Saint-Louis	B
	5S26.5	Quartier Casino – Saint-Louis	B
	5S26.4	Quartier Forum – Saint-Louis	B
	5S26.6	Quartier Parc Hess – Saint-Louis	B
	5S26.7	Rives du Lertzbach, avenue De Gaulle	A
L	5L3	Parc des Carrières	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Landschaft	
Weitere beteiligte Stellen	Allschwil, Bundesamt für Strassen, Collectivité européenne d'Alsace, Kanton Basel-Stadt, Saint-Louis Agglomération	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	-	
Richtplanrelevanz (CH)	☒ Ja, Festsetzung	☐ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

Die Erarbeitung erfolgt in enger Abstimmung mit dem Kanton Basel-Stadt, der Gemeinde Allschwil und den französischen Gebietskörperschaften.

Umweltverträglichkeit

Gewählte Linienführung berücksichtigt die Anliegen des Natur- und Heimatschutzes. Es wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt; Voruntersuchung liegt vor.

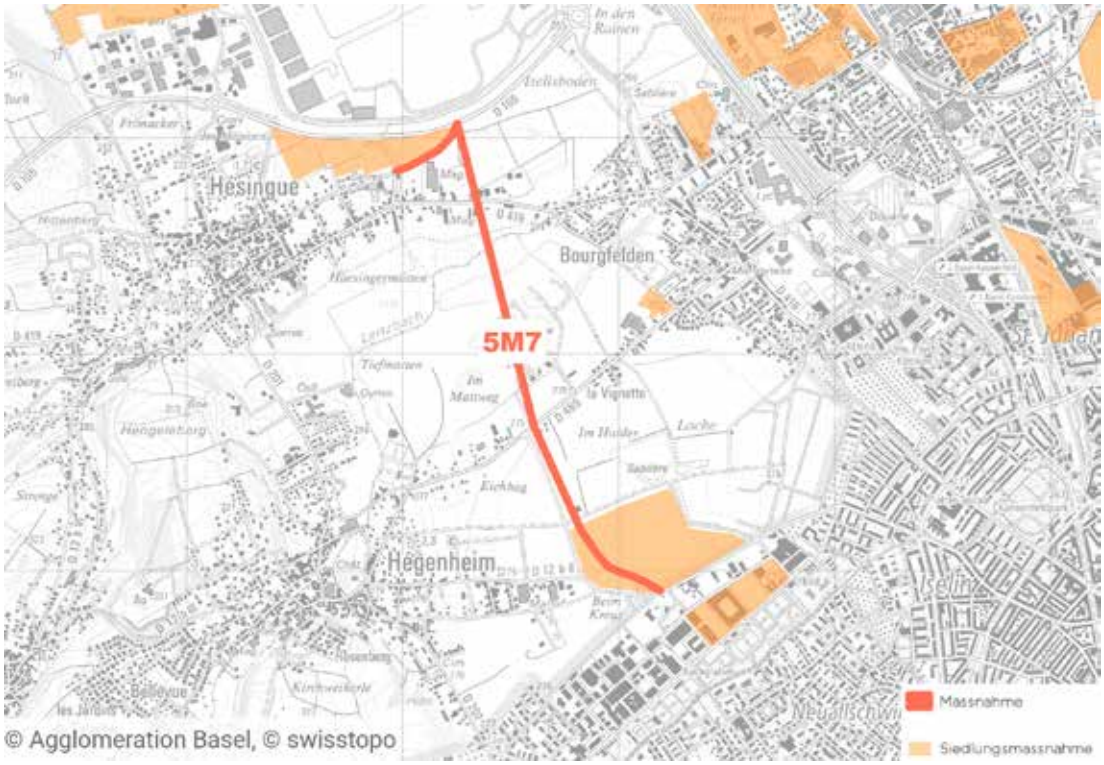
Weiteres

Umfahrung DTV mit Massnahme (MIV)	14 500
Anzahl Fz ohne Projekt (MIV)	30 000
Anzahl Fz mit Projekt (MIV)	19 200

5M7

SLA : Boulevard Intercommunal Sud (BIS)

B



Historie

AP1/ARE-Code
- -

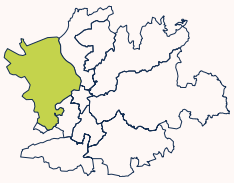
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4M2/2701.4.037 C

Catégorie de mesure
Capacité des routes

Sous catégorie
Routes de contournement / délestage des centres



Saint-Louis Agglomération

Coûts (CHF)	Mise en œuvre	Mise en service
18 000 000	2032	2034

Etat planification

1 Étude de faisabilité

Étapes de mise en œuvre

Planification | Permis de construire | Financement

Description

Le projet de Boulevard Intercommunal Sud consiste à réaliser une nouvelle route à 2x1 voies qui reliera la RD105 au secteur du Bachgraben à Allschwil et qui sera située entre les villages de Hésingue, Hégenheim et le village de Bourgfelden (appartenant à la commune de Saint-Louis). Il s'agit d'une nouvelle liaison structurante qui viendra renforcer le maillage de la partie Nord-Ouest du réseau tri national entre la RD105 et le ZUBA. Ce nouvel axe permettra de desservir le pôle d'innovation du Bachgraben en fort développement de manière satisfaisante, et de développer le futur parc d'activités de Hégenheim en vis-à-vis du Bachgraben dans un cadre environnemental de qualité en lisière du Parc des carrières. Le Boulevard Intercommunal Sud engendrera une réduction significative du trafic routier de transit au sein des bourgs (– 40 % de trafic). En parallèle du projet sont prévues des mesures

5M7

d'accompagnement et d'aménagement de l'espace public dans les bourgs (Hésingue/Hégenheim/Saint-Louis) visant à y améliorer la qualité de vie et la sécurité pour les modes de déplacements vélo et piétons et à favoriser le développement de l'urbanisation vers l'intérieur dans ces communes. La réduction du trafic au sein des bourgs aura aussi pour effet direct d'augmenter la vitesse et l'attractivité de la ligne de bus française existante qui dessert le Bachgraben (ligne 8 du réseau Distribus) à travers ces communes. Son utilisation devrait donc s'accroitre. La conception du projet a également pris en compte la mobilité douce, le projet comprenant une liaison cyclable en site propre qui viendra compléter le réseau cyclable trinational.

Opportunité et utilité

Utilité/Effet

WK1	Améliorer le réseau routier côté français et l'accessibilité du secteur de développement du Bachgraben à Allschwil, du futur parc d'activités de Hégenheim et plus généralement, des zones Nord-Ouest de Bâle. Désengorger les communes françaises du trafic de transit pendulaire et réduire le temps perdu dans les embouteillages par les automobilistes et les usagers du bus.Comprend également une piste cyclable qui va compléter le réseau structurant trinational.
WK2	Le projet est complété par des mesures d'accompagnement de requalification des espaces publics au sein des zones urbaines actuellement traversées, ce qui rendra plus attractif le développement urbain vers l'intérieur
WK3	Des mesures d'accompagnement seront réalisées dans les centres bourgs actuellement traversés pour apaiser la circulation et limiter le transit, ce qui améliorera la sécurité des piétons et vélos dans ces secteurs.
WK4	L'exposition des populations résidant dans les zones urbaines actuellement traversées aux nuisances sonores et aux pollutions atmosphériques sera significativement réduite.

Relations avec la vision d'avenir

› Corridors intérieurs : utiliser le développement dynamique pour une revalorisation de qualité

› TIM : Le réseau supérieur assure des liaisons fiables dans et entre les corridors.

Relations avec les stratégies sectorielles

› S3.1 Renforcer les centres des localités dans l'espace rural

› V3.1 Développer le réseau routier avec des aménagements ponctuels

› V4.2 Aménager des itinéraires principaux et complémentaires sûrs et attractifs

Besoin d'action

Les localités de Hésingue et de Hégenheim sont excessivement chargées par le trafic de transit (raccordement au réseau routier supérieur au nord de Hésingue). Avec la croissance de la population et des emplois dans le pôle de développement Bachgraben, cette surcharge va encore augmenter si aucune mesure n'est prise.

Relation avec d'autres mesures

Optimisation et lien avec les autres mesures

ÖV	5ÖV8	BL/BS: Tramprojekt Bachgraben	B

Optimisation et lien avec les autres mesures

MIV	5M6	BL: Zubringer Bachgraben-Allschwil	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
S	5S4.1	Arbeitsplatzgebiet Bachgraben	A
	5S4.3	Zone d'activité Hégenheim	B
	5S26.2	Rue de la Fraternité – Saint-Louis	B
	5S26.7	Rives du Lertzbach, avenue De Gaulle	A
	5S28.2	Réserve foncière – Aménagement Sud – RD105 – Hésingue	B
L	5L3	Parc des Carrières	A

Coordination

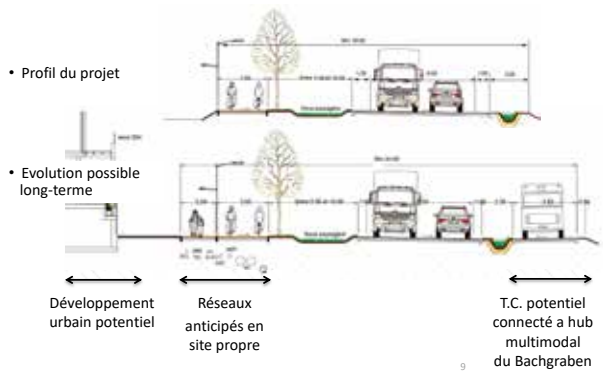
L'organisation responsable	Saint-Louis Agglomération
Autres participantes	Collectivité européenne d'Alsace, Hégenheim, Hésingue, Kanton Basel-Landschaft, Kanton Basel-Stadt, Saint-Louis
Financement	-
Remarque sur le financement	-
ScoT FR	☒ Oui, Information préalable ☐ Non

Répartition des rôles entre le canton, la région et les communes
Maitrise douvrage : SLA ; Collectivité française associée : CeA (raccordement sur RD105 et déclassement de voie existante) et communes (Hésingue, Hégenheim, Saint-Louis) ; Coordination : Canton de BL et BS (projet ZUBA)

Écocompatibilité
Le projet ne doit pas impacter de manière significative de corridor ou de réservoir écologique. Il prévoit de restaurer et renforcer un corridor écologique peu fonctionnel, de préserver la liaison verte entre le Parc des Carrières et Allschwil.

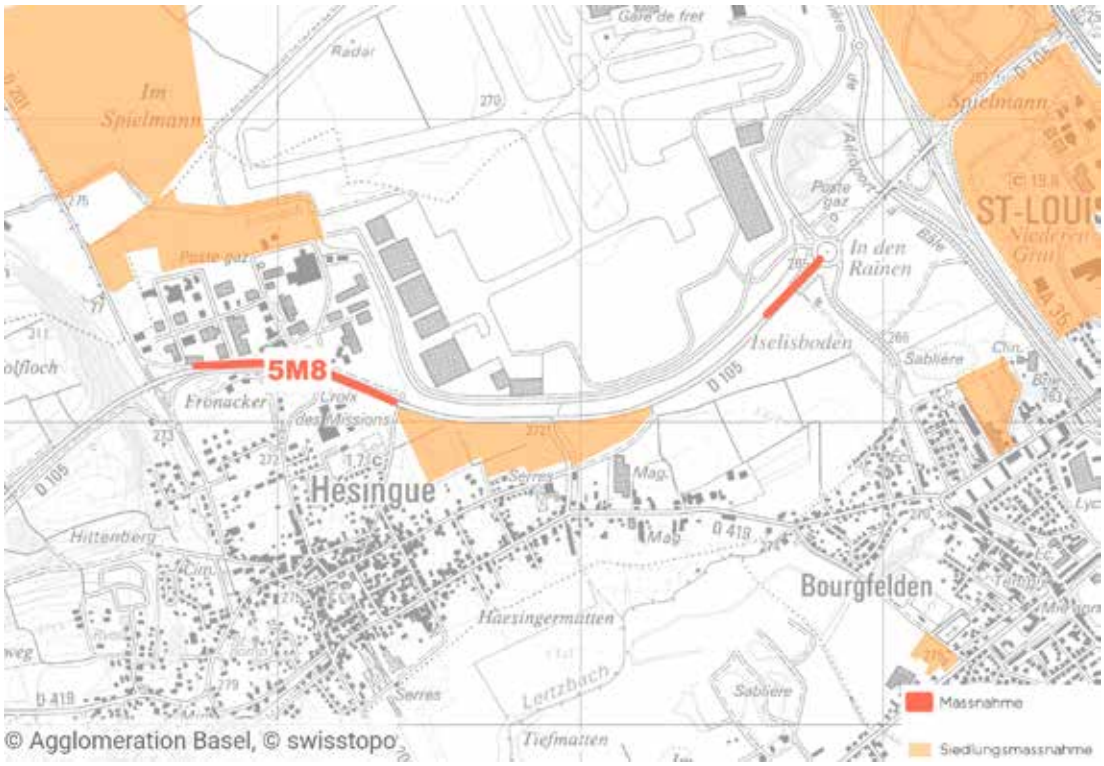
Autres

TJM prévisionnel à 15 ans sur le nouvel axe, avec mesure	11 000
TJM prévisionnel à 15 ans sur le principal axe à délester, sans mesure	12 000
TJM prévisionnel à 15 ans sur le principal axe à délester, avec mesure	5000



5M8

CeA : Réaménagement des carrefours RD105 – RD201 et RD105 – fret EAP



Coûts (CHF)	Mise en œuvre	Mise en service
4 800 000	2032	2035

Etat planification

1 Étude de faisabilité

Étapes de mise en œuvre

Planification | Permis de construire | Financement

Description

La RD105 au droit de Hésingue est une route à 2x1 voies qui supporte déjà actuellement un trafic de 20000 véhicules par jour en moyenne annuelle. Le développement de la zone économique du Bachgraben à Allschwil (Suisse) et le projet de Boulevard Intercommunal Sud, que rend nécessaire ce développement, vont encore induire un trafic supplémentaire sur la RD105 entre le carrefour giratoire RD419/RD473 à l'ouest de Hésingue et l'échangeur A35 de Saint-Louis. La configuration actuelle des carrefours giratoires RD105/RD201 à Hésingue et RD105/voie de desserte fret de l'EuroAirport ne leur permettra pas d'écouler tout le trafic prévu, en particulier aux heures de pointe du matin et du soir. Pour éviter que cette situation ne conduise une partie des usagers en véhicule individuel motorisé à privilégier des itinéraires alternatifs traversant les zones habitées,

des aménagements visant à donner de la capacité supplémentaire à ces deux carrefours sont nécessaires.

Opportunité et utilité

Utilité/Effet

WK1	Ce projet permettra de répondre à l'enjeu de l'amélioration du système de circulation routière. Les problèmes de saturation qui y sont observés et qui devraient s'accentuer dans les années à venir compte tenu du développement attendu constituent le principal enjeu routier du territoire français. La fluidification de la RDBFG améliorera le fonctionnement global du réseau routier primaire de l'agglomération. Cette route assure la fonction de contournement Nord de l'agglomération trinationale.
WK2	› Ce projet contribuera à améliorer la desserte des zones urbaines notamment du côté intérieur de l'agglomération baloise de ce contournement et notamment de la zone d'activités du Bachgraben à Allschwil en Suisse via le Boulevard Intercommunal Sud. › Améliorer la circulation des transports en commun entre le Sundgau, la zone du Bachgraben à Allschwil, la gare de Saint-Louis et l'EuroAirPort.
WK3	La saturation qui y est constatée génère une perte de temps importante et des risques accidentogènes avérés. L'aménagement de la RD105 s'inscrit parfaitement dans la stratégie qui consiste à réduire les risques d'accidents.
WK4	En fluidifiant la circulation, cet aménagement contribuera à la réduction des émissions de polluants par le trafic.

Relations avec la vision d'avenir

› Corridors intérieurs : utiliser le développement dynamique pour une revalorisation de qualité

› TIM : Le réseau supérieur assure des liaisons fiables dans et entre les corridors.

Relations avec les stratégies sectorielles

› V3.1 Développer le réseau routier avec des aménagements ponctuels

› V3.2 Développer et appliquer une gestion du trafic concertée au niveau suprarégional et régional

› V5.2 Créer des quartiers résidentiels et des pôles d'emploi favorables aux piétons

Besoin d'action

Il est indispensable et urgent de procéder à un réaménagement complet de l'échangeur A35/RD105 et au doublement de la RD105 aux abords de l'autoroute en prenant en compte des développements futurs.

Relation avec d'autres mesures

Optimisation et lien avec les autres mesures

MIV	5M6	BL: Zubringer Bachgraben-Allschwil	B
	5M7	SLA : Boulevard Intercommunal Sud (BIS)	B

B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

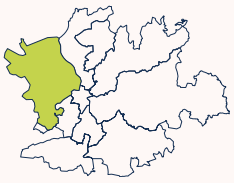
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4M13/2701.4.071 C

Catégorie de mesure
Capacité des routes

Sous catégorie
Aménagements d'extension des capacités, tronçon routier/noeuds



Saint-Louis Agglomération

5M8

Optimisation et lien avec les autres mesures

S	5S26.7	Rives du Lertzbach, avenue De Gaulle	A
	5S27.4	EuroAirport – Campus Aeronautique – Zone 7	B
	5S28.1	Zone d'activités aréroportuaires – Blotzheim	B
	5S28.2	Réserve foncière – Aménagement Sud – RD105 – Hésingue	B
	5S28.3	Extension zone industrielle – Blotzheim	B

Coordination

L'organisation responsable	Collectivité européenne d'Alsace	
Autres participantes	EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg, Hésingue, Saint-Louis Agglomération	
Financement	-	
Remarques financement	100 % Collectivité européenne d'Alsace	
ScoT FR	☐ Oui	☒ Non

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

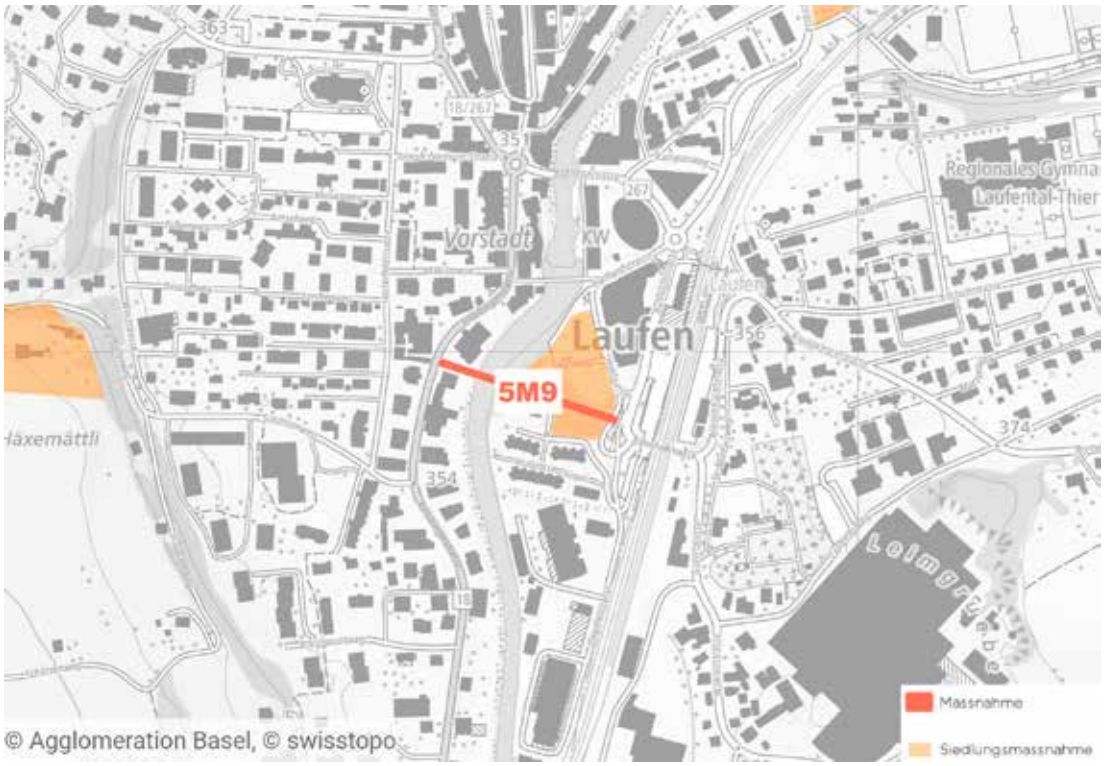
Écocompatibilité
L'emprise nécessaire a l'aménagement a déjà été acquisé et l'élargissement du remblai support a déjà été réalisé depuis de nombreuses années pour permettre cet aménagement. Le projet ne devrait donc pas nécessiter de nouvelle consommation.

Autres
TJM prévisionnel a 15 ans sur le principal axe a délester. sans mesure : 25 800
TJM prévisionnel a 15 ans sur le principal axe a délester, avec mesure : 25 800



5M9

BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
15 000 000	2032	2033

Planungsstand

1 Vorstudie

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Es sind verschiedene Lösungsvarianten untersucht und schliesslich der Bau einer neuen Birsbrücke in der nun vorgesehenen Lage als Bestvariante identifiziert worden. Mit ihr sollen die Bahnhofsstrasse sowie die Verbindung Bahnhof – Altstadt substanziell vom MIV entlastet (rund 5000 Fahrzeuge weniger pro Tag) und für den Fuss- und Veloverkehr freigespielt werden. Mit den flankierenden Massnahmen wird dieses Optimierungspotenzial genutzt. Mit der neuen Birsbrücke kann darüber hinaus die Funktionalität des Bahnhofsvorplatzes verbessert werden. Zusammen mit den Massnahmen im Umfeld erlaubt das Projekt eine qualitativ hochwertige und bedarfsgerechte Betriebsabwicklung – auch bei einer weiter zunehmenden Nachfrage – sowie eine Stärkung von Laufen als regionales Zentrum des Laufentals.

B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

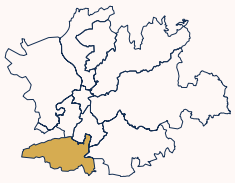
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
M16/2701.3.092 B

AP4/ARE-Code
4M3/2701.4.038 A

Massnahmenkategorie
Kapazität Strasse

Unterkategorie
Kapazitätsausbauten, Strassenabschnitt und Knoten



Laufental/Thierstein

5M9

Die flankierenden Massnahmen sind integraler Bestandteil der Gesamtmassnahme. Die zentrale Zielsetzung ist, die wichtige Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Bahnhofsgebiet und der Altstadt von Laufen zu verbessern. In der Vorstudie wurden die Handlungsspielräume ermittelt und mögliche Gestaltungsmassnahmen aufgezeigt worden. Die Bahnhofsstrasse West mit dem Abschluss beim Vorstadtplatz kann neu gestaltet werden, wobei vornehmlich mehr Fussgängerflächen geschaffen werden. Die Fusswegbeziehung Altstadt – Bahnhof wird deutlich attraktiver und erhält eine höhere Aufenthaltsqualität.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Sicherstellung der Erreichbarkeit städtebaulicher Schlüsselstellen für den Ziel- und Quellverkehr, optimierte Verkehrsführung im Ortsinnern, Entlastung des Bahnhofumfelds von Durchgangsverkehr, neue Qualität der entlasteten Strecken für den Fuss- und Veloverkehr, Förderung kombinierte Mobilität, Voraussetzung für die Massnahme «Laufen, Zentrumsentlastung».
WK2	Qualität des öffentlichen Raums im städtebaulich wichtigen Umfeld des Bahnhofs wird verbessert. Die wichtige Fuss- und Veloverkehrsachse Bahnhof – Vorstadt – Altstadt wird aufgewertet. Das Projekt ermöglicht die Weiterentwicklung des Bahnhofsumfelds.
WK3	Erhöhung der subjektiven Sicherheit im Fuss- und Veloverkehr von/zum Bahnhof.
WK4	Stärkung der Rolle des Fuss- und Veloverkehrs im Modal Split.

Bezug zum Zukunftsbild:

- FVV: Die Siedlungsgebiete verfügen über ein zusammenhängendes, dichtes, sicheres und attraktives Fusswegnetz
- Korridorzentren: als Teil der polyzentrischen Struktur gestärkt
- MIV: Siedlungsorientierte und klimaangepasst gestaltete Strassenräume bieten für den Fuss- und Veloverkehr optimale Platzverhältnisse, Sicherheit und eine hohe Aufenthaltsqualität

Bezug zu Teilstrategien:

- QS3.1 Vielfalt und kurze Wege fördern
- QSK1.2 Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren
- V5.2 Fussgängerfreundliche Wohnquartiere und Arbeitsplatzgebiete schaffen

Bezug zum Handlungsbedarf:

Die Bahnhofstrasse ist zwischen dem Bahnhof und der Altstadt Laufen stark ausgelastet, der Verkehrsfluss stockt in den Spitzenstunden und die Busse sind in ihrer Fahrt behindert. Eine alternative Führung der Ortsdurchfahrt ist erforderlich, um den Raum im Bereich des Bahnhofs siedlungsorientiert aufzuwerten.

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-MIV	5Ü-M9	Laufen, Zentrumsentlastung (Kernumfahrung)	C
FVV	5FVV10	BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung am Bahnhof Laufen	B
S	5S12.2	Entwicklungsgebiet Nau	A
	5S12.3	Entwicklungsgebiet Dürrenboden	A
	5S12.4	Entwicklung Industrieareal Wahlenstrasse	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Landschaft	
Weitere beteiligte Stellen	Laufen	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	Hauptfinanzierung Kanton Basel-Landschaft, bei flankierenden Massnahmen punktuell Stadt Laufen	
Richtplanrelevanz (CH)	☒ Ja, Festsetzung	☐ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Die Abstimmung auf das regionale Strassennetz ist im Zuge der Richtplaneintragung erfolgt. Das Projekt wird eng mit der Stadt abgestimmt. Das Vorhaben ist in ihrem räumlichen Entwicklungskonzept enthalten und entspricht somit ihrer Strategie.

Umweltverträglichkeit
Die Belange von Umwelt-, Natur und Heimatschutz werden berücksichtigt. Es sind keine ungelösten Konflikte mit Umweltschutzgesetzen und/oder zwischen der Massnahme und geschützten oder für den Natur- und Heimatschutz wichtigen Gebieten zu erwarten.

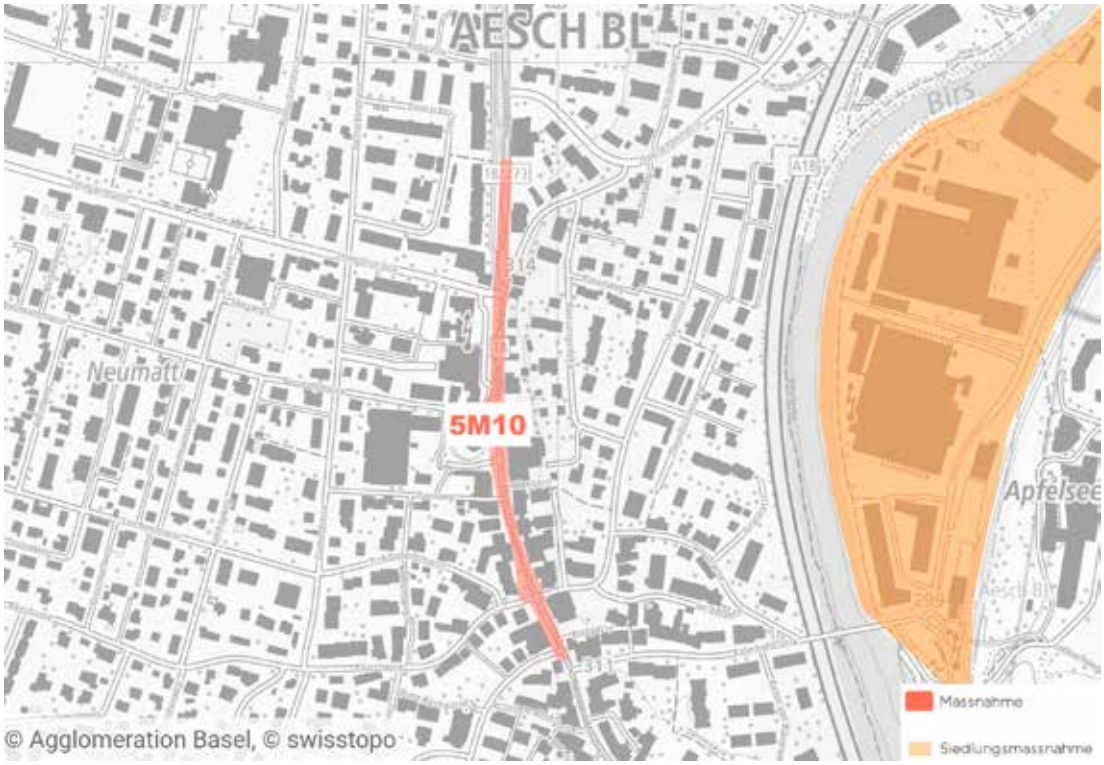
Weiteres

Umfahrung DTV mit Massnahme (MIV)	ca. 6000
Anzahl Fz ohne Projekt (MIV)	ca. 7500 – 9500
Anzahl Fz mit Projekt (MIV)	ca. 4500 – 7000



5M10

BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Zentrum



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
7 800 000	2032	2033

Planungsstand

2 Machbarkeitsstudie

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Dank verschiedener übergeordneter Projekte kann die heute stark belastete Hauptstrasse in Aesch künftig entlastet werden. Es erfolgt eine Aufwertung der Seitenbereiche sowie des Dorfplatzes mit der Tramhaltestelle und verleiht dem Raum neue Identität. Die ÖV-Haltestellen werden BehiG-tauglich umgestaltet und die Zugänglichkeit dabei verbessert. Im Zentrumsbereich funktionieren die Verkehrsabläufe im Koexistenzprinzip. Durch eine schmale Fahrbahn, die flächige Materialisierung über die Fahrbahn hinaus, die Möblierung sowie durch gezielt platzierte Baumpakete soll eine räumliche Verzahnung erreicht werden. Die Gestaltung erfolgt von Fassade zu Fassade, um die Trennwirkung der Strasse zu minimieren.

Für das Kleingewerbe bleiben vereinzelte Längsparkfelder am Fahrbahnrand bestehen. Die Verkehrssicherheit kann durch eine an die Verhältnisse angepasste, tiefe Projektierungsgeschwindigkeit sowie weitere gestalterische Massnahmen verbessert werden. Für den Fussverkehr werden beidseits breite Gehbereiche und Aufenthaltsflächen von den Gebäudefassaden bis zur Fahrbahn geschaffen. Als Abbiegehilfe für den Veloverkehr wird im Bereich der Pfeffingerstrasse/Bahnhofstrasse ein Mehrzweckstreifen erstellt. Dieser ist auch für den Verkehrsfluss relevant, sodass linksabbiegende Fahrzeuge überholt werden können. Mehrere angeordnete Veloabstellplätze im gesamten Zentrumsbereich verbessern die Zugänglichkeit und Attraktivität des Kleingewerbes mit dem Velo.

Die Massnahmen erhöhen zudem den Durchfahrtswiderstand auf der Hauptstrasse und unterstützen die Verlagerung auf die neuen übergeordneten Netzelemente. Die Massnahme wird so realisiert, dass eine Tramverlängerung von der Endhaltestelle bis zum Bahnhof möglich bleibt (vorsorgliche Sicherung Raumbedarf soweit möglich; ohne Vorinvestitionen).

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Attraktiver Umsteigeort für Tram und Bus. Aufwertung der Seitenbereiche im Zentrum verbessern die Situation für den Fuss- und Veloverkehr – insbesondere die Zugänglichkeit – und die barrierefreie Zugänglichkeit der ÖV-Haltestellen.
WK2	Attraktivittätssteigerung durch die Aufwertung des Strassenraums und neuen Platzabfolgen. Verbesserung der Standortqualität für das örtliche Kleingewerbe. Trennwirkung der Strasse minimiert.
WK3	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Verkehrsberuhigung und Umgestaltung des Strassenraums.
WK4	Entlastung der umliegenden Projekte, wirkt sich positiv auf die Umwelt aus (Lärm, Luftschadstoffe). Verkehrsreduktion führt zu flüssigerem Verkehr im Zentrumsbereich und reduziert die Immissionen zusätzlich.

Bezug zum Zukunftsbild:

- FVV: Die Siedlungsgebiete verfügen über ein zusammenhängendes, dichtes, sicheres und attraktives Fusswegnetz
- Innere Korridore: Entwicklungsdynamik wird für qualitätsvolle Aufwertung genutzt
- MIV: Der Strassenverkehr und sein Flächenverbrauch werden möglichst minimiert. Er wird effizient sowie klima- und umfeldverträglich in das bzw. aus dem Siedlungsgebiet geführt
- MIV: Siedlungsorientierte und klimaangepasst gestaltete Strassenräume bieten für den Fuss- und Veloverkehr optimale Platzverhältnisse, Sicherheit und eine hohe Aufenthaltsqualität

Bezug zu Teilstrategien:

- QSK1.2 Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren
- QSK2.1 Klimaangepasste Ausgestaltung der Siedlungs- und Freiraumstrukturen sowie der öffentlichen Räume und Verkehrsinfrastrukturen fördern
- QV1.2 Überblick über sicherheitsrelevante Elemente des Agglomerationsprogramms Basel schaffen
- V3.1 Strassennetz mit punktuellen Aus-, Um- und Neubauten weiterentwickeln

Bezug zum Handlungsbedarf:

Die Hauptstrasse in Aesch ist stark vom Verkehr belastet, insb. wenn sich Stau auf der A18 vorfindet und daher Ausweichverkehr entsteht. Es gibt eine übermässige Trennwirkung. Es besteht Handlungsbedarf, die Strasse neu zu gestalten und den Verkehr somit zu beruhigen. Die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr ist zu erhöhen.

5M10

B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

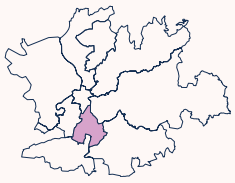
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4M15/2701.4.073 B

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Strassenabschnitt



Birstal

Bezug zu anderen Massnahmen

5M10

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	5Ü-Ö15	Tram Aesch Dorf – Aesch Bahnhof	B
ÜM-MIV	5Ü-M6	A18, Muggenbergtunnel	B

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Landschaft	
Weitere beteiligte Stellen	Aesch (BL), Baselland Transport AG	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	Kanton Basel-Landschaft Hauptfinanzierung, Gemeinde Aesch punktuelle Finanzierung bei kommunalen Flächen	
Richtplanrelevanz (CH)	☐ Ja	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Abgestimmt mit Entwicklungsabsichten der Gemeinde Aesch. Aufwärtskompatibilität für Tramnetzentwicklung sichergestellt.

Umweltverträglichkeit
Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung und/oder zwischen der Massnahme und geschützten oder für den Natur- und Heimatschutz wichtigen Gebieten zu erwarten. Den ortsbildpflegerischen Aspekten wird im Projekt Rechnung getragen.

Weiteres

Strassenraum DTV ohne Massnahme (MIV)	ca. 8500 – 13 000
Quadratmeter BeSA (MIV)	21 600 m²

5M11

BL: Neugestaltung Hauptstrasse Binningen

B



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
30 000 000	2032	2034

Planungsstand

1 Potentialstudie

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Historie

AP1/ARE-Code
- -

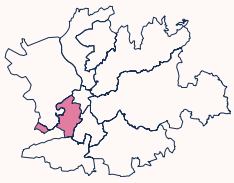
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Strassenabschnitt



Leimental

Massnahmenbeschrieb

Bei der Hauptstrasse handelt es sich um ein Schlüsselelement sowohl im Siedlungsraum als auch im Strassennetz der Gemeinde Binningen. Anhand eines abgestimmten Konzepts sollen punktuelle Entwicklungen zusammengebunden und zu identitätsstiftenden Frei- bzw. Stadträumen gewandelt werden. Zugleich soll die Qualität des Raumes für Zufussgehende, Velofahrende und ÖV-Nutzende massgeblich gestärkt werden. Die erarbeiteten Handlungsansätze fliessen parallel in die Ausarbeitung des Strassenprojekts des Kantons und in die Richtplanung der Gemeinde ein, so dass eine kohärente Weiterentwicklung von Siedlung und Verkehrsachse sichergestellt ist.

Zweckmässigkeit und Nutzen

5M11

Nutzen/Wirkung

WK1	Ergänzung und qualitative Verbesserung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Optimierung der Tram-Haltestellen-Situationen für ÖV, Zufussgehende und Velofahrende. Optimierungen in den Anbindungen der seitlich einmündenden Quartierstrassen.
WK2	Abstimmung des Strassenraums auf die angestrebte Siedlungsentwicklung und -verdichtung. Neugestaltung als Impulsgeber für Nutzungsentwicklung. Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Nutzenden.
WK3	Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit. Optimierung der Veloverkehrsführung und der Fussgängerquerungen anhand Wunschlinien. Verbesserung der Haltestellen-Situationen. Neuorganisation von Abbiegebeziehungen.
WK4	Entsiegelung und umfassende Berücksichtigung von Aspekten der Klimaadaptation sowie der Freiraumgestaltung. Erhebliche gestalterische Aufwertung der heute verkehrsgeprägten Situation z. B. am Münsterplatz. Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs im Modal Split.

Bezug zum Zukunftsbild:

› Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichtet

Bezug zu Teilstrategien:

› QSK2.1 Klimaangepasste Ausgestaltung der Siedlungs- und Freiraumstrukturen sowie der öffentlichen Räume und Verkehrsinfrastrukturen fördern

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

› V5.2 Fussgängerfreundliche Wohnquartiere und Arbeitsplatzgebiete schaffen

Bezug zum Handlungsbedarf:

Im Rahmen einer Potentialstudie haben Kanton und Gemeinde die Chancen, welche in einer umfassenden Neugestaltung des Strassenraums von Fassade zu Fassade liegen, gemeinsam ausgelotet.

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

FVV	5FVV7.7 Binningen: Erschliessungsstrasse, fehlende Trottoirs erstellen	-

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Landschaft
Weitere beteiligte Stellen	Basler Verkehrs-Betriebe AG, Binningen
Finanzierung	-
Hinweise Finanzierung	-
Richtplanrelevanz (CH)	☐ Ja ☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Vorhaben entspricht den Zielen des kantonalen Richtplans sowie der in Arbeit befindlichen Mobilitätsstrategie; Verankerung im kommunalen Richtplan derzeit im Gange.

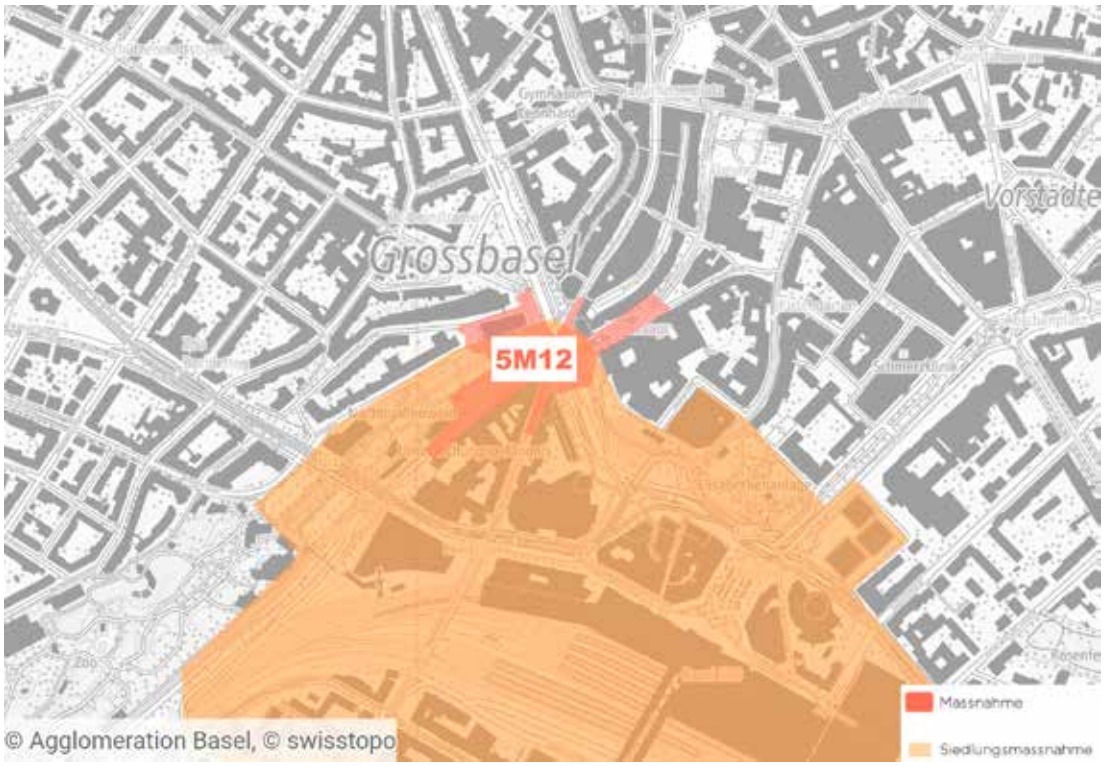
Umweltverträglichkeit
Verbesserungen der Umweltverträglichkeit gegenüber der Ist-Situation durch Entsiegelung, Förderung umweltfreundlicher Verkehrsarten etc. Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung oder mit für den Natur- und Heimatschutz wichtigen Gebieten.

Weiteres

Strassenraum DTV ohne Massnahme (MIV)	14 000
Quadratmeter BeSA (MIV)	20 000 m²

5M12

BS: Heuwaage – Binningerstrasse, Neuorganisation



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
30 000 000	2032	2035

Planungsstand

2 Vorstudie

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Im Bereich der Heuwaage ist die Verkehrsinfrastruktur neu zu strukturieren. Dies ist notwendig, um zugunsten der ÖV- und Velo-Förderung den Doppelspurausbau der Tramlinie ins Leimental zu ermöglichen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Dabei sollen folgende Massnahmen umgesetzt werden:

› Gewährleistung des künftigen Doppelspurausbaus Tram zwischen Heuwaage und Zoo (Massnahme 5ÖV6)

› Erstellung von Velomassnahmen auf der Binningerstrasse (Pendlerroute gemäss Teilrichtplan Velo)

- Verbreiterung der Trottoirs auf der Binningerstrasse zugunsten des Fussverkehrs
- Hindernisfreier Zustieg zum ÖV an der Tram-Haltestelle Heuwaage (gemäss BehiG)
- Verbindung Binningerstrasse – Birsigstrasse nur noch für den Quartierverkehr mit dem Ziel der Verkehrsberuhigung (Grossratsbeschluss zu Tempo 30)
- Neue Fahrbeziehung Binningerstrasse – Auberg für den Veloverkehr und den MIV und damit Entlastung der Quartiere vom Durchgangsverkehr

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Örtliche Qualität des Verkehrssystems wird integral verbessert, klarere Situation für alle Verkehrsteilnehmenden, Attraktivitätssteigerung für den Fuss- und Veloverkehr, Rahmenbedingungen schaffen für den weiterführenden Tram-Doppelspur-Ausbau zwischen Heuwaage und Zoo, optimierte Verkehrsführung im MIV
WK2	Massnahme ermöglicht eine erweiterte Nutzung des zentral gelegenen Areals an der Heuwaage. Aufgrund der Umgestaltung kommt es zu einer erheblichen Verbesserung des öffentlichen Raums
WK3	Verbesserung der subjektiven Sicherheit durch Verbreiterung der Trottoirs und die Verkehrsberuhigung Binningerstrasse – Birsigstrasse; Verbesserung der Lesbarkeit und Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr am Knoten Heuwaage, Schaffung von ca. 150 neuen Veloabstellplätzen
WK4	Reduzierte Immissionen durch verbesserten Verkehrsablauf

Bezug zum Zukunftsbild:

- Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichtet
- FVV: Die Siedlungsgebiete verfügen über ein zusammenhängendes, dichtes, sicheres und attraktives Fusswegnetz
- FVV: Ein durchgängiges, trinationales Velohauptroutennetz bietet sichere und attraktive Verbindungen durch die Agglomeration. Es verbindet Siedlungsgebiete innerhalb der Korridore und zwischen den Korridoren
- FVV: Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar
- MIV: Der Strassenverkehr und sein Flächenverbrauch werden möglichst minimiert. Er wird effizient sowie klima- und umfeldverträglich in das bzw. aus dem Siedlungsgebiet geführt
- MIV: Siedlungsorientierte und klimaangepasst gestaltete Strassenräume bieten für den Fuss- und Veloverkehr optimale Platzverhältnisse, Sicherheit und eine hohe Aufenthaltsqualität
- ÖV: Dank punktuellen Eigentrassees und/oder Verkehrsmanagement zu Gunsten des ÖVs sind zuverlässige Fahrzeiten sichergestellt

Bezug zu Teilstrategien:

- QSK1.2 Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren
- QSK2.1 Klimaangepasste Ausgestaltung der Siedlungs- und Freiraumstrukturen sowie der öffentlichen Räume und Verkehrsinfrastrukturen fördern
- V3.1 Strassennetz mit punktuellen Aus-, Um- und Neubauten weiterentwickeln
- V4.2 Hauptrouten und Ergänzungsrouten sicher und attraktiv ausgestalten
- V5.1 Wichtige Fusswege entlang stark befahrener Strassen und Anbindungen zu Points of Interest verbessern und attraktivieren
- V5.2 Fussgängerfreundliche Wohnquartiere und Arbeitsplatzgebiete schaffen

5M12

B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

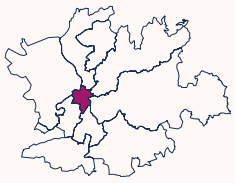
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Kreuzung, Kreisel



Kernstadt

5M12

Bezug zum Handlungsbedarf:
Um die Zuverlässigkeit und Kapazität der Tramverbindung zwischen der Stadt und dem Leimental zu erhöhen, erfolgt entlang der Binningerstrasse ein Doppelspurausbau (Massnahme 5ÖV6). Im Rahmen dieses Ausbaus ist eine Neustrukturierung der Verkehrsinfrastruktur im Bereich der Heuwaage erforderlich. Dabei gilt es die Defizite im Fuss- und Veloverkehr zu beheben sowie einen hindernisfreien Zustieg an der Tram-Haltestelle Heuwaage zu ermöglichen.

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	5Ü-Ö12	Tiefbahnhof Basel SBB (inkl. Zufahrten)	B
ÖV	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
	5ÖV6	BS: Binningerstrasse (Heuwaage), Doppelspurausbau	B
	Ö47	ÖV-Direktverbindung Leimental – Basel Bahnhof SBB (Margarethenstich)	A
S	5S5.4	Umfeld Bahnhof SBB	B

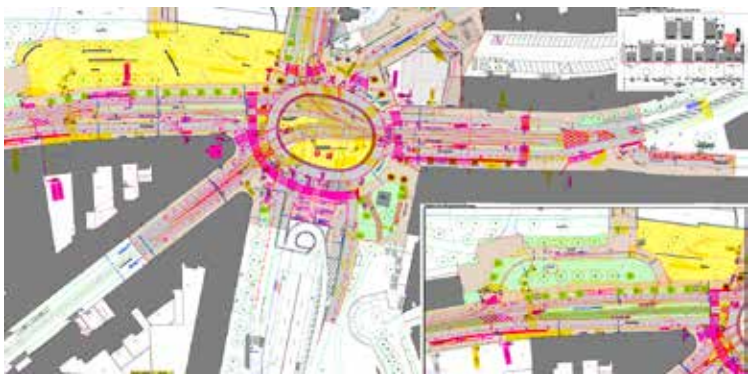
Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt
Weitere beteiligte Stellen	Baselland Transport AG, Basler Verkehrs-Betriebe AG
Finanzierung	-
Hinweise Finanzierung	100 % durch Kanton Basel-Stadt
Richtplanrelevanz (CH)	☐ Ja ☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Politischer Vorstoss, ÖV-Priorisierung gemäss Verfassung

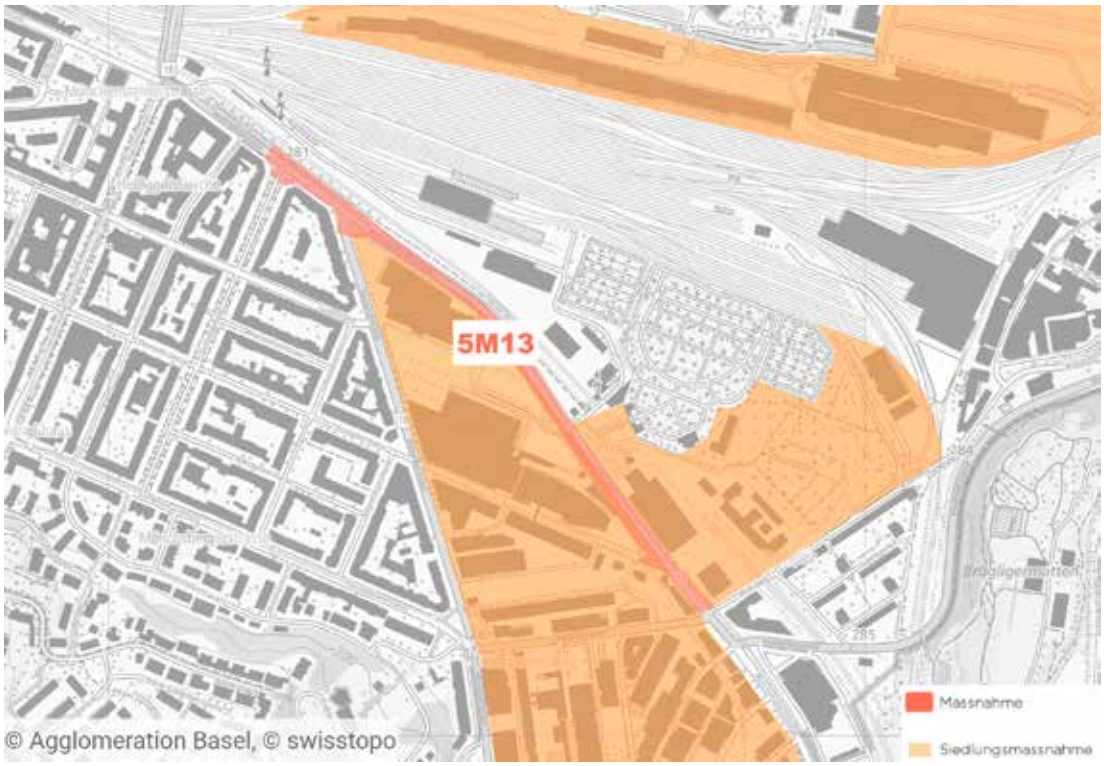
Umweltverträglichkeit
Nicht erforderlich

Weiteres
Strassenraum DTV ohne Massnahme (MIV) 17 000 m²



5M13

BS: Areal Dreispitz Nord, Verbesserungen Münchensteinerstrasse



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
14 000 000	2032	2034

Planungsstand

2 Vorstudie

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

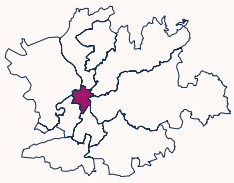
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Strassenabschnitt



Kernstadt

Massnahmenbeschrieb

Die Münchensteinerstrasse soll verkehrssicherer und siedlungsorientierter (neu Tempo 50) gestaltet werden, dazu gehören regelkonforme Radstreifen, sichere Fussgängerstreifen, die dafür nötige Verschiebung des Tramtrassee und die Verschiebung einer Tramhaltestelle zur besseren Arealerschliessung sowie die Begrünung des angrenzenden Trameigentrasses zur lokalen Verbesserung des Klimas.

Zweckmässigkeit und Nutzen

5M13

Nutzen/Wirkung

WK1	Verbesserung des Gesamtverkehrssystems Die Verkehrssicherheit sowie der Komfort verbessert sich für alle Verkehrsteilnehmenden. Velos erhalten normgerechte Velostreifen sowie sichere Querungen. Für zu Fuss Gehende wird ein Unfallschwerpunkt behoben, sowie sichere weitere Querungsstellen angeboten. Die Tramhaltestelle wird auf Höhe der Hauptachse des Areals Dreispitz-Nord geschoben, und rückt damit an einen zentralen und identitätsstiftenden Ort. Für den MIV wird die Zufahrt zum Areal übersichtlicher.
WK2	Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet Die heutige Münchensteinerstrasse weist einen Ausserortscharakter auf. Mit den Arealentwicklungen soll die Verkehrsachse einen siedlungsorientierten Charakter erhalten und neuen Bewohnenden einen Anreiz zur Nutzung von umweltgerechter Mobilität ermöglichen.
WK3	Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit Durch die klare Trennung der Verkehrsarten und den übersichtlich gestalteten Querungen für Fuss und Velo wird der Verkehrsraum als Innerortsstrasse wahrgenommen und Konfliktpunkte können reduziert werden.
WK4	Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen Durch die Stärkung und Fokussierung auf Fuss, Velo und Tramverkehr sollen Neubewohnende zur Nichtnutzung des MIV animiert werden. Zudem werden Geschwindigkeitsreduktionen für den MIV geprüft (heute T60, zukünftig T50, auf einem Abschnitt nachts T30).

Bezug zum Zukunftsbild:

- Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichtet
- MIV: Der Strassenverkehr und sein Flächenverbrauch werden möglichst minimiert. Er wird effizient sowie klima- und umfeldverträglich in das bzw. aus dem Siedlungsgebiet geführt
- MIV: Siedlungsorientierte und klimaangepasst gestaltete Strassenräume bieten für den Fuss- und Veloverkehr optimale Platzverhältnisse, Sicherheit und eine hohe Aufenthaltsqualität

Bezug zu Teilstrategien:

- QSK1.2 Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren
- QSK2.1 Klimaangepasste Ausgestaltung der Siedlungs- und Freiraumstrukturen sowie der öffentlichen Räume und Verkehrsinfrastrukturen fördern
- V3.1 Strassennetz mit punktuellen Aus-, Um- und Neubauten weiterentwickeln
- V4.2 Hauptrouten und Ergänzungsrouten sicher und attraktiv ausgestalten
- V5.2 Fussgängerfreundliche Wohnquartiere und Arbeitsplatzgebiete schaffen

Bezug zum Handlungsbedarf:

Auf dem Areal Dreispitz-Nord sollen zukünftig rund 800 neue Wohnungen und 1600 neue Arbeitsplätze geschaffen werden, zudem ist eine neue Sekundarschule mit 700 Schüler:innen geplant. Für die angrenzende, sehr verkehrsorientierte Münchensteinerstrasse mit Tempo 60 steht Erhaltungsbedarf an. Gleichzeitig besteht das Potenzial, diese Achse aufzuwerten. Die Strasse ist zudem wichtige Verkehrsachse in das Umland von Basel, zum Hochschulstandort, sowie zum Areal Walkeweg (neue Primarschule und ca. 400 neue Wohnungen).

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

MIV	5M3	BS: Güterstrasse, Verbesserungen Margarethenstrasse – Thiersteinerallee	A
	5M15	BS: Denkmal – Grosspeter – Dreispitz, Neuorganisation	B
FVV	5FVV5	BL: Velovorzugsroute Birsstadt Ost: 2. Etappe	A
S	5S5.1	Dreispitz	B
	5S5.2	Bernoulli/Walkeweg	A

Beteiligte Stellen/Koordination

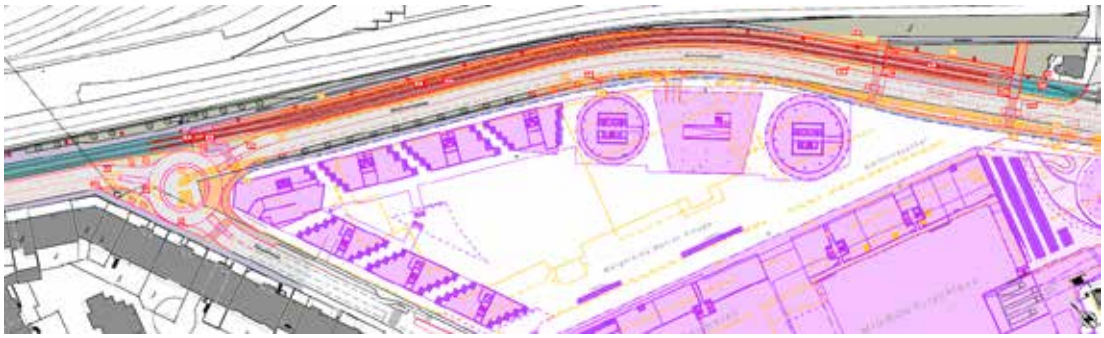
Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt	
Weitere beteiligte Stellen	Basler Verkehrs-Betriebe AG	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	100 % durch Kanton Basel-Stadt	
Richtplanrelevanz (CH)	☐ Ja	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Richtplan Siedlung, Schwerpunkt Arbeiten und Wohnen

Umweltverträglichkeit
Klärung der Umweltverträglichkeit im Rahmen des Vorprojekts

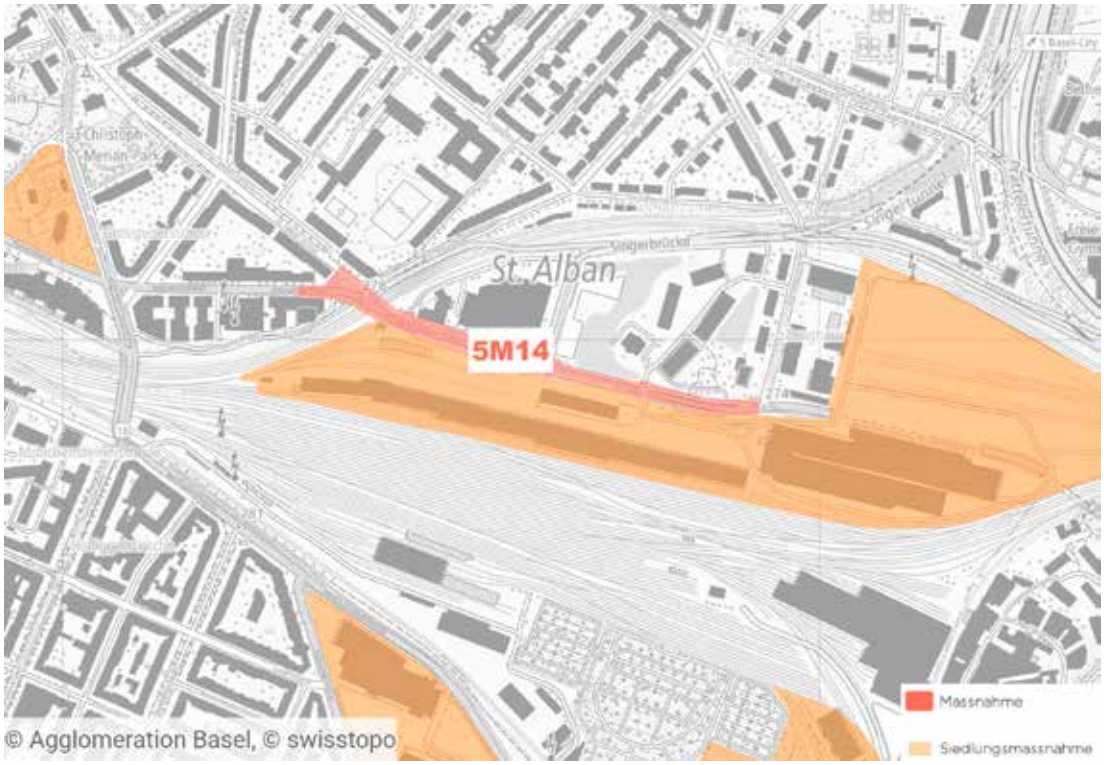
Weiteres

Strassenraum DTV ohne Massnahme (MIV)	13 000
Quadratmeter BeSA (MIV)	21 500 m²



5M14

BS: Areal Wolf, Neuorganisation St. Jakobs-Strasse



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
18 000 000	2032	2034

Planungsstand

1 Vorstudie

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Im Hinblick auf die Entwicklung des Areals müssen die heute auf den Logistikverkehr und den MIV ausgerichteten Verkehrsinfrastrukturen im Umfeld auf die neuen Bedürfnisse des Areals angepasst werden. Es gilt deshalb, die ÖV-, Fuss- und Veloanbindung des Areal Wolf zu optimieren und die in diesem Bereich von der Logistik und dem MIV-Verkehr dominierte St. Jakobs-Strasse stadtgerecht umzugestalten.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Ein neuer Fuss- und Veloweg südlich der St. Jakobs-Strasse schliesst das Areal Wolf optimal an das bestehende Fuss- und Velonetz an und schliesst bestehende Lücken bzw. behebt Schwachstellen im Fuss- und Velonetz
WK2	Verbesserung der Sicherheit für Velo und Zufussgehende durch Optimierung der Knoten City Gate und Singerstrasse
WK3	Verbesserung der ÖV-Erschliessung des Areal Wolf durch Einrichtung der Bushaltestelle «Wolf» auf Höhe City Gate und Reduktion der MIV Flächen zugunsten einer neuen Busspur
WK4	Aufwertung des Stadtraums mittels durchgängiger Baumreihen südlich der St. Jakobs-Strasse zwischen Autobahnzufahrt und Zeughausstrasse und nördlich der St. Jakobs-Strasse zwischen Zeughausstrasse und City Gate

Bezug zum Zukunftsbild:

› Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichtet

› MIV: Der Strassenverkehr und sein Flächenverbrauch werden möglichst minimiert. Er wird effizient sowie klima- und umfeldverträglich in das bzw. aus dem Siedlungsgebiet geführt

› MIV: Siedlungsorientierte und klimaangepasst gestaltete Strassenräume bieten für den Fuss- und Veloverkehr optimale Platzverhältnisse, Sicherheit und eine hohe Aufenthaltsqualität

Bezug zu Teilstrategien:

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

› V5.2 Fussgängerfreundliche Wohnquartiere und Arbeitsplatzgebiete schaffen

Bezug zum Handlungsbedarf:

Auf einem Teil des Güterbahnhofs Wolf entsteht ein neues Stadtquartier. Heute ist die St. Jakobs-Strasse auf den Logistikverkehr und den MIV ausgerichtet. Es besteht Handlungsbedarf, den Strassenabschnitt zwischen Grosspeteranlage und Zeughausstrasse zugunsten von ÖV-, Fuss- und Veloverbindungen neu zu gestalten.

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	5Ü-Ö4	Ertüchtigung und Ausbau der Bahnanlagen im Raum Basel SBB (Osten)	A
MIV	5M15	BS: Denkmal – Grosspeter – Dreispitz, Neuorganisation	B
FVV	5FVV7.2	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr im Rahmen Arealentwicklungen	A
S	5S5.3	Wolf	A

5M14

B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

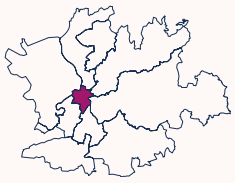
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Strassenabschnitt



Kernstadt

5M14

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt	
Weitere beteiligte Stellen	-	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	-	
Richtplanrelevanz (CH)	☒ Ja, Antrag Aufnahme	☐ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

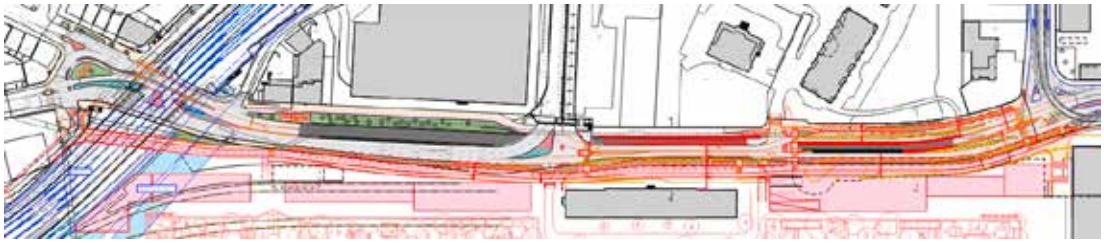
-

Umweltverträglichkeit

-

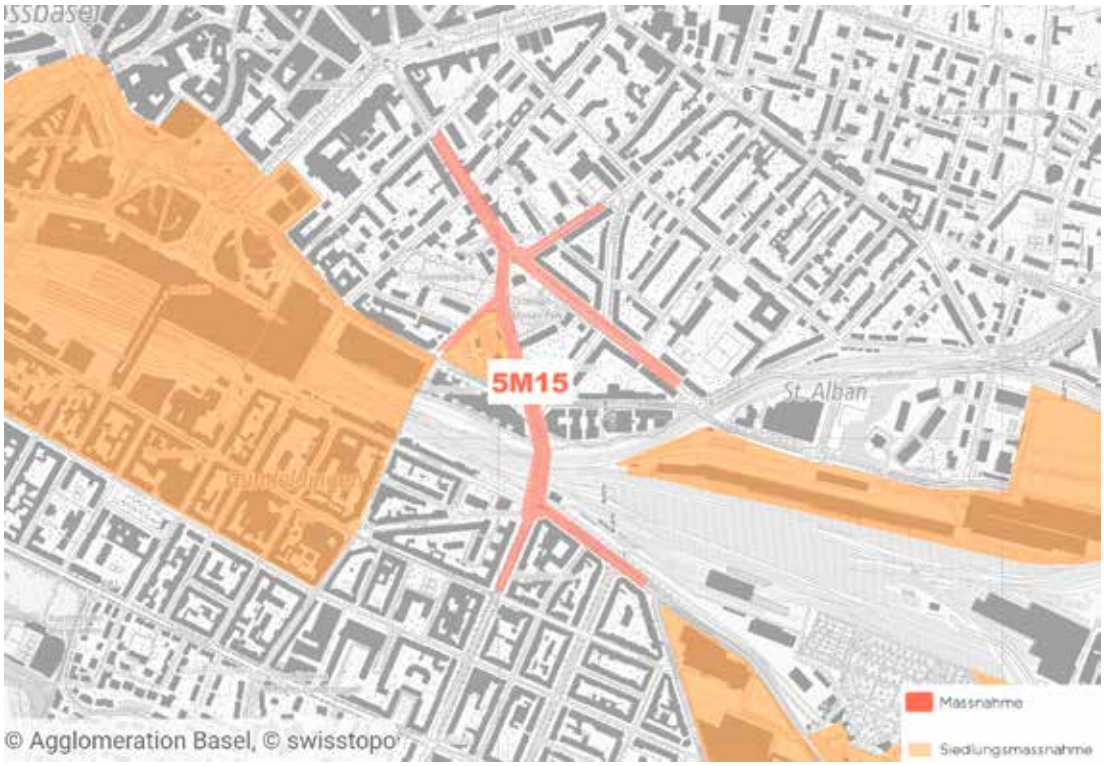
Weiteres

Strassenraum DTV ohne Massnahme (MIV)	21 000
Quadratmeter BeSA (MIV)	14 200 m²



5M15

BS: Denkmal – Grosspeter – Dreispitz, Neuorganisation



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
32 200 000	2032	2035

Planungsstand

2 Vorstudie

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

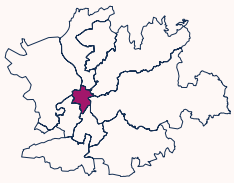
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Strassenabschnitt



Kernstadt

Massnahmenbeschrieb

Im Projektperimeter steht Erhaltungsbedarf an. Im Zuge dessen wird der gesamte Verkehrsablauf für MIV und Velo neu strukturiert und damit siedlungsorientierter ausgerichtet. Mit den neuen Verkehrsführungen wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht. Die Tramlinien werden bevorzugt behandelt, gleichzeitig erfährt der Veloverkehr grosse qualitative Verbesserungen mit eigenen und durchgehenden Fahrstreifen. Zudem werden drei Tramhaltestellen BehiG-konform umgestaltet, Flächen entsiegelt, neue Baumstandorte angeboten.

Zweckmässigkeit und Nutzen

5M15

Nutzen/Wirkung

WK1	Verbesserung des Gesamtverkehrssystems Der MIV wird direkter und klar über die Hauptverkehrsachsen geführt, Wohnstrassen werden entlastet. Der Veloverkehr erhält neue Verbindungen sowie regelkonforme Fahrstreifenbreiten und Querungen. Der Tramverkehr kann behindertengerecht und mit sicheren, breiten und baumbeschatteten Wartebereichen ebenfalls verbessert werden. Zudem wird das neu entwickelte Lindenhofareal (Lonza, Arbeiten und Wohnen) gut an den öffentlichen Raum angeschlossen.
WK2	Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet Durch die Reduktion der Überkapazitäten des Autoverkehrs können gewonnene Flächen für neue Aufenthaltsorte sowie Flächenentsiegelungen genutzt werden und zahlreiche neue Baumstandorte geschaffen werden. Die Vernetzung zwischen Parkanlagen wird verbessert, die Entwässerung im Perimeter effizient abgewickelt.
WK3	Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit Durch die Reduktion der Überkapazitäten des Autoverkehrs können die gewonnenen Flächen für Fuss- und Veloverkehr sowie ÖV-Wartebereiche genutzt werden. Die Verkehrssicherheit wird daher für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert.
WK4	Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen Die Strassen mit einem hohen Anteil an Wohnungen werden von Autoverkehr entlastet, zudem sorgen Fahrstreifenreduktionen und siedlungsorientierte Gestaltung zu verminderten Geschwindigkeiten und weniger Lärm.

Bezug zum Zukunftsbild:

› Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichtet

› FVV: Wo möglich und zweckmässig sorgen schattenspendende Elemente an hitzeexponierten Stellen der Fuss- und Velonetze für eine angenehme Aufenthaltsqualität

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

› MIV: Der Strassenverkehr und sein Flächenverbrauch werden möglichst minimiert. Er wird effizient sowie klima- und umfeldverträglich in das bzw. aus dem Siedlungsgebiet geführt

› MIV: Siedlungsorientierte und klimaangepasst gestaltete Strassenräume bieten für den Fuss- und Veloverkehr optimale Platzverhältnisse, Sicherheit und eine hohe Aufenthaltsqualität

› ÖV: Dank punktuellen Eigentrassees und/oder Verkehrsmanagement zu Gunsten des ÖVs sind zuverlässige Fahrzeiten sichergestellt

› ÖV: Das Tram- und Busnetz ergänzt das S-Bahn-Angebot, ist mit diesem optimal verknüpft und bietet dank eines abgestimmten Taktes ein attraktives Angebot

Bezug zu Teilstrategien:

› QV1.1 Verkehrssicherheitsprogramme der Gebietskörperschaften der Agglomeration Basel unterstützen

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

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

› V5.2 Fussgängerfreundliche Wohnquartiere und Arbeitsplatzgebiete schaffen

Bezug zum Handlungsbedarf:

Für die Verkehrsflächen im Bereich Münchensteinerstrasse – St. Jakobs-Strasse besteht Erhaltungsbedarf. Gleichzeitig gibt es ein Aufwertungspotenzial. Die Strassenachsen verursachen eine starke Trennwirkung und die Sicherheit und Attraktivität der Veloführungen sind eingeschränkt.

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	5Ü-Ö4	Ertüchtigung und Ausbau der Bahnanlagen im Raum Basel SBB (Osten)	A
	5Ü-Ö12	Tiefbahnhof Basel SBB (inkl. Zufahrten)	B
ÖV	5VDS20	BS: Aeschenplatz, Neuorganisation	C
	5VDS22	BS: ÖV-Drehscheibe am Bhf SBB - Nord (Centralbahnplatz und Centralbahnstrasse-West)	C
MIV	5M3	BS: Güterstrasse, Verbesserungen Margarethenstrasse – Thiersteinerallee	A
	5M13	BS: Areal Dreispitz Nord, Verbesserungen Münchensteinerstrasse	B
	5M14	BS: Areal Wolf, Neuorganisation St. Jakobs-Strasse	B
FVV	5FVV7.2	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr im Rahmen Arealentwicklungen	A
S	5S5.1	Dreispitz	B
	5S5.3	Wolf	A
	5S5.4	Umfeld Bahnhof SBB	B
	5S5.5	Lonza	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt	
Weitere beteiligte Stellen	Basler Verkehrs-Betriebe AG	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	100 % durch Kanton Basel-Stadt	
Richtplanrelevanz (CH)	☐ Ja	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

-

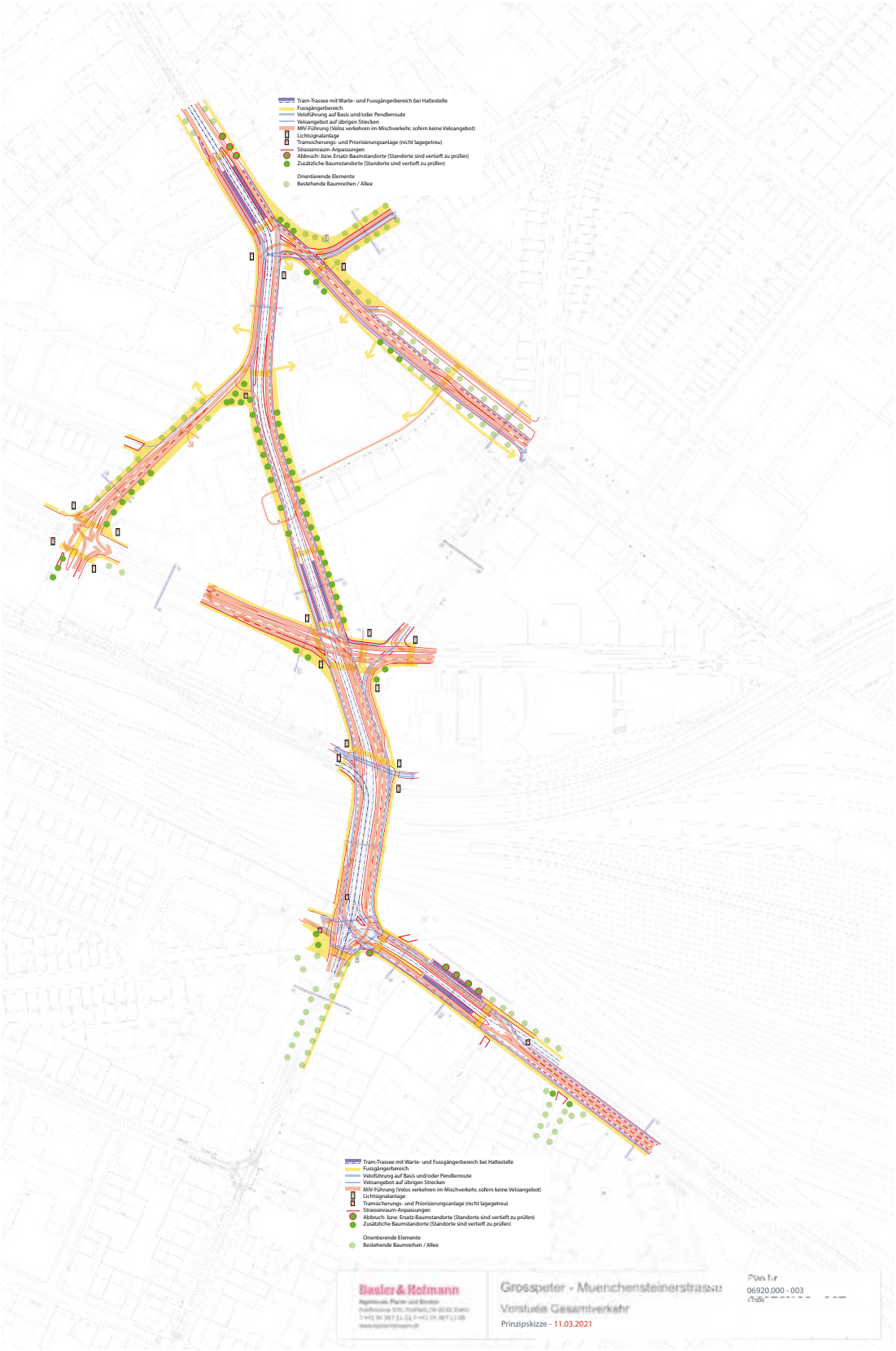
Umweltverträglichkeit

Klärung der Umweltverträglichkeit im Rahmen des Vorprojekts

Weiteres

Strassenraum DTV ohne Massnahme (MIV)	35 000
Quadratmeter BeSA (MIV)	56 000 m²

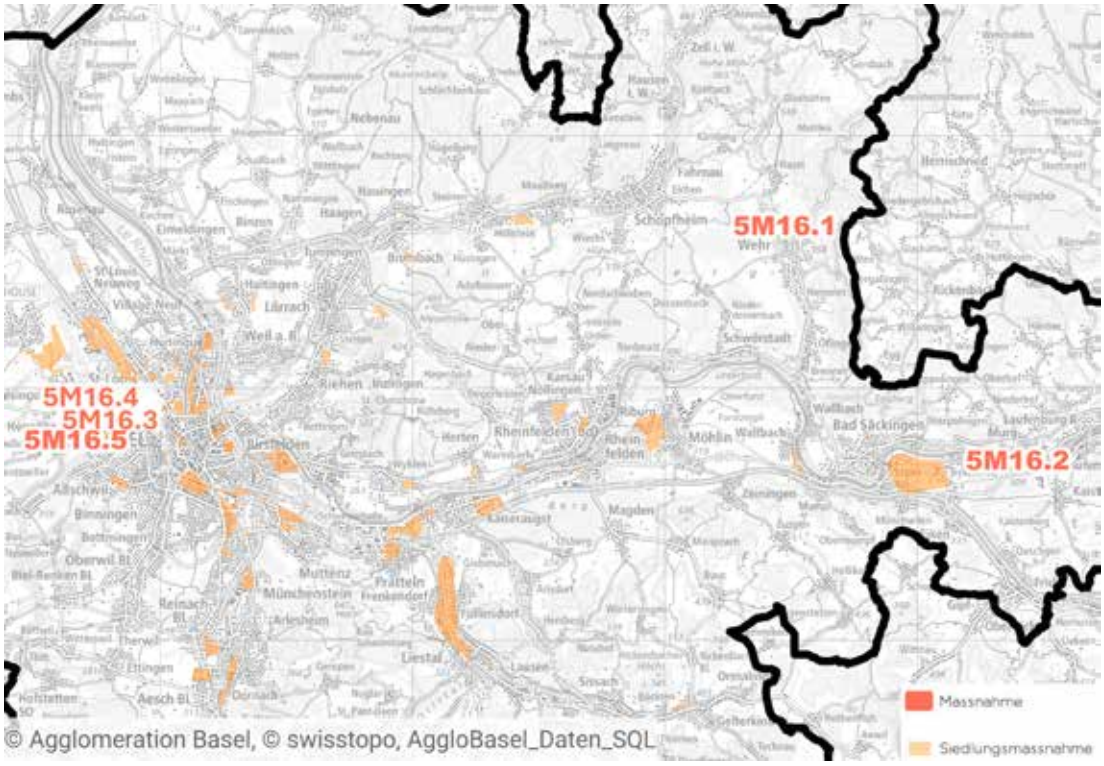
5M15


Tram-Trassee mit Warte- und Fussgängerbereich bei Haltestelle
Fussgängerbereich
Veloführung auf Basis und/oder Pendlerroute
Veloangebot auf übrigen Strecken
MIV-Führung (Velos verkehren im Mischverkehr, sofern keine Veloangebot)
Lichtsignalanlage
Tramsicherungs- und Priorisierungsanlage (nicht lagegetreu)
Strassenraum-Anpassungen
Abbruch- bzw. Ersatz-Baumstandorte (Standorte sind vertieft zu prüfen)
Zusätzliche Baumstandorte (Standorte sind vertieft zu prüfen)
Orientierende Elemente
Bestehende Baumreihen / Allee
Basler & Hofmann
Grosspeter - Muenchensteinerstrasse
Vorstudie Gesamtverkehr
Prinzipskizze - 11.03.2021
06920.000 - 003

5M16

Pauschalpaket: Aufwertung/Sicherheit Strassenraum (B-Horizont)

B



Kosten (CHF)	Baubeginn	Leistungseinheiten	
		Typ	Anzahl/Einheit
7 365 000	2032	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	45 110 m²

Historie

AP1/ARE-Code
- -

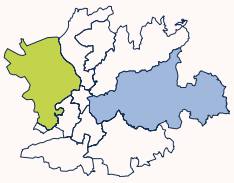
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Pauschalpaket Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum



Saint-Louis Agglomération, Hochrhein

Massnahmenbeschrieb

Das Massnahmenpaket Aufwertung/Sicherheit Strassenraum beinhaltet mehrere Projekte zur Umgestaltung von Strassenabschnitten. Sämtliche aufzuwertenden Strassenräume liegen innerhalb des Agglomerationszentrums oder der inneren Korridore (siehe Teil 1 - Hauptbericht Kap. 5 Zukunftsbild). Der Handlungsbedarf ist dort aufgrund der hohen Einwohner- und Arbeitsplatzdichte und den dadurch stark frequentierten Strassenachsen am höchsten. Gemäss Teilstrategie Strasse (siehe Teil 1 - Hauptbericht Kap. 7.4.4) sind die Aufenthaltsqualitäten zu verbessern, die Querungsmöglichkeiten zu optimieren und eine sichere Koexistenz zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern sicherzustellen. Der Fokus der Umgestaltung liegt dabei besonders auf einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und einer Qualitätsverbesserung für den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr.

Die Teilmassnahmen stammen aus unterschiedlichen Prozessen. Einerseits werden die Strassenräume durch die zuständigen Gebietskörperschaften periodisch auf Verkehrssicherheit hin überprüft (in der Schweiz über Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (IS-SI)).

5M16

Aus dieser Prüfung ergibt sich ein Handlungsbedarf und erste Ansätze der Verbesserungsmassnahmen. Parallel dazu laufen die Prozesse des Infrastrukturmanagements, das nebst der Infrastrukturplanung auch für deren Betrieb und Unterhalt sowie das Verkehrsmanagement zuständig ist. Eine dritte Akteursgruppe in der Planung von Verkehrsräumen im Siedlungsbereich bilden die direkt Betroffenen (Anwohner, Gewerbe, Gemeinde etc.). Eine Strassenraumumgestaltung (z. B. im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes) erfolgt in enger Abstimmung zwischen Sicherheits- und Infrastrukturmanagement sowie Betroffenen. Nur so kann eine funktionierende, sichere und siedlungsverträgliche Gestaltung der Verkehrsräume erfolgen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Sicherstellung eines stabilen Betriebs- und Verkehrsflusses sowie die Verbesserung des kommunalen und städtischen Fuss- und Velowegnetzes innerhalb des Strassenraums. Schwergewicht liegt auf der Koexistenz von Fuss- und Veloverkehr, ÖV und MIV und der Erhöhung der Durchlässigkeit von stark befahrenen Innerorts-Strassenabschnitten.
WK2	Bessere Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit von öffentlichen Freiräumen innerhalb von Arealen und Siedlungsgebieten. Negative Effekte des MIV werden abgemindert.
WK3	Erhöhung des Fahrkomforts und der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr sowie auf den Schulwegen, Qualitätsverbesserung der Fussgängerführungen. Generelle Reduktion der Anzahl Unfälle.
WK4	Reduktion der MIV-Fahrten durch Attraktivitätssteigerungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie den ÖV.

Bezug zum Zukunftsbild:

› MIV: Der Strassenverkehr und sein Flächenverbrauch werden möglichst minimiert. Er wird effizient sowie klima- und umfeldverträglich in das bzw. aus dem Siedlungsgebiet geführt.
› MIV: Siedlungsorientierte und klimaangepasst gestaltete Strassenräume bieten für den Fuss- und Veloverkehr optimale Platzverhältnisse, Sicherheit und eine hohe Aufenthaltsqualität.

Bezug zu Teilstrategien:

› QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
› QSK2.1 Klimaangepasste Ausgestaltung der Siedlungs- und Freiraumstrukturen sowie der öffentlichen Räume und Verkehrsinfrastrukturen fördern
› V3.1 Strassennetz mit punktuellen Aus-, Um- und Neubauten weiterentwickeln
› V5.2 Fussgängerfreundliche Wohnquartiere und Arbeitsplatzgebiete schaffen

Bezug zum Handlungsbedarf

Ausgehend von der Ist-Situation wurden zur Ermittlung des Handlungsbedarfs Kriterien wie Anzahl Unfälle, Koexistenz zwischen den Verkehrsteilnehmern, Durchlässigkeit und Siedlungsverträglichkeit angewendet. Das Massnahmenpaket reagiert auf den Handlungsbedarf, der in den Gemeinden, Städten und übergeordneten Gebietskörperschaften im Rahmen von Sicherheits- und Infrastrukturmanagementprozessen ermittelt wurde.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Agglo Basel
Weitere beteiligte Stellen	Betroffene Gebietskörperschaften

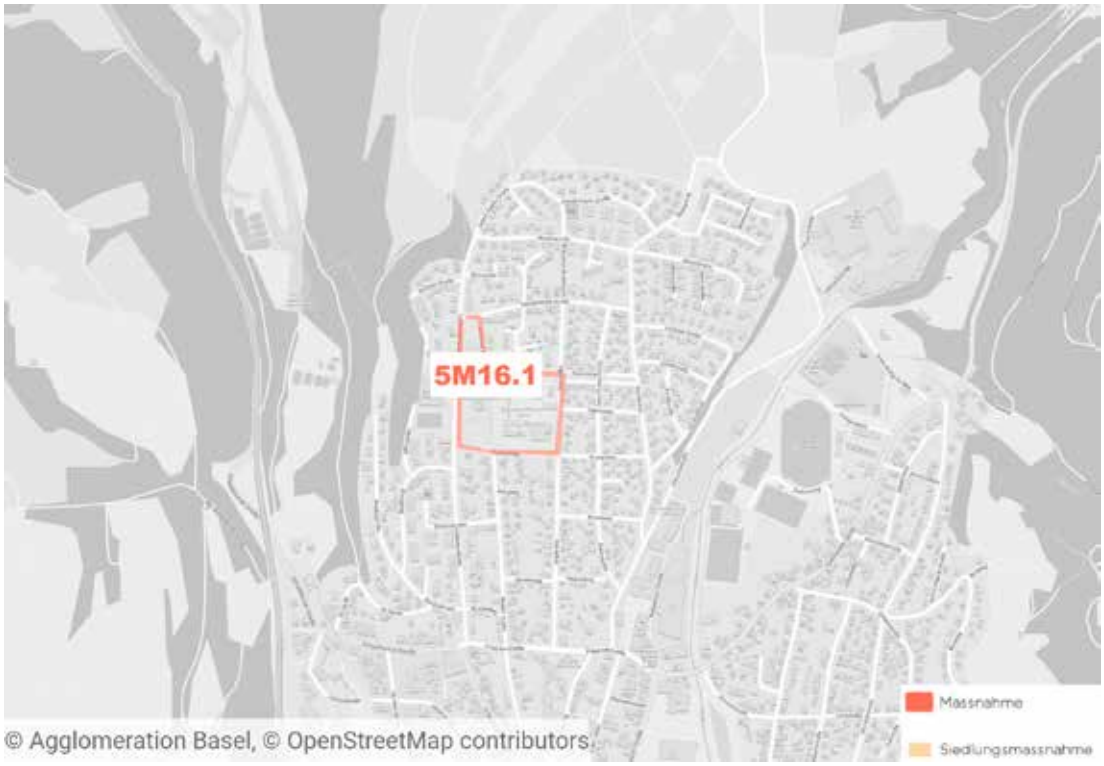
Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

Das Massnahmenpaket beruht auf den gemeindeeigenen Schwachstellenanalysen im Bereich belasteter Strassenabschnitte.

5M16.1

Wehr: Shared Space

B



Historie

AP1/ARE-Code
- -

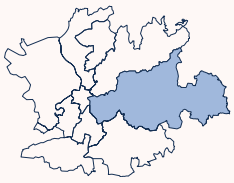
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Pauschal Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum



Hochrhein

Baubeginn
2032

Leistungseinheiten		
Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
Aufwertung Sicherheit Strassenraum	**10 000 m²**	**800 000**

Massnahmenbeschrieb

Umgestaltung des Areals um Realschule, Grundschule und Kindergarten im Wohngebiet Zelg; Zelgstrasse, Seebodenstrasse, Starenweg, Drosselweg umgestalten zu «shared space»; bislang problematische Verkehrssituation durch aussergewöhnlich hohes Verkehrsaufkommen v. a. zu Stosszeiten durch Anwohnerverkehr, «Elterntaxis», parkende Anwohner.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Wehr

5M16.2

5M16.2

Murg: Aufwertung Ortsmitte

B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

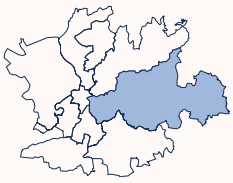
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

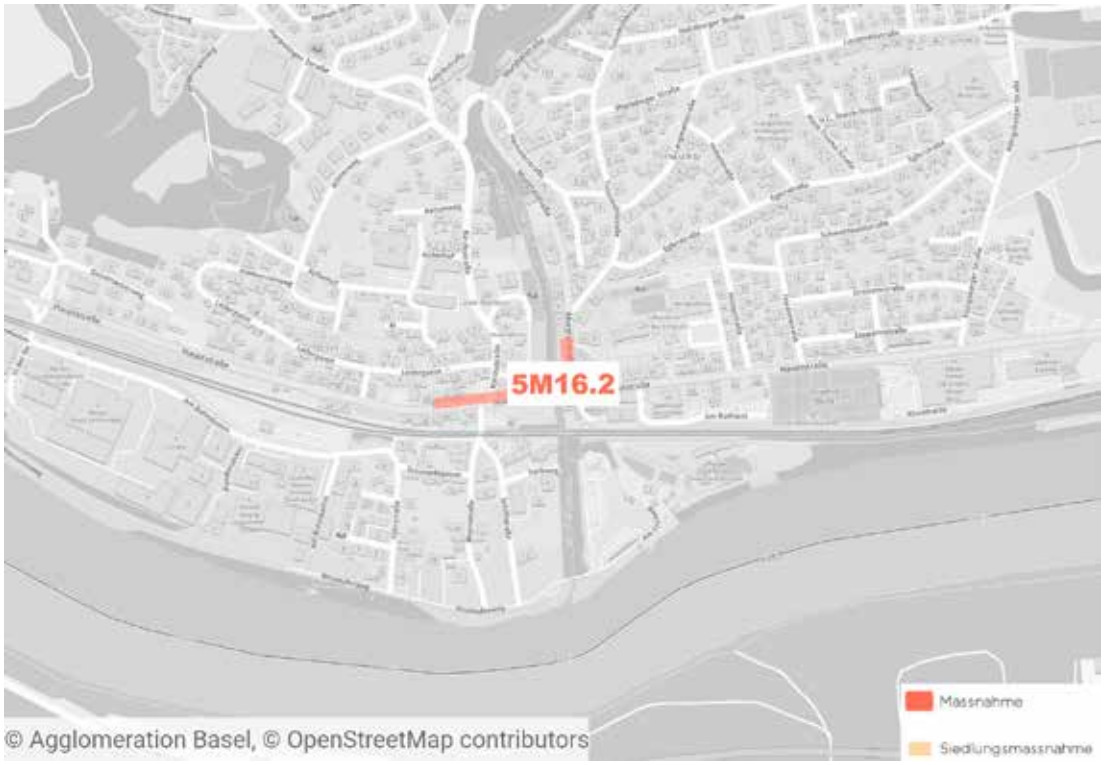
AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
Pauschal Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum



Hochrhein



Baubeginn
2032

Leistungseinheiten		
Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
Aufwertung Sicherheit Strassenraum	**3500 m²**	**1 500 000**

Massnahmenbeschrieb

Um- und Neugestaltung des Strassenraums zur Verkehrsberuhigung in Fortführung der Massnahme Murger-Mitte. Dies geschieht im Rahmen der Umfahrung durch die A98, welche in Murg/Laufenburg seit geraumer Zeit besteht, und soll zur weiteren Verkehrsverlagerung aus dem Ort auf die Umfahrung beitragen.

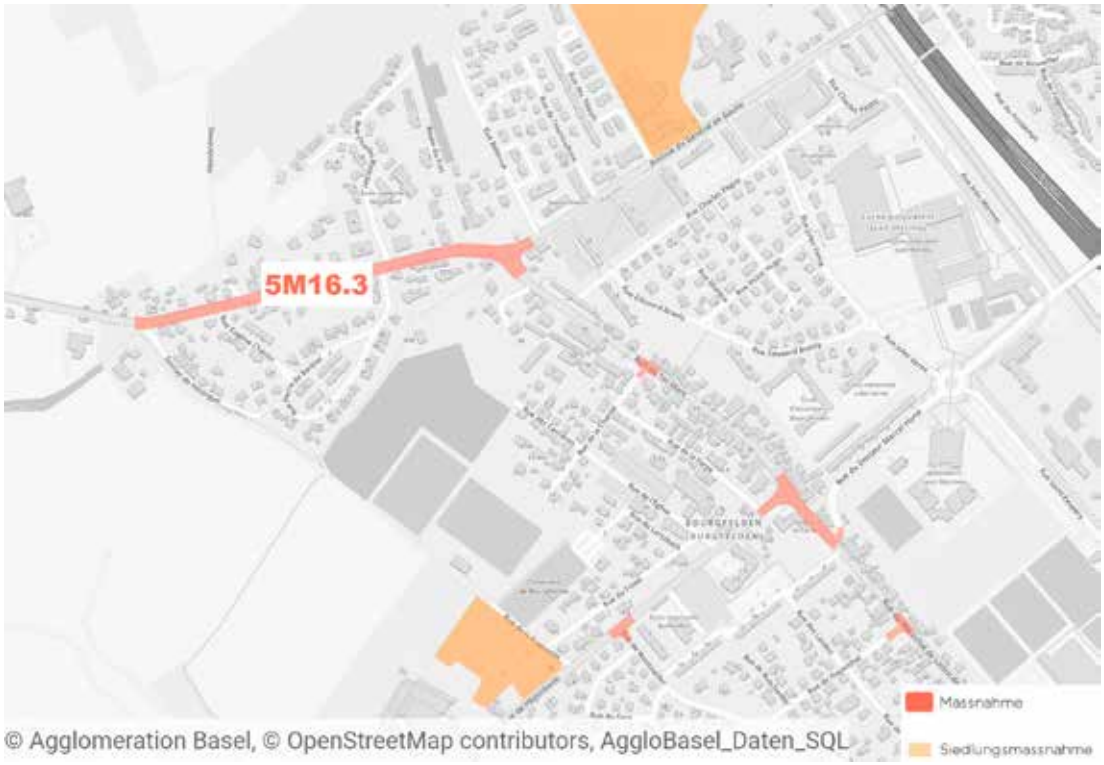
Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Murg

5M16.3

Saint-Louis : Mesures d'accompagnement du Boulevard Intercommunal Sud

B



Mise en œuvre
2032

Unités de prestation		
Type	Nombre/unités	Coûts (CHF)
Valorisation/sécurité de l'espace routier	11 200 m²	1 760 000

Historie

AP1/ARE-Code
- -

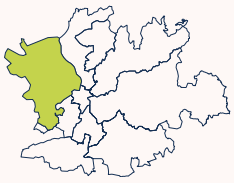
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4M17/2701.4.075 C

Catégorie de mesure
Valorisation/sécurité de l'espace routier

Sous catégorie
Valorisation/sécurité de l'espace routier



Saint-Louis Agglomération

Description

En parallèle à la réalisation du Boulevard Intercommunal Sud (5M7), les travaux consistent à réaménager différents tronçons de voirie au sein de la commune de Saint-Louis pour dissuader le trafic individuel motorisé. Il s'agit d'aménagements qui visent d'une part à réduire la largeur des voies dédiées au trafic automobile au profit de la circulation et de la sécurité des piétons et cyclistes, et d'autres parts à des aménagements plus ponctuels au niveau de certains carrefours et de leur voirie pour mise en zone 30. Ces travaux permettront de contribuer à une meilleure fluidité des transports publics et une meilleure qualité des espaces publics au sein de l'enveloppe urbaine de Saint-Louis.

Coordination

L'organisation responsable	Saint-Louis

5M16.4

5M16.4

Hésingue : Mesures d'accompagnement du Boulevard Intercommunal Sud

B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

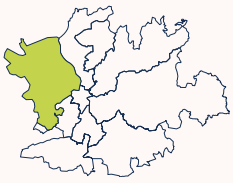
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

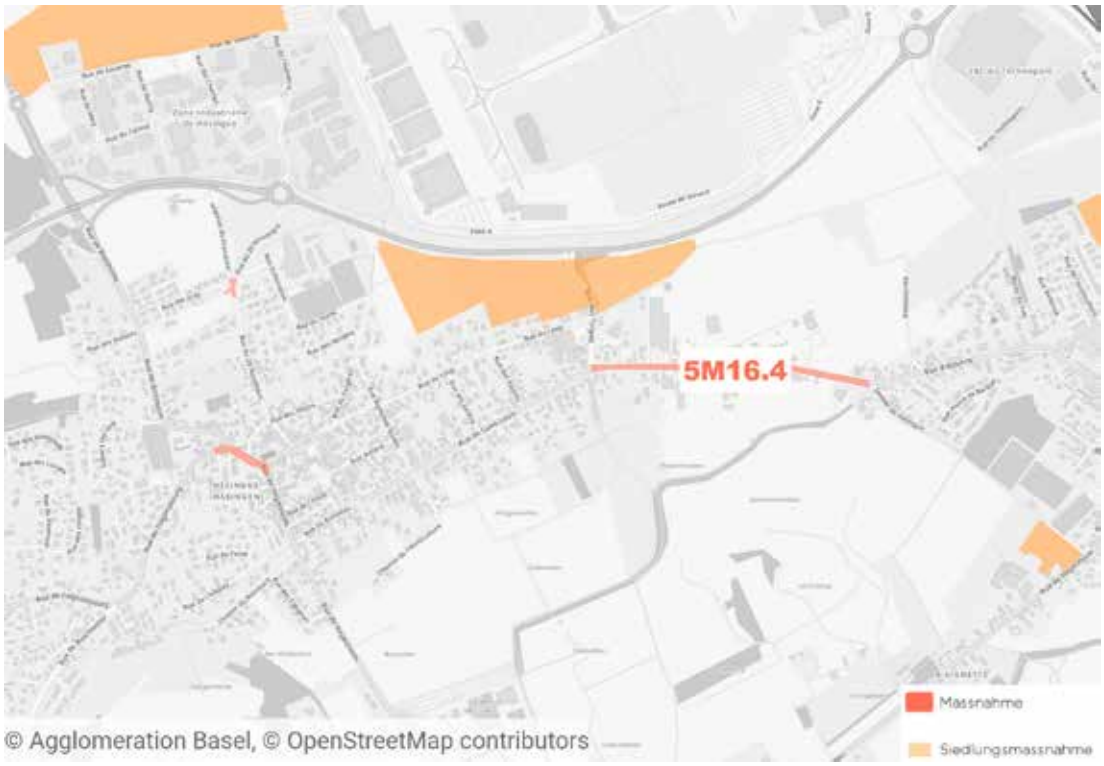
AP4/ARE-Code
4M16/2701.4.074 C

Catégorie de mesure
Valorisation/sécurité de l'espace routier

Sous catégorie
Valorisation/sécurité de l'espace routier



Saint-Louis Agglomération



Mise en œuvre	Unités de prestation		
	Type	Nombre/unités	Coûts (CHF)
2032	Valorisation/sécurité de l'espace routier	13 700 m²	2 055 000

Description

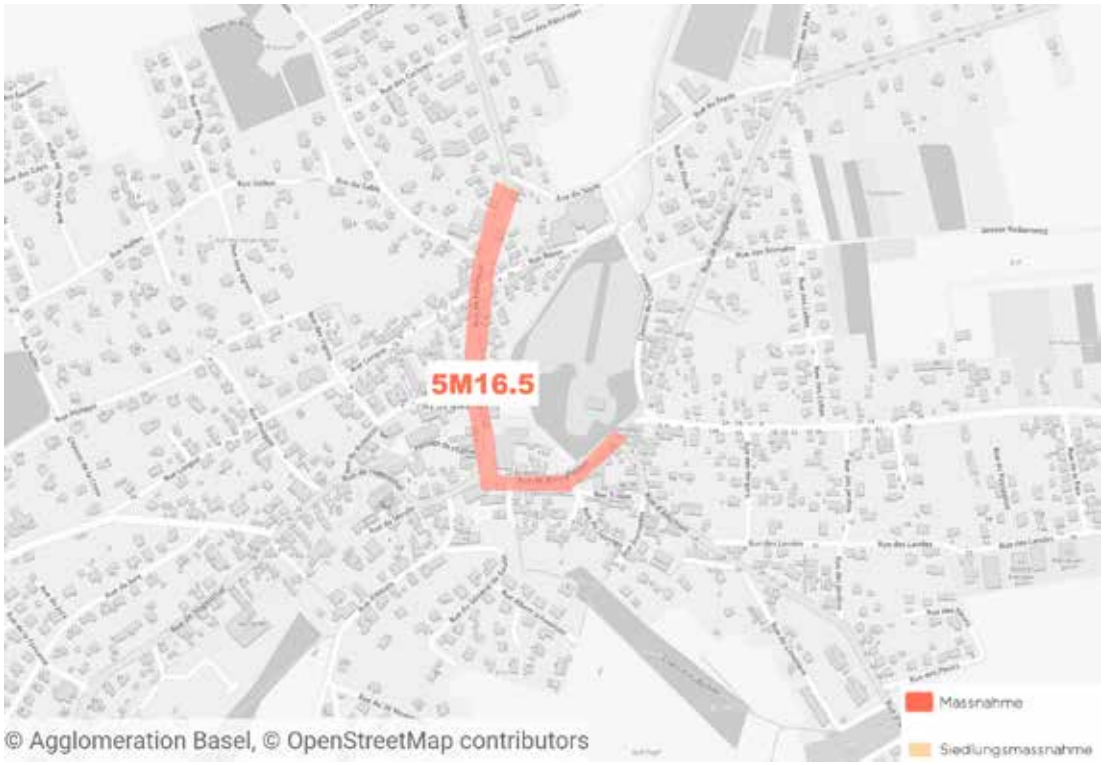
En parallèle de la réalisation du Boulevard Intercommunal Sud (5M7), les travaux consistent à réaménager différents tronçons de voirie au sein de la commune de Hésingue pour dissuader le trafic individuel motorisé. Il s'agit d'aménagements qui visent à réduire la largeur des voies dédiées au trafic automobile au profit de la circulation et de la sécurité des piétons et cyclistes, d'une meilleure fluidité des transports publics et d'une meilleure qualité des espaces publics au sein de l'enveloppe urbaine de Hésingue.

Coordination

L'organisation responsable	Hésingue

5M16.5

Hégenheim : Mesures d'accompagnement du Boulevard Intercommunal Sud



Mise en œuvre
2032

Unités de prestation		
Type	Nombre/unités	Coûts (CHF)
Valorisation/sécurité de l'espace routier	**6710 m²**	**1 250 000**

Description

En parallèle à la réalisation du Boulevard Intercommunal Sud (5M7), les travaux consistent à réaménager différents tronçons de voirie au sein de la commune de Hégenheim pour dissuader le trafic individuel motorisé. Il s'agit d'aménagement qui visent à réduire la largeur des voies dédiées au trafic automobile au profit de la circulation et de la sécurité des piétons et cyclistes, d'une meilleure fluidité des transports publics et d'une meilleure qualité des espaces publics au sein de l'enveloppe urbaine de Hégenheim. Il s'agira également de réaliser des aménagements de modération du trafic (plateaux, stationnement alterné, écluses) et pour dissuader le trafic de transit.

Coordination

L'organisation responsable	Hégenheim

B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

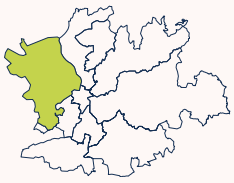
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4M11.14/2701.4.060 C

Catégorie de mesure
Valorisation/sécurité de l'espace routier

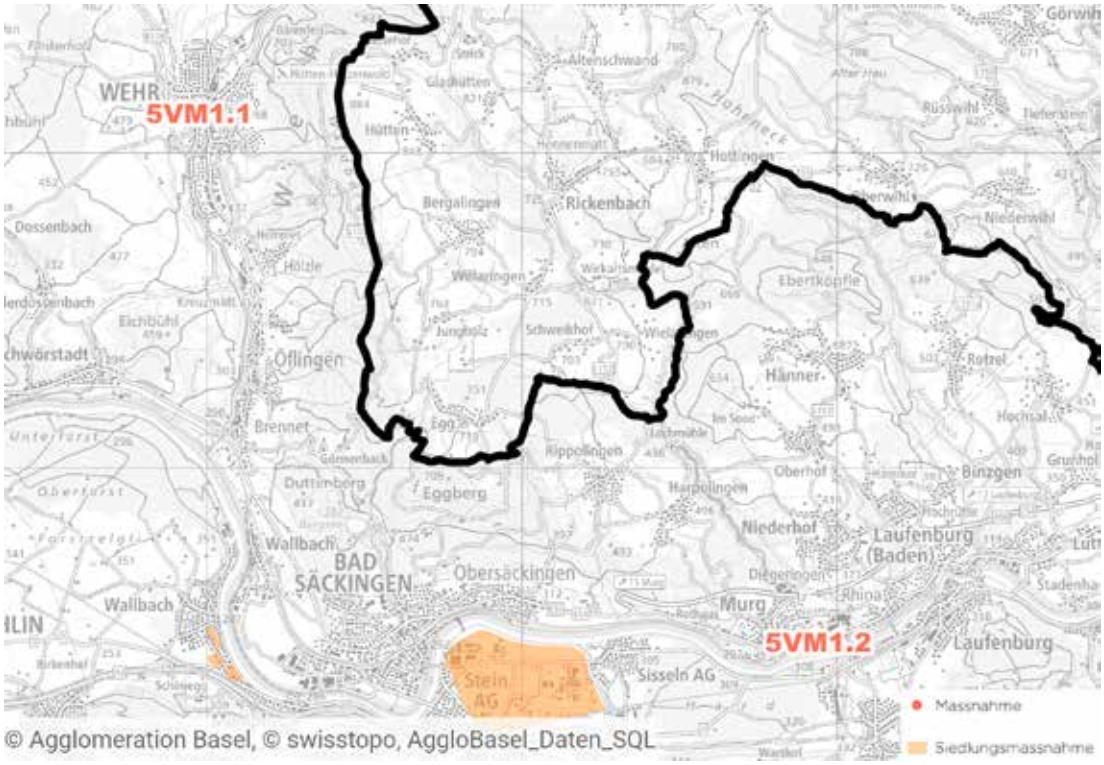
Sous catégorie
Valorisation/sécurité de l'espace routier



Saint-Louis Agglomération

5VM1

Pauschalpaket: Verkehrsmanagement (B-Horizont)



Kosten (CHF)	Baubeginn	Leistungseinheiten	
		Typ	Anzahl/Einheit
4 000 000	2032	**Verkehrsmanagement**	**3 Stück**

Massnahmenbeschrieb

Das Massnahmenpaket beinhaltet 2 Teilmassnahmen. Die Verbesserung der Knoten führt zur Erhöhung des Verkehrsflusses.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Sicherstellung eines stabilen Betriebs und Verkehrsflusses sowie die Verbesserung des kommunalen und städtischen Fuss- und Velowegnetzes innerhalb des Strassenraums. Schwergewicht liegt auf der Koexistenz von Fuss- und Veloverkehr, ÖV und MIV und der Erhöhung der Durchlässigkeit von stark befahrenen Innerorts-Strassenabschnitten.
WK2	Bessere Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit von öffentlichen Freiräumen innerhalb von Arealen und Siedlungsgebieten. Negative Effekte des MIV werden abgemindert.
WK3	Erhöhung des Fahrkomforts und der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr sowie auf den Schulwegen, Qualitätsverbesserung der Fussgängerführungen. Generelle Reduktion der Anzahl Unfälle.
WK4	Reduktion der MIV-Fahrten durch Attraktivitätssteigerungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie den ÖV.

Bezug zum Zukunftsbild:

- MIV: Der Strassenverkehr und sein Flächenverbrauch werden möglichst minimiert. Er wird effizient sowie klima- und umfeldverträglich in das bzw. aus dem Siedlungsgebiet geführt
- MIV: Siedlungsorientierte und klimaangepasst gestaltete Strassenräume bieten für den Fuss- und Veloverkehr optimale Platzverhältnisse, Sicherheit und eine hohe Aufenthaltsqualität

Bezug zu Teilstrategien:

- QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- QSK2.1 Klimaangepasste Ausgestaltung der Siedlungs- und Freiraumstrukturen sowie der öffentlichen Räume und Verkehrsinfrastrukturen fördern
- V3.1 Strassennetz mit punktuellen Aus-, Um- und Neubauten weiterentwickeln
- V3.2 VM überregional und regional abgestimmt entwickeln, implementieren und anwenden
- V5.2 Fussgängerfreundliche Wohnquartiere und Arbeitsplatzgebiete schaffen

Bezug zum Handlungsbedarf

Der Bedarf für die Massnahmen wurde aus der trinationalen Teilstrategie Strasse hergeleitet.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Agglo Basel
Weitere beteiligte Stellen	Murg, Wehr

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

Das Massnahmenpaket beruht auf den gemeindeeigenen Schwachstellenanalysen im Bereich belasteter Strassenabschnitte.

5VM1

B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

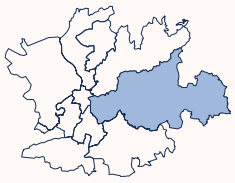
AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie

Aufwertung Sicherheit/ Strassenraum

Unterkategorie

Pauschalpaket Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum



Hochrhein

5VM1.1

5VM1.1

Wehr: Verbesserung VM an Knoten

B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

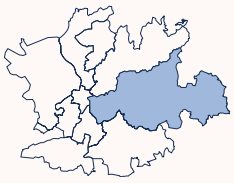
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Verkehrsmanagement

Unterkategorie
Pauschal Verkehrsmanagement



Hochrhein



Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2032	Verkehrs-management	2 Stück	2 000 000

Massnahmenbeschrieb

Umgestaltung des Kreuzungsbereichs Schopfheimer Strasse/Kirchplatz zum Kreisverkehr sowie des Kreuzungsbereichs Schopfheimer Strasse/Friedrichstrasse: Verbesserung der Sicherheit und gleichzeitige Verkehrsgerechtigkeit für alle Verkehrsteilnehmer.

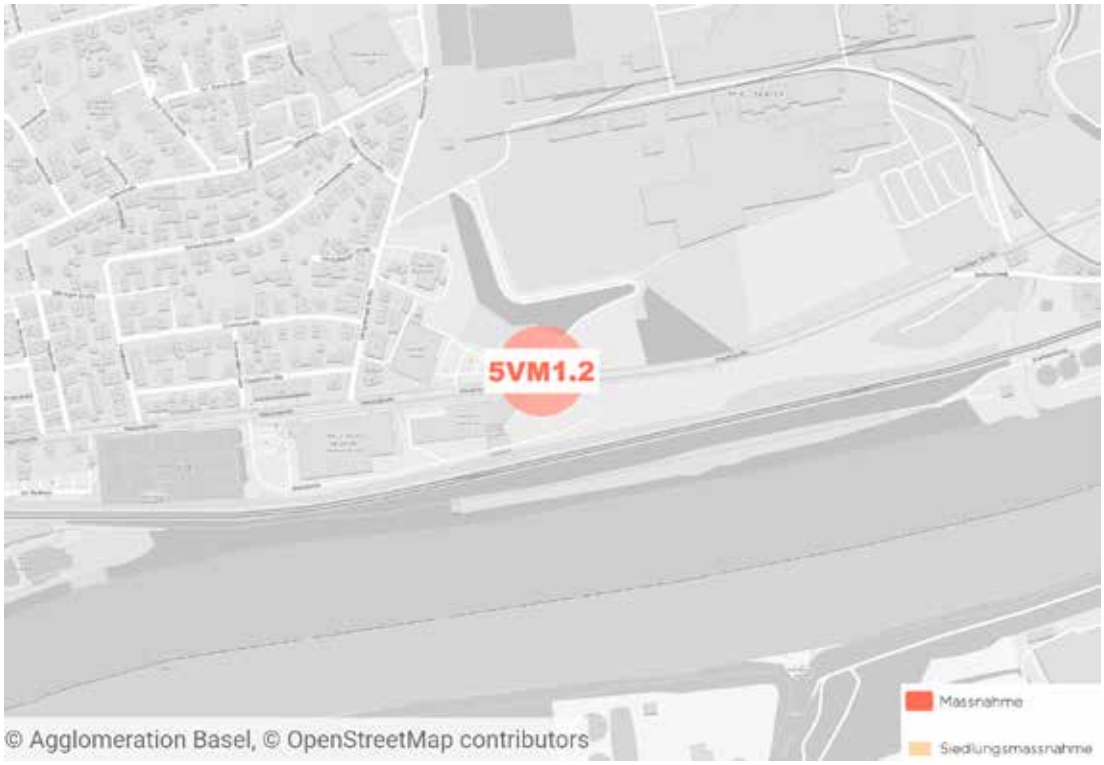
Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Wehr

5VM1.2

Murg: Knoten Ortseingang Ost

B



Baubeginn
2032

Leistungseinheiten		
Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
Verkehrs-management	1 Stück	2 000 000

Historie

AP1/ARE-Code
- -

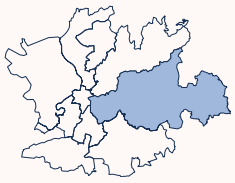
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Verkehrsmanagement

Unterkategorie
Pauschal Verkehrsmanagement



Hochrhein

Massnahmenbeschrieb

Umgestaltung des östlichen Ortseingangs vom Kernort Murg mit Kreisverkehr zum besseren Verkehrsfluss und Anbindung der gewerblichen (Lebensmitteleinzelhandel, Umsiedlung einer Spedition) und industriellen Bauflächen. Der Rad- und Fussgängerverkehr soll neu gedacht und angepasst werden

Beteiligte Stellen/Koordination

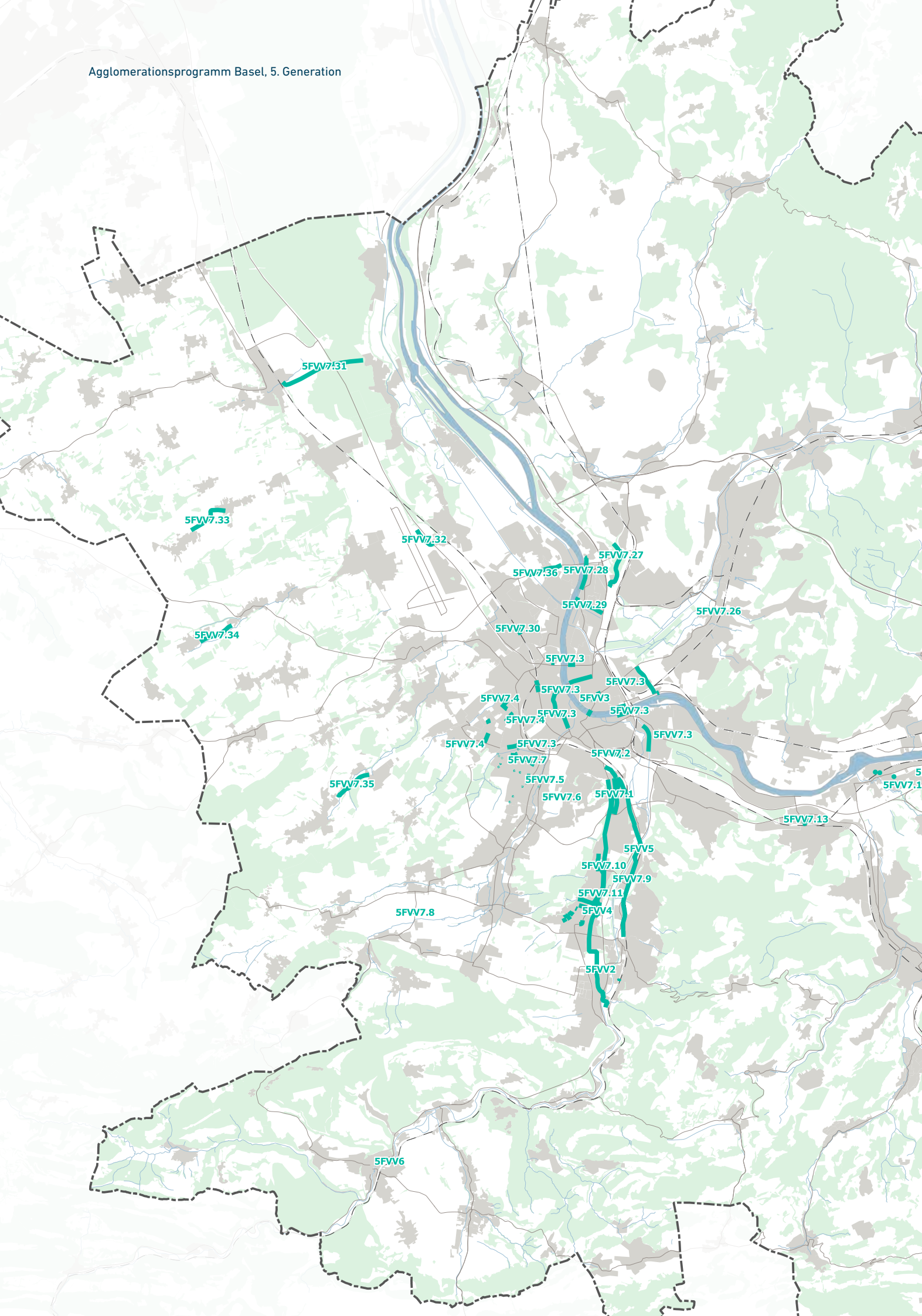
Federführende Stelle	Murg

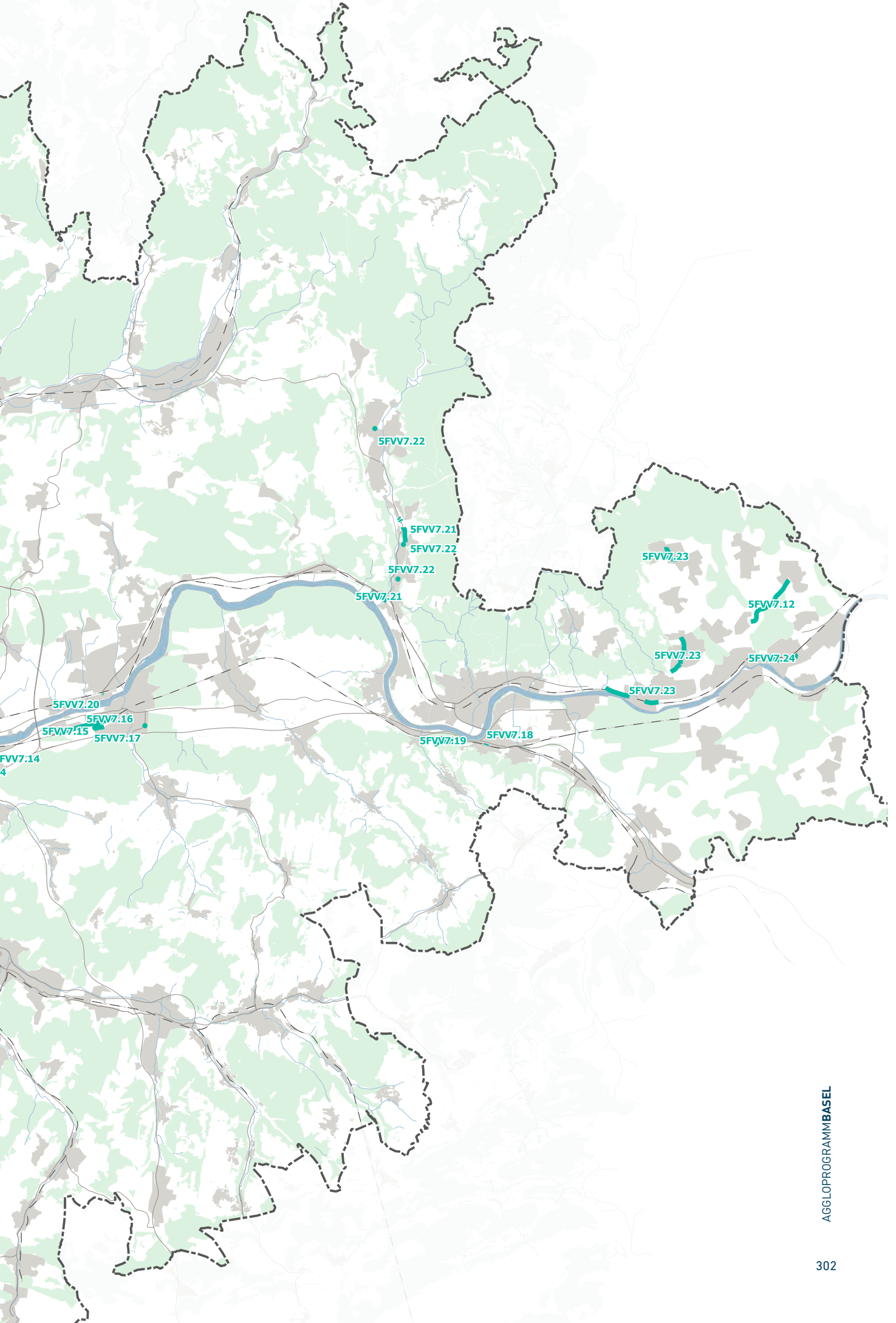
3.3 Agglomerationsmassnahmen: Langsamverkehr (FVV)
Mesures agglomération : Mesures pour le trafic piétonnier et cycliste

3.3.1 Übersichtskarte (A-Horizont)
Carte synoptique (horizon A)

Nr. *N°*	A-Massnahme *Mesure A*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5FVV1	Stein (AG): Neuer Fussgängerzugang Bahnhof Stein-Säckingen	storniert	
5FVV2	Dornach: Rad- und Fusswegunterführung Apfelsee	A	304
5FVV3	BS: Riehenstrasse/Hammerstrasse, Velomassnahmen	A	307
5FVV4	BL: Velovorzugsroute Birsstadt West: 2. Etappe	A	310
5FVV5	BL: Velovorzugsroute Birsstadt Ost: 2. Etappe	A	313
5FVV6	BL: Fuss- und Veloverkehrsmassnahme Nau/Norimatt	A	316
5FVV7	Pauschalpaket: Fuss- und Veloverkehr (A-Horizont)	A	319

Nr. *N°*	A-Massnahme *Mesure A*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5FVV7.1	BS: Fuss- und Veloverkehrsachsen im Gebiet Dreispitz	A	322
5FVV7.2	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr im Rahmen Arealentwicklungen	A	323
5FVV7.3	BS: Verbesserungen Fuss- und Veloverkehr, Strecken	A	324
5FVV7.4	Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen	A	326
5FVV7.5	Binningen: Erstellung neuer Trottoirüberfahrten	A	327
5FVV7.6	Binningen: Neuer Fuss- und Radweg mit Brücke im Entwicklungsgebiet Spiesshöfli	A	328
5FVV7.7	Binningen: Erschliessungsstrassen, fehlende Trottoirs erstellen	A	329
5FVV7.8	SO: Querungssicherung Knoten Velohauptroute 302, Velolandroute 7/Benkenstrasse in Bättwil	A	330
5FVV7.9	Arlesheim: Neubau Industriestrasse, FVV-Massnahmen	A	332
5FVV7.10	Reinach (BL): ÖV-Stärkung – Zugang	A	333
5FVV7.11	Reinach (BL): Ausbau kommunaler Velorouten	A	334
5FVV7.12	Landkreis Waldshut: LV-Massnahme	A	335
5FVV7.13	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Langsamverkehrsachsen	A	336
5FVV7.14	Kaiseraugst: Veloabstellanlagen	A	337
5FVV7.15	Rheinfelden (CH): Fuss- und Radwegverbindung entlang Bahndamm (Bhf SBB – Haltstelle Augarten)	A	338
5FVV7.16	Rheinfelden (CH): Fuss- und Radwegverbindung Quellematt	A	339
5FVV7.17	Rheinfelden (CH): Ausbau Veloabstellplätze im Parkhaus Schiffacker	A	340
5FVV7.18	Stein (AG): Radweg Kantonsschule	A	341


5FVV7.31
5FVV7.33
5FVV7.32
5FVV7.27
5FVV7.36
5FVV7.28
5FVV7.29
5FVV7.26
5FVV7.34
5FVV7.30
5FVV7.3
5FVV7.3
5FVV7.3
5FVV7.4
5FVV3
5FVV7.3
5FVV7.4
5FVV7.3
5FVV7.4
5FVV7.3
5FVV7.3
5FVV7.2
5FVV7.7
5FVV7.35
5FVV7.5
5FVV7.6
5FVV7.1
5FVV7.13
5FVV5
5FVV7.10
5FVV7.9
5FVV7.11
5FVV7.8
5FVV4
5FVV2
5FVV6


5FVV7.22
5FVV7.21
5FVV7.22
5FVV7.22
5FVV7.21
5FVV7.23
5FVV7.12
5FVV7.23
5FVV7.24
5FVV7.23
5FVV7.20
5FVV7.16
5FVV7.15
5FVV7.17
5FVV7.19
5FVV7.18
FVV7.14
4

Nr. *N°*	A-Massnahme *Mesure A*		Prio *Prio*	Seite *Page*
	5FVV7.19	Obermumpf: Radweg Obermumpf – Stein	A	342
	5FVV7.20	Rheinfelden (DE): Geh- und Radwegbrücke im Zuge der Güterstrasse	A	343
	5FVV7.21	Wehr: Ausbau Radverkehrsnetz	A	344
	5FVV7.22	Wehr: Ausbau Fusswegenetz	A	345
	5FVV7.23	Murg: Umsetzung Radverkehrskonzept	A	346
	5FVV7.24	RP/Laufenburg (DE): Radnetz	A	347
	5FVV7.25	RP/Laufenburg (DE): L 154 Schaffung einer Fussgängerquerung im Bereich der Himmelreichstrasse	A	348
	5FVV7.26	Riehen: Erstellung von Trottoirüberfahrten	A	349
	5FVV7.27	Weil am Rhein: Veloroute Haltingen Friedlingen	A	350
	5FVV7.28	Weil am Rhein: Veloroute Nord – Süd	A	351
	5FVV7.29	Weil am Rhein/BS: Veloroute Ost – West	A	352
	5FVV7.30	Saint-Louis : piste cyclable rue Kieffer	A	353
	5FVV7.31	SLA : Liaison cyclable Kembs – Sierentz	A	354
	5FVV7.32	SLA : Liaison Cyclable Blotzheim – Saint-Louis – EuroAirport (RD12bisl)	A	355
	5FVV7.33	SLA : Liaison Cyclable Kappelen – Helfrantzkirch	A	356
	5FVV7.34	SLA : Liaison cyclable Ranspach-le-Haut – Ranspach-le-Bas	A	357
	5FVV7.35	SLA : Liaison cyclable Hagenthal-le-Bas – Schönenbuch via Klepferhof	A	358
	5FVV7.36	SLA : Liaison cyclable Village-Neuf – Huningue – Saint-Louis / RD105	A	359

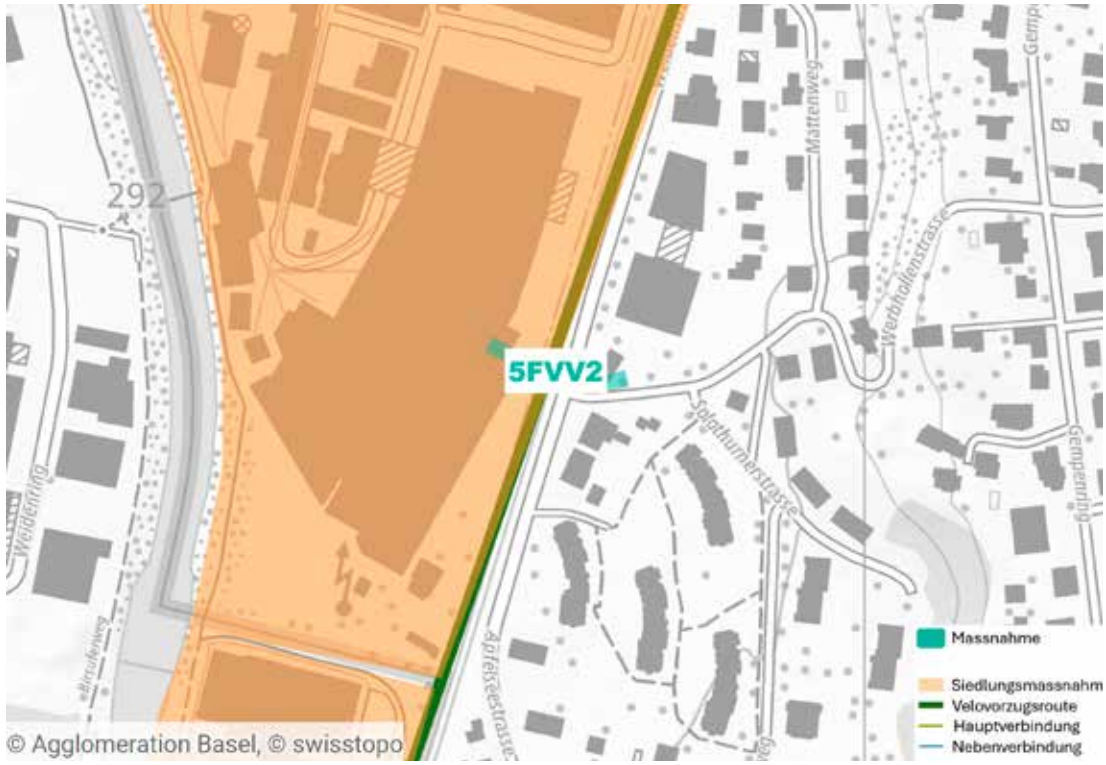
3.3.2 Massnahmenblätter (A-Horizont)
Fiches de mesure (horizon A)



Hinweis: Die Massnahme 5FVV1 ist entfallen.

5FVV2

Dornach: Rad- und Fusswegunterführung Apfelsee



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
16 000 000	2028	2030

Planungsstand

3 Vorprojekt

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Die Gemeinde Dornach erstellt im Zusammenhang mit der neuen Haltestelle Dornach Apfelsee eine neue Rad- und Fussgängerquerung mit Anbindung an die S-Bahn-Haltestelle. Die neue 7 Meter breite Rad- und Fusswegunterführung verbindet Oberdornach und das Apfelseequartier mit dem Entwicklungsareal Weiden und Neuaesch. Ausgangspunkt auf der Ostseite ist die neue Buswendeschlaufe (Buskonzept 2028) sowie auf der Westseite der neue Metalliplatz. Mit der Unterführung wird die Ost-West-Verbindung zwischen dem Gempenplateau und dem hinteren Leimental gestärkt und optimal an das ÖV-Angebot angeschlossen. Im engeren Kontext ermöglicht sie auch die Erschliessung des Entwicklungsgebietes Wydeneck sowie des Naturerholungsraumes an der Birs. Auch dient sie zur Erschliessung der Velovorrangrouten im Birstal.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Verbesserung im Langsamverkehr
WK2	Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume
WK3	Erhöhung der objektiven Sicherheit
WK4	› Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen › Reduktion von Lärmemissionen › Verminderung der Flächenbeanspruchung

Bezug zum Zukunftsbild:

› FVV: Die Siedlungsgebiete verfügen über ein zusammenhängendes, dichtes, sicheres und attraktives Fusswegnetz

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

› Korridorzentren: als Teil der polyzentrischen Struktur gestärkt

Bezug zu Teilstrategien:

› QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern

› QSK1.1 Agglomeration der kurzen Wege fördern

› QSK2.1 Klimaangepasste Ausgestaltung der Siedlungs- und Freiraumstrukturen sowie der öffentlichen Räume und Verkehrsinfrastrukturen fördern

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

› V5.2 Fussgängerfreundliche Wohnquartiere und Arbeitsplatzgebiete schaffen

Bezug zum Handlungsbedarf:

Das Metalli-Areal in Dornach entlang der Birs wird zu einem neuen Quartier entwickelt. Voraussichtlich ab 2028 baut die SBB die neue S-Bahn-Haltstelle Dornach Apfelsee, um das Areal besser zu erschliessen. Die Schieneninfrastruktur verursacht in diesem Bereich eine starke Barrierewirkung zwischen dem Areal und dem Zentrum Dornach. Es besteht Handlungsbedarf, die Gebiete für den Fuss- und Veloverkehr durch eine Bahnquerung besser zu vernetzen.

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	5Ü-Ö7	S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee	A
ÖV	5VDS1	Dornach: Mobilitätsdrehscheibe Dornach Apfelsee	A
FVV	4LV8	SO: Birsstadt – Velovorzugsroute Ost Abschnitt Solothurn	A
	4LV10.23	Dornach: Langsamverkehr Aufwertung Birsquerung	A

5FVV2

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

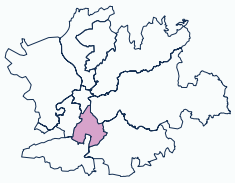
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4LV10.20/2701.4.111 A

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Einzelmassnahme Fuss- und Veloverkehr



Birstal

5FVV2

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

S	5S10.1	Birsmatt	B
	5S10.2	Widen	B
L	5L2	Birspark Landschaft	A

Beteiligte Stellen/Koordination

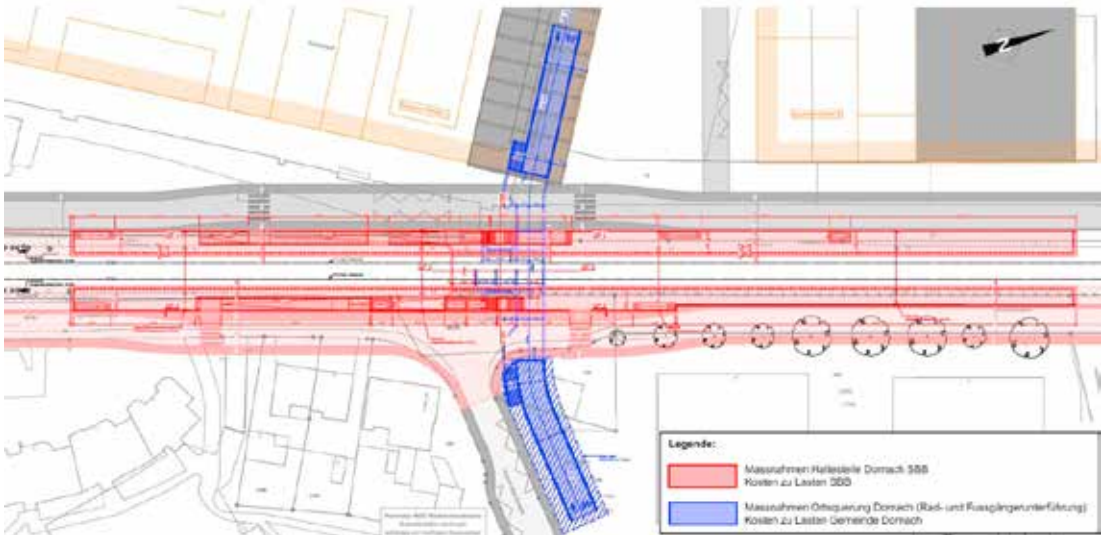
Federführende Stelle	Dornach
Weitere beteiligte Stellen	Schweizerische Bundesbahnen
Finanzierung	-
Hinweise Finanzierung	-
Richtplanrelevanz (CH)	☒ Ja, Zwischenergebnis ☐ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Die Massnahme ist mit den Mobilitätskonzepten Dornach und Birsstadt, dem Buskonzept 2028 und Masterplan Wydeneck abgeglichen. Die neue LVU verbindet Oberdornach und Neuaesch. Auch dient sie als Zubringer zur kantonalen Velovorzugsroute.

Umweltverträglichkeit
Die neue LVU wird in Zusammenhang mit dem Neubau der S-Bahn-Haltestelle ausgeführt. Der LV wird mit dem Projekt gestärkt und die Zunahme des MIV eingeschränkt. Die Start- und Zielorte der LVU werden als Aufenthaltsbereiche entsprechend aufgewertet.

Weiteres
Die LVU verbindet die neue Buswendeschlaufe mit dem Metalliplatz und bildet zusammen mit der S-Bahn-Haltestelle und der Velovorzugsroute einen attraktiven Verkehrsknotenpunkt für die Region. Siehe auch Moblilitätsdrehscheibe Apfelsee im AP4

Laufmeter Massnahme (FVV): 150 m



5FVV3

BS: Riehenstrasse/Hammerstrasse, Velomassnahmen



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
7 800 000	2028	2029

Planungsstand

2 Vorstudie

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

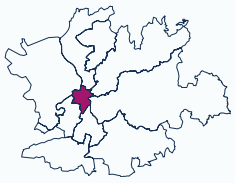
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Einzelmassnahme Fuss- und Veloverkehr



Kernstadt

Massnahmenbeschrieb

Im Bereich Riehenstrasse und Hammerstrasse stehen Erhaltungsmassnahmen an Strasse und Gleis an. Die genannten Abschnitte sind Bestandteile des Pendlerroutennetzes (gemäss Teilrichtplan Velo) sowie des städtischen bzw. kantonalen Fusswegnetzes (gemäss Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege). Da sie die Anforderungen gemäss der Teilrichtpläne (TRP) nicht erfüllen, sollen entsprechende Fuss-/Velomassnahmen im Zuge der Erhaltungsmassnahmen umgesetzt werden. Dazu muss das Gleis in seiner Lage verschoben werden.

Zweckmässigkeit und Nutzen

5FVV3

Nutzen/Wirkung

WK1	Verbesserung des Gesamtverkehrssystems auf einer wichtigen städtischen Verkehrsachse in Kleinbasel. Aufwertung des Strassenraums und Verbesserung für Fuss- und insbesondere Veloverkehr.
WK2	Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume durch Reduktion der Verkehrsflächen. Umwidmung bestehender Verkehrsflächen zugunsten von Fuss- und Veloverkehr.
WK3	Erhöhung der objektiven Sicherheit durch Neuorganisation, Reduktion der Verkehrsflächen und Verkürzung der Querungslängen durch den Einbau von Verkehrsinseln an Fussgängerstreifen. Erhöhung der subjektiven Sicherheit durch Vereinfachung der Verkehrsführung sowie Reduktion der Konfliktpunkte, insbesondere auch für den Veloverkehr.
WK4	Verminderung der Flächenbeanspruchung durch Reduktion der Verkehrsflächen zugunsten von Entsiegelung.

Bezug zum Zukunftsbild:

› Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichtet

› FVV: Die Vorzugsrouten bieten schnelle, direkte und sichere Veloverbindungen in den inneren Korridoren und im Agglomerationszentrum

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

› MIV: Siedlungsorientierte und klimaangepasst gestaltete Strassenräume bieten für den Fuss- und Veloverkehr optimale Platzverhältnisse, Sicherheit und eine hohe Aufenthaltsqualität

Bezug zu Teilstrategien:

› QSK1.2 Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren

› QSK2.1 Klimaangepasste Ausgestaltung der Siedlungs- und Freiraumstrukturen sowie der öffentlichen Räume und Verkehrsinfrastrukturen fördern

› V4.1 Vorzugsrouten regional abgestimmt planen und implementieren

Bezug zum Handlungsbedarf:

Im Bereich Riehenstrasse und Hammerstrasse stehen Erhaltungsmassnahmen an Strasse und Gleis an. Die genannten Abschnitte sind Bestandteile des Pendlerroutennetzes (gemäss Teilrichtplan Velo) sowie des städtischen bzw. kantonalen Fusswegnetzes (gemäss Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege). Da sie die Anforderungen gemäss der Teilrichtpläne (TRP) nicht erfüllen, sollen entsprechende Fuss-/Velomassnahmen im Zuge der Erhaltungsmassnahmen umgesetzt werden.

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÖV	5ÖV11	BS: Tramprojekt Claragraben	C
MIV	5M4	BS: Riehenring, Verbesserungen Drahtzugstrasse – Brombacherstrasse	A

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

S	5S1.1	Messe Basel	A

5FVV3

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt	
Weitere beteiligte Stellen	Basler Verkehrs-Betriebe AG	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	100 % durch Kanton Basel-Stadt	
Richtplanrelevanz (CH)	☐ Ja	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

-

Umweltverträglichkeit

Klärung der Umweltverträglichkeit im Rahmen des Vorprojekts

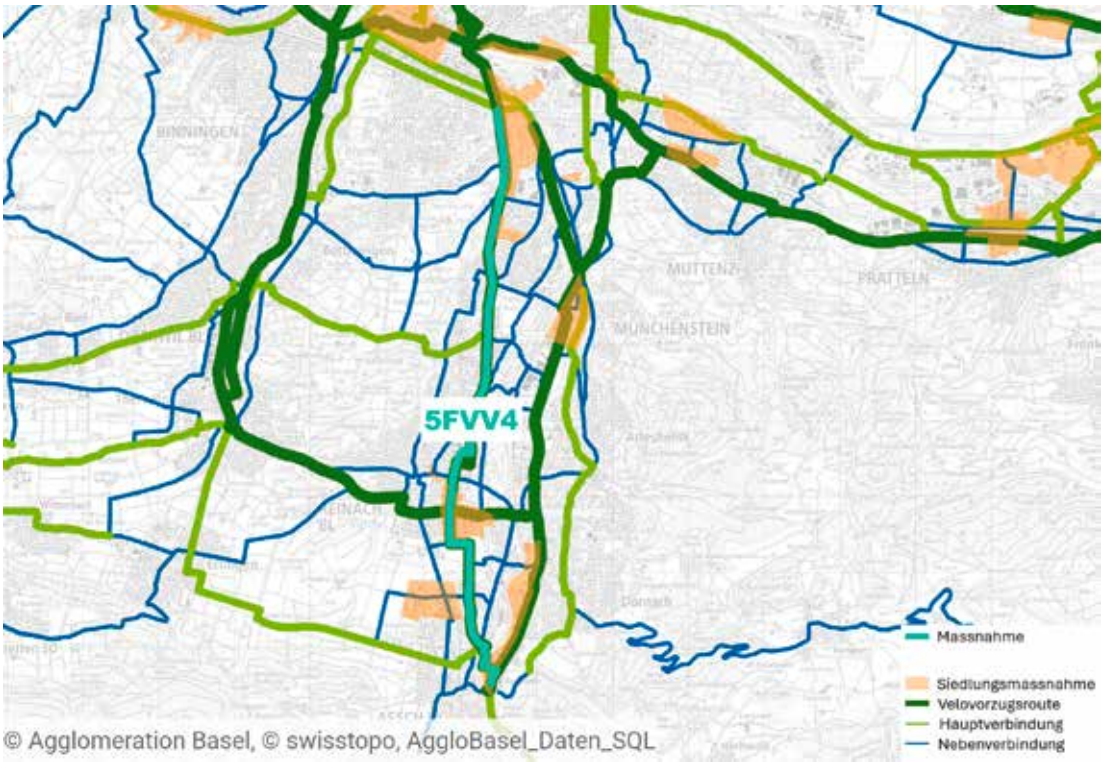
Weiteres

Laufmeter Massnahme (FVV): 400 m



5FVV4

BL: Velovorzugsroute Birsstadt West: 2. Etappe



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
10 000 000	2028	2032

Planungsstand

1 Vorstudie

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Der Kanton Basel-Landschaft treibt das Thema Velovorzugsrouten voran. Dazu werden Pilotstrecken umgesetzt und damit Erfahrungen gesammelt. Aufgrund der räumlichen Struktur und der hohen Dichte an Einwohnenden und Beschäftigten bestehen dafür im Birstal grosse Potenziale. Die Arbeiten werden eng mit den jeweiligen Gemeinden abgestimmt. Wegen der Strukturierung des Birstals in zwei Siedlungsbänder aufgrund von landschaftlichen und infrastrukturellen Gegebenheiten (Fluss respektive HLS und Schienenwege) sollen zwei Velovorzugsrouten angelegt werden: auf der westlichen (Aesch – Reinach – Münchenstein – Basel) und auf der östlichen Talseite (Aesch – Dornach – Arlesheim – Münchenstein (Talstrasse) – Basel). In einem umfangreichen Variantenstudium in Abstimmung mit den Gemeinden wurde für jede Talseite eine Bestvariante evaluiert. Für die Bestvariante

wurde in einem zweiten Schritt eine vertiefte Machbarkeitsstudie erarbeitet, welche die Massnahmen konkretisiert. In der 4. Generation des Agglomerationsprogramms wurden in einem ersten Schritt Teilstücke, welche für sich alleine funktionieren resp. eine Verbesserung für den Veloverkehr bewirken (Schlüsselmassnahmen, 1. Etappe), verankert (4LV3; 2701.4.078). Die vorliegende Massnahme knüpft nun an diese Arbeiten an und stellt eine weitere Entwicklung der VVR dar.

5FVV4

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Entflechtung MIV, Fuss- und Veloverkehr, erhebliche Verbesserung und Attraktivierung des Veloverkehrssystems inklusive Etablierung einer stärkeren Netzhierarchie entlang definierter Achsen mit entsprechendem Nachfragepotential.
WK2	Erhöhung der Erschliessungsqualität von Entwicklungsbereichen, Schaffung eines angemessenen zusätzlichen Verkehrsträgers für den zunehmend urbanen Raum für ein platzsparendes Verkehrsmittel.
WK3	Reduktion der Konflikte zwischen MIV, Fuss- und Veloverkehr, dadurch Erhöhung der objektiven Sicherheit, Erhöhung der subjektiven Sicherheit durch separate hochwertige Anlage.
WK4	Erhöhung des Velo-Anteils im Modal Split, dadurch Reduktion von Emissionen.

Bezug zum Zukunftsbild:

› FVV: Die Vorzugsrouten bieten schnelle, direkte und sichere Veloverbindungen in den inneren Korridoren und im Agglomerationszentrum

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

› Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung genutzt

Bezug zu Teilstrategien:

› QSK1.2 Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren

› QSK2.1 Klimaangepasste Ausgestaltung der Siedlungs- und Freiraumstrukturen sowie der öffentlichen Räume und Verkehrsinfrastrukturen fördern

› V4.1 Vorzugsrouten regional abgestimmt planen und implementieren

Bezug zum Handlungsbedarf:

Um das Verlagerungspotenzial auszuschöpfen, ist die Realisierung von Velovorzugsrouten im Birstal erforderlich. So können insbesondere Pendler in Richtung Kernagglomeration und umgekehrt zügig und sicher ihre Wege abwickeln. Aufgrund der Höhe des Investitionsvolumens wurde die Realisierung der Velovorzugsroute Birsstadt West (Aesch-Reinach-Münchenstein-Basel) in Etappen eingeteilt. Die erste Etappe Birsstadt West war Inhalt des AP4. In einer zweiten Etappe sollen noch nicht realisierte Abschnitte ergänzt werden.

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	5Ü-Ö15	Tram Aesch Dorf – Aesch Bahnhof	B

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

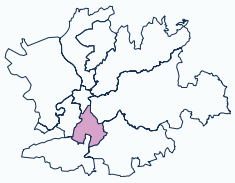
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Einzelmassnahme Fuss- und Veloverkehr



Birstal

5FVV4

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

MIV	5M13	BS: Areal Dreispitz Nord, Verbesserungen Münchensteinerstrasse	B
FVV	5FVV7.9	Arlesheim: Neubau Industriestrasse, FVV-Massnahmen	A
S	5S8.3	Reinach Ortszentrum	B
L	5L2	Birspark Landschaft	A

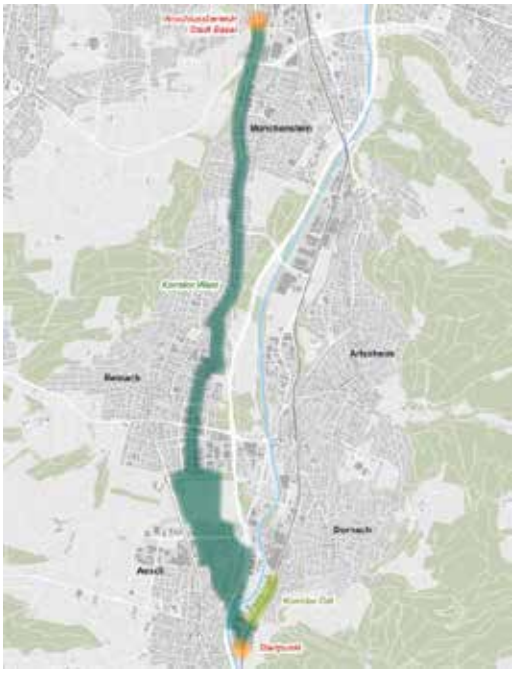
Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Landschaft
Weitere beteiligte Stellen	Betroffene Gemeinden
Finanzierung	Kanton Basel-Landschaft
Hinweise Finanzierung	-
Richtplanrelevanz (CH)	☒ Ja, Antrag Aufnahme ☐ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Projekt in Abstimmung mit den Gemeinden der Birsstadt und Kanton Basel-Stadt. Entspricht der kantonalen und regionalen Velonetzkonzeption.

Umweltverträglichkeit
Voraussichtlich lösbare Konflikte zwischen Aesch und Reinach mit Grundwasserschutzzone S2 der Gemeinden Aesch-Dornach-Pfeffingen. Fruchtfolgeflächen zwischen Aesch und Reinach zu beachten bzw. Interessensabwägung vorzunehmen.

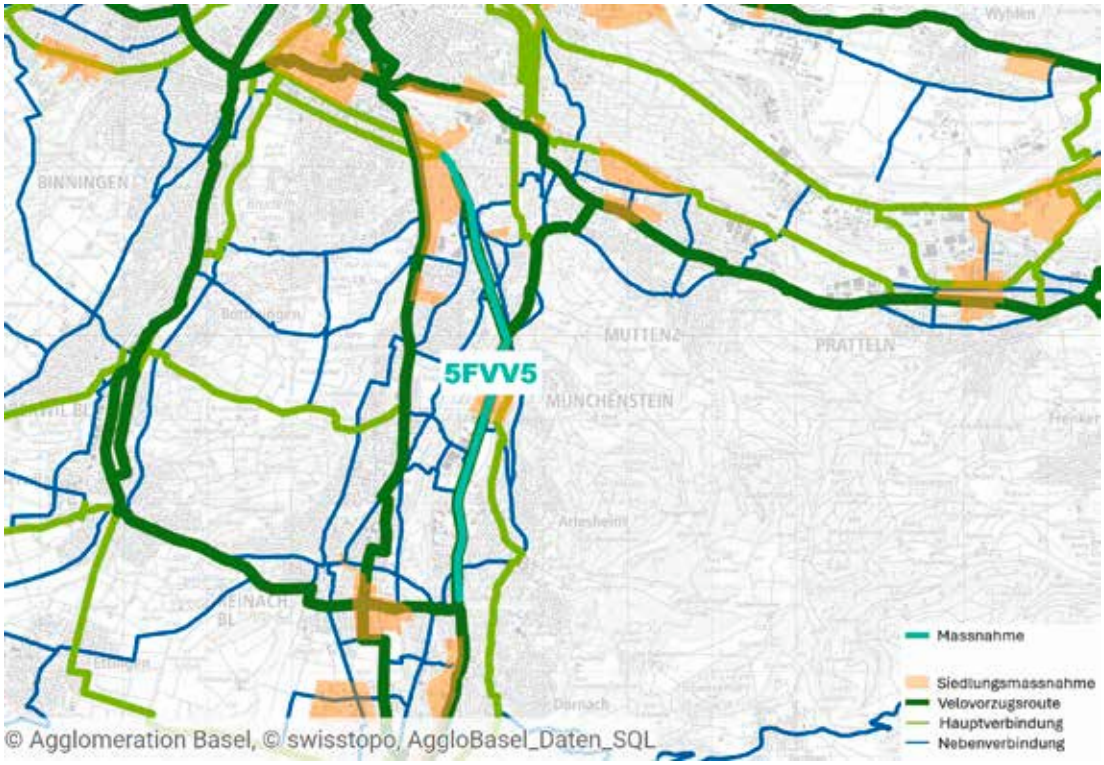
Weiteres
Laufmeter Massnahme (FVV):
3000 m



5FVV5

5FVV5

BL: Velovorzugsroute Birsstadt Ost: 2. Etappe



A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

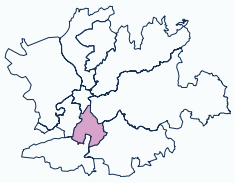
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Einzelmassnahme Fuss- und Veloverkehr



Birstal

Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
10 000 000	2028	2028

Planungsstand

1 Vorstudie

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Der Kanton Basel-Landschaft treibt das Thema Velovorzugsrouten voran. Dazu werden Pilotstrecken umgesetzt und damit Erfahrungen gesammelt. Aufgrund der räumlichen Struktur und der hohen Dichte an Einwohnenden und Beschäftigten bestehen dafür im Birstal grosse Potenziale. Die Arbeiten werden eng mit den jeweiligen Gemeinden abgestimmt. Wegen des entsprechenden Potentials und der Strukturierung des Birstals in zwei Siedlungsbänder aufgrund von landschaftlichen und infrastrukturellen Gegebenheiten (Fluss respektive HLS und Schienenwege) sollen zwei Velovorzugsrouten angelegt werden: auf der westlichen (Aesch-Reinach-Münchenstein-Basel) und auf der östlichen Talseite (Aesch–Dornach–Arlesheim–Münchenstein (Talstrasse)–Basel). In einem umfangreichen Variantenstudium in Abstimmung mit den Gemeinden wurde für jede Talseite eine Bestvariante

5FVV5

evaluiert. In der 4. Generation des Agglomerationsprogramms wurde in einem ersten Schritt eine erste Etappe verankert (4LV4; 2701.4.079). Die vorliegende Massnahme knüpft nun an diese Arbeiten an und stellt eine weitere Entwicklung der VVR dar. Die Entwicklung erfolgt abgestimmt auf diverse Arealentwicklungen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Entflechtung MIV, Fuss- und Veloverkehr, erhebliche Verbesserung und Attraktivierung des Veloverkehrssystems inklusive Etablierung einer stärkeren Netzhierarchie entlang definierter Achsen mit entsprechendem Nachfragepotential.
WK2	Erhöhung der Erschliessungsqualität von Entwicklungsbereichen, Schaffung eines angemessenen zusätzlichen Verkehrsträgers für den zunehmend urbanen Raum für ein platzsparendes Verkehrsmittel.
WK3	Reduktion der Konflikte zwischen MIV, Fuss- und Veloverkehr, dadurch Erhöhung der objektiven Sicherheit, Erhöhung der subjektiven Sicherheit durch separate hochwertige Anlage.
WK4	Erhöhung des Velo-Anteils im Modal Split, dadurch Reduktion von Emissionen.

Bezug zum Zukunftsbild:

- FVV: Die Vorzugsrouten bieten schnelle, direkte und sichere Veloverbindungen in den inneren Korridoren und im Agglomerationszentrum
- FVV: Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar
- Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung genutzt

Bezug zu Teilstrategien:

- QSK1.2 Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren
- QSK2.1 Klimaangepasste Ausgestaltung der Siedlungs- und Freiraumstrukturen sowie der öffentlichen Räume und Verkehrsinfrastrukturen fördern
- V4.1 Vorzugsrouten regional abgestimmt planen und implementieren

Bezug zum Handlungsbedarf:

Um das Verlagerungspotenzial auszuschöpfen, ist die Realisierung von Velovorzugsrouten im Birstal erforderlich. So können insbesondere Pendler in Richtung Innenstadt zügig und sicher ihre Wege abwickeln. Aufgrund der Höhe des Investitionsvolumens wurde die Realisierung der Velovorzugsroute Birsstadt Ost (Aesch – Dornach – Arlesheim – Münchenstein (Talstrasse) – Basel) in Etappen eingeteilt. Die erste Etappe Birsstadt Ost war Inhalt des AP4. In einer zweiten Etappe sollen noch nicht realisierte Abschnitte ergänzt werden.

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

FVV	5FVV7.9	Arlesheim: Neubau Industriestrasse, FVV-Massnahmen	A
MIV	5M13	BS: Areal Dreispitz Nord, Verbesserungen Münchensteinerstrasse	B

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

S	5S5.1	Dreispitz	B
	5S7.1	Gstad	B
L	5L2	Birspark Landschaft	A

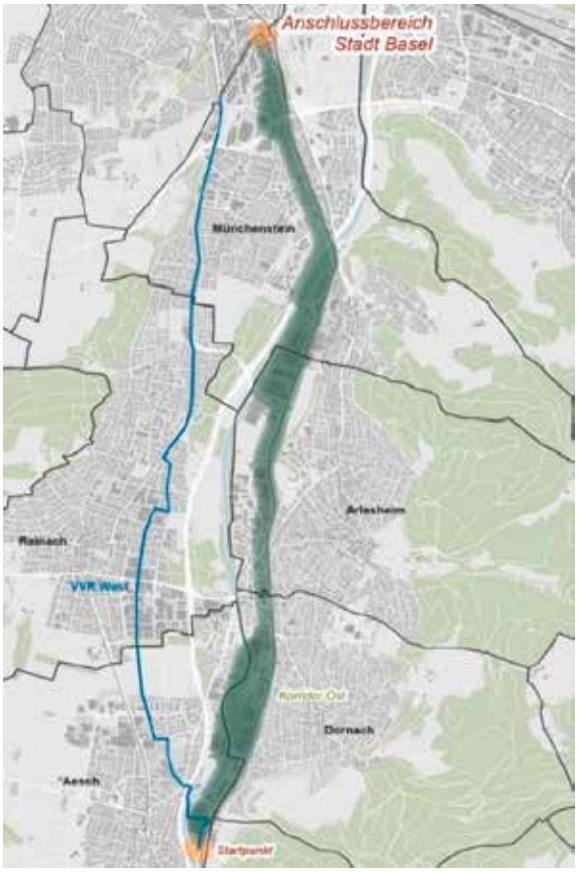
Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Landschaft
Weitere beteiligte Stellen	Betroffene Gemeinden
Finanzierung	Kanton Basel-Landschaft
Hinweise Finanzierung	-
Richtplanrelevanz (CH)	☒ Ja, Antrag Aufnahme ☐ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Projekt in Abstimmung mit den Gemeinden der Birsstadt und Kanton Basel-Stadt. Entspricht der kantonalen und regionalen Velonetzkonzeption.

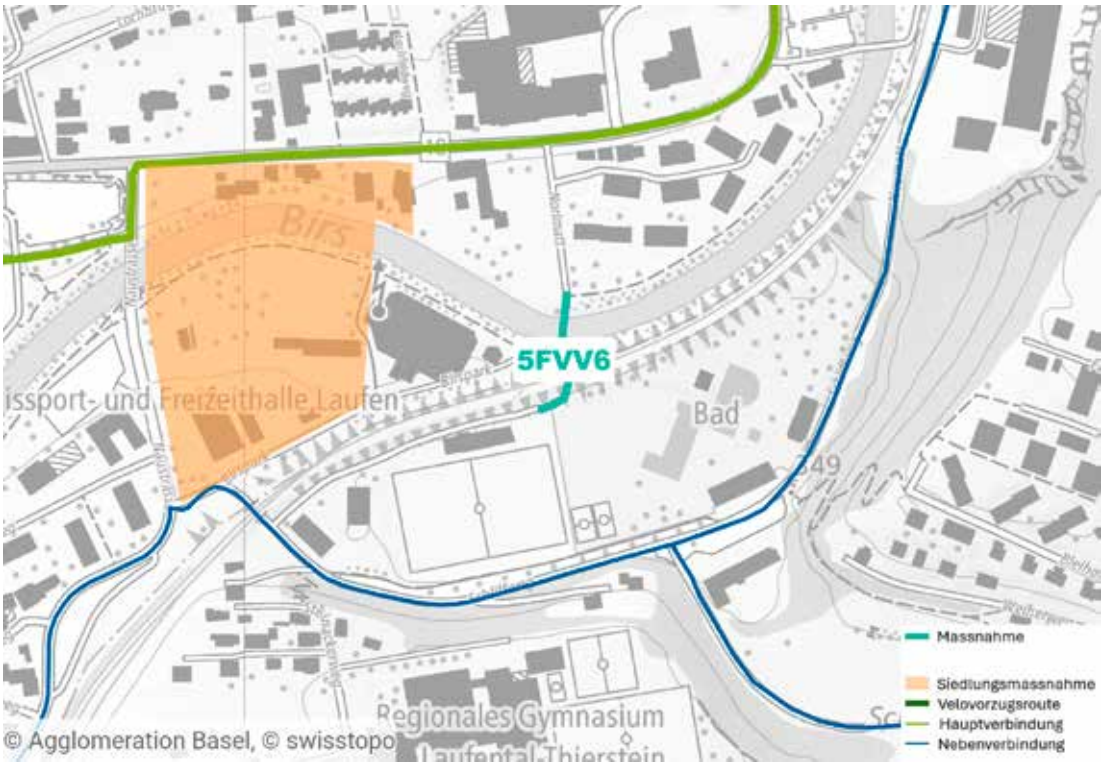
Umweltverträglichkeit
Voraussichtlich lösbare Konflikte mit der Grundwasserschutzzone S2 der Gemeinde Arlesheim.

Weiteres
Laufmeter Massnahme (FVV): 2200 m



5FVV6

BL: Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen Nau/Norimatt



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
7 000 000	2028	2030

Planungsstand

3 Vorprojekt

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Der Kanton Basel-Landschaft startet im Winter 2024/2025 mit den Bauarbeiten für das kantonale Hochwasserschutzprojekt entlang der Birs in Laufen. Die zu realisierenden Hochwasserschutzmassnahmen erfordern einen Neubau der bestehenden Naubrücke. Mit einer Verlegung der Naubrücke (Agglomerationsprogramm Basel, 4. Generation, Massnahme 4M4) soll die verkehrliche Situation in Laufen verbessert und die Zentrumslage vom motorisierten Verkehr entlastet werden. Im Kontext der Verkehrsplanung für das Gebiet ist im kommunalen Richt- resp. Strassennetzplan eine Fussgänger- und Veloquerung zwischen Schwimmbad und Fussballplatz mittels Durchstichs unter dem SBB-Bahndamm vorgesehen. Mit dieser Verbindung können das innerkommunale Fuss- und Velonetz optimiert und die vorhandenen Parkplätze beim Schwimmbad für Nutzer/innen der Eissporthalle besser angeschlossen

werden. Auf Höhe der Eissporthalle bzw. dem Freibad wird daher eine neue Unterführung für den Fussverkehr mit «Velos gestattet» vorgesehen. Die neue Wegeverbindung wird die Vernetzung der vorhandenen Schulstandorte und Freizeiteinrichtungen sowie mit dem Zentrum (zusammen mit dem Amtshaussteg) für den Fuss-und Veloverkehr deutlich verbessern und die Sicherheit der Benutzer – ohne Konfliktpunkte mit der verlegten Naustrasse – gegenüber vorhandenen Routen steigern: Vom Schwimmbad bzw. den Fussballplätzen kann der Fuss- und Veloverkehr niveau- bzw. konfliktfrei mit dem Strassenverkehr zur Eishalle und via Amtshaussteg ins Zentrum von Laufen gelangen. Ohne weitere Massnahmen würde durch die Neugestaltung der Birs und den Rückbau der alten Naubrücke der Fussweg ins Zentrum von Laufen deutlich länger und wenig attraktiv. Die neue Fuss- und Velobrücke Amtshaussteg ist deshalb eine wichtige Verbindung zwischen dem Zentrum von Laufen und dem neu geschaffenen, verkehrsbefreiten Erholungsbereich im Birsbogen und zu den Freizeiteinrichtungen.

5FVV6

A

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Entflechtung MIV/Fuss- und Veloverkehr, Erstellung einer angemessenen Fuss- und Veloinfrastruktur, Erhöhung der Erschliessungsqualität von wichtigen Siedlungsbereichen.
WK2	Unterstützung der Zentrumsentwicklung der Stadt durch Verbesserung der Netze.
WK3	Erhöhung der subjektiven und objektiven Sicherheit durch Reduktion der Konflikte zwischen MIV und Fuss- und Veloverkehr.
WK4	Attraktivitätssteigerung des Fuss- und Veloverkehrs.

Bezug zum Zukunftsbild:

› FVV: Die Siedlungsgebiete verfügen über ein zusammenhängendes, dichtes, sicheres und attraktives Fusswegnetz

› Korridorzentren: als Teil der polyzentrischen Struktur gestärkt

Bezug zu Teilstrategien:

› V4.2 Hauptrouten und Ergänzungsrouten sicher und attraktiv ausgestalten

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

Bezug zum Handlungsbedarf:

Durch die Verlegung der Naustrasse steht der nur schwach befahrene Weg für den Velo- und Fussverkehr vom Schwimmbad bzw. den Fussballplätzen (und den dortigen Parkplätzen) durch die Unterführung Schliffweg zur Eishalle bzw. zur Birs nicht mehr zur Verfügung; es muss die neue Kantonsstrasse überquert werden bzw. der Weg führt entlang dieser Strasse. Der Weg wird dadurch gegenüber heute deutlich unattraktiver und insbesondere für Schulkinder gefährlicher. Mit dem Abbruch der bestehenden Naubrücke geht auch ein Fussweg verloren; ohne Ersatz in der Nähe dieses Standortes besteht für den Fuss- und Veloverkehr keine direkte und attraktive Verbindung mehr ins Zentrum von Laufen. Ohne diese 2 Massnahmen führt die Verlegung der Naubrücke zu einem Fuss- und Velowegnetz, das deutlich an Attraktivität und Verkehrssicherheit verliert. Dagegen schafft die Verlegung der Naubrücke die Chance, mit den beiden Massnahmen Amtshaussteg und SBB Unterführung Schliffweg, das Velo- und Fusswegnetz auch gegenüber heute deutlich aufzuwerten und sichere, kurze und attraktive Wege zu schaffen.

Historie

AP1/ARE-Code
- -

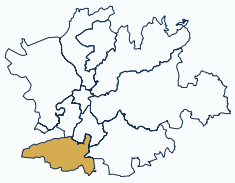
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Einzelmassnahme Fuss- und Veloverkehr



Laufental/Thierstein

Bezug zu anderen Massnahmen

5FVV6

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

MIV	4M4	BL: Laufen, Brücke Norimatt und Verlegung Nau	A
FVV	LV1-7	Laufen: Langsamverkehrsbrücken im Grien und Nau	A
S	5S12.2	Entwicklungsgebiet Nau	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Landschaft	
Weitere beteiligte Stellen	Stadt Laufen, Schweizerische Bundesbahnen	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	100 % Kanton Basel-Landschaft	
Richtplanrelevanz (CH)	☐ Ja	☒ Nein

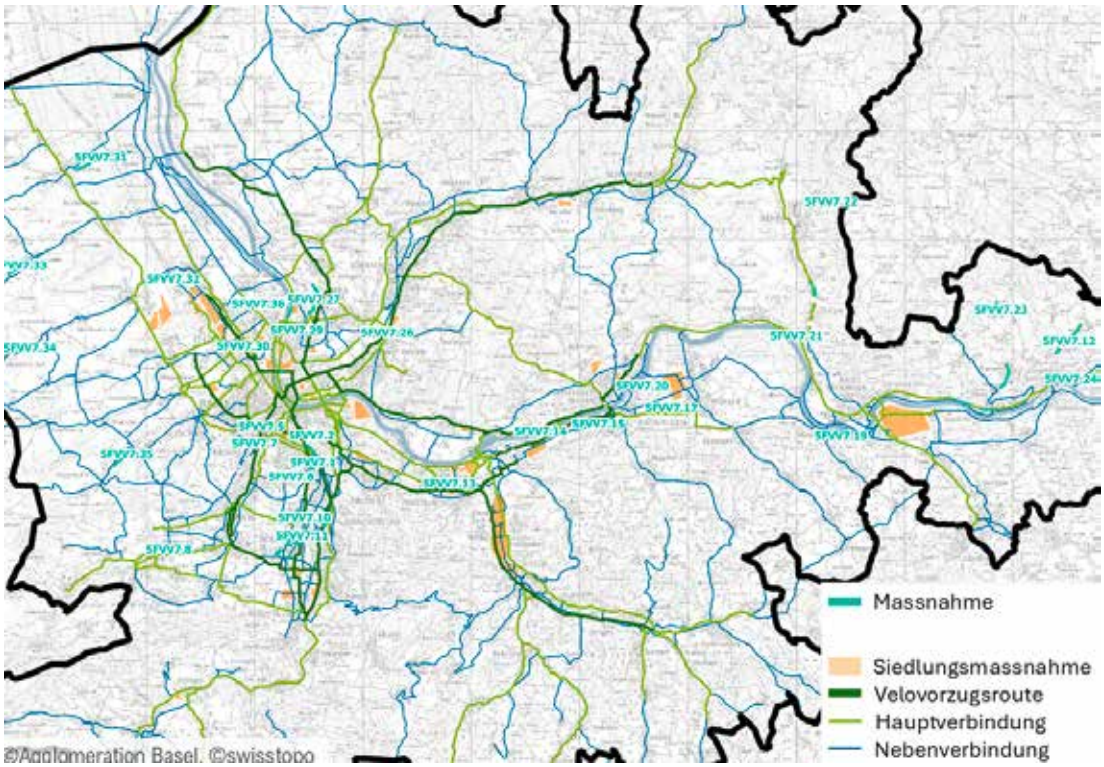
Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Koordiniertes gesamtverkehrliches Konzept mit Hochwasserschutzprojekt und Verlegung der Naubrücke, im Strassennetzplan der Stadt Laufen enthalten.

Umweltverträglichkeit
Eine erste Untersuchung der Belange von Umwelt-, Natur und Heimatschutz sind im Rahmen der Projektentwicklung erfolgt. Es sind keine unlösbaren Konflikte absehbar. Vertiefte Untersuchungen der einzelnen Belange erfolgen im Rahmen der weiteren Projektierung.

Weiteres
Laufmeter Massnahme (FVV): 85 m

5FVV7

Pauschalpaket: Fuss- und Veloverkehr (A-Horizont)



A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

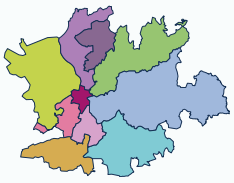
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Pauschalpaket



Gesamtagglomeration

Kosten (CHF)	Baubeginn
48 802 930	2028

Leistungseinheiten	
Typ	Anzahl/Einheit
Langsamverkehrsüberführung	682 m²
Längsführung	19 364 m
Fussgängerstreifenmarkierungen	2 Stück
Veloabstellanlagen	500 Stück
Fussgängerschutzinsel mit Strassenraumaufwertung	5 Stück
Fussgängerschutzinsel ohne Strassenraumaufwertung	5 Stück

Massnahmenbeschrieb

5FVV7

Im Rahmen der 5. Generation wurde die in AP4 erarbeitete Teilstrategie Velo als auch die Teilstrategie Fussverkehr weitergeführt. In dieser Generation wurden weitere systematische Schwachstellenanalysen im Fuss- und Veloverkehr unter enger Einbindung der Gemeinden und Korridore durchgeführt. Die identifizierten Schwachstellen und der daraus abgeleitete Handlungsbedarf wurden pro Korridor aufbereitet (siehe Teil 1 – Hauptbericht, Kap. 6 Handlungsbedarf). Das Velo-Zielnetz, das den Grundstein der Teilstrategie Velo bildet, wurde gegenüber AP4 aufgrund der Perimeteranpassung und den Weiterentwicklungen der kantonalen Velonetze punktuell überprüft und weiterentwickelt. Das überarbeitete Zielnetz umfasst 3 Hierarchiestufen: Vorzugsrouten, Hauptverbindungen und Nebenverbindungen, die unterschiedliche Funktionen wahrnehmen (siehe Teil 1 – Hauptbericht, Kap. 7.4.5 Teilstrategie Velo). Die Handlungsansätze der Teilstrategie Velo der 5. Generation fokussieren auf die Planung und Implementierung von Vorzugsrouten (V4.1.), die sichere und attraktive Ausgestaltung von Haupt- und Basisverbindungen (V4.2) und die Bereitstellung von Veloabstellplätzen (V4.3). Die Teilstrategie Fussverkehr soll zur Stärkung eines zusammenhängenden, attraktiven und sicheren Fusswegnetzes beitragen. Die in AP4 entwickelte Schwachstellenanalyse im Fussverkehr wurde weitergeführt, wobei 9 weitere Gemeinden analysiert wurden. Hoher Handlungsbedarf besteht vor allem auf Verbindungen, die eine hohe Fussverkehrsnachfrage und ein hohes Aufwertungspotenzial aufweisen. Der Fokus wurde deshalb auf Fussverkehrsinfrastrukturen entlang von Hauptverkehrsstrassen und regional wichtigen Strassen durch Zentrumsbereiche gelegt (siehe Teil 1 – Hauptbericht, Kap. 7.4.6 Teilstrategie Fussverkehr). Die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit für Fussgänger soll in diesen Bereichen verbessert (V5.1) und die Fussgängerfreundlichkeit von Siedlungsgebieten erhöht werden (V5.2). Der identifizierte Handlungsbedarf im Velo- und Fussverkehr wird nun sukzessive durch die Realisierung von Massnahmen angegangen. Nebst den Einzelmassnahmen sind im vorliegenden pauschalen Massnahmenpaket kleine bis mittelgrosse Massnahmen zusammengefasst. Die vorliegenden Massnahmen tragen in der Gemeinschaft dazu bei, die Teilstrategien Velo und Fussverkehr zu erreichen und attraktive und sichere Velo- und Fussverkehrsnetze zu schaffen (siehe Teil 1 – Hauptbericht, Kap. 5 Zukunftsbild).

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Das Massnahmenpaket trägt dazu bei, die Kapazität, Sicherheit und Attraktivität der Fuss- und Veloinfrastrukturen zu verbessern. Damit wird auf die stetig steigenden Verkehrsflüsse des Fuss- und Radverkehrs (sowohl Richtung Zentrum als auch auf tangentialen Verbindungen) reagiert. Durch optimale Langsamverkehrsanbindungen und Veloabstellmöglichkeiten an den ÖV-Zugängen wird auch die Kombinierte Mobilität attraktiver.
WK2	Verschiedene Schwerpunktegebiete werden besser erschlossen. Die Siedlungsqualität wird durch attraktive Aufenthaltsflächen für Fussgänger und sichere Zugänge zu siedlungsnahen Freiräumen verbessert.
WK3	Identifizierte Gefahrenstellen im Velo- und Fussverkehrsnetz werden sukzessive geschlossen. Auf allen Netzabschnitten bringen die geplanten Ausbauten Sicherheitsgewinne für den Velo- und Fussverkehr mit sich.
WK4	Der Modal-Split wird zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs verbessert. Nebst allgemeinen Umweltvorteilen (verbesserte Luft- und Lärmbilanz) in der gesamten Agglomeration ist der Velo- und Fussverkehr auch ressourcenschonend und verhindert Zerschneidungseffekte.

Bezug zum Zukunftsbild:

› FVV: Das Ergänzungsroutennetz stellt die Zugänge zum Velohauptroutennetz sicher

› FVV: Die Siedlungsgebiete verfügen über ein zusammenhängendes, dichtes, sicheres und attraktives Fusswegnetz

› FVV: Wo möglich und zweckmässig sorgen schattenspendende Elemente an hitzeexponierten Stellen der Fuss- und Velonetze für eine angenehme Aufenthaltsqualität

› FVV: Ein durchgängiges, trinationales Velohauptroutennetz bietet sichere und attraktive Verbindungen durch die Agglomeration. Es verbindet Siedlungsgebiete innerhalb der Korridore und zwischen den Korridoren

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

Bezug zu Teilstrategien:

› V4.1 Vorzugsrouten regional abgestimmt planen und implementieren

› V4.2 Hauptverbindungen und Nebenverbindungen sicher und attraktiv ausgestalten

› V4.3 Veloabstellplätze in ausreichender Quantität und Qualität bereitstellen

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

› V5.2 Fussgängerfreundliche Wohnquartiere und Arbeitsplatzgebiete schaffen

Bezug zum Handlungsbedarf:

Ausgehend von der Ist-Situation wurde zur Ermittlung des Bedarfs für Fuss- und Velomassnahmen in mehreren Schwachstellenanalysen und in Fachgruppen die einzelnen Abschnitte der Netze analysiert und dabei Routen und Wege priorisiert. Das Massnahmenpaket fasst den Handlungsbedarf unzähliger Gemeinden und Städte zusammen.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Agglo Basel
Weitere beteiligte Stellen	Betroffene Gebietskörperschaften

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

Das Massnahmenpaket beruht auf der Velonetzplanung AP5, der Schwachstellenanalyse Fussverkehr sowie den gemeindeeigenen Schwachstellenanalysen im Bereich des Langsamverkehrs.

5FVV7.1

5FVV7.1

BS: Fuss- und Veloverkehrsachsen im Gebiet Dreispitz

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

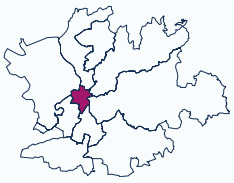
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

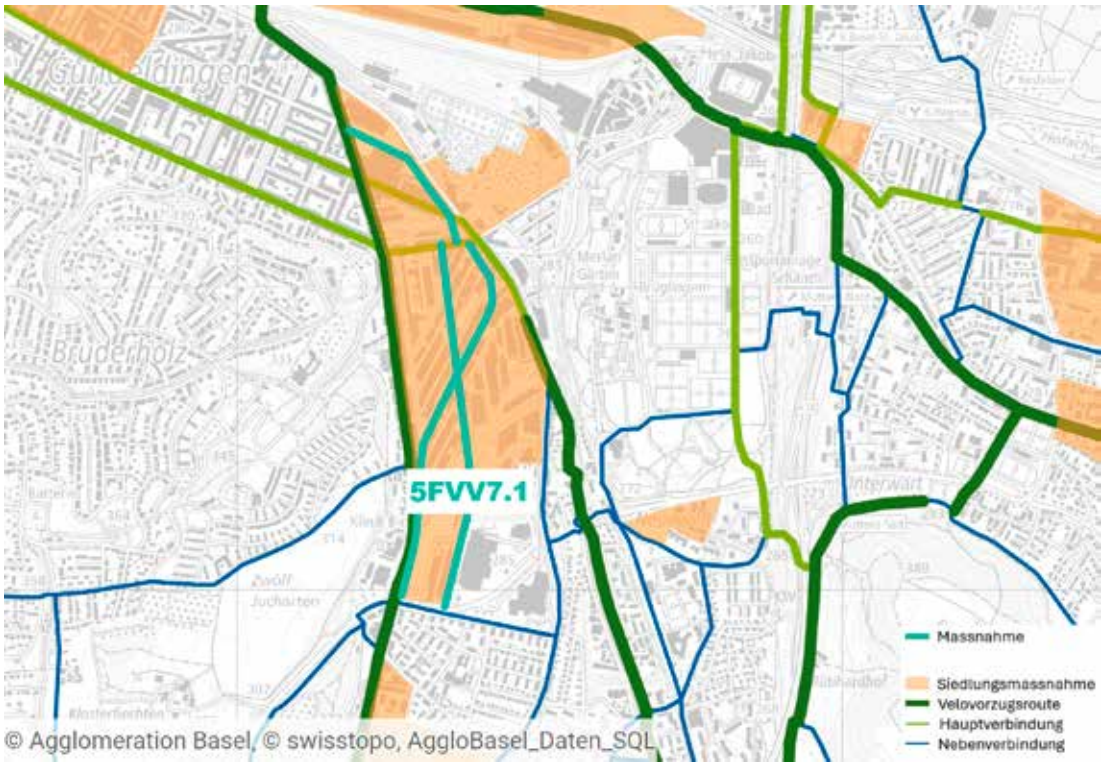
AP4/ARE-Code
4LV10.2/2701.4.088 A

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Pauschal Fuss- und Veloverkehr



Kernstadt



Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2029	Längsführung	2980 m	5 530 000

Massnahmenbeschrieb

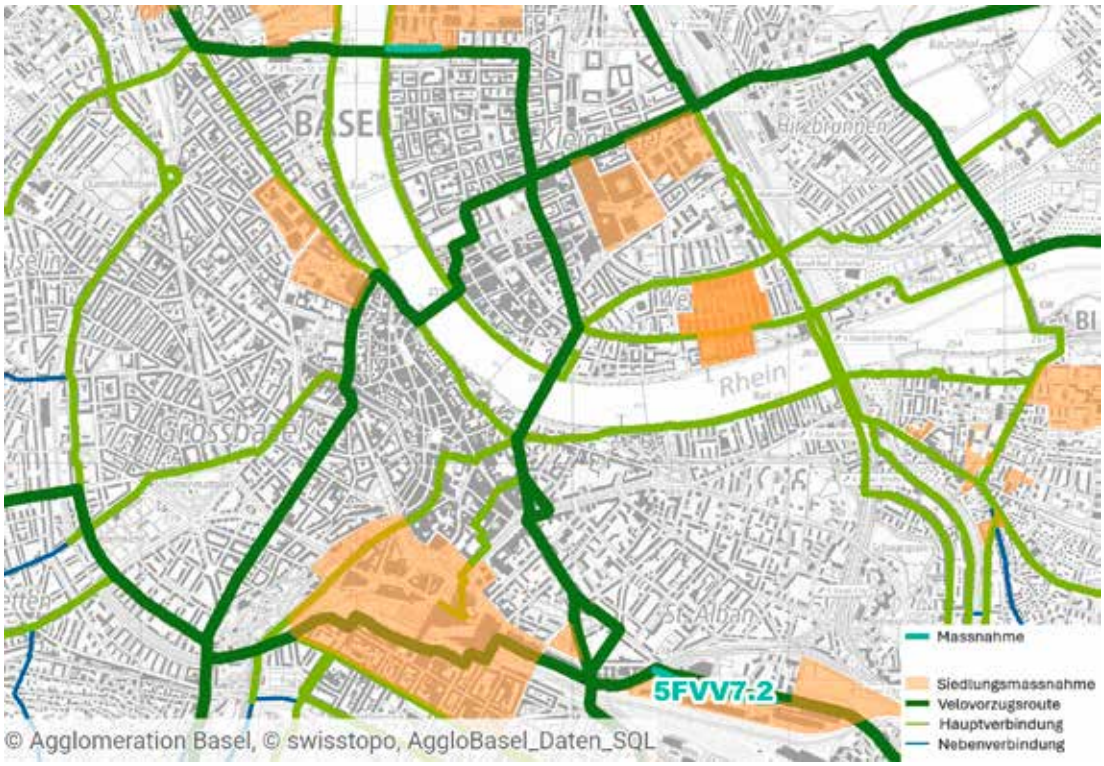
In den aktuellen Teilrichtplänen Fuss- und Wanderwege sowie Velo (Erlass am 2. Juli 2019) wurden diverse Netzlücken (baulich noch nichtexistierende Verbindungen) definiert. Einige dieser Netzlücken befinden sich auf Privatareal im Gebiet Dreispitz. Mit der Schliessung dieser Netzlücken werden das Fusswegnetz sowie das Veloroutennetz massgeblich attraktiver und sicherer. Es können direktere Verbindungen, abseits der befahrenen Strassen, angeboten werden.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt

5FVV7.2

BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr im Rahmen Arealentwicklungen



A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

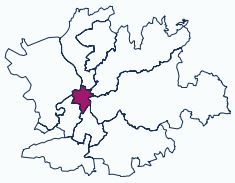
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Pauschal Fuss- und Veloverkehr



Kernstadt

Baubeginn
2029

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
Längsführung	**520 m**	**1 030 000**
Langsamverkehrs-überführungen	**400 m²**	**2 800 000**

Massnahmenbeschrieb

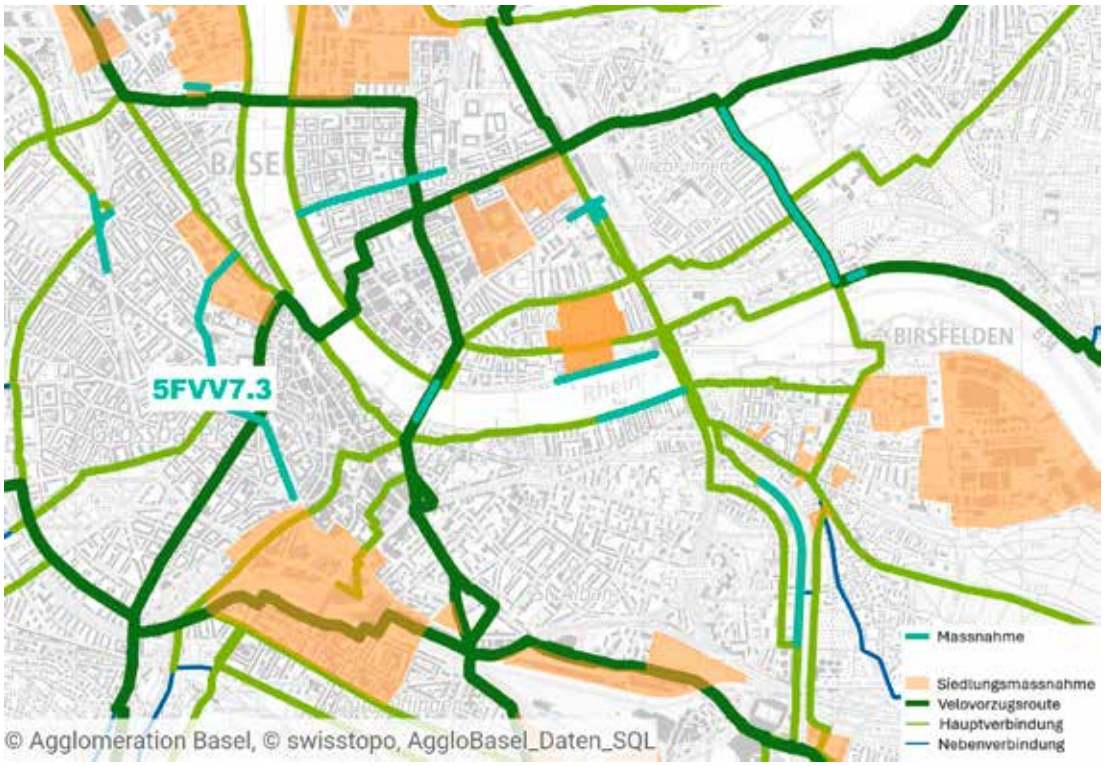
Eine neue Fuss- und Velobrücke schliesst das Areal Wolf direkt an die Grosspeteranlage/Hexenweglein an und ermöglicht damit eine komfortable und direkte Verbindung vom Areal Wolf zum Bahnhof SBB und stärkt die Velovorzugsoute zwischen Bhf SBB–St. Jakob–Muttenz. Nördlich der Dreirosenbrücke soll eine neue Fuss- und Veloverbindung die Klybeckstrasse mit dem Rheinufer verbinden

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt

5FVV7.3

BS: Verbesserungen Fuss- und Veloverkehr, Strecken



Baubeginn
2028

Leistungseinheiten		
Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
Fussgängerstreifen-markierungen	1 Stk.	10 000
Längsführung	3000 m	1 002 800
Fussgängerschutz-inseln ohne Strassenaufweitung	4 Stk.	100 000
Längsführung	1310 m	894 700
Längsführung	2820 m	3 856 525
Fussgängerschutz-inseln mit Strassen-aufweitung	4 Stk.	400 000
Längsführung	690 m	1 531 800

Massnahmenbeschrieb

5FVV7.3

Mit der kantonalen Mobilitätsstrategie 2023 setzt der Kanton Basel-Stadt auf eine umweltgerechte und effiziente Mobilität. Bis 2050 soll der vollständige Umstieg auf klimaschonende Verkehrsmittel realisiert werden. Um dieses Ziel zu erreichen soll unter anderem die aktive Mobilität priorisiert und ausgebaut werden. Hierzu sind vor allem auch Verbesserungen an der bestehenden Infrastruktur zugunsten eines attraktiven, zusammenhängenden, sicheren und komfortablen Fuss- und Veloverkehrsnetzes nötig.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

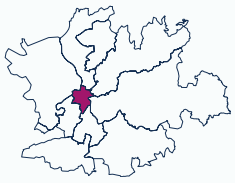
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Pauschal Fuss- und Veloverkehr



Kernstadt

5FVV7.4

5FVV7.4

Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

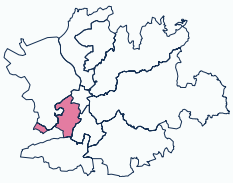
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

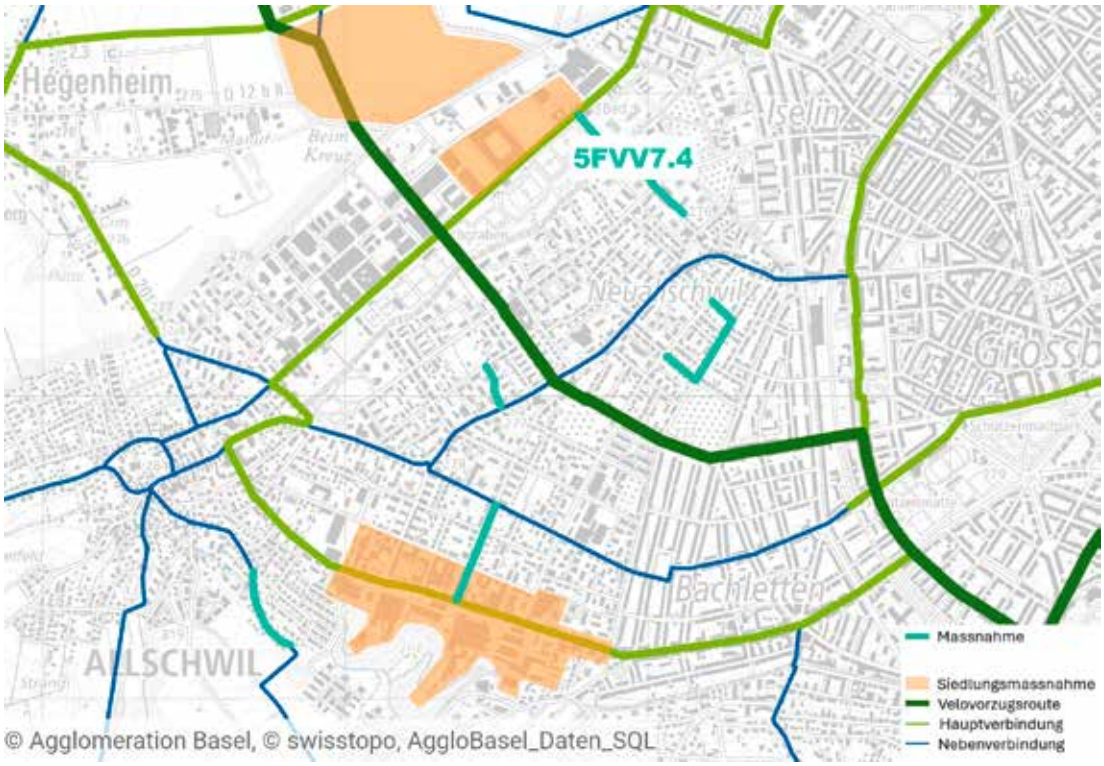
AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Pauschal Fuss- und Veloverkehr



Leimental



Baubeginn
2028

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
Längsführung	**150 m**	**600 000**
Längsführung	**260 m**	**1 027 000**
Längsführung	**285 m**	**1 200 000**
Längsführung	**345 m**	**1 300 000**
Längsführung	**460 m**	**1 500 000**

Massnahmenbeschrieb

Im Rahmen des Fuss- und Veloverkehrskonzepts wurden auf Gemeindestrassen Strassenabschnitte eruiert, welche noch Schwachstellen für den Fuss- und Veloverkehr aufweisen. Um den Strassenraum allgemein und insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr attraktiver zu gestalten, sind nun verschiedene Aufwertungen vorgesehen. (L1: Birkenstrasse, L2: Wänglismatten, L3: Holeeweg, L4: Lilienstrasse, L5: Merkurstrasse, Schützenweg, Jupiterstrasse).

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Allschwil

5FVV7.5

Binningen: Erstellung neuer Trottoirüberfahrten



A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

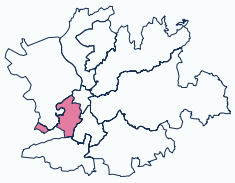
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Pauschal Fuss- und Veloverkehr



Leimental

Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2028	**Längsführung**	**252 m**	**850 500**

Massnahmenbeschrieb

Die Massnahme beinhaltet das Erstellen von Trottoirüberfahrten auf Gemeindegebiet zur Verbesserung der Schulwegsicherheit.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Binningen

5FVV7.6

5FVV7.6

Binningen: Neuer Fuss- und Radweg mit Brücke im Entwicklungsgebiet Spiesshöfli

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

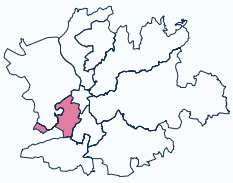
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Pauschal Fuss- und Veloverkehr



Leimental



Baubeginn
2028

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
Längsführung	**90 m**	**67 280**
Langsamverkehrs-überführungen	**50 m²**	**1 200 000**

Massnahmenbeschrieb

Neben dem Doppelspurausbau «Spiesshöfli» entsteht liegt das Entwicklungsgebiet Spiesshöfli. Im Quartierplan ist der Neubau einer Fuss- und Veloweg zum Birsiguferweg vorgesehen. Diese Brücke verfeinert das Fussweg- und Velonetz in Binningen und stärkt die Zugänglichkeit zur ÖV-Haltestelle.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Binningen

5FVV7.7

Binningen: Erschliessungsstrassen, fehlende Trottoirs erstellen



A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

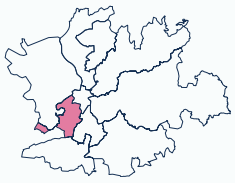
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Pauschal Fuss- und Veloverkehr



Leimental

Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2028	**Längsführung**	**700 m**	**700 000**

Massnahmenbeschrieb

Erstellen von Trottoirs auf Erschliessungsstrassen zwecks Erhöhung der Schulwegsicherheit.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Binningen

5FVV7.8

SO: Querungssicherung Knoten Velohauptroute 302, Velolandroute 7/Benkenstrasse in Bättwil



Baubeginn
2029

Leistungseinheiten		
Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
Fussgängerschutz-insel mit Strassen-raumaufweitung	**1 Stück**	**100 000**
Längsführung	**130 m**	**200 000**

Massnahmenbeschrieb

Der Kanton Solothurn hat im Jahr 2023 seinen Velonetzplan revidiert und plant die Erstellung von 8 kantonalen Velovorrangrouten und 22 kantonalen Velohauptrouten bis ins Jahr 2042. Die Velohauptroute H 302 Rodersdorf – Flüh – Bättwil – Therwil stellt dabei eine wichtige internationale Veloverbindung im Birsigtal sicher. Für die Realisierung der H 302 ist eine Querung der Benkenstrasse in Bättwil unabdingbar. Ebenso soll die nationale Velolandroute 7 Basel – Nyon von SchweizMobil über diese Querung geführt werden. Diese Querung hat den Anforderungen an die objektive und subjektive Sicherheit zu genügen. Während Kollisionen zwischen Velo und MIV im Ausserortsbereich äusserst selten sind, so ist festzustellen, dass die Unfallfolgen meist gravierend sind. Die Mehrheit der tödlichen Velounfälle im Kanton Solothurn ereignet sich in solchen Situationen. Auch die Unfallkosten sind in solchen Fällen sehr hoch (im siebenstelligen Bereich). Insbesondere ist die Eintretenswahrscheinlichkeit an dieser Querung relativ hoch, da eine kantonale Velohauptroute und nationale Velolandroute auf eine relativ

stark befahrene Kantonsstrasse treffen. Dies rechtfertigt Infrastrukturmassnahmen. In einer Machbarkeitsstudie wurde eine Querungssicherung à Niveau am Knoten Unterer Eggweg/Benkenstrasse entwickelt. Der Mittelbereich entspricht den Anforderungen des Handbuchs Velobahnen ASTRA.

5FVV7.8

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Solothurn

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

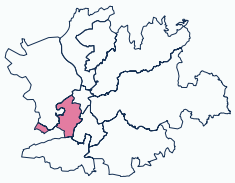
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Pauschal Fuss- und Veloverkehr



Leimental

5FVV7.9

5FVV7.9

Arlesheim: Neubau Industriestrasse, FVV-Massnahmen

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

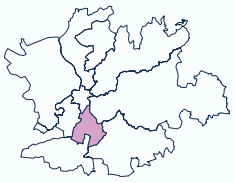
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

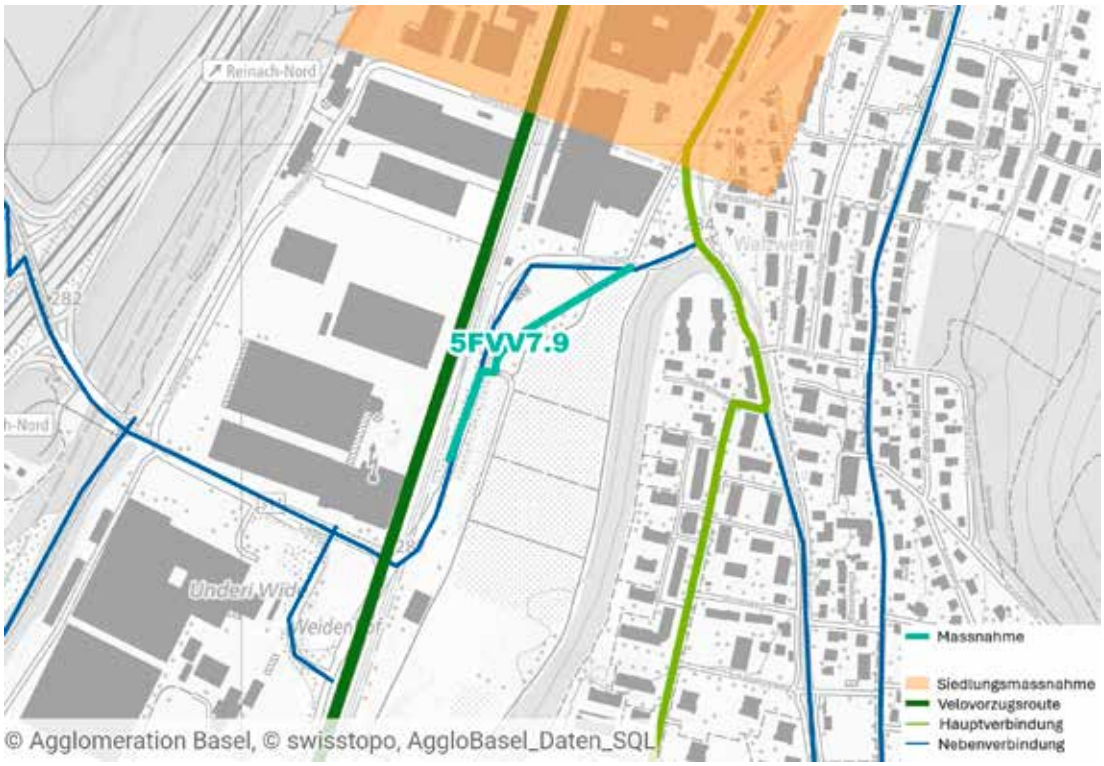
AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Pauschal Fuss- und Veloverkehr



Birstal



Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2028	Längsführung	300 m	1 800 000

Massnahmenbeschrieb

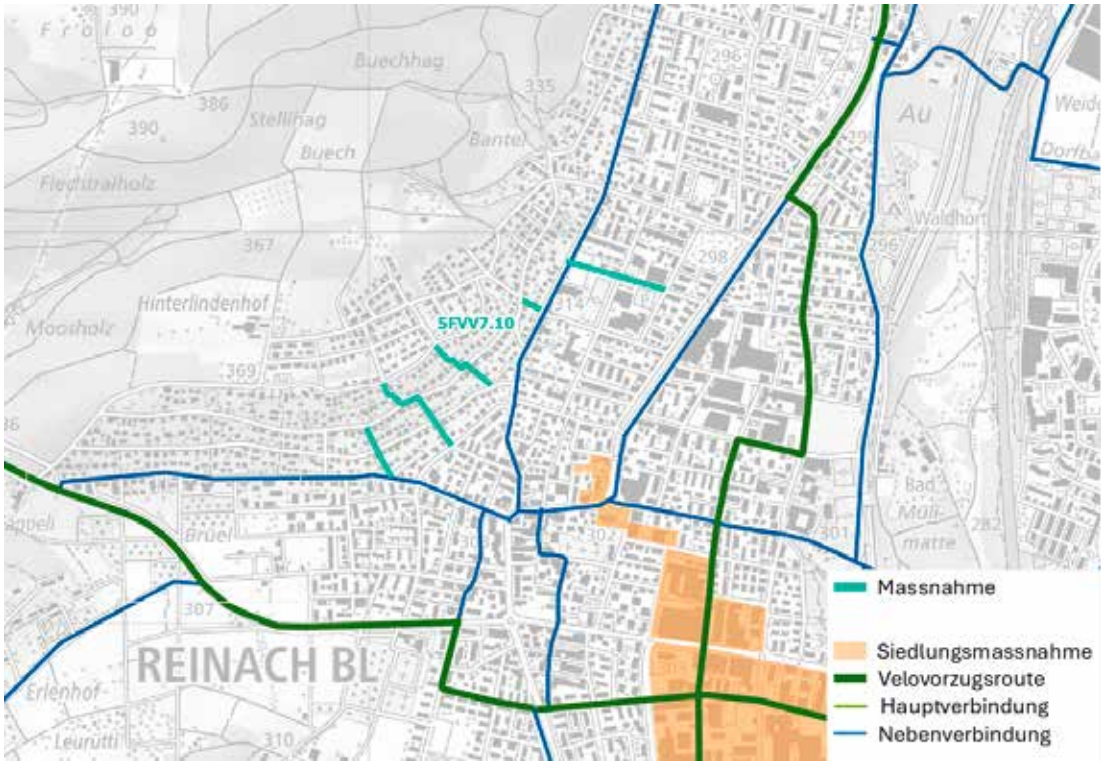
Die Strasse ist zurzeit nicht abparzelliert auf Privatland. Das Land muss somit erworben werden. Der heutige Verlauf entspricht nicht dem Strassennetzplan. Die Fuss- und Fahrradverbindungen müssen neu gebaut werden, koordiert mit den Bauarbeiten von uptown Basel (inklusive der neuen Fussgänger- und Fahrradunterführung) und dem Walzwerk-Areal.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Arlesheim

5FVV7.10

Reinach (BL): ÖV-Stärkung – Zugang



A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

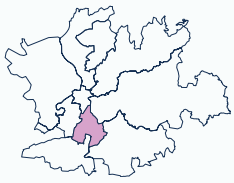
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Pauschal Fuss- und Veloverkehr



Birstal

Baubeginn
2028

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
Längsführung	**1180 m**	**637 200**
Veloabstellanlagen	**40 Stk.**	**100 000**

Massnahmenbeschrieb

Der ÖV ist auf optimale Zugänge (Wege u. Veloabstellanlagen) zu den Haltestellen angewiesen. Mit den neuen Bushaltestellen (vgl. Massn. AP5 Reinach (BL): ÖV Stärkung – Haltestellen) und den dereinst vorliegenden Resultaten des Birsstadt-Projekts «ÖV Stärkung Birsstadt» sind die Zugänglichkeiten zu den Haltestellen zu optimieren. Das unabhängig vom Aggloprogramm finanzierte Projekt «ÖV Stärkung Birsstadt» will für die Haltestellen in der Birsstadt anstelle der bisherigen Isochoren (Zirkelschläge) neu Isochronen (tatsächlich benötigte Zeiteinheiten vom Ausgangspunkt zur Haltestelle resp. retour) berechnen und so die Erschliessungsgüte insgesamt überprüfen. Ziel ist, herauszufinden, ob mittels verhältnismässig einfacher Massnahmen (zusätzl. Fusswege, Justieren von Haltestellenpositionen) eine bessere Erschliessungsgüte erreicht werden kann. Vorgesehen ist, das Projekt im Rahmen der Birsstadt in den komm. Jahren zu lancieren.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Reinach (BL)

5FVV7.11

5FVV7.11

Reinach (BL): Ausbau kommunaler Velorouten

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

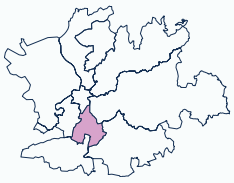
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

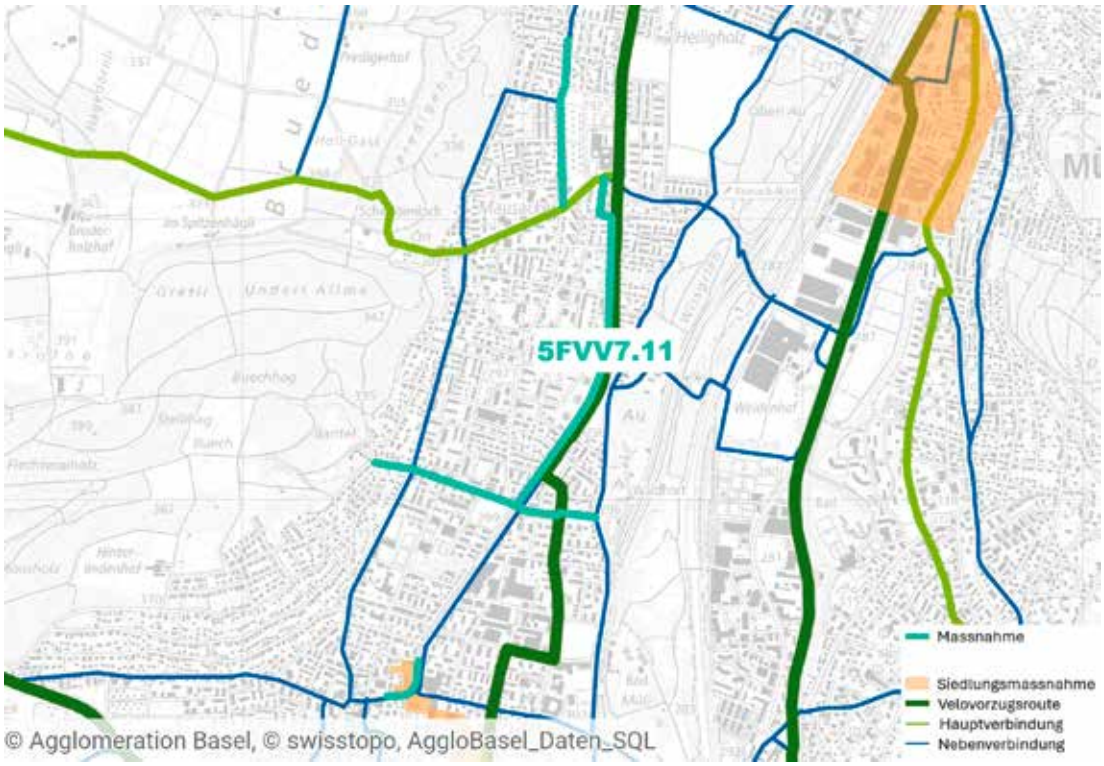
AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Pauschal Fuss- und Veloverkehr



Birstal



Baubeginn
2028

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
Längsführung	**1000 m**	**480 000**
Längsführung	**200 m**	**490 000**
Veloabstellanlagen	**60 Stk.**	**150 000**

Massnahmenbeschrieb

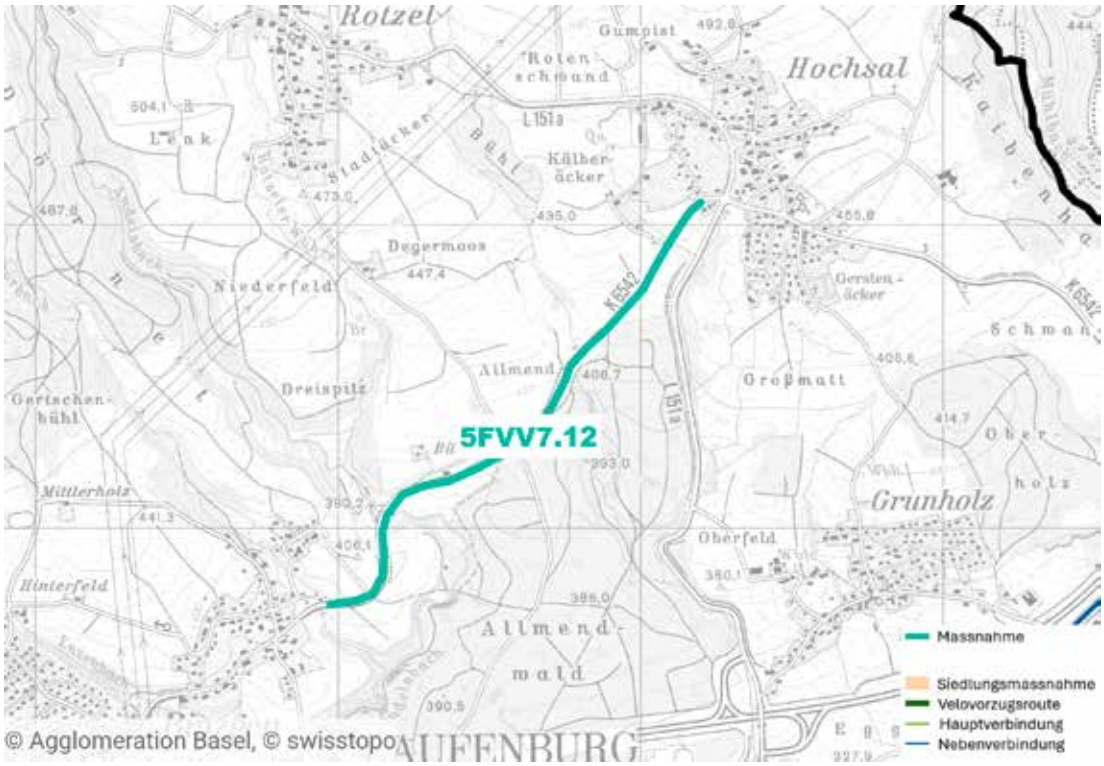
Mit dem 2023 vom Kanton BL lancierten Prozess zur Hierarchisierung der kantonalen Velorouten «Weiterentwicklung Radroutennetz BL 2030» werden neue Netzelemente (insbesondere Velovorzugsrouten) implementiert und bestehende Strecken überprüft. Im Rahmen dieser angestossenen Arbeiten ist davon auszugehen, dass gewisse Strecken an die Gemeinde abgetreten werden. Für Reinach gilt dies insbesondere für die westlich parallel zum Tram verlaufenden Streckenabschnitte des bisherigen kantonalen Radroutennetzes zwischen Fleischbach- und Schönenbachstrasse. Zudem wird das Velofahren massgeblich attraktiver gemacht, wenn gute Abstellmöglichkeiten vorhanden sind.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Reinach (BL)

5FVV7.12

Landkreis Waldshut: LV-Massnahme



A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

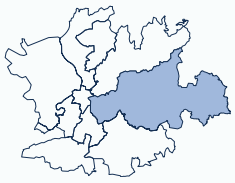
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Pauschal Fuss- und Veloverkehr



Hochrhein

Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2028	Längsführung	2025 m	45 500

Massnahmenbeschrieb

Ein Schutzstreifen wird ausserorts einseitig an der K6542 zwischen Binzgen und Hochsal auf der Südseite angebracht.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Landkreis Waldshut

5FVV7.13

5FVV7.13

Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Langsamverkehrsachsen

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

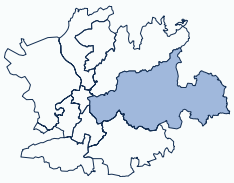
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

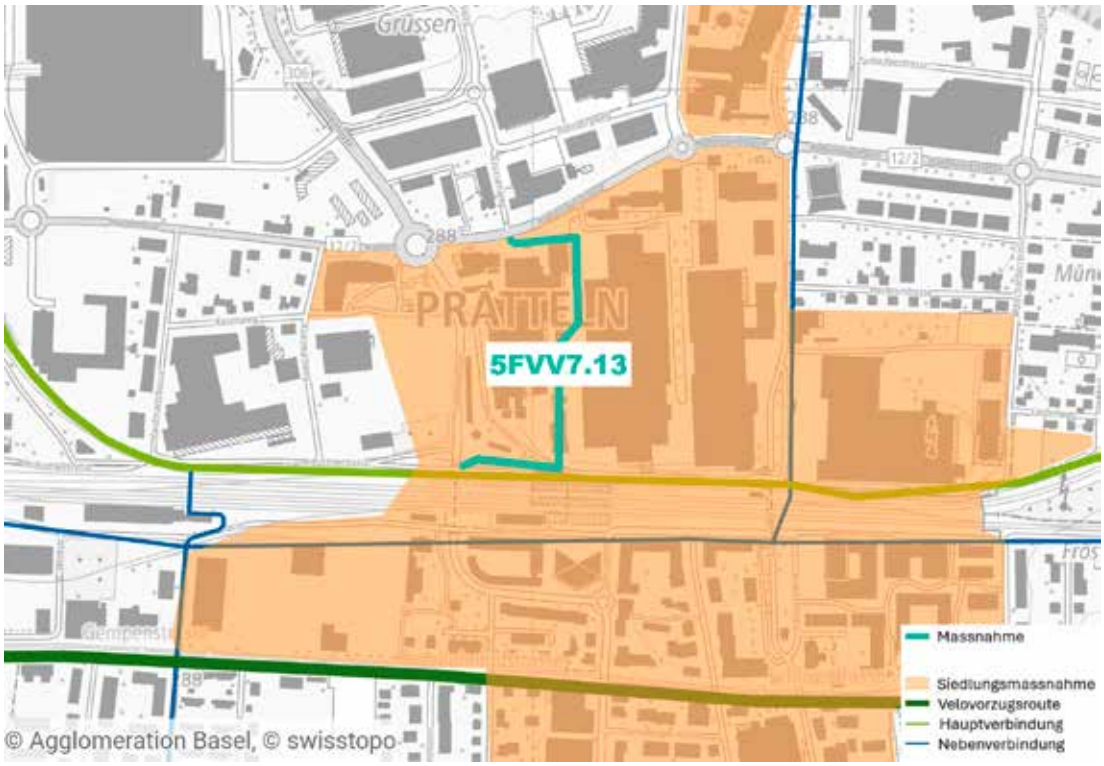
AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Pauschal Fuss- und Veloverkehr



Hochrhein



Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2029	Längsführung	667 m	2 000 000

Massnahmenbeschrieb

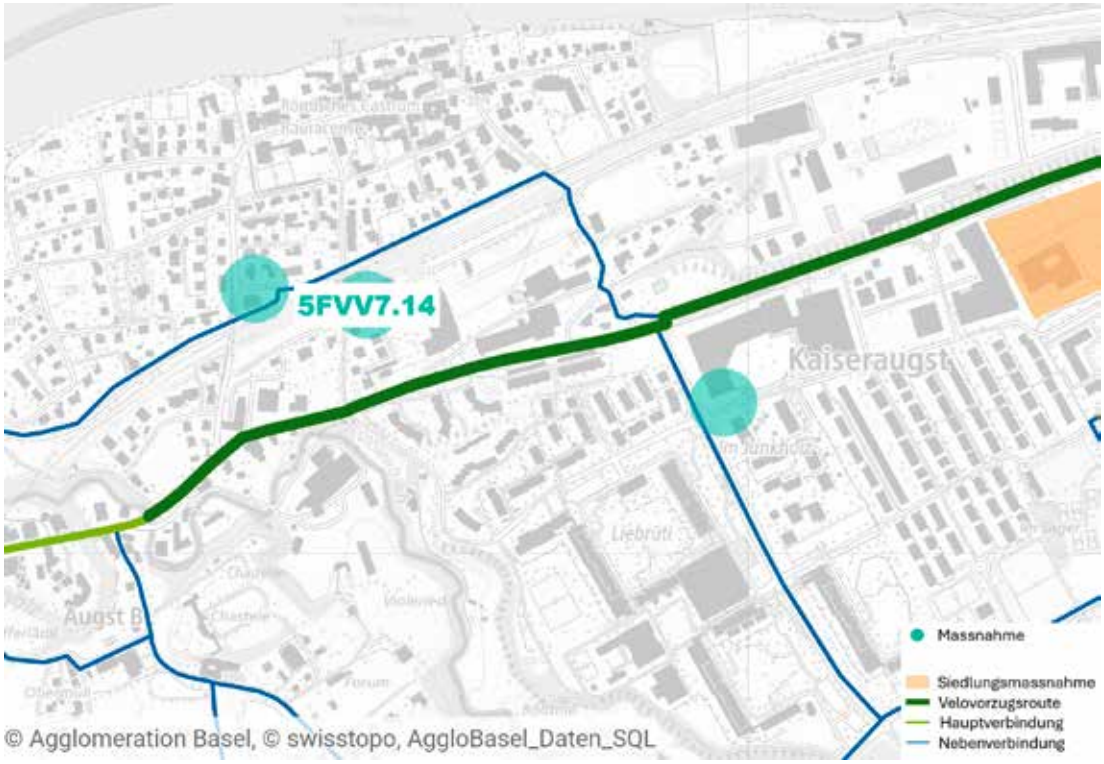
Gemäss Langsamverkehrskonzept (metron, 2013) und räumlichem Entwicklungskonzept der Gemeinde Pratteln (van de Wetering 2023) ist die Verbindung des Grüssen Areals via Bahnhof über die Bahnhofstrasse zum alten Dorfkern eine prioritäre Achse für den Fuss- und Veloverkehr. Heute fehlen sichere und komfortable Bahnquerungen. Im Zuge der Entwicklung Pratteln Mitte werden im Areal Bredella eine Mobilitätsdrehscheibe mit Velounterführung sowie die hier behandelten Langsamverkehrsachsen realisiert. Sie schliessen mit der Talbachpromenade die fehlende Süd-Nord-Verbindung und werten die Ost-West-Verbindung entlang der Bahn auf.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Pratteln

5FVV7.14

Kaiseraugst: Veloabstellanlagen



A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

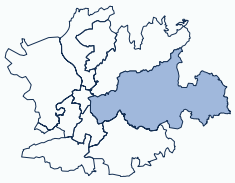
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Pauschal Fuss- und Veloverkehr



Hochrhein

Baubeginn
2030

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
Veloabstellanlagen	**40 Stk.**	**300 000**
Veloabstellanlagen	**50 Stk.**	**50 000**

Massnahmenbeschrieb

Die Veloabstellanlagen beim Violahof sowie beim Bahnhof Nord und Süd sind in der Anzahl und Qualität aufwertungsbedürftig. Es sollen 2 neue überdeckte Veloabstellplätze für insgesamt 40 Velos (inkl. Cargovelos) und ein modulares abschliessbares Veloparking beim Bahnhof Süd erstellt werden. Ziel ist es, die Bike & Ride zu erhöhen und die Nachfrage nach Cargo-Abstellplätzen und abschliessbaren Velostationen sicherzustellen.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kaiseraugst

5FVV7.15

5FVV7.15

Rheinfelden (CH): Fuss- und Radwegverbindung entlang Bahndamm (Bhf SBB – Haltestelle Augarten)

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

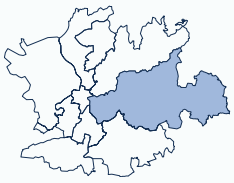
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
LV18/2701.3.010 A

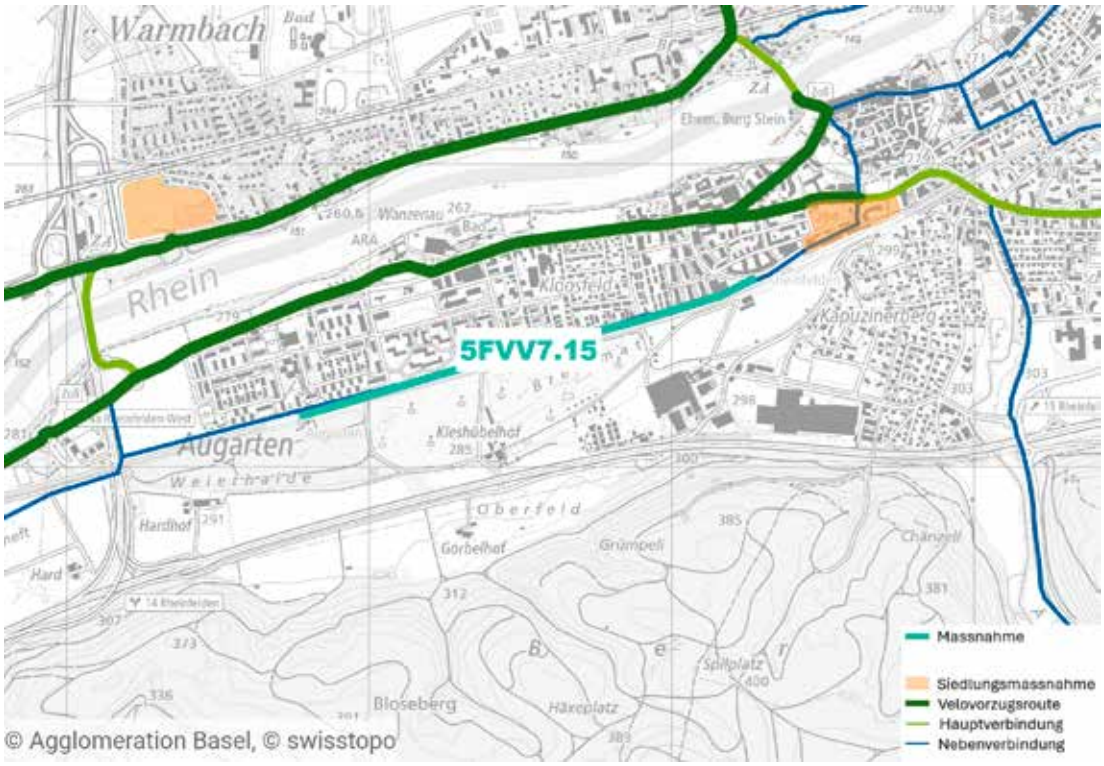
AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Pauschal Fuss- und Veloverkehr



Hochrhein



Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2029	Längsführung	1525 m	1 600 000

Massnahmenbeschrieb

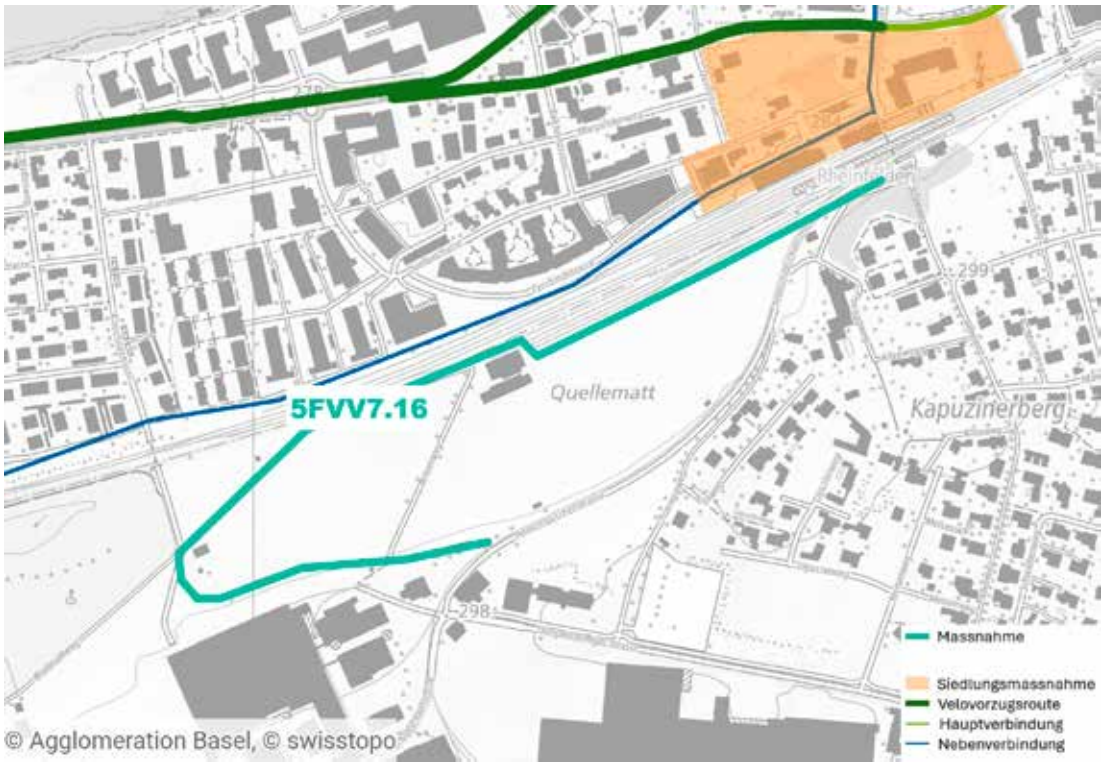
Die neue direkte Verbindung zwischen dem Bahnhof SBB (Fassbindstrasse) und der S-Bahn-Haltestelle Augarten ist aus kommunaler Sicht von grosser Bedeutung. Rheinfelden verfügt bereits heute über ein dichtes Fuss- und Radwegnetz. Die Stadterweiterungen in Rheinfelden-West mit zusätzlichen Bewohnerinnen und Bewohnern sowie Arbeitsplätzen soll sinnvoll, zweckmässig und sicher mittels einer siedlungsinternen «Schnellachse» miteinander verbunden werden. Diese Verbindung ist deshalb eine der zentralen Massnahmen im Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV). Diese Fuss- und Radwegverbindung entlang des Bahndamms soll das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zu Gunsten des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs ändern.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Rheinfelden

5FVV7.16

Rheinfelden (CH): Fuss- und Radwegverbindung Quellematt



A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

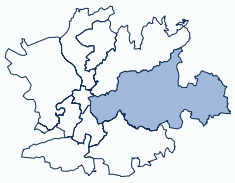
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Pauschal Fuss- und Veloverkehr



Hochrhein

Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2029	**Längsführung**	**1085 m**	**1 085 000**

Massnahmenbeschrieb

Die noch unbebauten Parzellen im Gebiet Sennhof werden in absehbarer Zeit entwickelt und bebaut werden. Aufgrund der Topografie und des intensiven Werkverkehrs auf dem Feldschlösschenareal ist die Anbindung des Entwicklungsgebiets an den Bahnhof und das Stadtzentrum für den Langsamverkehr neu zu erstellen. Zwischen den Quartieren Kloos und Kapuzinerberg besteht eine Fuss- und Radwegverbindung, welche aufgrund der Wegführung unattraktiv und umständlich ist. Es soll eine neue direkte Verbindung unterhalb des Feldschlösschens geschaffen werden, welche an die südliche Veloroute nach Magden anschliesst. Beide neuen direkten Wegverbindungen sind aus kommunaler Sicht von grosser Bedeutung und sind als zentrale Massnahmen im Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) abgebildet.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Rheinfelden

5FVV7.17

5FVV7.17

Rheinfelden (CH): Ausbau Veloabstellplätze im Parkhaus Schiffacker

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

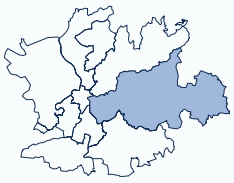
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

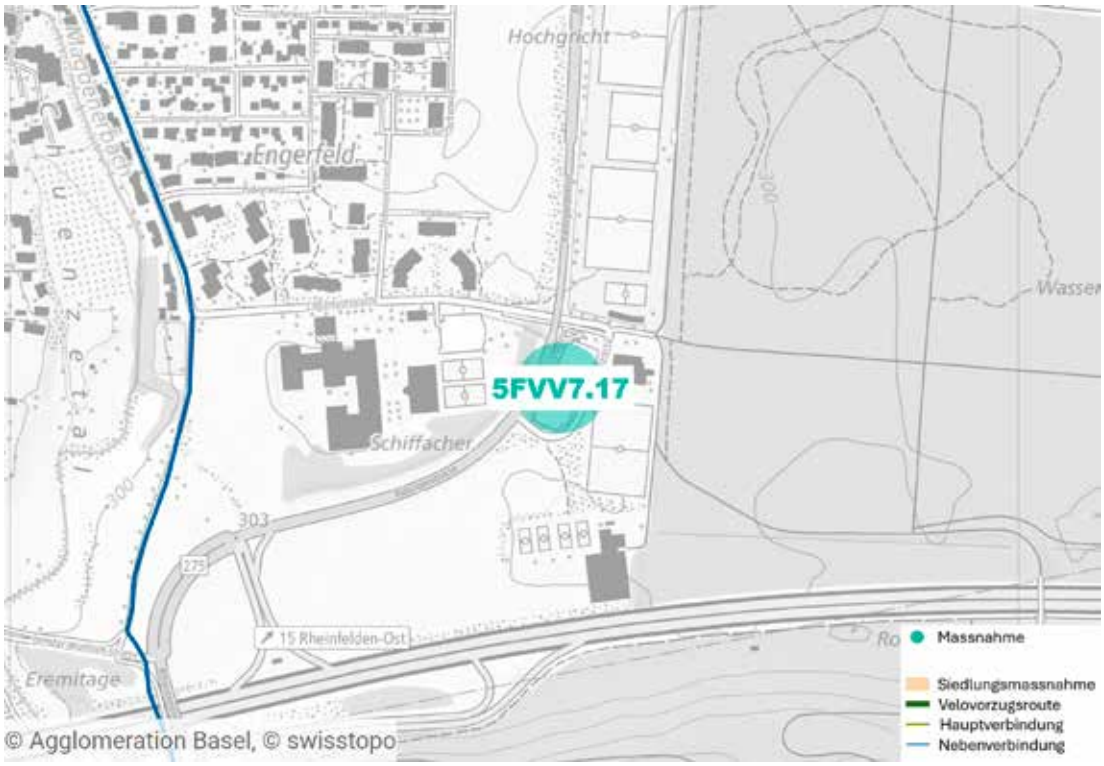
AP4/ARE-Code
4MD8/2701.4.024 B

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Pauschal Fuss- und Veloverkehr



Hochrhein



Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2030	**Veloabstellanlagen**	**110 Stk.**	**247 500**

Massnahmenbeschrieb

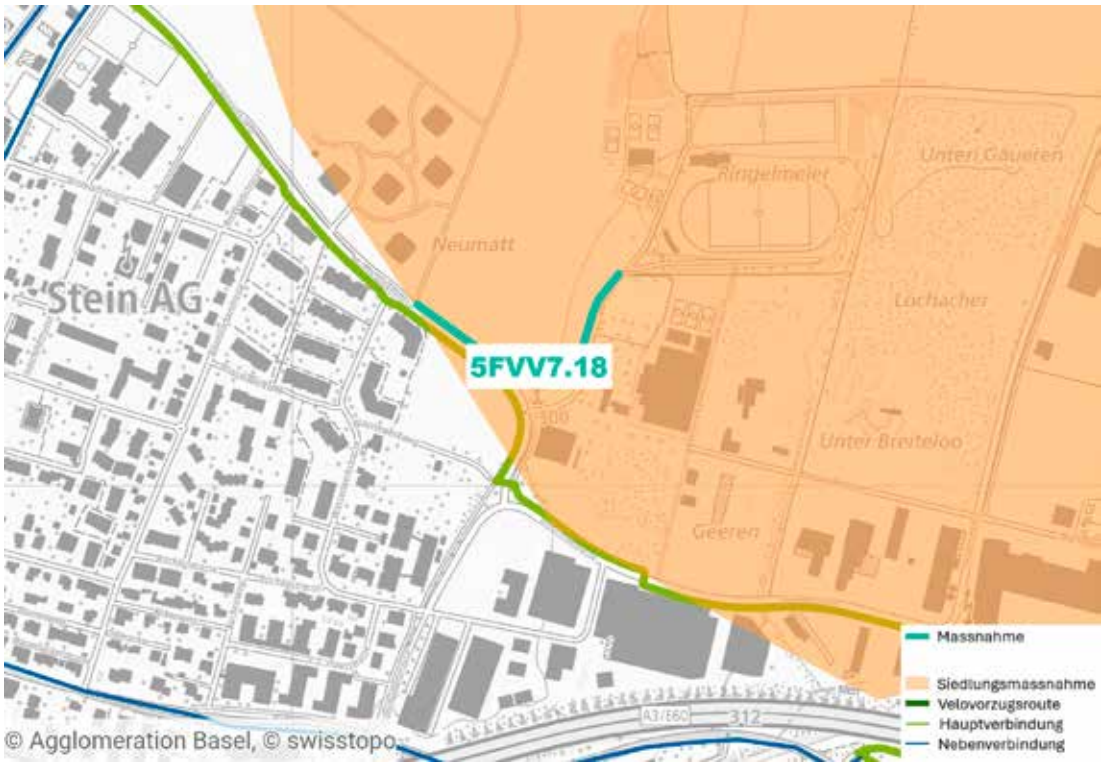
Eine der zahlreichen Umsetzungsmassnahmen für die nächsten Jahre und damit ein städtischer Beitrag zur Aufwertung und Verbesserung der Intermodalität ist das Erstellen einer qualitativ hochwertigen Veloparkierung (55 – 110 Velo-PPs) beim projektierten neuen Parkhaus Schiffacker. Diese Massnahme nimmt Bezug zur einer LV-Verbindung zu den öffentlichen Anlagen wie Schulanlagen, Sportplätze und auch das Spital Rheinfelden. Der sich heute auf dem Areal befindliche Parkplatz wird bereits als Umsteigeort vom Auto aufs Velo genutzt, um die im Stadtbereich gelegenen Arbeitsorte besser erreichen zu können. Das hier vorhandene Potential zur Reduktion des MIV im innerstädtischen Bereich soll durch diese Attraktivitätssteigerung weiter ausgebaut werden.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Rheinfelden

5FVV7.18

Stein (AG): Radweg Kantonsschule



Baubeginn
2029

Leistungseinheiten		
Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
Längsführung	**280 m**	**160 000**

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

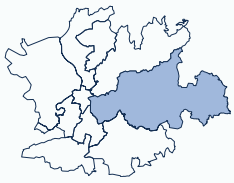
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Pauschal Fuss- und Veloverkehr



Hochrhein

Massnahmenbeschrieb

Den Entscheid für den Standort Stein als Kantonsschulstandort und der Beschluss des Verpflichtungskredits von 13 785 Millionen Franken für den Landerwerb und die weiteren Planungsarbeiten fällte der Grosse Rat am 9. November 2021. Mit dem Standortentscheid zur neuen Kantonsschule Stein werden auch kommunale Infrastrukturen notwendig. Mit dieser Massnahme wird ein Veloweg entlang der südlichen Parzellengrenze erstellt. Die Massnahme erschliesst zudem die neue Bushaltestelle, welche mit der Massnahme (5ÖV4) ebenfalls im Aggloprogramm eingereicht wurde.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Stein (AG)

5FVV7.19

5FVV7.19

Obermumpf: Radweg Obermumpf – Stein

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

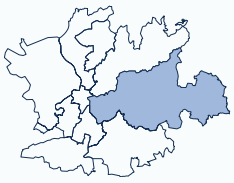
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

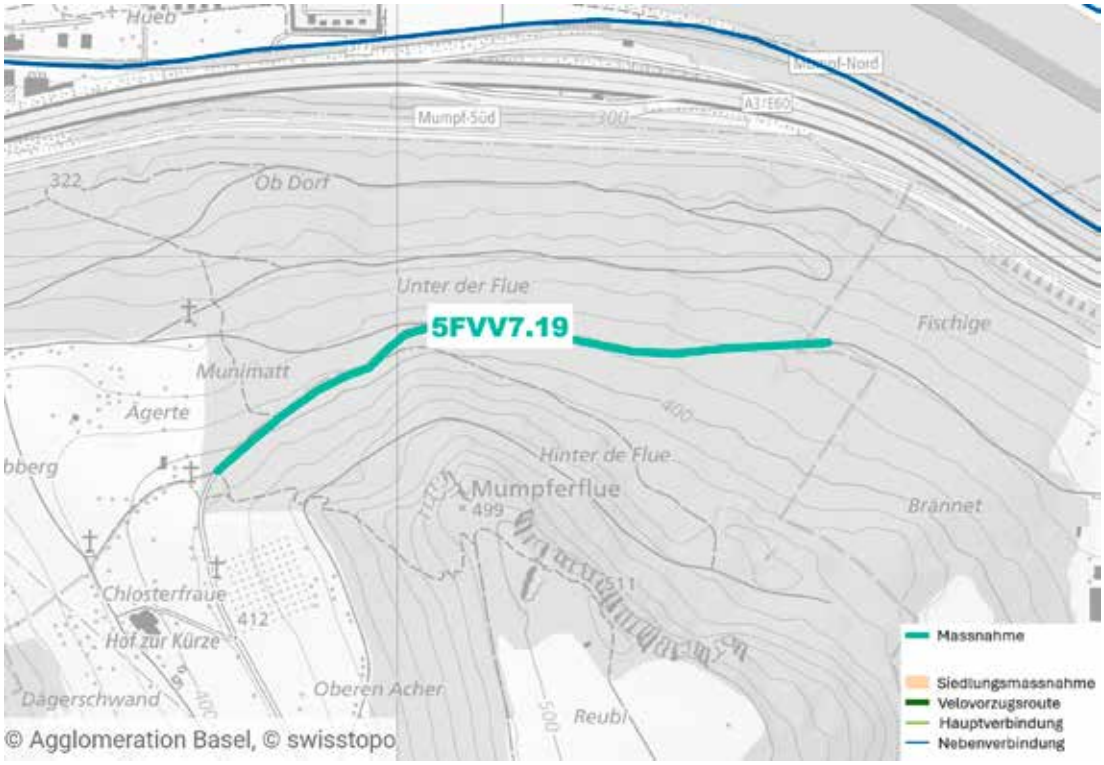
AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Pauschal Fuss- und Veloverkehr



Hochrhein



Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2027	Längsführung	550 m	577 500

Massnahmenbeschrieb

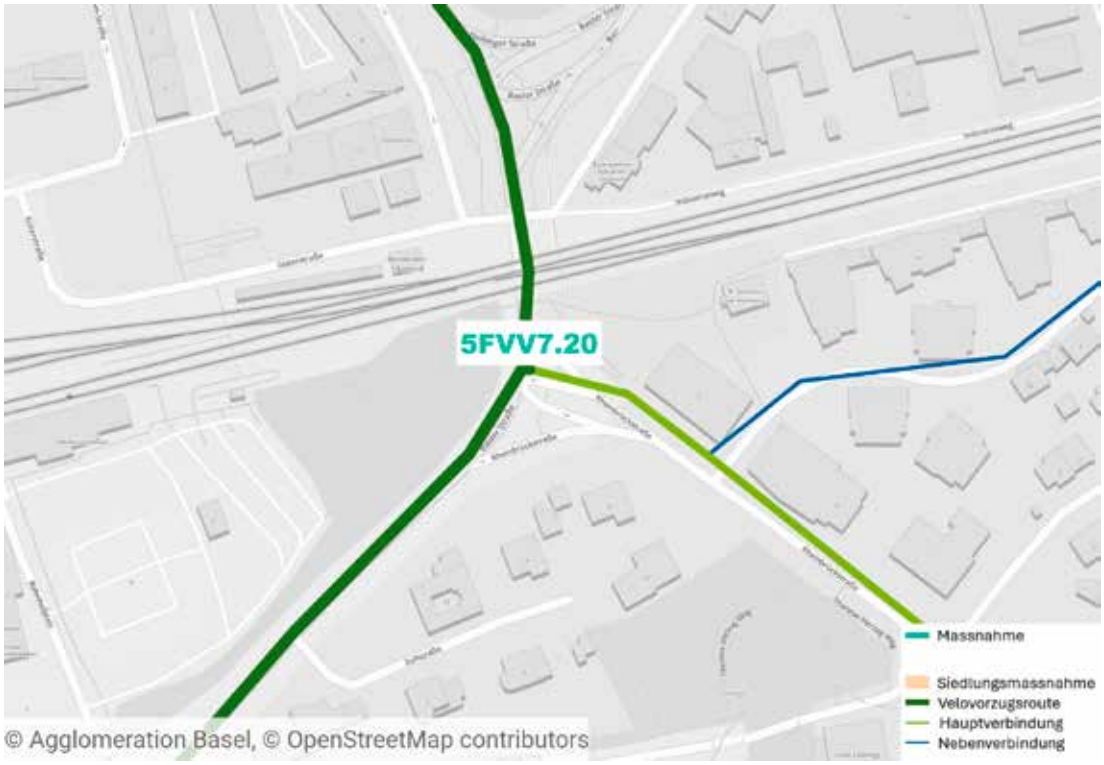
Ausbau des bestehenden Waldweges zwischen den Gemeinden Obermumpf und Stein zu einem befestigten Radweg. Der Strassenunterbau ist, wo nötig, zu verbessern und die Strasse soll schlussendlich mit einem Feinbelag versehen werden. Durch den Radweg soll die Nutzung des Fahrrades gefördert werden als Verkehrsmittel zum Bahnhof Stein, zum Arbeitsplatz im Sisslerfeld und zur neuen Kantonsschule in Stein.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Obermumpf

5FVV7.20

Rheinfelden (DE): Geh- und Radwegbrücke im Zuge der Güterstrasse



A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

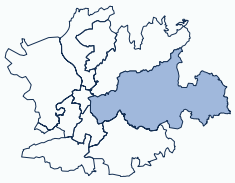
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Pauschal Fuss- und Veloverkehr



Hochrhein

Baubeginn
2029

Leistungseinheiten		
Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
Langsamverkehrs-überführungen	**42 m²**	**630 000**

Massnahmenbeschrieb

Heute gibt es im Zuge der Güterstrasse eine Brücke, die sich im Eigentum der Deutschen Bahn befindet. Auf dieser Brücke befinden sich die Güterstrasse, Gleisanlagen und auf der südl. Seite ein Fusssteg. Die Deutsche Bahn muss die Brücke erneuern. Allerdings baut sie nur die Eisenbahnbrücke. Für die Strasse und den Fusssteg sind zwei separate Bauwerke notwendig. Es ist vorgesehen, aus dem Fusssteg eine Geh- und Radwegbrücke zu machen.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Rheinfelden (Baden)

5FVV7.21

5FVV7.21

Wehr: Ausbau Radverkehrsnetz

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

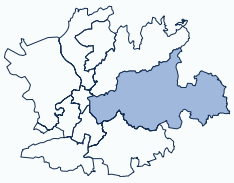
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

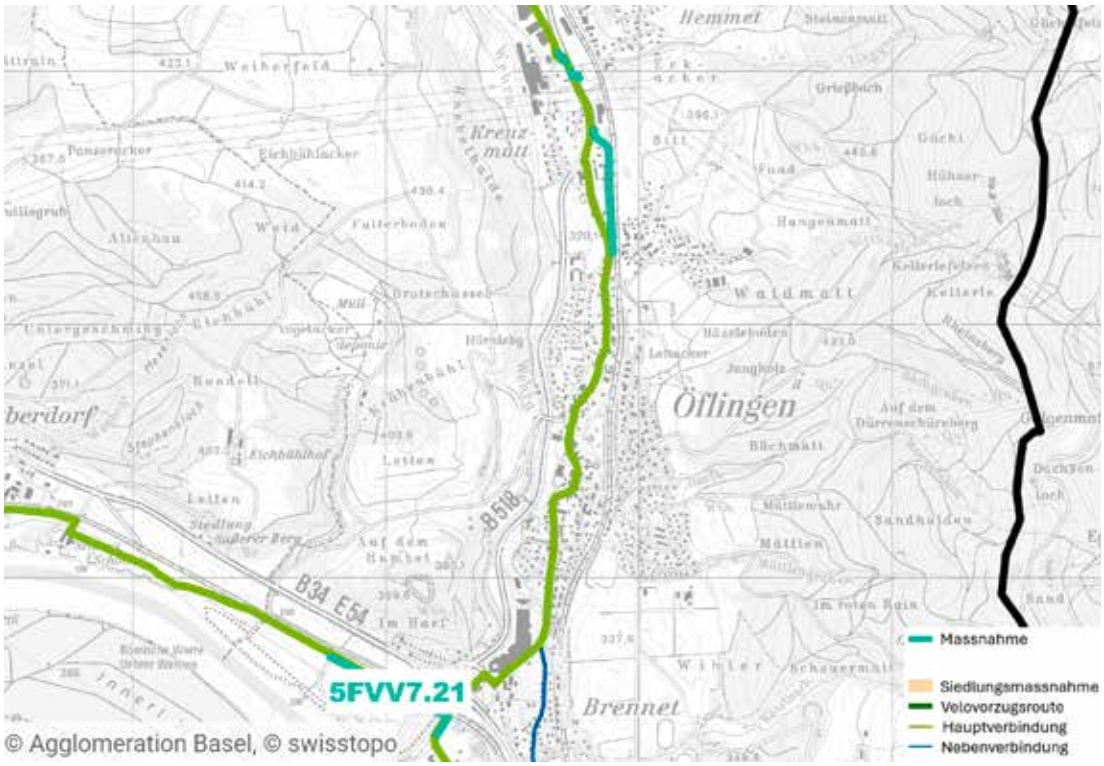
AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Pauschal Fuss- und Veloverkehr



Hochrhein



Baubeginn
2028

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
Längsführung	1500 m	500 000
Längsführung	200 m	30 000
Veloabstellanlagen	200 Stk.	420 000
Längsführung	500 m	50 000
Langsamverkehrs-überführungen	50 m²	60 000

Massnahmenbeschrieb

Längsführung inkl. Langsamverkehrsüberführung: Bisheriger Radweg führt durch das Vogelschutzgebiet über eine schmale Brücke; durch Verlegung aus dem NSG an der Rhein-Wehra-Mündung Richtung Norden Aufwertung/Sicherheit, Verlegung und Neubau einer Brücke ebenfalls Richtung Norden. Veloabstellanlagen: 200 Radabstellanlagen auf dem gesamten Stadtgebiet (60 davon überdacht).

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Wehr

5FVV7.22

Wehr: Ausbau Fusswegenetz

A



Historie

AP1/ARE-Code
- -

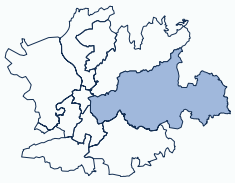
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Pauschal Fuss- und Veloverkehr



Hochrhein

Baubeginn
2028

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
Fussgängerschutz-inseln ohne Strassenaufweitung	**1 Stk.**	**30 000**
Fussgängerstreifen-markierungen	**1 Stk.**	**10 000**

Massnahmenbeschrieb

Optimierung der Wegeverbindung von Wohngebieten bzw. des Schul- u. Kindergartencampus Zelg zur Innenstadt sowie als Verbindung des Seniorenheims zum Wohngebiet Zelg bzw. den dahintergelegenen Spazierwegen. Fussgängerschutzinsel ohne Strassenaufweitung: Kreuzungsbereich Schopfheimer Strasse/Höfstrasse/Kirchplatz, Weg vom Seniorenheim zum nahegelegenen Friedhof, bislang ohne Möglichkeit des gefahrlosen Querens. Fussgängerstreifenmarkierungen: Wehratalstrasse auf Höhe Schule und ein weiterer auf Höhe Kiga St. Michael.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Wehr

5FVV7.23

5FVV7.23

Murg: Umsetzung Radverkehrskonzept

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

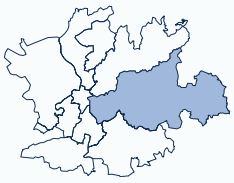
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

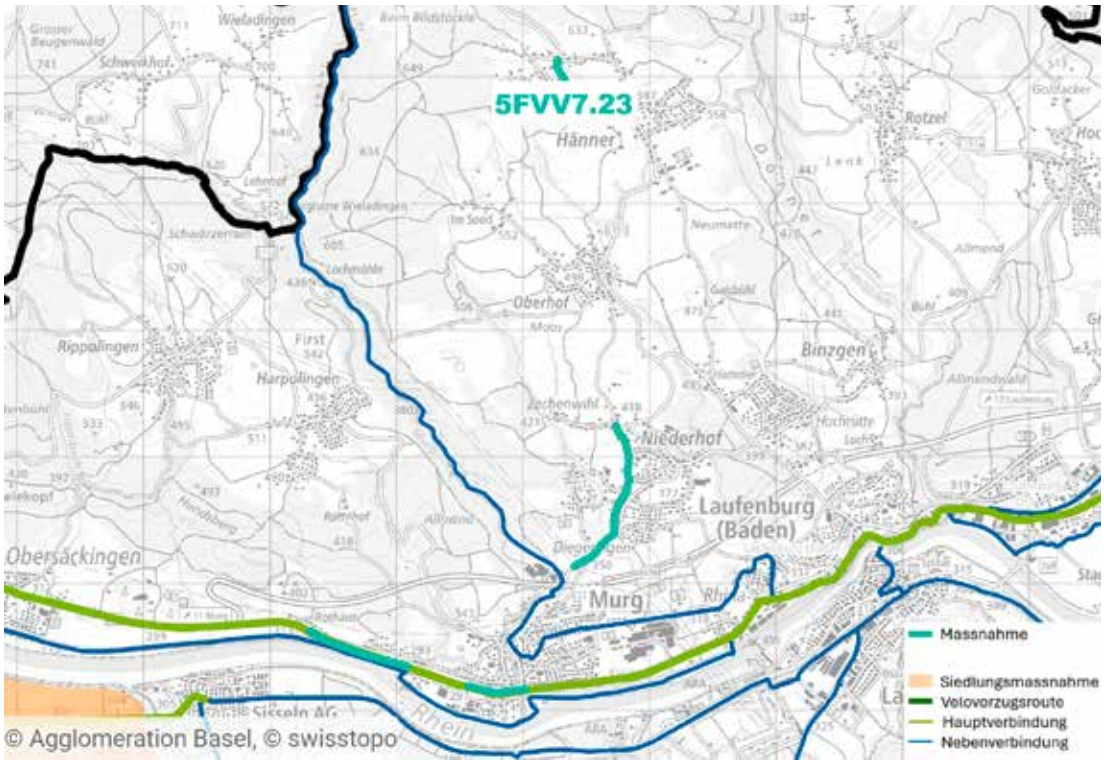
AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Pauschal Fuss- und Veloverkehr



Hochrhein



Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2028	Längsführung	910 m	62 000

Massnahmenbeschrieb

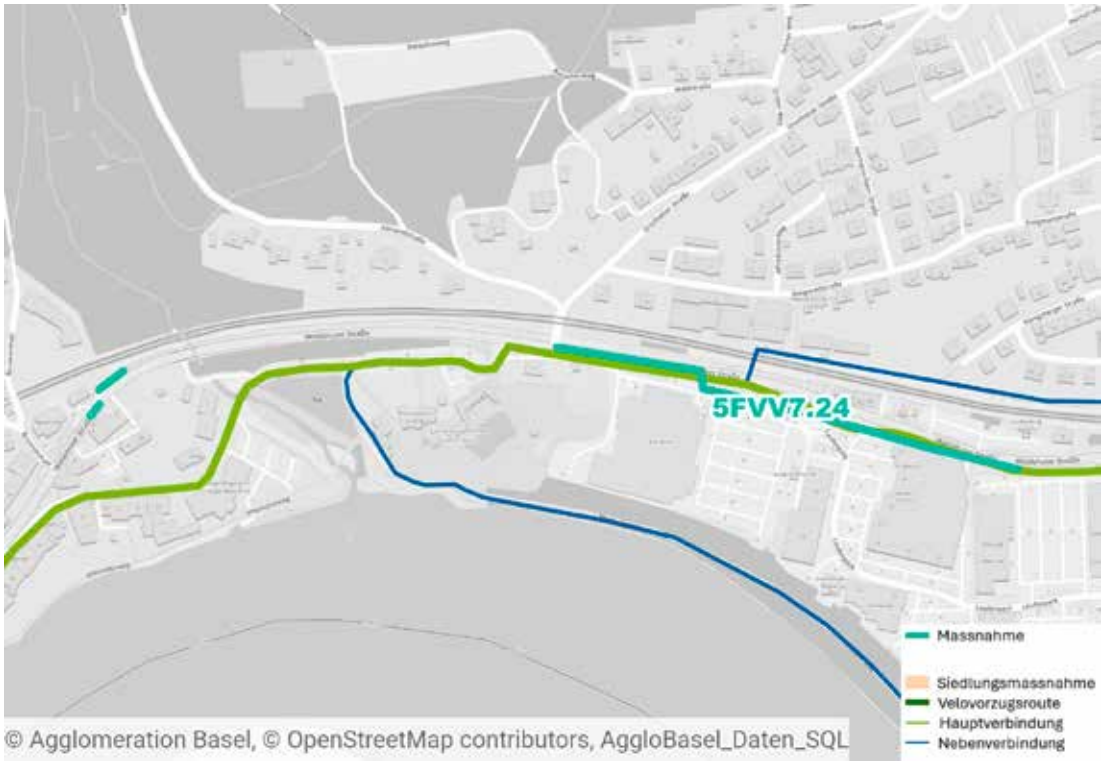
Umsetzung des Radwegekonzeptes des Landkreises auf den Gemeindestrassen der Gemeinde Murg.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Murg

5FVV7.24

RP/Laufenburg (DE): Radnetz



A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

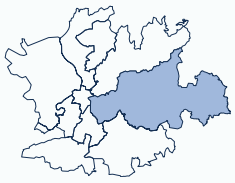
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Pauschal Fuss- und Veloverkehr



Hochrhein

Baubeginn
2028

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
Längsführung	**500 m**	**100 000**
Längsführung	**400 m**	**50 000**

Massnahmenbeschrieb

Laufenburg (Baden) beabsichtigt den Lückenschluss im Bereich des überörtl. Radweges an der L 154 zwischen Flösser- und Hauptstr. Für den Bereich A mit ca. 500 m muss dazu der bestehende Gehweg zum Geh- und Radweg verbreitert werden. Eine bestehende Bushaltestelle muss verlegt werden. Etwa 75 m östlich des Bahnübergangs Grunholzer Str. muss der Übergang der L 154 durch eine Überquerungshilfe gewährleistet werden, um an den Geh- und Radweg am Bereich des Bahnübergangs anzuschliessen. Im Bereich der Signalanlage beim Bahnübergang werden grössere Umbauarbeiten erforderlich. Für den Bereich B, zwischen Rad- und Gehweg im Bereich der L 154 bis zur Hauptstr., ist eine Überquerungshilfe über die L 154 zu errichten. Für die Änderungen an den Gehwegen und an der Bushaltestelle ist Laufenburg (Baden) Kostenträger. Die Massnahmen am Radwegenetz entlang der L154 fallen in die Baulast des Landes.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Laufenburg (Baden)

5FVV7.25

5FVV7.25

RP/Laufenburg (DE): L 154 Schaffung einer Fussgängerquerung im Bereich der Himmelreichstrasse

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

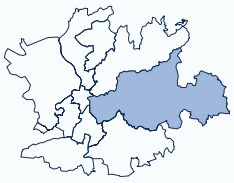
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

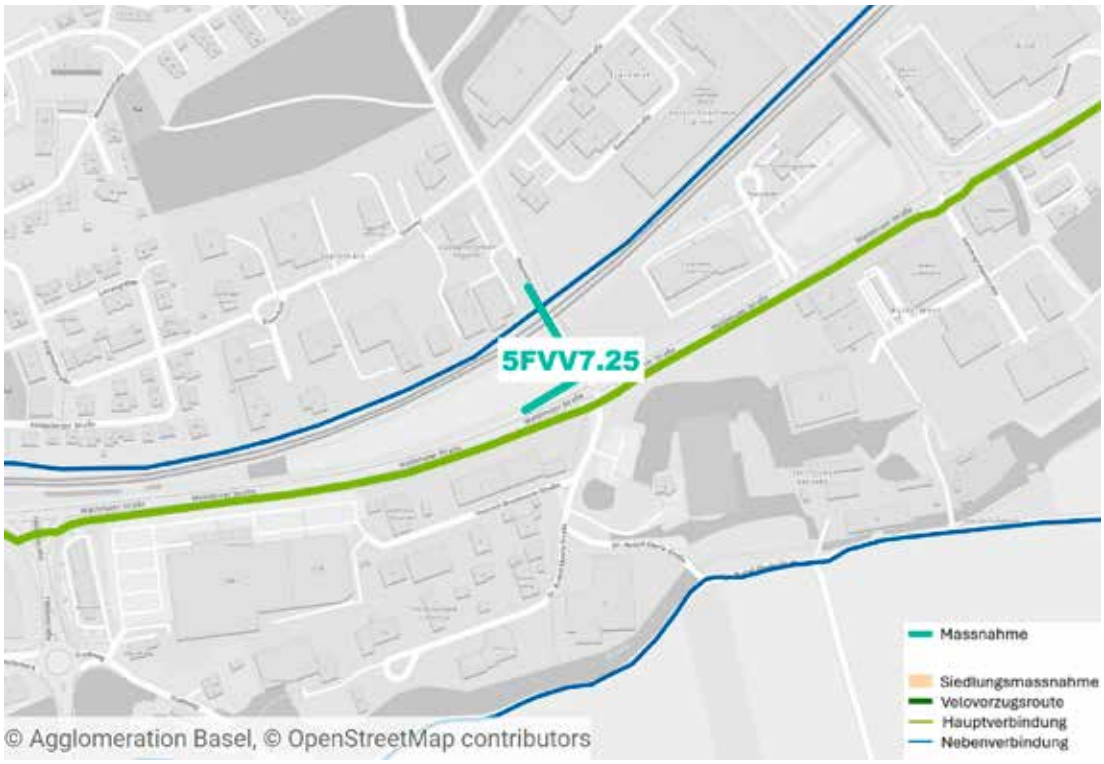
AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Pauschal Fuss- und Veloverkehr



Hochrhein



Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2028	Langsamverkehrs-unterführungen	250 m²	2 800 000

Massnahmenbeschrieb

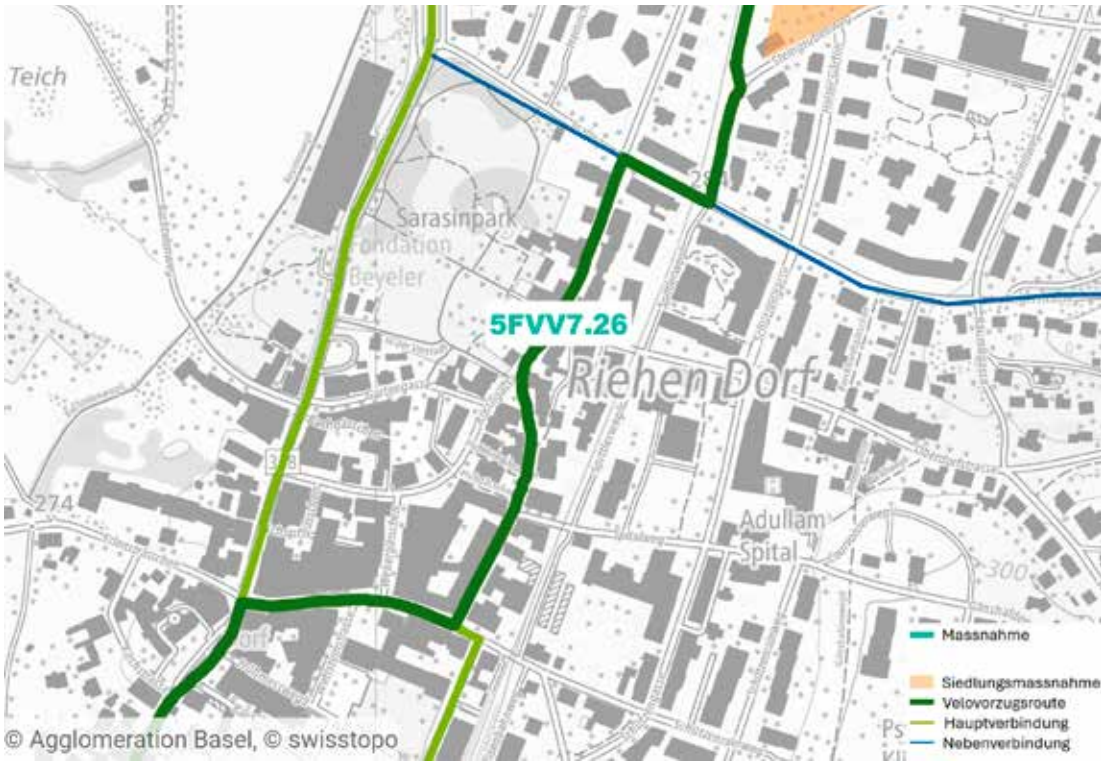
Im Kreuzungsbereich der L154/Himmelreichstrasse/Dr. Rudolf-Eberle-Strasse besteht infolge kreuzender Fussgänger ein Gefahrenschwerpunkt. Der Bereich befindet sich ausserorts in einer 70er-Zone. Die Gefahr für kreuzende Fussgänger soll durch die Anlage eines Gehwegs entlang der Himmelreichstrasse und die Schaffung einer Querungshilfe über die L154 bzw. den Bau einer Unterführung beseitigt werden. Um die Zuwegung zu der Querung zu sichern, ist Grunderwerb und der Neubau eines Gehweges entlang der Himmelreichstrasse und L154 erforderlich. Grunderwerb und Schaffung der Zuwegung fallen in den Aufgabenbereich und die Kostentragungspflicht der Stadt Laufenburg (Baden).

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Laufenburg (Baden)

5FVV7.26

Riehen: Erstellung von Trottoirüberfahrten



A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

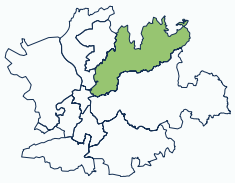
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Pauschal Fuss- und Veloverkehr



Wiesental

Baubeginn
2028

Leistungseinheiten		
Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
Längsführung	**560 m**	**350 000**

Massnahmenbeschrieb

Trottoirüberfahrten tragen zu einem Fusswegnetz mit möglichst wenig Unterbrechungen bei. Siedlungsgebiete ermöglichen Trottoirüberfahrten gerade an den Übergängen zu verkehrsberuhigten Zonen, dass der Fussverkehr priorisiert entlang der übergeordneten Strasse geführt werden kann. Trottoirüberfahrten lassen den rollenden Verkehr beim Einfahren in eine verkehrsberuhigte Zone deutlich erkennen, dass die Geschwindigkeit und das Verkehrsverhalten einer neuen Situation anzupassen sind. In der Gemeinde Riehen werden in den Jahren 2028 bis 2032 verschiedenste Strassenzüge erneuert. Im Rahmen der Erneuerungen werden Trottoirüberfahrten an verschiedenen Orten in der Gemeinde realisiert. Es ist zum Beispiel mit einer Erneuerung des Grenzacherwegs zu rechnen.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Riehen

5FVV7.27

5FVV7.27

Weil am Rhein: Veloroute Haltingen Friedlingen

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

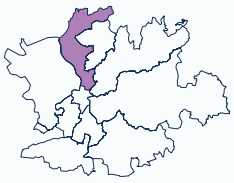
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

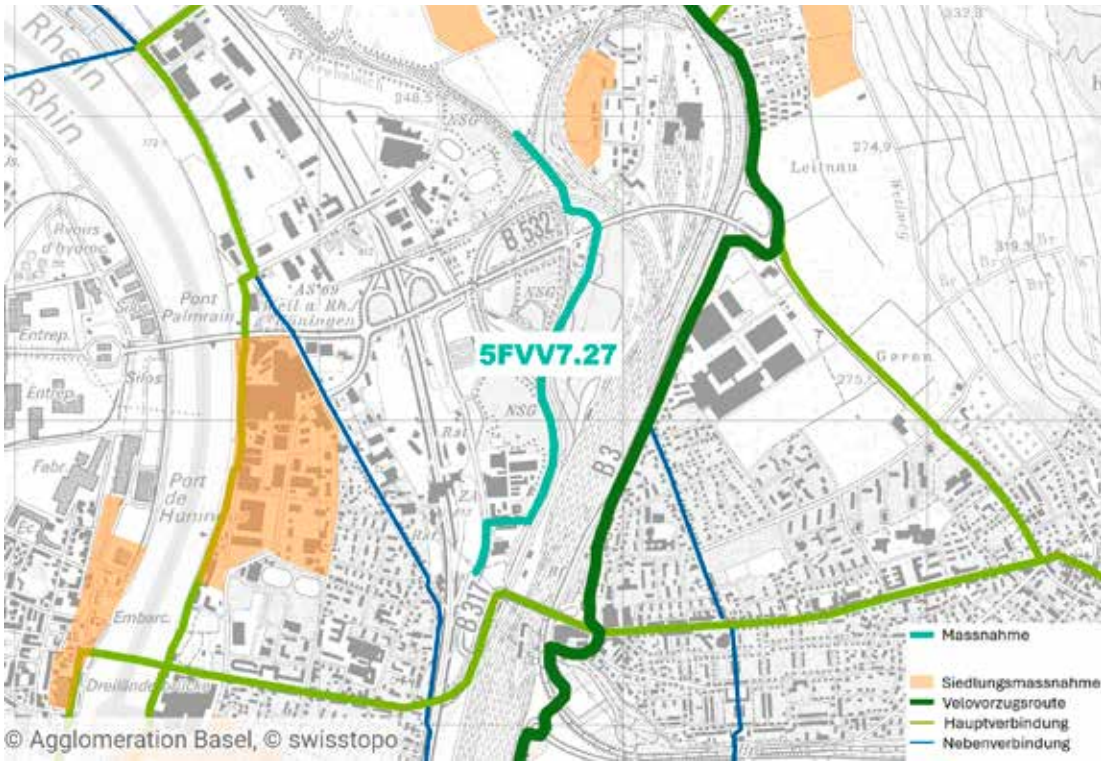
AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Pauschal Fuss- und Veloverkehr



Oberrhein



Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2028	**Längsführung**	**1750 m**	**1 217 245**

Massnahmenbeschrieb

Die Basisroute Weiherweg verbindet den Ortsteil Haltingen mit dem Stadtgebiet Friedlingen. Mit dem Ausbau des Radweges und den zwei zugehörigen Brücken kann die Qualität der Nebenverbindung erhöht und die Attraktivität dieser Verbindung gesteigert werden. Mit der Aktivierung dieser Strecke wird dem Radverkehr eine Nord-/Süd-Route abseits der lauten Verkehrsachsen angeboten und dient als Alternative zum Radweg im Gewerbegebiet Haltingen. Die Veloverbindung kann als Basisroute eingestuft werden, denn sie besitzt eine überregionale Bedeutung und bietet sich an, um weite Distanzen zurückzulegen. Sie ist eine tangentiale Verbindung zwischen dem Oberrhein und Basel und direkter Zubringer zur Kernstadt Basel. Sie stellt eine Verbindung zur Vorzugroute dar (über Haltingen). Sie kann als Angebot für Pendler nach Basel oder als Pendlerroute der Arbeitnehmer in Weil am Rhein (Gewerbegebiet) dienen.

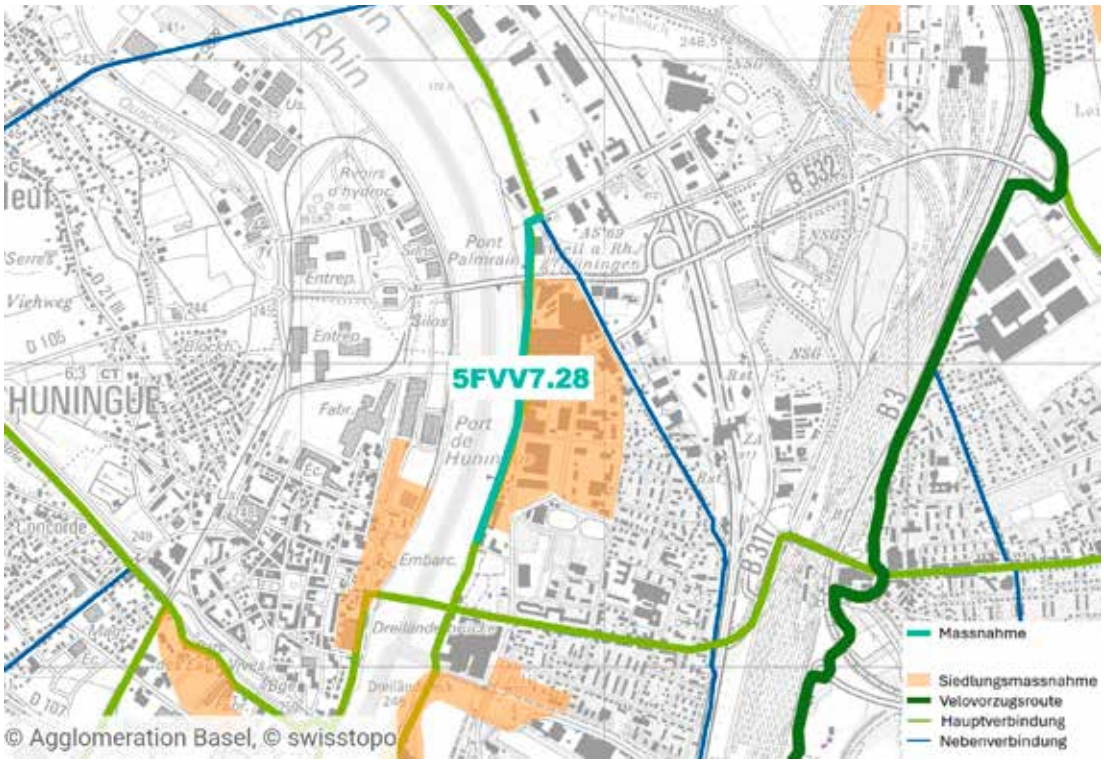
Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weil am Rhein

5FVV7.28

Weil am Rhein: Veloroute Nord-Süd

A



Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2028	Längsführung	1500 m	1 460 694

Historie

AP1/ARE-Code
- -

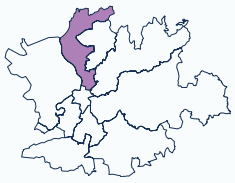
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Pauschal Fuss- und Veloverkehr



Oberrhein

Massnahmenbeschrieb

Die angestrebte Veloroute liegt im Korridor Oberrhein, innerhalb des Projektperimeters des Agglomerationsraums Basel. Die Ausbildung eines Rheinuferradweges ist im Sinne der «3-Land-Planungen» und der langfristigen Entwicklungsperspektive «Weil am Rhein zurück an den Rhein» zielführend. Bereits in der 4. Generation des Aggloprogramms wurde der nördliche Abschnitt «Alte Strasse» und eine Autobahnbrücke als Verbindungselement zum Ortsteil Haltingen hergestellt. Zwischen der zum Rhein parallel verlaufenden «Alte Strasse» und dem Rheinpark besteht eine Lücke im Velowegesystem. Die für die 5. Generation des Aggloprogramms vorgesehene Massnahme «Lückenschluss Pendlerroute Heldelinger Strasse» soll die Pendlerroute komplettieren. Dadurch entsteht eine attraktive Veloumfahrung zum Gewerbegebiet Friedlingen Nord und zugleich eine Velowegverbindung im Anschluss an den Rheinpark bis zur Dreiländerbrücke und von dort bis nach Basel. Für den Rheinuferradweg wurde bereits eine Vorplanung bis zur Leistungsphase 2 mit Anbindung an die «Alte Strasse» erstellt.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weil am Rhein

5FVV7.29

5FVV7.29

Weil am Rhein/BS: Veloroute Ost-West

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

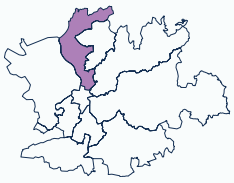
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

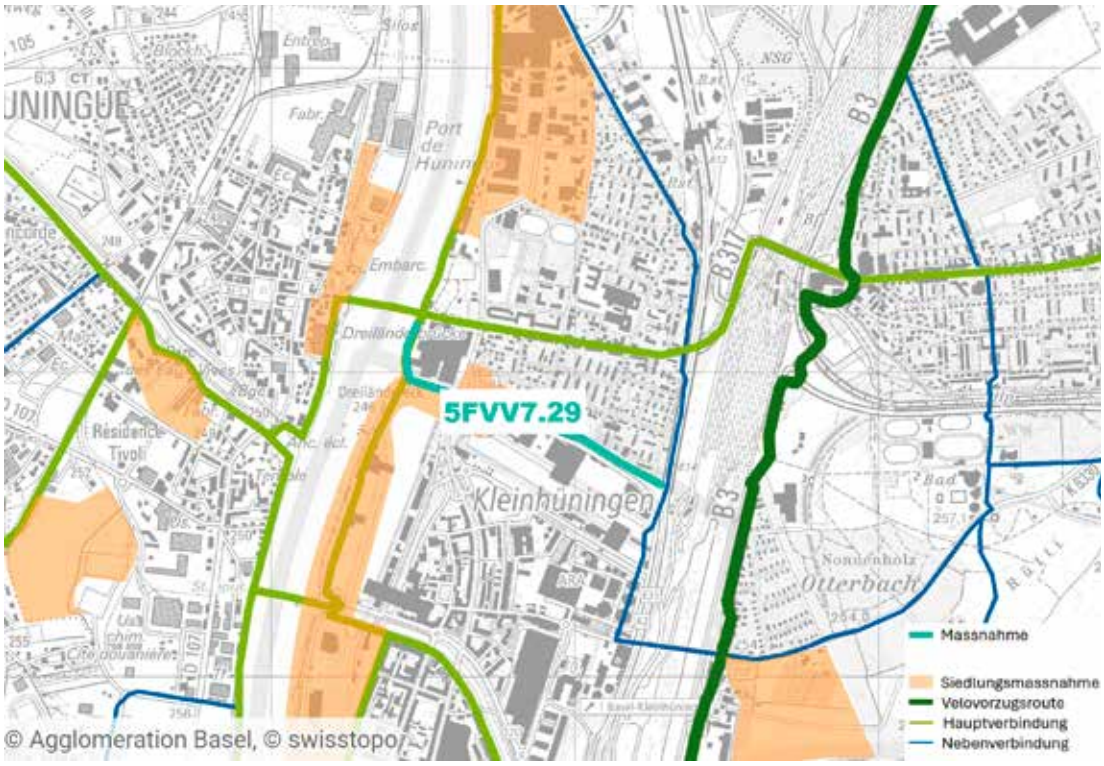
AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Pauschal Fuss- und Veloverkehr



Oberrhein



Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2028	Längsführung	950 m	1 409 686

Massnahmenbeschrieb

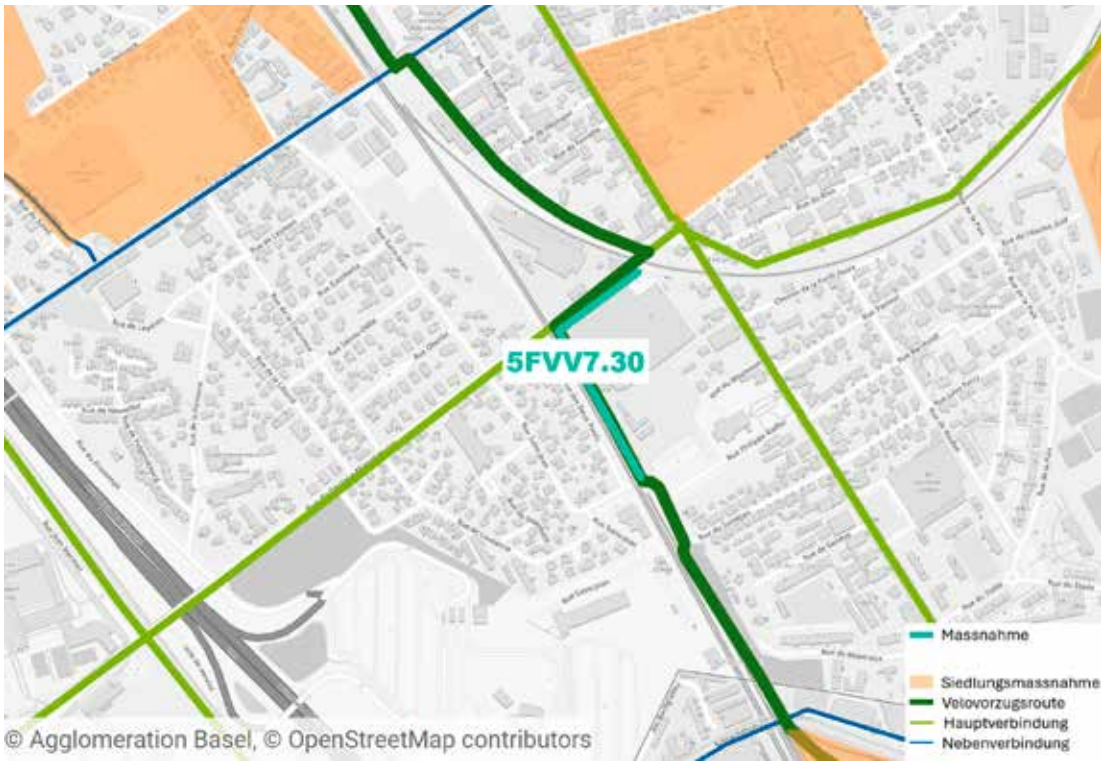
Die bereits vorhandene Veloverbindung auf Höhe der Zollanlage auf deutscher Seite soll entlang der Grenze ertüchtigt werden, um eine attraktive Pendlerroute in Richtung Innenstadt von Weil am Rhein herzustellen. Am Grenzweg bzw. Kücheacker entlang Richtung Osten wird die Radwegeführung verbessert. Von dort besteht die Möglichkeit, Richtung Süden nach Otterbach oder zum Badischen Bahnhof Basel über eine Gewerbestrasse «Grenzstrasse» weiterzufahren oder Richtung Norden unter der Autobahnbrücke abzuzweigen und über die Hauptstrasse über die Friedensbrücke in die Weiler Innenstadt zu gelangen. Dort gelingt dann der Anschluss an die in der 4. Generation angemeldete Massnahme «Verlängerung der Tramlinie 8 bis zum Läublinpark».

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weil am Rhein

5FVV7.30

Saint-Louis : piste cyclable rue Kieffer



A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

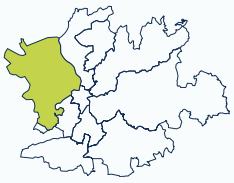
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Catégorie de mesure
Mobilité douce

Sous catégorie
Mobilité douce



Saint-Louis Agglomération

Mise en œuvre
2031

Unités de prestation		
Type	Nombre/unités	Coûts (CHF)
Linéaires de la mesure MD	**415 m**	**300 000**

Description

Le projet est situé entre la rue Kieffer et la route départementale du Docteur Hurst, en milieu urbain. Il s'agit de créer une piste cyclable permettant de résoudre une discontinuité dans un parcours cyclable en site propre qui s'étend de la gare de Saint-Louis à la frontière Lysbuechel. Une fois ce tronçon réalisé, les cyclistes pourront évoluer en sécurité sur un linéaire continu totalisant 2 km. Ce projet se déploie sur terrain privé et est ainsi tributaire de l'emprise de la société qui exerce ses activités sur ces parcelles. Il sera en outre nécessaire d'acquérir ce foncier.

Coordination

L'organisation responsable	Saint-Louis

5FVV7.31

5FVV7.31

SLA : Liaison cyclable Kembs – Sierentz

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

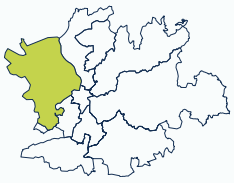
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

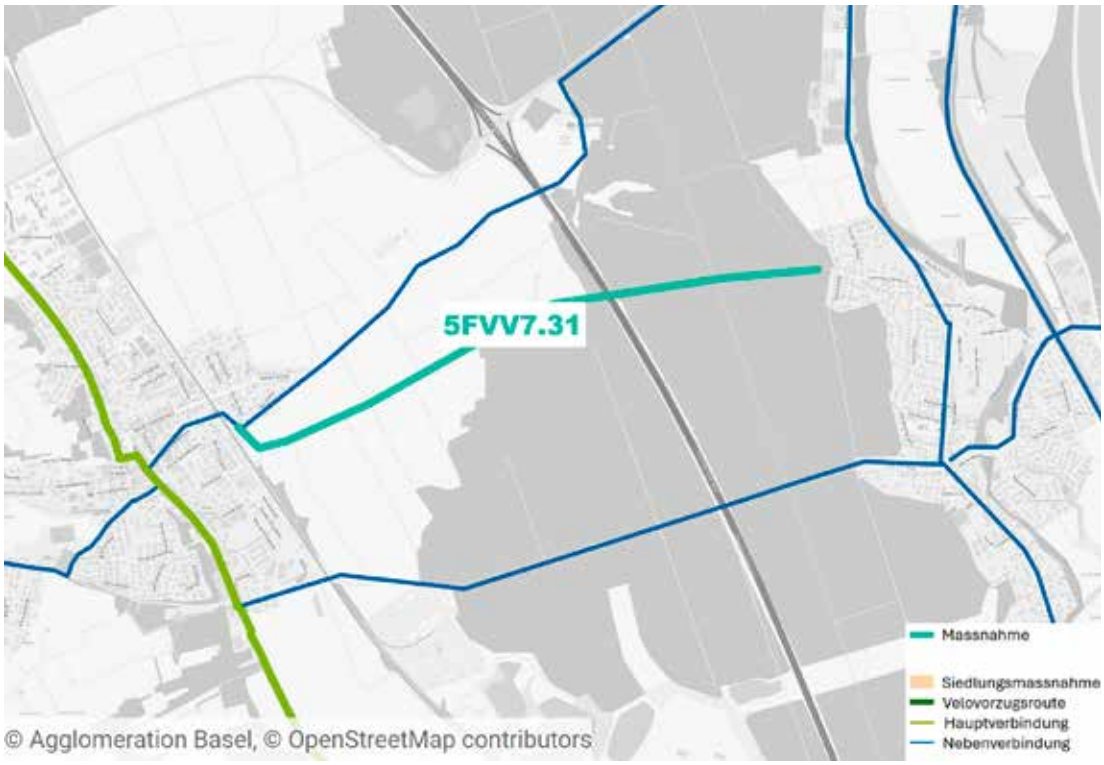
AP4/ARE-Code
- -

Catégorie de mesure
Mobilité douce

Sous catégorie
Mobilité douce



Saint-Louis Agglomération



Mise en œuvre	Unités de prestation		
	Type	Nombre/unités	Coûts (CHF)
2030	Linéaires de la mesure MD	3000 m	600 000

Description

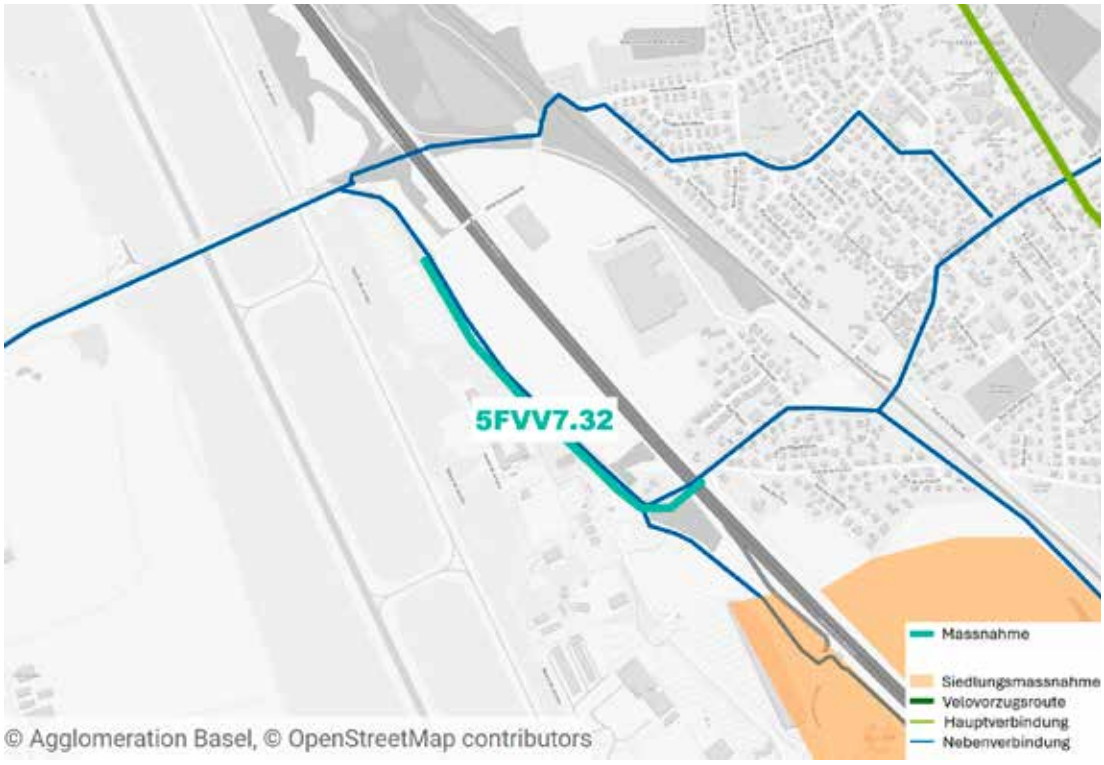
Route cyclable et piétonne qui reliera les communes de Kembs et Sierentz. Elle empruntera en partie un chemin forestier existant dans le prolongement du Chemin des pêcheurs à Kembs Loechlé, puis un chemin agricole pour se raccorder à la rue des Fleurs à Sierentz via un passerelle existante sur le cours d'eau du Sauruntz. La liaison sera constituée d'une section de 3 m de largeur enrobé et de 50 cm d'accotement stabilisé de part et d'autre. Elle permettra une liaison complète vers Saint-Louis, Huningue et Bâle à vélo via la piste cyclable du canal de Huningue ou à par le train depuis la gare de Sierentz.

Coordination

L'organisation responsable	Saint-Louis Agglomération

5FVV7.32

SLA : Liaison Cyclable Blotzheim – Saint-Louis – EuroAirport (RD12bisI)



A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

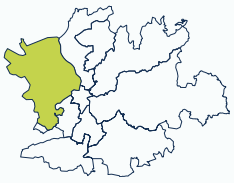
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Catégorie de mesure
Mobilité douce

Sous catégorie
Mobilité douce



Saint-Louis Agglomération

Mise en œuvre	Unités de prestation		
	Type	Nombre/unités	Coûts (CHF)
2029	Linéaires de la mesure MD	800 m	500 000

Description

Route cyclable et piétonne qui permettra l'accès à l'aéroport dans le prolongement de la liaison cyclable Blotzheim – Saint-Louis.

Elle reliera le débouché de cette liaison au niveau de l'allée de l'Euroeastpark et la liaison cyclable aéroportuaire qui démarre au niveau de la gendarmerie de l'EuroAirport.

Elle longera la RD12bisI jusqu'au carrefour d'accès à l'EuroAirport avant le pont sur l'A35. Un aménagement de sécurisation de la traversée sera nécessaire, soit par la mise en place d'un ilot de sécurité (hypothèse retenue pour le moment) ou un passage inférieur sous la RD12bisI si la première solution n'est pas faisable.

Coordination

L'organisation responsable	Saint-Louis Agglomération

5FVV7.33

5FVV7.33

SLA : Liaison Cyclable Kappelen – Helfrantzkirch

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

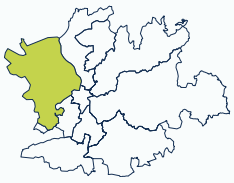
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

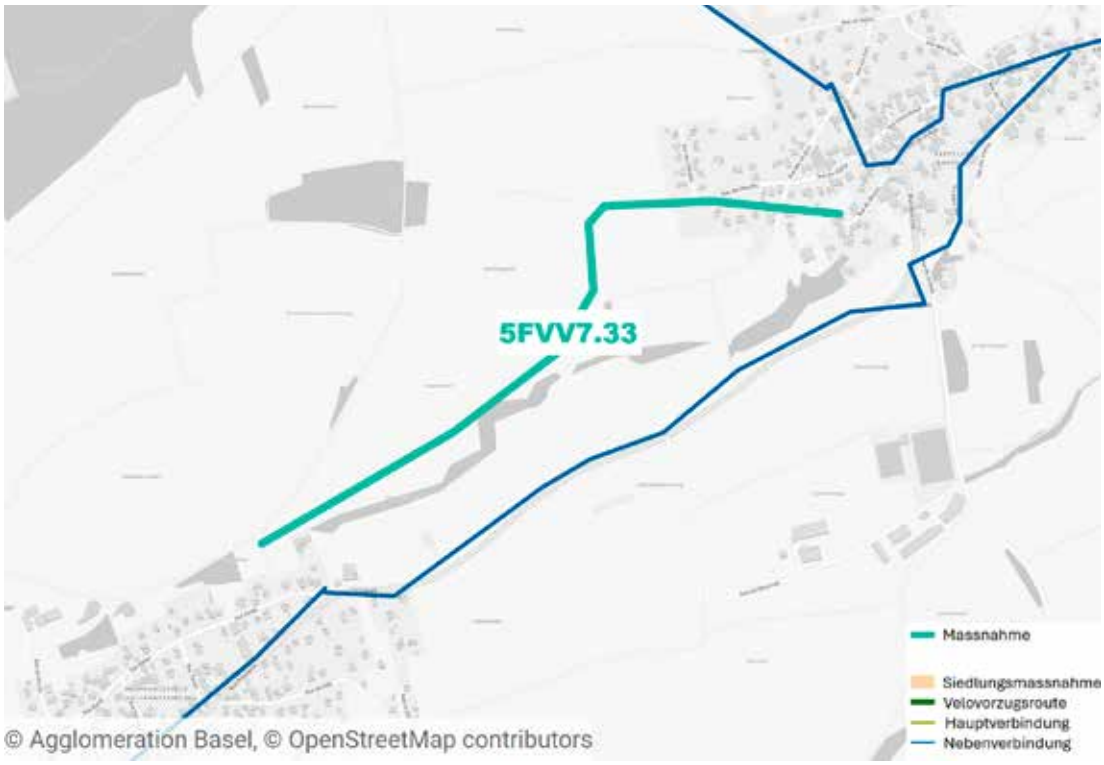
AP4/ARE-Code
4LV10.41/2701.4.135 A

Catégorie de mesure
Mobilité douce

Sous catégorie
Mobilité douce



Saint-Louis Agglomération



Mise en œuvre	Unités de prestation		
	Type	Nombre/unités	Coûts (CHF)
2028	Linéaires de la mesure MD	1500 m	500 000

Description

Route cyclable et piétonne qui reliera les communes de Kappelen et Helrantzkirch. Elle empruntera en partie un chemin agricole existant, puis longera le Muehlgraben pour rejoindre le chemin agricole qui relie Stetten et Helfrantzkirch.

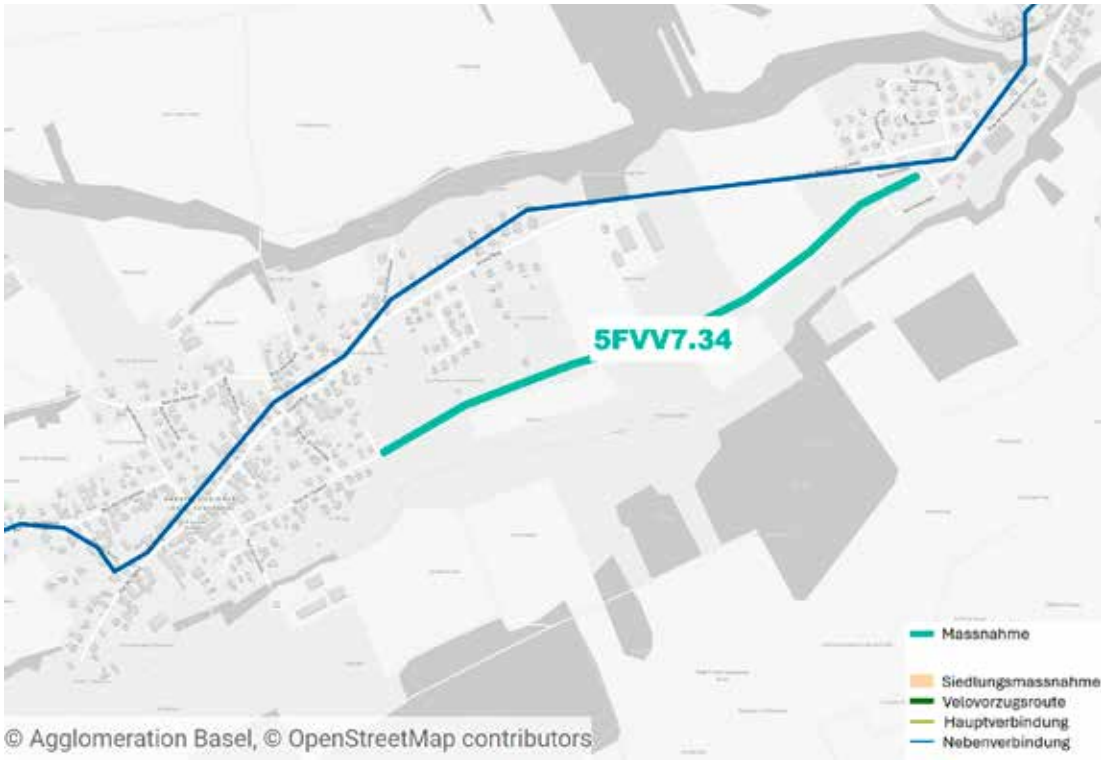
La liaison sera constituée d'une section de 3 m de largeur enrobé et de 50 cm d'accotement stabilisé de part et d'autre. Elle permettra une liaison complète vers Saint-Louis et Bâle à vélo, à pied ou par le train depuis la gare de Bartenheim.

Coordination

L'organisation responsable	Saint-Louis Agglomération

5FVV7.34

SLA : Liaison cyclable Ranspach-le-Haut – Ranspach-le-Bas



A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

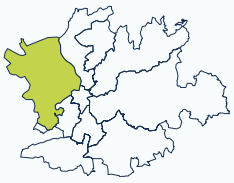
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Catégorie de mesure
Mobilité douce

Sous catégorie
Mobilité douce



Saint-Louis Agglomération

Mise en œuvre
2030

Unités de prestation		
Type	Nombre/unités	Coûts (CHF)
Linéaires de la mesure MD	**1100 m**	**450 000**

Description

Route cyclable et piétonne qui reliera les communes de Ranspach-le-Haut et Ranspach-le-Bas. Elle empruntera un chemin agricole existant et sera constituée d'une section de 3 m de largeur enrobé et de 50 cm d'accotement stabilisé de part et d'autre. Elle permettra une liaison complète vers Saint-Louis et Bâle à vélo via les liaisons cyclables existantes entre Ranspach-le-Bas, Michelbach-le-Bas, Blotzheim et Saint-Louis.

Coordination

L'organisation responsable	Saint-Louis Agglomération

5FVV7.35

5FVV7.35

SLA : Liaison cyclable Hagenthal-le-Bas – Schönenbuch via Klepferhof

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

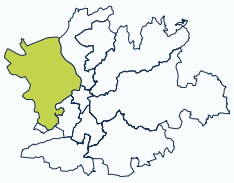
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

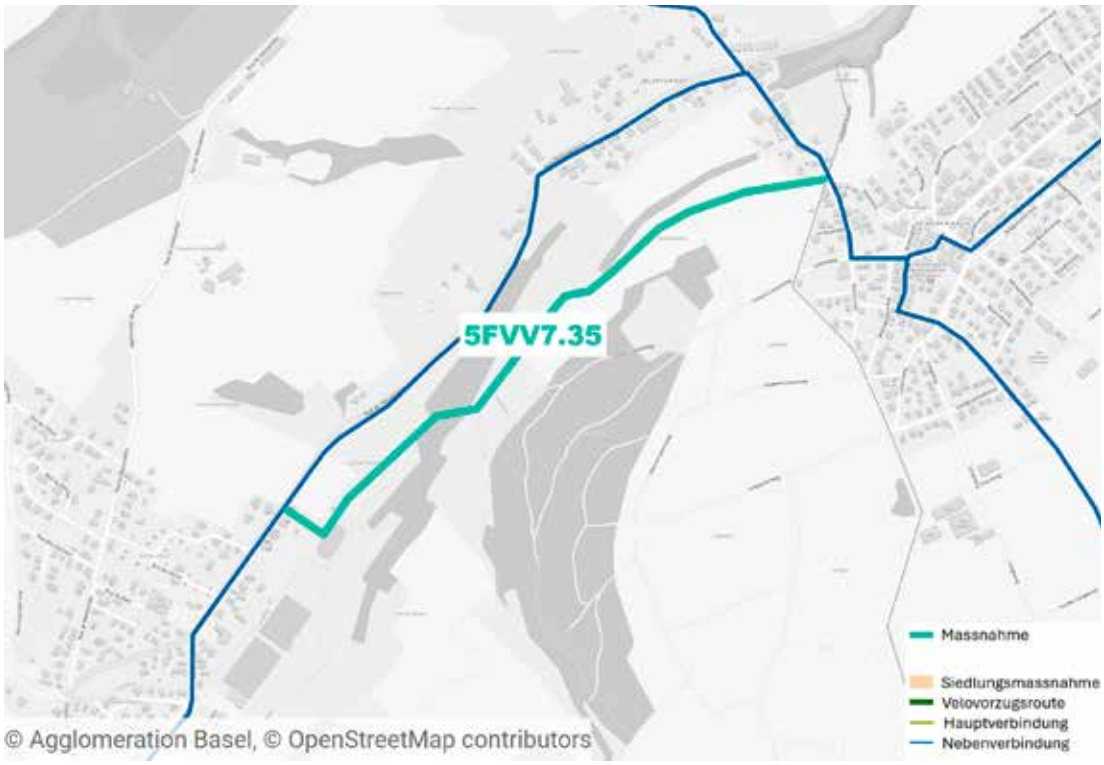
AP4/ARE-Code
- -

Catégorie de mesure
Mobilité douce

Sous catégorie
Mobilité douce



Saint-Louis Agglomération



Mise en œuvre
2031

Unités de prestation		
Type	Nombre/unités	Coûts (CHF)
Linéaires de la mesure MD	1400 m	550 000
Passage supérieur	20 m²	100 000

Description

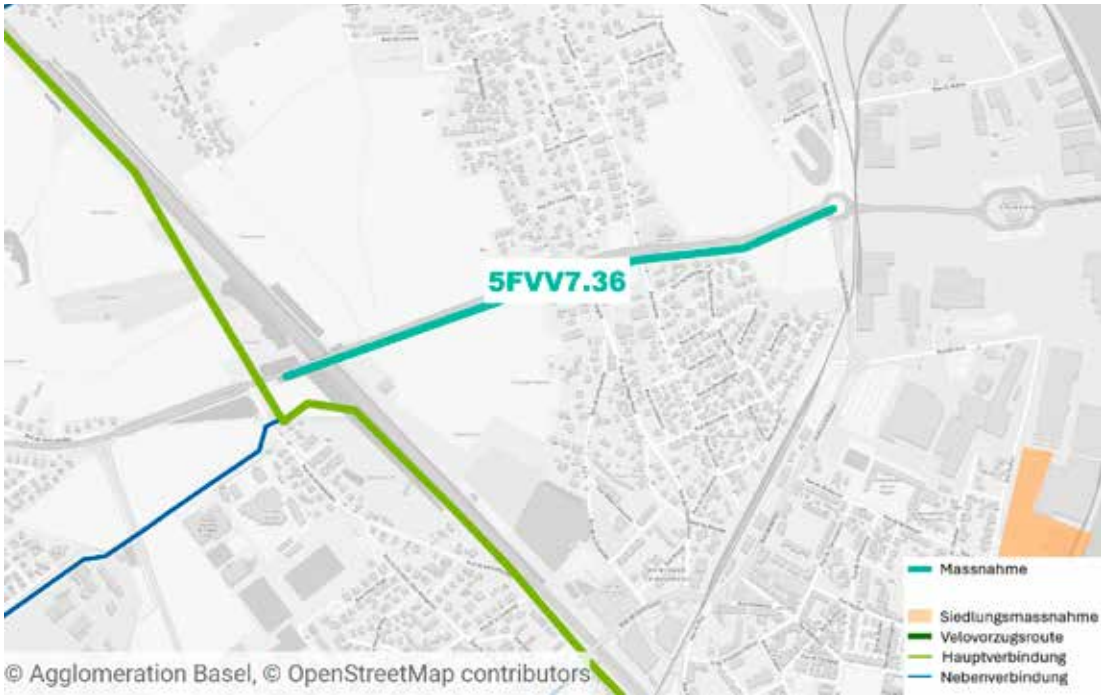
Route cyclable reliant la commune de Hagenthal-le-Bas au lieu-dit Klepferhof pour rejoindre la frontière Suisse avec la commune de Schönenbuch. Elle empruntera depuis Hagenthal-le-Bas un chemin d'accès existant pour rejoindre les emprises d'un chemin piétons qui sera recréer et élargi. Elle traversera ensuite une zone boisée et le cours d'eau du Lertzbach par l'intermédiaire d une passerelle pour rejoindre un chemin agricole existant jusqu'au Klepferhof et la frontière de Schönenbuch. La liaison sera constituée d'une section de 3 m de largeur enrobé et de 50 cm d'accotement stabilisé de part et d'autre.

Coordination

L'organisation responsable	Saint-Louis Agglomération

5FVV7.36

SLA : Liaison cyclable Village-Neuf – Huningue – Saint-Louis / RD105



A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

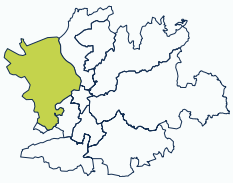
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4LV10.44/2701.4.138 A

Catégorie de mesure
Mobilité douce

Sous catégorie
Mobilité douce



Saint-Louis Agglomération

Mise en œuvre
2031

Unités de prestation		
Type	Nombre/unités	Coûts (CHF)
Linéaires de la mesure MD	**1100 m**	**450 000**
Passage supérieur	**120 m²**	**550 000**

Description

Route cyclable permettant de relier Village Neuf et Huningue à Saint-Louis le long de RD105. Elle longera la RD105 depuis le giratoire entre la RD105 et le Boulevard d'Alsace à la limite entre Village-Neuf et Huningue, jusqu'au canal de Huningue. A ce niveau, plusieurs scenarii sont possibles, notamment la mise en œuvre d'une passerelle piétons-cycles (scenario retenu ici), une passerelle en encorbellement sur l'ouvrage routier existant ou un aménagement du pont existant en limitant la largeur de chaussée pour permettre la mise en place d'une piste cyclable séparée de la chaussée par un dispositif de retenue. Les piétons et cyclistes pourront ensuite rejoindre la partie nord des communes de Huningue et Village-Neuf via la voie verte qui longe le canal où rejoindre Saint-Louis et sa gare via le parvis du collège Gérard de Nerval et de la piscine couverte.

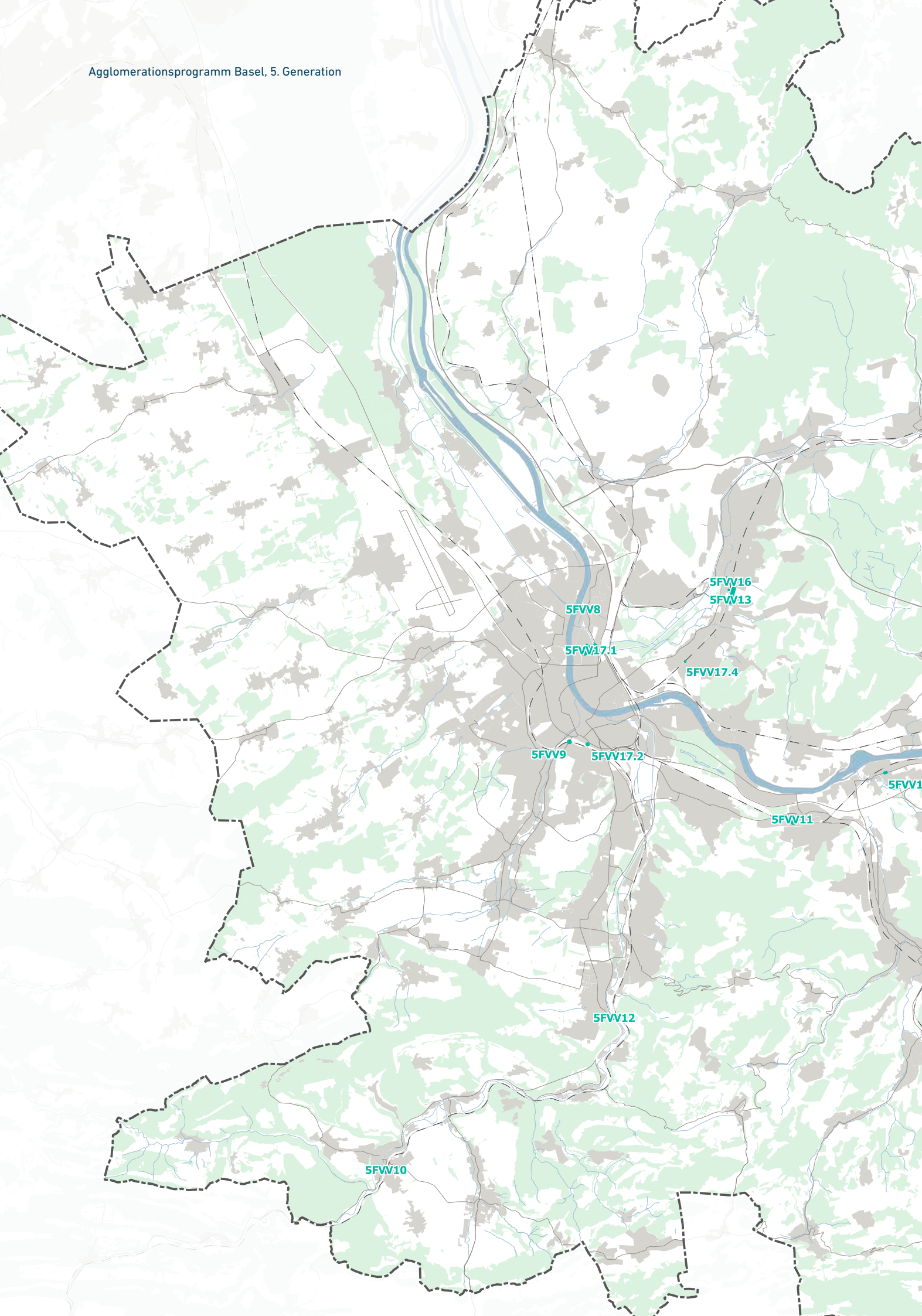
Coordination

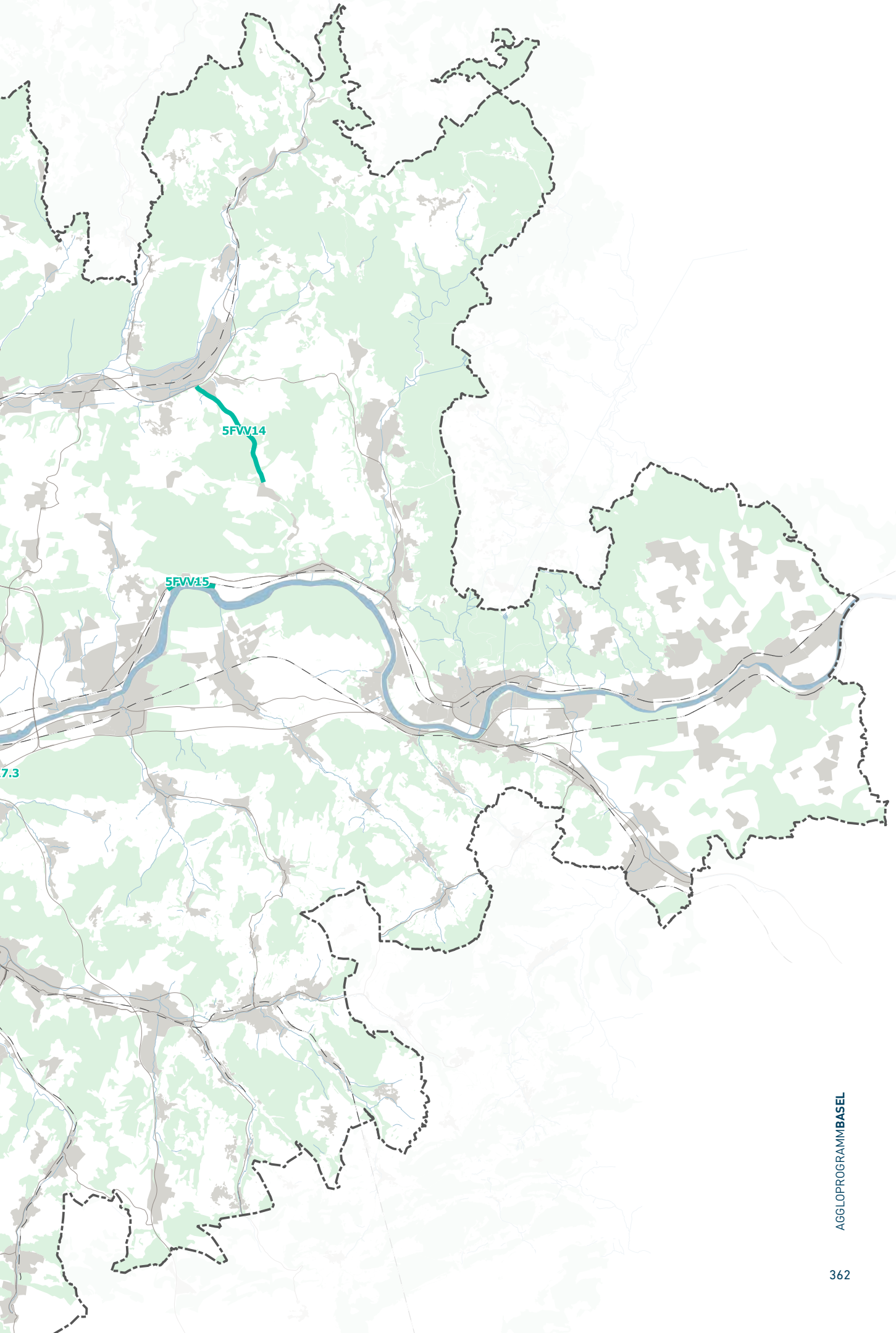
L'organisation responsable	Saint-Louis Agglomération

3.3.3 Übersichtskarte (B-Horizont)
Carte synoptique (horizon B)

Nr. *N°*	B-Massnahme *Mesure B*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5FVV8	BS: Fuss- und Velobrücke Dreiländereck «Hafenbrücke»	B	364
5FVV9	BS: Neue Velostation Bhf. SBB West (in Brückenköpfen neue Margarethenbrücke)	B	367
5FVV10	BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung am Bahnhof Laufen	B	370
5FVV11	BL: Pratteln, Neubau SBB-Querung Gempenstrasse – Persilwegli	B	373
5FVV12	BL: Velotunnel Angenstein	B	376
5FVV13	Riehen: Fuss- und Veloverkehr Stettenfeld	B	379
5FVV14	Landkreis Lörrach: Erstellung Dossenbachradweg an der K6353	B	382
5FVV15	Rheinfelden (DE): Radweg zwischen Kraftwerk Rhyburg und Beuggen	B	384
5FVV16	Lörrach: Bahnunterführung Zollweg	B	387
5FVV17	Pauschalpaket: Fuss- und Veloverkehr (B-Horizont)	B	390

Nr. *N°*	B-Massnahme *Mesure B*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5FVV17.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr klybeckplus	B	393
5FVV17.2	BS: Neue Velostation Bhf. SBB Ost	B	394
5FVV17.3	Kaiseraugst: Überführung Landstrasse	B	395
5FVV17.4	Riehen: PU Hebelschulhaus – Rüchligweg	B	396
5FVV17.5	Riehen: PU Grienbodenweg	B	397


5FVV16
5FVV13
5FVV8
5FVV17.1
5FVV17.4
5FVV9
5FVV17.2
5FVV1
5FVV11
5FVV12
5FVV10

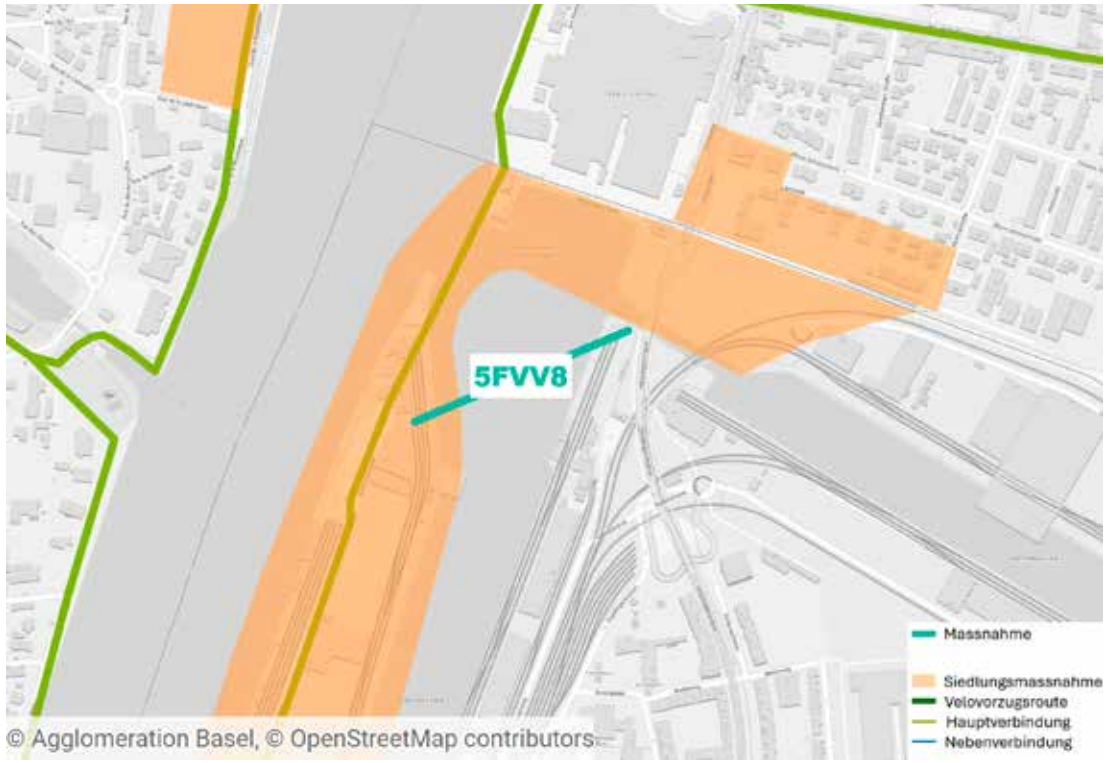

5FVV14
5FVV15
7.3

3.3.4 Massnahmenblätter (B-Horizont)
Fiches de mesure (horizon B)



5FVV8

BS: Fuss- und Velobrücke Dreiländereck «Hafenbrücke»



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
20 000 000	2032	2035

Planungsstand

1 Vorstudie

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Die Rheinuferlagen und deren geplante FVV-Routen sind nicht nur Teil eines neuen Wegenetzes sondern auch öffentliche Freiräume mit hoher Bedeutung und Aufenthaltsqualität. Die Fuss- und Velobrücke beim Dreiländereck schliesst eine bedeutende Lücke am rechten Rheinufer. Sie verbindet dabei die neuen Stadtentwicklungsgebiete am Basler Rheinufer mit Weil-Friedlingen. Durch die Lage am Dreiländereck, einem Ort mit symbolischer und touristischer Strahlkraft, kommt der neuen Brücke zudem eine weitere Bedeutung zu: Sie hat nicht nur das Potenzial einer reinen Pendlerverbindung, sondern auch als Brücke für ein Freizeitpublikum.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Erhebliche Verbesserung und Attraktivierung des Veloverkehrssystems.
WK2	-
WK3	Reduktion der Konflikte zwischen MIV und Fuss- und Veloverkehr, dadurch Erhöhung der objektiven Sicherheit, Erhöhung der subjektiven Sicherheit durch separate hochwertige Anlage.
WK4	Örtliche Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen durch Attraktivitätssteigerung des Veloverkehrs und resultierende Verkehrsverlagerung.

Bezug zum Zukunftsbild:

› Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichtet

› FVV: Das Ergänzungsroutennetz stellt die Zugänge zum Velohauptroutennetz sicher

› FVV: Die Siedlungsgebiete verfügen über ein zusammenhängendes, dichtes, sicheres und attraktives Fusswegnetz

› FVV: Ein durchgängiges, trinationales Velohauptroutennetz bietet sichere und attraktive Verbindungen durch die Agglomeration. Es verbindet Siedlungsgebiete innerhalb der Korridore und zwischen den Korridoren

Bezug zu Teilstrategien:

› QSK2.1 Klimaangepasste Ausgestaltung der Siedlungs- und Freiraumstrukturen sowie der öffentlichen Räume und Verkehrsinfrastrukturen fördern

› V4.2 Hauptrouten und Ergänzungsrouten sicher und attraktiv ausgestalten

Bezug Handlungsbedarf:

Die trinational abgestimmte Siedlungsentwicklung gemäss des Raumkonzeptes 3Land hat u. a. zum Ziel, die Rheinuferlagen durchgängig für den Fuss- und Veloverkehr zu öffnen und miteinander zu verbinden. Am Dreiländereck muss der Fuss- und Veloverkehr aufgrund einer fehlenden Brücke Umwege mit tiefer Attraktivität in Kauf nehmen, um ans Rheinufer zurückzugelangen.

Bezug zu anderen Massnahmen

	Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen	
FVV	5FVV7.29 Weil am Rhein/BS: Veloroute Ost-West	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt	
Weitere beteiligte Stellen	Weil am Rhein	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	-	
Richtplanrelevanz (CH)	☒ Ja, Festsetzung	☐ Nein

5FVV8

B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

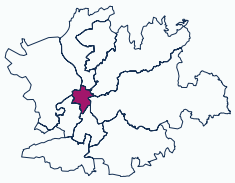
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
LV3/2701.3.023 A

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Einzelmassnahme Fuss- und Veloverkehr



Kernstadt

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
-

5FVV8

Umweltverträglichkeit
-

Weiteres
Laufmeter Massnahme (FVV): 460 m

5FVV9

BS: Neue Velostation Bhf. SBB West (in Brückenköpfen neue Margarethenbrücke)

B



Historie

AP1/ARE-Code
- -

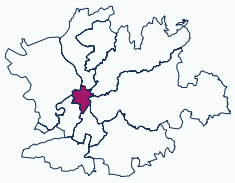
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Einzelmassnahme Fuss- und Veloverkehr



Kernstadt

Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
15 000 000	2033	2036

Planungsstand

2 Vorstudie

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Ein konkreter Standort am Bahnhof SBB West ist im Zusammenhang mit der Projektierung der Margarethenbrücke bereits weitergeplant. Mit Velostationen werden multimodale Wegketten gefördert sowie Sicherheits- und Komfortansprüche der Velofahrenden befriedigt. Zudem ermöglichen Velostationen durch die Aufhebung von Einzelabstellplätzen eine Entlastung des knapp bemessenen, öffentlichen Raums zugunsten einer stadtgestalterischen Aufwertung.

Zweckmässigkeit und Nutzen

5FVV9

Nutzen/Wirkung

WK1	Qualität des Verkehrssystems verbessern: Verbesserung Intermodalität und Veloverkehr
WK2	-
WK3	-
WK4	-

Bezug zum Zukunftsbild:

› Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichtet

Bezug zu Teilstrategien:

› QV3.3 B&R-Angebot bedarfsgerecht ausbauen

› QV3.4 Neue kombinierte Mobilitätsangebote fördern

› V4.3 Veloabstellplätze in ausreichender Quantität und Qualität bereitstellen

Bezug zum Handlungsbedarf

Um die Multimodalität mit Velo am Bahnhof Basel SBB zu fördern, bedarf es sicherer und komfortabler Veloabstellplätze in Form von Velostationen. Im aktuellen Teilrichtplan Velo (Erlass 2. Juli 2019) sind mehrere Velostationen im Bereich der Bahnhöfe und der Innenstadt definiert. Diese wurden bereits im Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation als B-Projekte eingegeben (LV11).

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	5Ü-Ö5	Ertüchtigung und Ausbau der Bahnanlagen im Raum Basel SBB (Westen)	A
	5Ü-Ö12	Tiefbahnhof Basel SBB (inkl. Zufahrten)	B
ÖV	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**
MIV	5M3	BS: Güterstrasse, Verbesserungen Margarethenstrasse – Thiersteinerallee	A
	5M22	BS: Margarethenstrasse, Verbesserungen	C
S	5S5.4	Umfeld Bahnhof SBB	B

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt	
Weitere beteiligte Stellen	Schweizerische Bundesbahnen, Bundesamt für Verkehr	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	-	
Richtplanrelevanz (CH)	☒ Ja, Vororientierung	☐ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

-

Umweltverträglichkeit

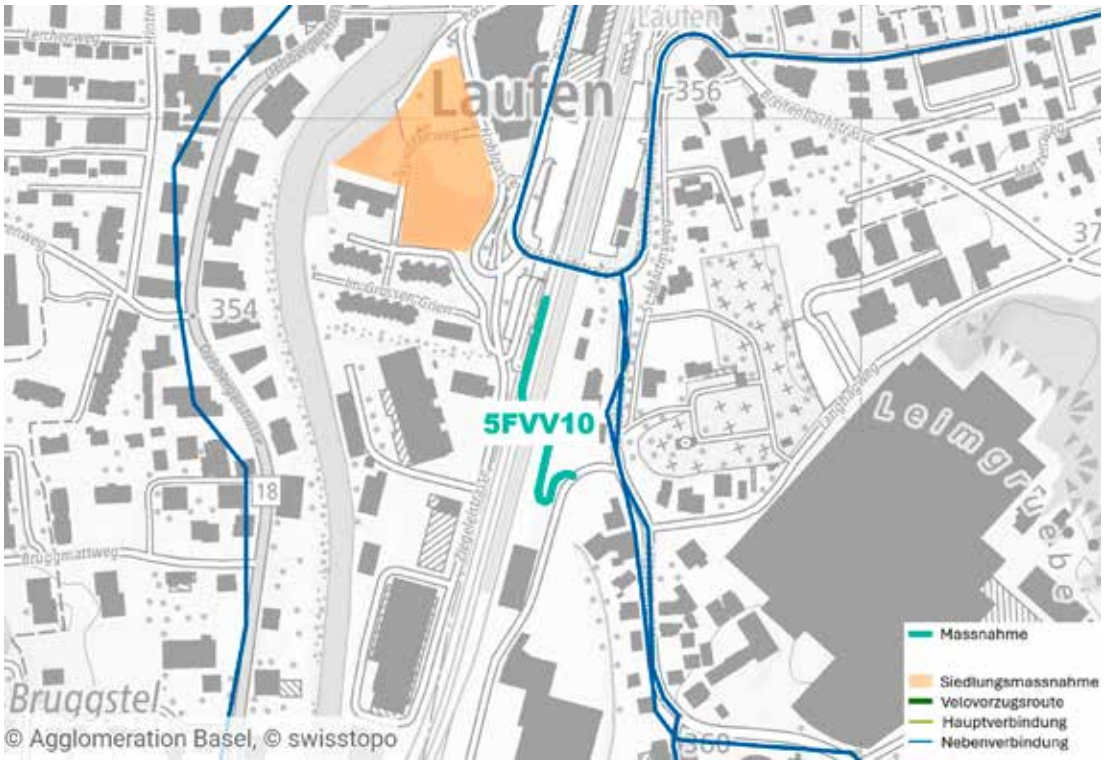
-

Weiteres

Laufmeter Massnahme (FVV): Ca. 650 Abstellplätze (400 Südseite, 250 Nordseite)

5FVV10

BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung am Bahnhof Laufen



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
8 000 000	2032	2033

Planungsstand

1 Machbarkeitsstudie

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Die bestehende Unterführung der Bahnhofstrasse nimmt im lokalen und kantonalen Strassennetz eine wichtige Rolle ein. Sie bildet heute für Fahrten in/aus Richtung Wahlen und Breitenbach die einzige Querungsmöglichkeit der Bahnlinie für den motorisierten Verkehr und den Veloverkehr. Die Gesamtbreite der bestehenden Unterführung beträgt heute lediglich 8,2 m. Aufgrund der verkehrlichen Anforderungen des MIV und des Fuss- und Veloverkehrs müsste die Breite der Unterführung, um alle verkehrlichen Anforderungen zu erfüllen (Trottoir, Radstreifen, Aufgang zum SBB Perron), rund 16 m betragen. Es erfolgten umfangreiche technische Machbarkeitsabklärungen zum Ausbau der bestehenden Unterführung, mit dem Ergebnis, dass ein Ausbau auf die benötigten rund 16 m nicht realisierbar ist. Daraufhin hat man nach einer alternativen Fuss- und Veloführung gesucht. Bezüglich

der möglichen Lage der neuen Fussgänger- und Velounterführung wurde ein umfangreiches Variantenstudium, in welchem die Wunschlinien untersucht wurden, durchgeführt. Die in der Abbildung dargestellte Variante südlich der SBB-Unterführung ermöglicht eine sichere und weitgehend direkte Alternative für den Fuss- und Veloverkehr, verbessert den Bahnzugang und die Wege via der neuen Bündtenbrücke. Von der separaten Fuss- und Velounterführung könnte ein Aufgang zum Perron erstellt werden. Da die bestehende Unterführung für Fussgänger und Velofahrer unattraktiv ist, ist die Entflechtung MIV/Fuss- und Veloverkehr ein Vorteil für alle Verkehrsteilnehmer. Die neue Fussgänger- und Velounterführung schliesst an die neu geplante Radroute Laufen – Wahlen an und wertet diese auf.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Entflechtung MIV/Fuss- und Veloverkehr, Erstellung einer angemessenen Fuss- und Veloinfrastruktur, Erhöhung der Erschliessungsqualität von Entwicklungsbereichen.
WK2	Unterstützung der Zentrumsentwicklung der Stadt durch Verbesserung der Netze.
WK3	Erhöhung des subjektiven und objektiven Sicherheit durch Reduktion der Konflikte zwischen MIV und Fuss- und Veloverkehr in der bestehenden Unterführung.
WK4	Attraktivitätssteigerung des Fuss- und Veloverkehrs.

Bezug zum Zukunftsbild:

- FVV: Das Ergänzungsroutennetz stellt die Zugänge zum Velohauptroutennetz sicher
- FVV: Die Siedlungsgebiete verfügen über ein zusammenhängendes, dichtes, sicheres und attraktives Fusswegnetz
- FVV: Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar
- Korridorzentren: als Teil der polyzentrischen Struktur gestärkt
- MIV: Siedlungsorientierte und klimaangepasst gestaltete Strassenräume bieten für den Fuss- und Veloverkehr optimale Platzverhältnisse, Sicherheit und eine hohe Aufenthaltsqualität

Bezug zu Teilstrategien:

- V5.1 Wichtige Fusswege entlang stark befahrener Strassen und Anbindungen zu Points of Interest verbessern und attraktivieren
- V5.2 Fussgängerfreundliche Wohnquartiere und Arbeitsplatzgebiete schaffen

Bezug zum Handlungsbedarf:

Aufgrund steigender Siedlungs- und Gewerbeentwicklungen entsteht ein grosser Querungsbedarf der Bahnlinie. Es gibt Bedarf für eine sichere Alternative zur gefährlich knapp dimensionierten bestehenden Querung. Eine Fuss- und Radunterführung kann die baulichen Entwicklungen im Süden aus verkehrlicher Sicht für den Fuss- und Veloverkehr abfangen. Durch die Einführung des 30'-Takts mit den Schnellzügen im Laufental erhöht sich die Fussverkehrsnachfrage in Richtung der Arbeitsplatzgebiete an der Wahlenstrasse. Aktuell fehlt ein attraktives FVV-Angebot.

5FVV10

B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

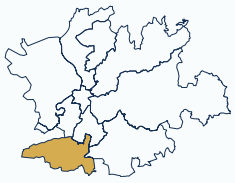
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4LV9/2701.4.084 A

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Einzelmassnahme Fuss- und Veloverkehr



Laufental/Thierstein

Bezug zu anderen Massnahmen

5FVV10

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

MIV	5M9	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa	B
S	5S12.1	Entwicklungsgebiet Bündten	A
	5S12.2	Entwicklungsgebiet Nau	A
	5S12.3	Entwicklungsgebiet Dürrenboden	A
	5S12.4	Entwicklung Industrieareal Wahlenstrasse	A

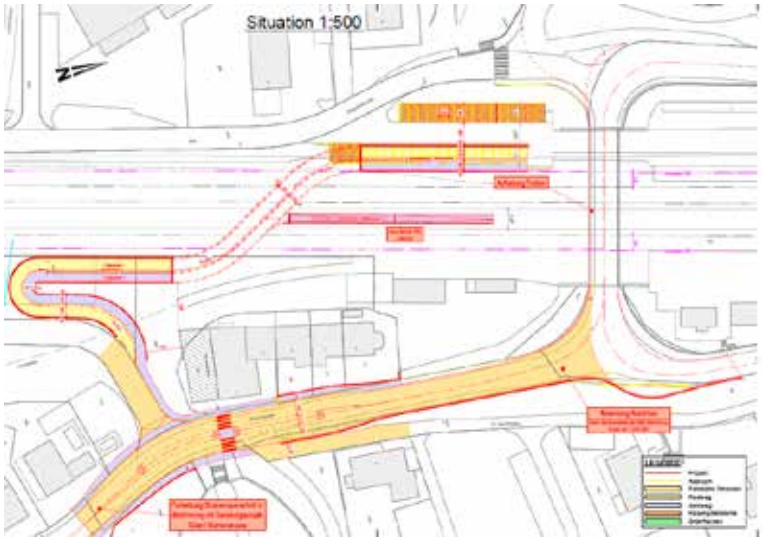
Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Landschaft	
Weitere beteiligte Stellen	Laufen, Schweizerische Bundesbahnen	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	-	
Richtplanrelevanz (CH)	☐ Ja	☒ Nein

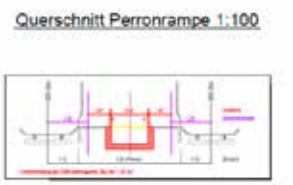
Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Projekt entspricht der kantonalen und regionalen Velonetzkonzeption. Es ist im räumlichen Entwicklungskonzept der Stadt Laufen enthalten und damit mit der Strategie der Stadt abgestimmt.

Umweltverträglichkeit
Voraussichtlich keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung und/oder zwischen der Massnahme und geschützten oder für den Natur- und Heimatschutz wichtigen Gebieten.

Weiteres
Laufmeter Massnahme (FVV): ca. 280 m (davon 62 m Tunnel)



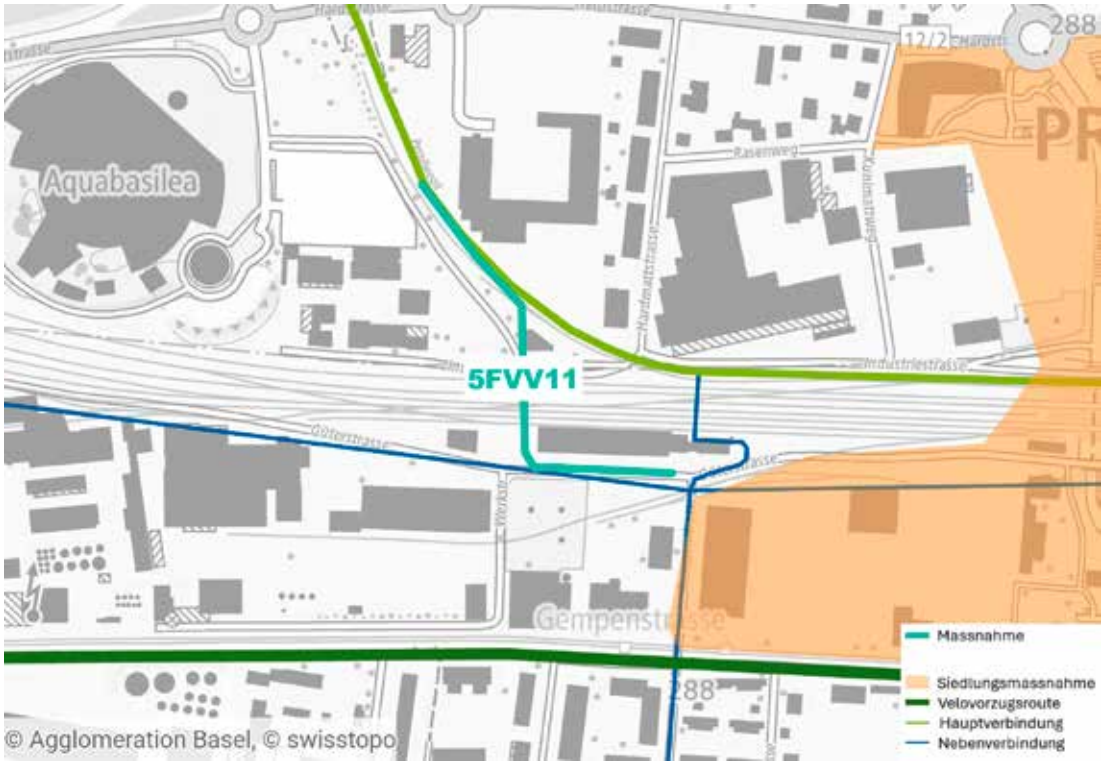




5FVV11

BL: Pratteln, Neubau SBB-Querung Gempenstrasse – Persilwegli

B



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
10 000 000	2032	2033

Planungsstand

1 Machbarkeitsstudie

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Historie

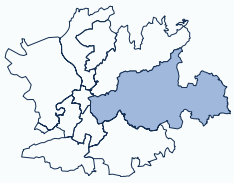
AP1/ARE-Code	AP2/ARE-Code	AP3/ARE-Code	AP4/ARE-Code
- -	- -	- -	- -

Massnahmenkategorie

Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie

Einzelmassnahme Fuss- und Veloverkehr



Hochrhein

Massnahmenbeschrieb

Die kantonale Radroute zwischen Pratteln und Schweizerhalle verläuft zwischen der Gempenstrasse und dem Persilwegli und quert die SBB-Gleise in der Nähe des Erlebnisbads Aquabasilea. Die Benutzung der bestehenden Passerelle ist heute für den Veloverkehr sehr unpraktisch, muss doch abgestiegen und das Velo auf der ganzen Strecke (Treppe hinauf, SBB-Querung, Treppe hinunter) gestossen werden. Die bestehende Überführung weist Schäden auf und muss ersetzt werden. Eine Machbarkeitsstudie mit sorgfältigem Variantenstudium hat eine neue Unterführung als Bestvariante für eine attraktivere und komfortable Veloführung ergeben.

Zweckmässigkeit und Nutzen

5FVV11

Nutzen/Wirkung

WK1	Verbesserung und Attraktivitätssteigerung des Velonetzes abgestimmt auf die Netzhierarchie
WK2	Erhöhung der Erschliessungsqualität von Entwicklungsgebieten.
WK3	-
WK4	Beitrag zur Erhöhung des Veloanteils am Modal Split, dadurch Reduktion von Emissionen.

Bezug zum Zukunftsbild:

› FVV: Ein durchgängiges, trinationales Velohauptroutennetz bietet sichere und attraktive Verbindungen durch die Agglomeration. Es verbindet Siedlungsgebiete innerhalb der Korridore und zwischen den Korridoren

› Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung genutzt

Bezug zu Teilstrategien:

› QSK1.1 Agglomeration der kurzen Wege fördern

› V4.2 Hauptrouten und Ergänzungsrouten sicher und attraktiv ausgestalten

Bezug zum Handlungsbedarf

Die Benützung der bestehenden SBB-Passerelle ist heute wenig attraktiv («Schwachstelle»), muss doch abgestiegen und das Velo auf der ganzen Strecke (Treppe hinauf, SBB-Querung, Treppe hinunter) gestossen werden.

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

FVV	5FVV18	BL: Velovorzugsrouten Rheintal und Ergolztal: 1. Etappe	C
S	5S15.3	Bahnhofsgebiet Pratteln	A

Beteiligte Stellen/Koordination

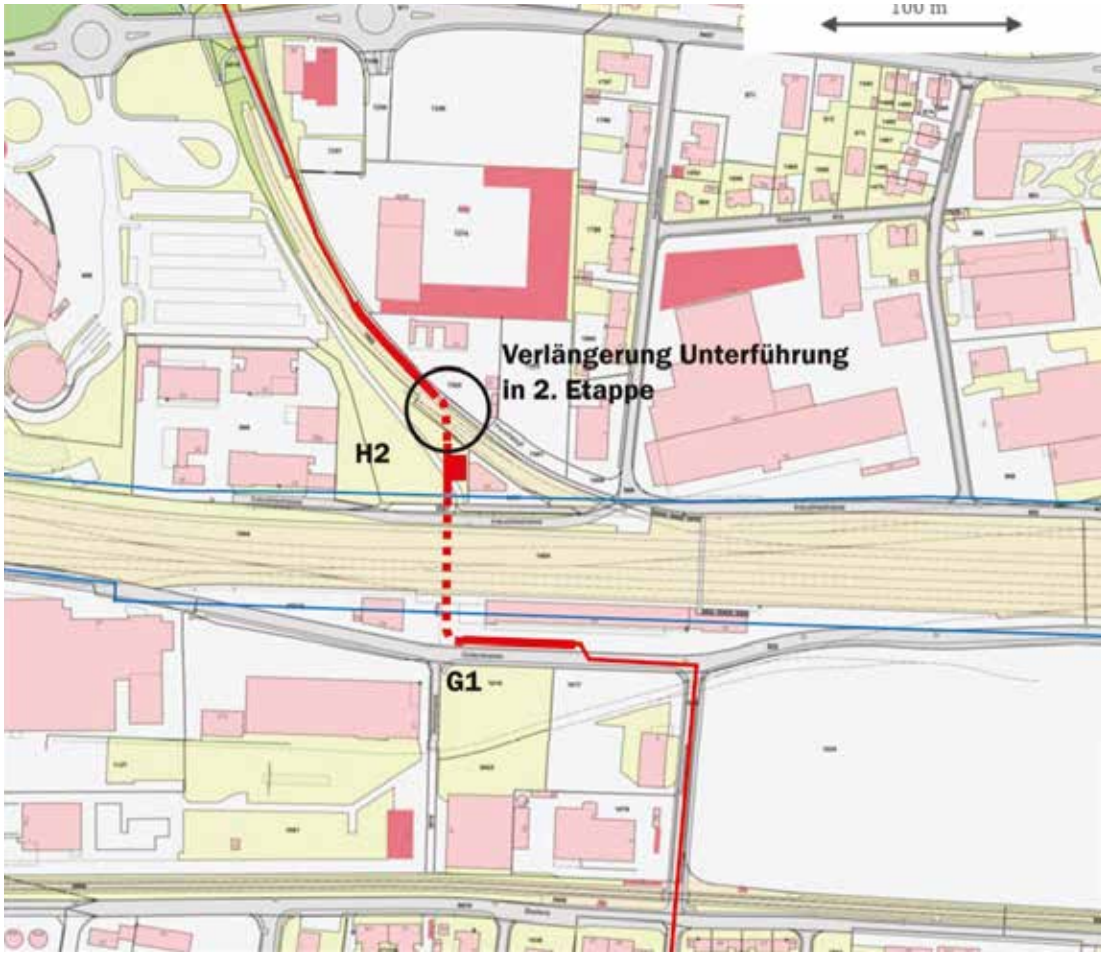
Federführende Stelle	Kanton Basel-Landschaft	
Weitere beteiligte Stellen	Pratteln, Schweizerische Bundesbahnen	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	100% Kanton Basel-Landschaft	
Richtplanrelevanz (CH)	☐ Ja	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Die Aufwertung der Verbindung in diesem Bereich ist im räumlichen Entwicklungskonzept der Gemeinde Pratteln (vom Einwohnerrat beschlossen am 26. August 2024) enthalten.

5FVV11

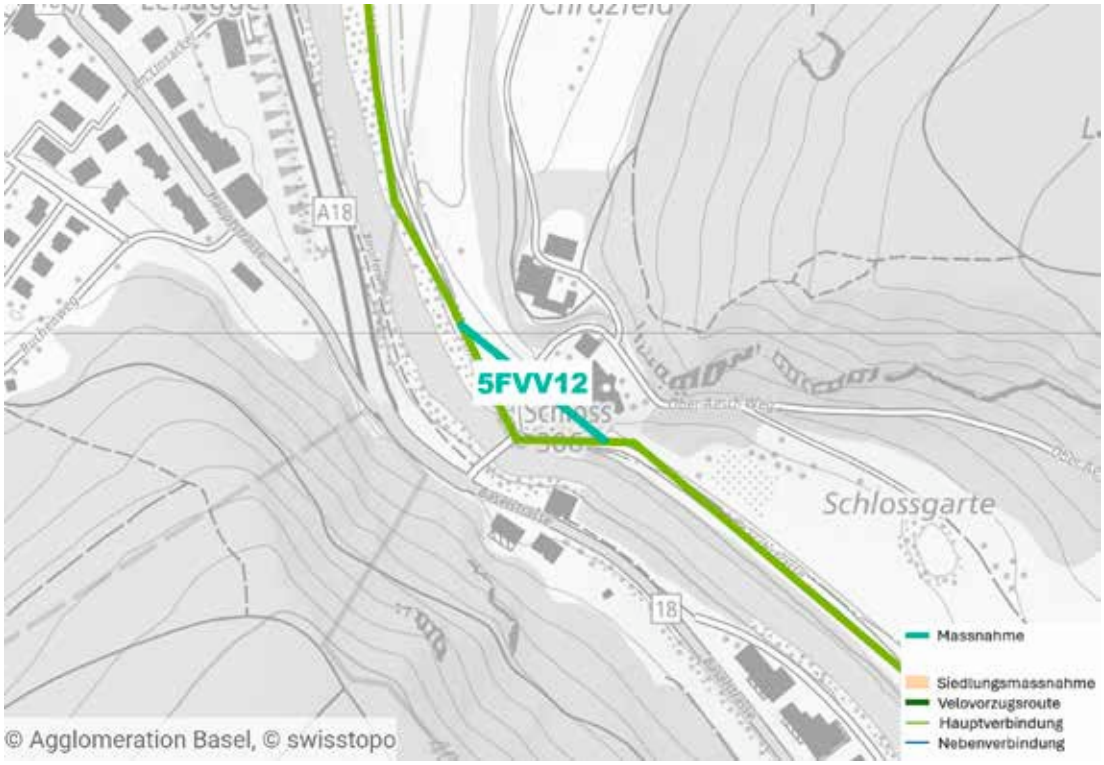
Umweltverträglichkeit
Voraussichtlich keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung und/oder zwischen der Massnahme und geschützten oder für den Natur- und Heimatschutz wichtigen Gebieten.

Weiteres
Laufmeter Massnahme (FVV): 300 m



5FVV12

BL: Velotunnel Angenstein



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
2 000 000	2032	2034

Planungsstand

1 Machbarkeitsstudie

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Im Zuge der Verbesserung der kantonalen Radroute ist vorgesehen, den Veloverkehr zwischen Aesch und Duggingen zukünftig separat zu führen. Da sich alle oberirdischen Varianten als schwierig erwiesen haben (Naturraum, bestehende Infrastrukturen usw.), sind Möglichkeiten einer bergmännischen Linienführung (Velotunnel) evaluiert und auf ihre Machbarkeit geprüft worden. Im Vordergrund steht aufgrund dieser Untersuchungen der Neubau eines Velotunnels. In der weiteren Projekterarbeitung sind diesbezüglich weitere Abstimmungen, unter anderem mit dem Denkmalschutz, vorzunehmen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Verbesserung des Velonetzes abgestimmt auf die Netzhierarchie. Optimierung des Verkehrssystems an einer zentralen Scharnierstelle zwischen inneren und äusseren Korridoren.
WK2	-
WK3	Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr und den MIV durch separate Linienführung.
WK4	Schonung des Naturraums durch bergmännische Linienführung. Beitrag zur Erhöhung des Veloanteils am Modal Split.

Bezug zum Zukunftsbild:

- FVV: Ein durchgängiges, trinationales Velohauptroutennetz bietet sichere und attraktive Verbindungen durch die Agglomeration. Es verbindet Siedlungsgebiete innerhalb der Korridore und zwischen den Korridoren
- FVV: Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar
- Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung genutzt

Bezug zu Teilstrategien:

- QSK1.2 Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren
- QSK2.1 Klimaangepasste Ausgestaltung der Siedlungs- und Freiraumstrukturen sowie der öffentlichen Räume und Verkehrsinfrastrukturen fördern
- V4.2 Hauptrouten und Ergänzungsrouten sicher und attraktiv ausgestalten

Bezug zum Handlungsbedarf

Der Angenstein südlich von Aesch stellt für alle Verkehrsträger eine topographische Schlüsselstelle dar. Momentan werden die Velofahrenden auf der Aesch- und Angensteinstrasse im Mischverkehr um die Felsnase herumgeführt. Um das Verlagerungspotenzial auszuschöpfen, bedarf es einer direkten Veloverbindung mit weniger Steigungen.

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

⌟	5L2	Birspark Landschaft	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Landschaft	
Weitere beteiligte Stellen	-	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	-	
Richtplanrelevanz (CH)	☐ Ja	☒ Nein

5FVV12

B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

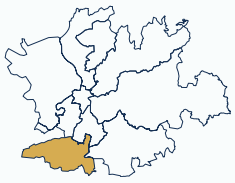
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Einzelmassnahme Fuss- und Veloverkehr



Laufental/Thierstein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

-

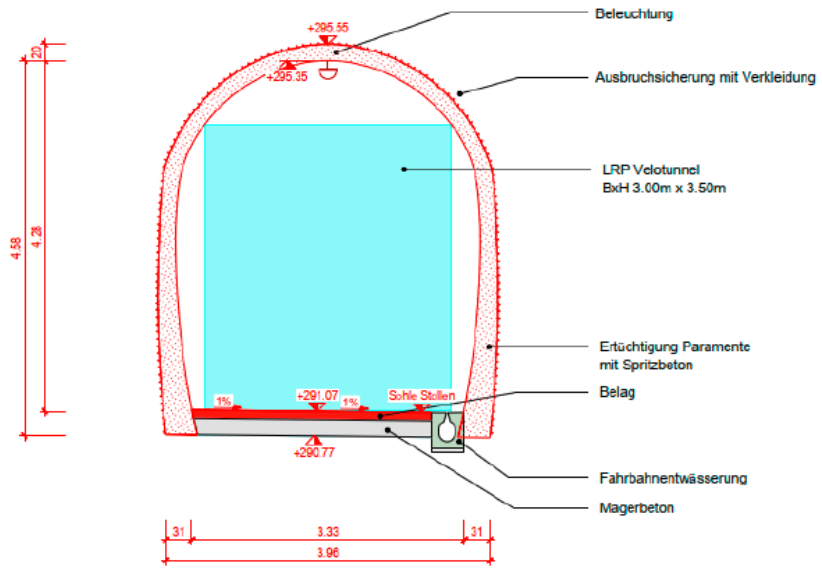
5FVV12

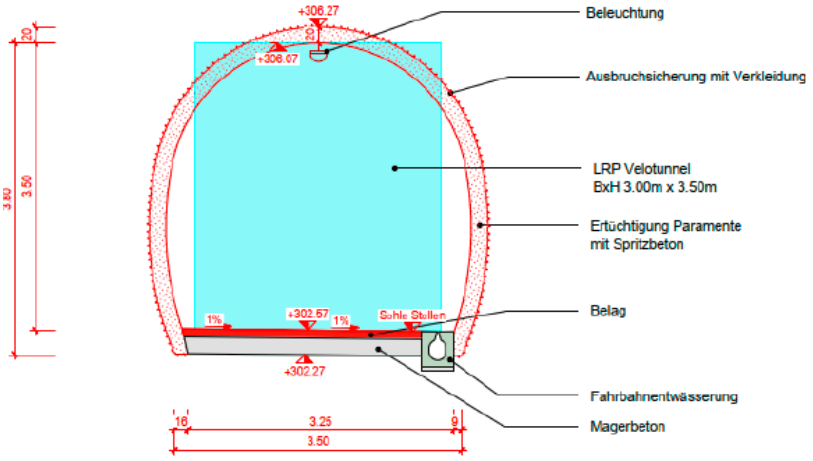
Umweltverträglichkeit

Lösungsansatz dient grundsätzlich der Optimierung der Umweltverträglichkeit. Vertiefte Untersuchung der einzelnen Belange erfolgt im Rahmen der weiteren Projektierung.

Weiteres

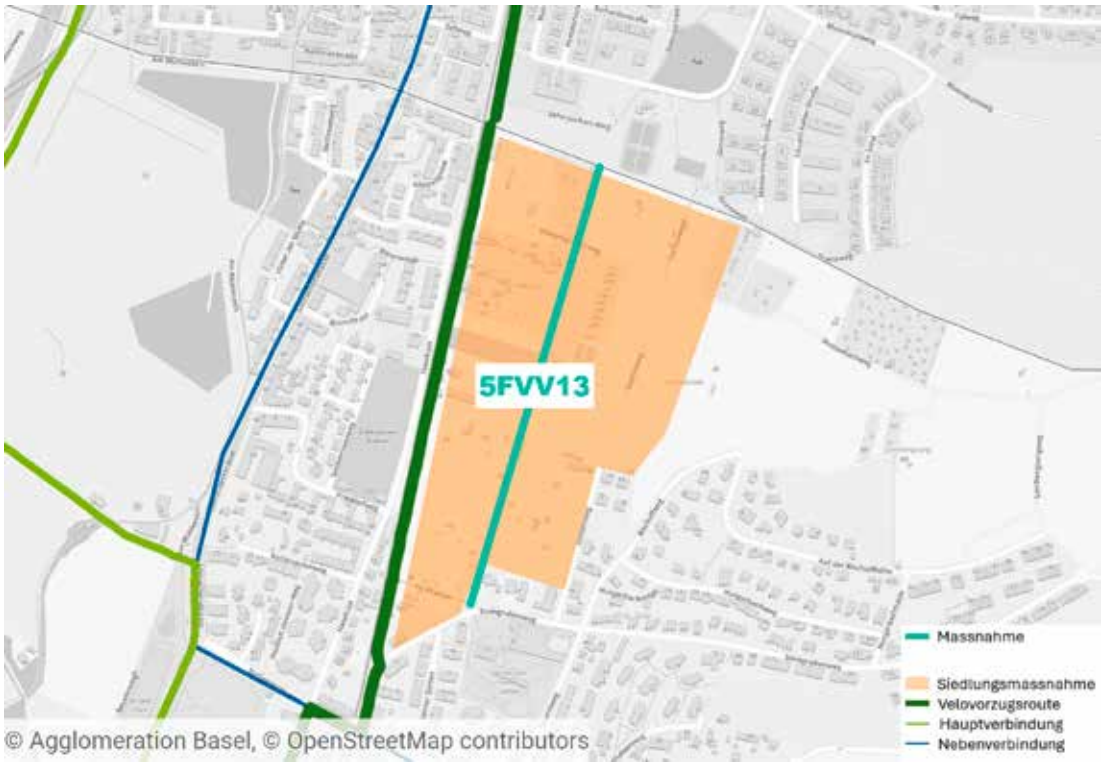
Laufmeter Massnahme (FVV): 120 m





5FVV13

Riehen: Fuss- und Veloverkehr Stettenfeld



B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

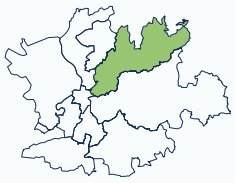
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Einzelmassnahme Fuss- und Veloverkehr



Wiesental

Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
1 730 000	2032	2034

Planungsstand

1 Machbarkeitsstudie

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung	Plangenehmigung Baubewilligung	Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Es besteht ein grundeigentumverbindlicher Nutzungsplan, in welchem die Grundsätze der Entwicklung festgelegt sind. So sollen neben 55% Bauzone und 10% Sport- und Freizeitfläche 35% als öffentliche Grünanlage der Bevölkerung zur Verfügung stehen. Die geplante Fläche umfasst 61 600 m², was 35% der Gebietsfläche sind. Die Erstellungskosten belaufen sich auf gesamt: 17,25 Mio. CHF (inkl. Planungskosten und MwSt.; Richtwert CHF 280.–/m²). Es wird die Annahme getroffen, dass für die Erschliessung und Durchwegung (Fuss- und Velowege) der Grünanlage 10% (6160 m²) benötigt werden.

Zweckmässigkeit und Nutzen

5FVV13

Nutzen/Wirkung

WK1	Grenzüberschreitende und attraktive Fuss- und Veloverbindung
WK2	Förderung kurzer Wege innerhalb des Entwicklungsgebiets
WK3	Gute und sichere Anbindung an die umliegenden Quartiere, auch grenzüberschreitend
WK4	Beeinflussung des Modal-Splits zu Gunsten des Langsamverkehrs

Bezug zum Zukunftsbild:

- FVV: Die Siedlungsgebiete verfügen über ein zusammenhängendes, dichtes, sicheres und attraktives Fusswegnetz
- FVV: Wo möglich und zweckmässig sorgen schattenspendende Elemente an hitzeexponierte Stellen der Fuss- und Velonetze für eine angenehme Aufenthaltsqualität
- Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung genutzt
- MIV: Siedlungsorientierte und klimaangepasst gestaltete Strassenräume bieten für den Fuss- und Veloverkehr optimale Platzverhältnisse, Sicherheit und eine hohe Aufenthaltsqualität

Bezug zu Teilstrategien:

- QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- QS3.1 Vielfalt und kurze Wege fördern
- QSK1.2 Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren
- QSK2.1 Klimaangepasste Ausgestaltung der Siedlungs- und Freiraumstrukturen sowie der öffentlichen Räume und Verkehrsinfrastrukturen fördern
- V5.2 Fussgängerfreundliche Wohnquartiere und Arbeitsplatzgebiete schaffen

Bezug zum Handlungsbedarf

Das rund 17 ha grosse, nicht erschlossene Stettenfeld in Riehen soll über die nächsten Jahrzehnte entwickelt werden. Um eine hohe Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs zu gewährleisten, sind qualitative Erschliessungswege und Durchwege erforderlich

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

S	5S23.1	Stettenfeld	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Riehen
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Basel-Stadt, Lörrach
Finanzierung	-
Hinweise Finanzierung	-
Richtplanrelevanz (CH)	☒ Ja, Zwischenergebnis ☐ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
-

Umweltverträglichkeit 5FVV13
-

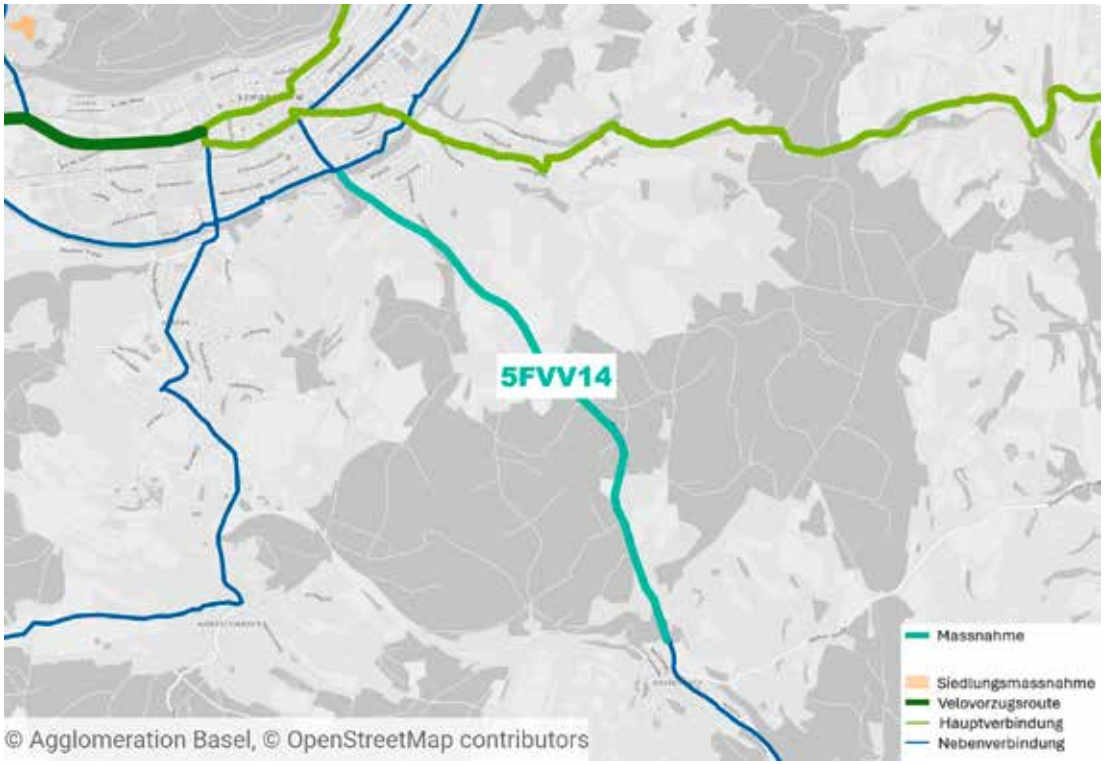
Weiteres
Laufmeter Massnahme (FVV): 600 m



FVV14

5FVV14

Landkreis Lörrach: Erstellung Dossenbachradweg an der K6353



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
5 350 000	2032	2033

Planungsstand

1 Machbarkeitsstudie

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Die Planung sieht den Neubau eines strassenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radweg in Asphaltbauweise mit 2,5 m Breite und eine Markierung von beidseitigen Leitlinien vor. Der Abschnitt zwischen Niederdossenbach und Dossenbach ist ca. 1 km lang, zwischen Dossenbach und Schopfheim sind es ca. 4 km.

5FVV14

B

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Verbesserung im Langsamverkehr
WK2	Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume
WK3	Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit
WK4	Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemission

Bezug zum Zukunftsbild:

› FVV: Das Ergänzungsroutennetz stellt die Zugänge zum Velohauptroutennetz sicher

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

Bezug zu Teilstrategien:

› QV1.1 Verkehrssicherheitsprogramme der Gebietskörperschaften der Agglomeration Basel unterstützen

› V4.2 Hauptrouten und Ergänzungsrouten sicher und attraktiv ausgestalten

Bezug zum Handlungsbedarf

Aktuell erfolgt die Führung des Radverkehrs ausserorts zwischen Niederdossenbach und Dossenbach und zwischen Dossenbach und Schopfheim im Mischverkehr auf der Kreisstrasse K6353. Durch das hohe Verkehrsaufkommen und die bestehende Steigung ist die Strecke für den Radverkehr derzeit sehr unangenehm. Um die Attraktivität und Sicherheit des Veloverkehrs zu erhöhen, ist eine getrennte Führung des Velowegs erforderlich.

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÖV	5VDS6	Landkreis Lörrach: Aufbau eines Netzes aus Mobilstationen	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Landkreis Lörrach	
Weitere beteiligte Stellen	Schopfheim, Schwörstadt	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	Keine	
Regionalplanrelevanz (DE)	☐ Ja	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

Die Massnahme ist im Radverkehrskonzept des Landkreises Lörrach aufgeführt.

Umweltverträglichkeit

Keine unlösbaren Konflikte in Aussicht.

Weiteres

Laufmeter Massnahme (FVV): 5000 m

Historie

AP1/ARE-Code
- -

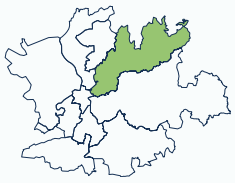
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

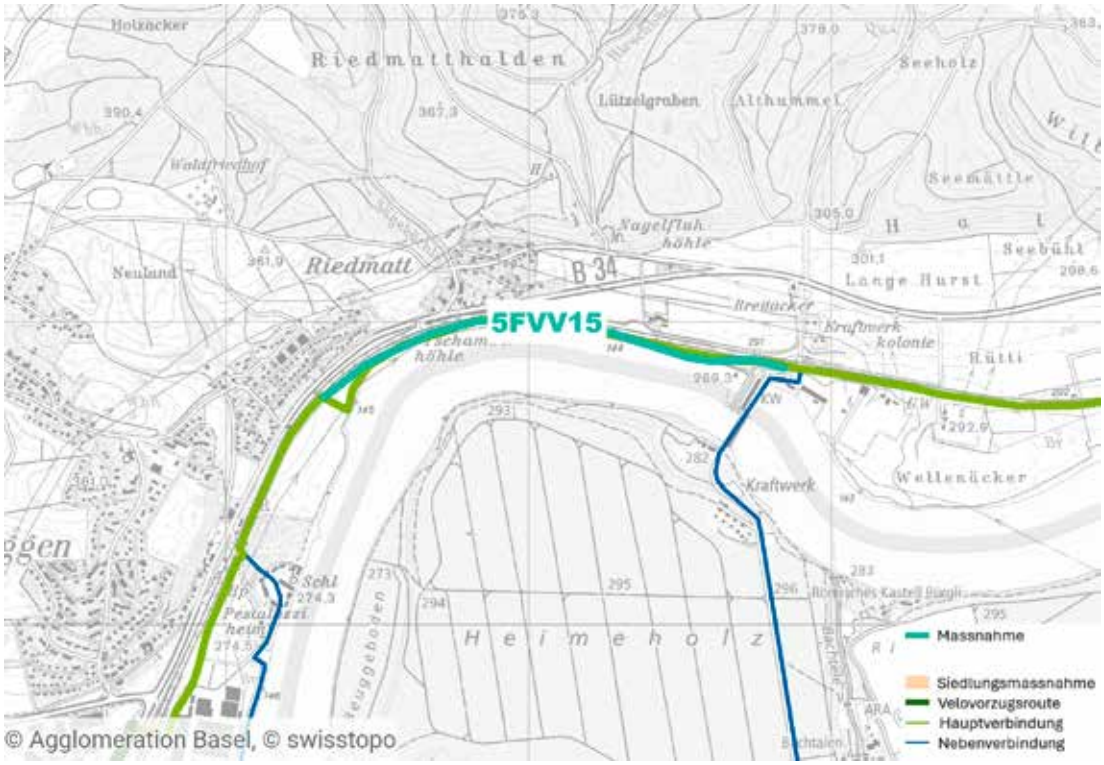
Unterkategorie
Einzelmassnahme Fuss- und Veloverkehr



Wiesental

5FVV15

Rheinfelden DE: Radweg zwischen Kraftwerk Rhyburg und Beuggen



Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
12 000 000	2032	2033

Planungsstand

1 Machbarkeitsstudie

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

In der vorhandenen Machbarkeitsstudie wurde eine in die Landschaft eingebundene neue Wegeführung, unabhängig von den vorhandenen Verkehrseinflüssen, südlich der B34 untersucht. Hieraus ergab sich die priorisierte Rheintrasse. Die mögliche Rheintrasse ist geprägt durch eine leichte Stahlkonstruktion welche mit grossen Spannweiten schwebend über den Rhein führt. Daher kann diese Trasse in nur 3 kennzeichnende Einzelabschnitte unterteilt werden. Der Radweg wurde auf eine Breite von 3,5 m festgelegt.

Streckenabschnitt 1: Einfahrtsbereich des Radweges auf die neue Trassenführung oberhalb und nördlich der Fischtreppe beim Kraftwerk Rhyburg-Schwörstadt. Die vorhandene Geländeprofilierung, vorh. Fussweg wird übernommen und führt anschliessend in das Brücken-

bauwerk, über. Ausführung als einfacher, ebenerdiger Radweg mit talseitigem Absturzgeländer. Abstimmung mit dem Energiedienst erforderlich.

Streckenabschnitt 2: Stahlverbundbrücke über dem Rhein, Gründung mittels Grossbohrpfählen im Fels. Brückenplatte aus Verbundplatte und seitlichem Schutzgeländer Die Brücke wird als leichte Stahl-Fachwerkkonstruktion ausgebildet um die Vorfabrikation zu ermöglichen. Der Bodenbelag wird aus einer leichten, abgedichteten Stb.-Verbundkonstruktion erstellt. Erstellung mittels Ponton vom Wasser.Ausführung technisch anspruchsvoll, einseitiger Arbeitsfortschritt im Vorschub wird angestrebt.

Streckenabschnitt 3: Geplanter Radweg auf der Reststrecke von ca. 550 m. Ebenerdiger Ausbau des bereits vorhandenen Fussweges von der Seite Schloss Beuggen möglich; entlang des Rheins im bestehenden heimischen Laubbaumbewuchs. Bauliche Umsetzung mit normalen Erdbau und Rodungsmassnahmen notwendig, kleinere Hangsicherungsstützwände erforderlich.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Durch die neue Gehe- und Radwegverbindung zwischen Rheinfelden und Schwörstadt am Rhein wird ein gefährliches Kreuzen der B 34 nicht mehr nötig. Durch diese Massnahme wir der Verkehrsfluss des Radverkehrs und des Strassenverkehrs flüssiger und sicherer.
WK2	Die neue Radwegverbindung schafft eine engere Verbindung zwischen der Gemeinde Schwörstadt und der Stadt Rheinfelden (Baden) mit seinen Ortsteilen.
WK3	Mit der getränten Führung vom Radverkehr und dem Strassenverkehr wird eine sichere Verbindung geschaffen. So wird nicht nur die subjektive Sicherheit erhöht, sondern auch die objektive Sicherheit.
WK4	Durch die spezielle Bauweise der Rheinvariante wird versucht den Einfluss, auf die vorhandene Natur, so gering wie möglich zu halten. Die Benutzer der neuen Gehe- und Radwegverbindung werden durch die Führungsform von Immissionen wie z. B. Abgase des Strassenverkehrs und Lärm ferngehalten. Zusätzlich wird durch die Verbindung das Radwegenetz ausgebaut und attraktiver hiermit wird langfristig der Langsamverkehr gestärkt und CO_2-Ausstoss verhindert.

Bezug zum Zukunftsbild:

- Blaue Bänder: Siedlung, Natur und Naherholung vernetzt
- FVV: Ein durchgängiges, trinationales Velohauptroutennetz bietet sichere und attraktive Verbindungen durch die Agglomeration. Es verbindet Siedlungsgebiete innerhalb der Korridore und zwischen den Korridoren

Bezug zu Teilstrategien:

- L3.1 Vernetzung mit anderen siedlungsnahen Landschaftsräumen sichern und verbessern
- L4.1 Nutzung des Rheins als Naherholungsraum verbessern
- QSK2.1 Klimaangepasste Ausgestaltung der Siedlungs- und Freiraumstrukturen sowie der öffentlichen Räume und Verkehrsinfrastrukturen fördern
- QV1.1 Verkehrssicherheitsprogramme der Gebietskörperschaften der Agglomeration Basel unterstützen
- V4.2 Hauptrouten und Ergänzungsrouten sicher und attraktiv ausgestalten

5FVV15

B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

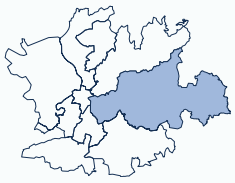
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4LV5/2701.4.080 B

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Einzelmassnahme Fuss- und Veloverkehr



Hochrhein

5FVV15

Bezug zum Handlungsbedarf
Es besteht ein hoher Bedarf an attraktiven, konkurrenzfähigen Veloverbindungen auf beiden Seiten des Rheins, welche die Gemeinden des Hochrheins sowohl untereinander als auch mit der Kernstadt direkt verbinden. Der vorhandene Radweg führt ab dem Kraftwerk Rhyburg-Schwörstadt über Riedmatt nach Beuggen. Die Radfahrer kreuzen die Bundesstrasse an einer sehr unfallträchtigen Stelle. Nach Riedmatt führt der Radweg entlang der hochfrequentierten B34.

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

ÖV	5VDS6	Landkreis Lörrach: Aufbau eines Netzes aus Mobilstationen	A

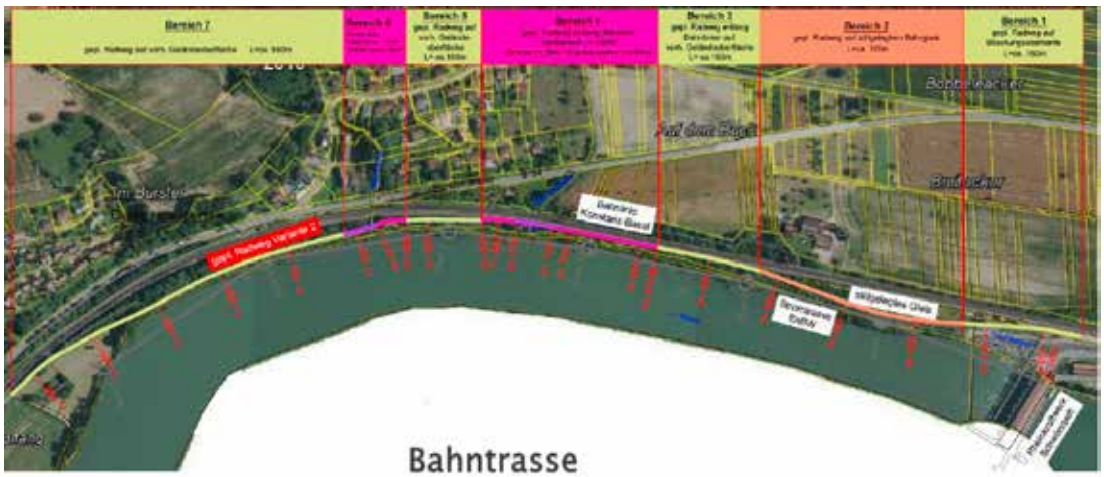
Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Rheinfelden (Baden)	
Weitere beteiligte Stellen	Schwörstadt	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	Stadt Rheinfelden (Baden), Aggloprogramm Basel, gegebenfalls LGVFG	
Regionalplanrelevanz D	☐ Ja	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
-

Umweltverträglichkeit
-

Weiteres
Laufmeter Massnahme (FVV): 1600 m



Bahntrasse
Eingeteilt in 7 Bereiche

5FVV16

Lörrach: Bahnunterführung Zollweg

5FVV16

B



Historie

AP1/ARE-Code
- -

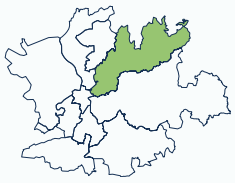
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4LV13/2701.4.156 B

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr
-

Unterkategorie
Einzelmassnahme Fuss- und Veloverkehr



Wiesental

Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
5 000 000	2034	2035

Planungsstand

1 Machbarkeitsstudie

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung | Plangenehmigung Baubewilligung | Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Das Projekt Am Zoll Lörrach/Riehen sieht eine Grün- und Querverbindung im Bereich der Landesgrenze vor. Von den verschiedenen Varianten, die das Büro freisign im Rahmen einer Machbarkeitsstudie ausgearbeitet hat, favorisiert die Stadt Lörrach eine Bahnunterführung im Bereich des Zollwegs (Variante «Germania»). Auf dem Grundstück der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, welches unmittelbar an Schweizer Gebiet angrenzt, soll die bisher unversiegelte Fläche als Grünraum erhalten bleiben. Die zukünftige Bahnunterführung soll den Landschaftsraum Tüllinger/Wiese mit dem Maienbühl verbinden. Für den Fuss- und Radverkehr stellt sie einen wichtigen Lückenschluss dar, um die S-Bahn Trasse (zukünftig zweigleisig) zu überwinden. Die derzeitige Ausgestaltung der oberdirdischen Querung mit Umlaufgittern ist bei einem zweigleisigen Ausbau nicht mehr zulässig.

Zweckmässigkeit und Nutzen

5FVV16

Nutzen/Wirkung

WK1	Erhöhung Modal split zugunsten selbstaktiver Mobilität
WK2	Förderung der Stadt der kurzen Wege
WK3	Erhöhung der Sicherheit (keine Umlaufsperren)
WK4	Reduktion von CO_2-Emissionen durch Schaffung direktekter Verbindungen für Velo- und Fussverkehr

Bezug zum Zukunftsbild:

- FVV: Die Siedlungsgebiete verfügen über ein zusammenhängendes, dichtes, sicheres und attraktives Fusswegnetz
- FVV: Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar
- Korridorzentren: als Teil der polyzentrischen Struktur gestärkt

Bezug zu Teilstrategien:

- L1.2 Zugänge und Erreichbarkeit sicherstellen
- L1.3 Vielfältiges Wegnetz anbieten
- QS3.1 Vielfalt und kurze Wege fördern
- QSK2.1 Klimaangepasste Ausgestaltung der Siedlungs- und Freiraumstrukturen sowie der öffentlichen Räume und Verkehrsinfrastrukturen fördern
- V4.2 Hauptrouten und Ergänzungsrouten sicher und attraktiv ausgestalten
- V5.1 Wichtige Fusswege entlang stark befahrener Strassen und Anbindungen zu Points of Interest verbessern und attraktiveren

Bezug zum Handlungsbedarf

Im südlichen Gemeindegebiet von Lörrach im Bereich der Landesgrenze hat das Bahngleis eine starke Trennungswirkung für den Fuss- und Veloverkehr. Es müssen grössere Umwege in Kauf genommen werden, um die Bahn zu queren. Um die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs zu erhöhen, bedarf es einer Querungsmöglichkeit.

Bezug zu anderen Massnahmen

Optimierung und Bezug zu anderen Massnahmen

S	5S23.1	Stettenfeld	A
L	5L1	Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	A

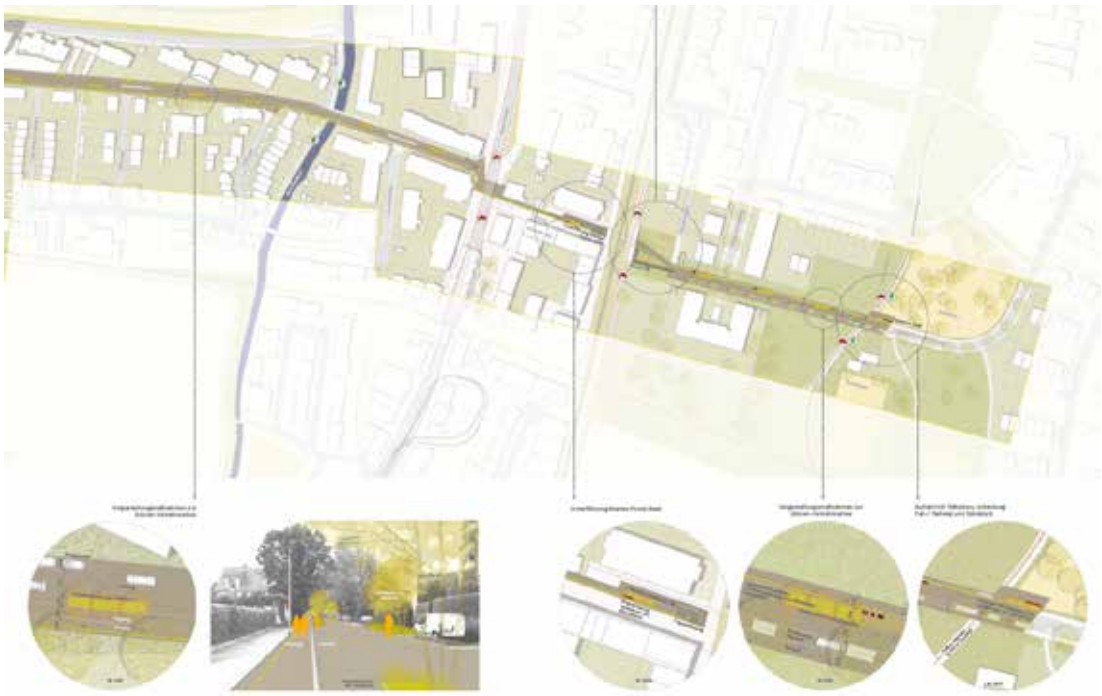
Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Lörrach	
Weitere beteiligte Stellen	DB InfraGO AG	
Finanzierung	-	
Hinweise Finanzierung	-	
Regionalplanrelevanz (DE)	☐ Ja	☒ Nein

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung
Städtebaulicher Rahmenplan Basler Strasse Süd

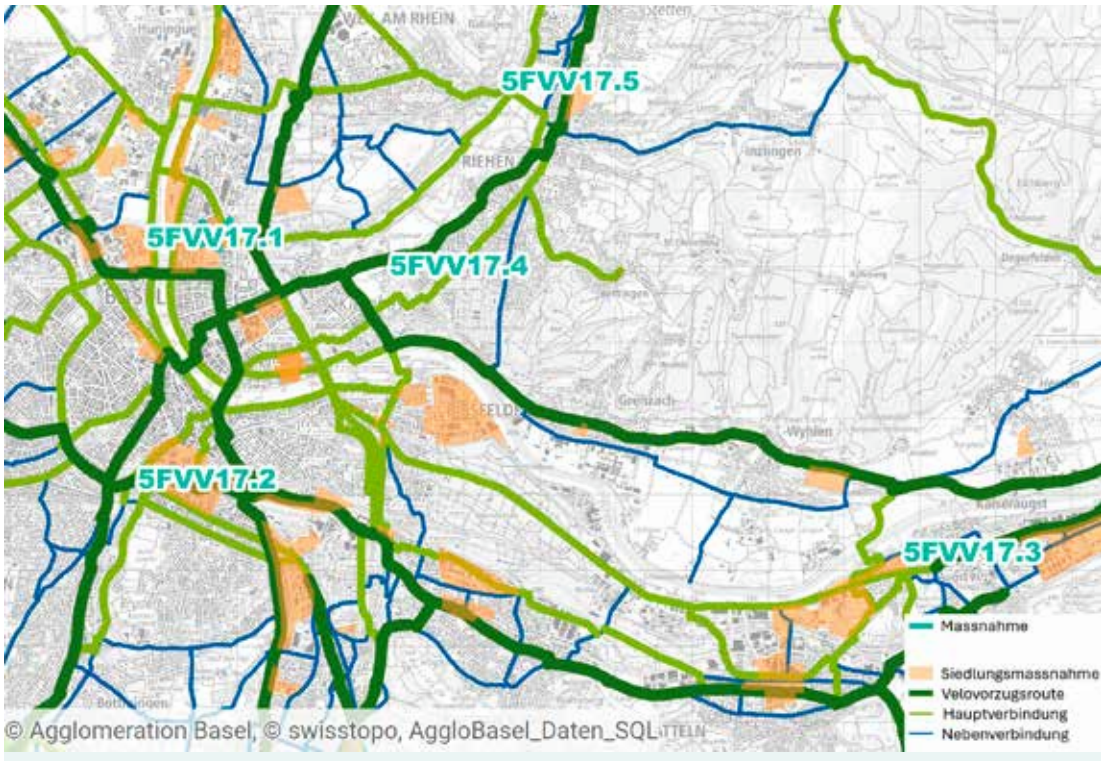
Umweltverträglichkeit
-

Weiteres
Laufmeter Massnahme (FVV): 104 m



5FVV17

Pauschalpaket Fuss- und Veloverkehr (B-Horizont)



Kosten (CHF)	Baubeginn
17 130 000	2028

Leistungseinheiten	
Typ	Anzahl/Einheit
Langsamverkehrsüberführung	**4800 m²**
Langsamverkehrsunterführung	**385 m²**
Längsführung	**2340 m**
Veloabstellanlagen	**700 Stk.**

Massnahmenbeschrieb

Im Rahmen der 5. Generation, wurde die in AP4 erarbeitete Teilstrategie Velo als auch die Teilstrategie Fussverkehr weitegeführt. In dieser Generation wurden weitere systematische Schwachstellenanalysen im Fuss- und Veloverkehr unter enger Einbindung der Gemeinden und Korridore durchgeführt. Die identifizierten Schwachstellen und der daraus abgeleitete Handlungsbedarf wurden pro Korridor aufbereitet (siehe Teil 1 – Hauptbericht, Kap. 6 Handlungsbedarf).

Das Velo-Zielnetz, das den Grundstein der Teilstrategie Velo bildet, wurde gegenüber AP4 aufgrund der Perimeteranpassung und den Weiterentwicklungen der kantonalen Velonetze punktuell überprüft und weiterentwickelt. Das überarbeitete Zielnetz umfasst 3 Hierarchie-

stufen: Vorzugsrouten. Hauptverbindungen und Nebenverbindungen, die unterschiedliche Funktionen wahrnehmen (siehe Teil 1 – Hauptbericht, Kap. 7.4.5 Teilstrategie Velo). Die Handlungsansätze der Teilstrategie Velo der 5. Generation fokussiert auf die Planung und Implementierung von Vorzugsrouten (V4.1.), die sichere und attraktive Ausgestaltung von Haupt- und Basisverbindungen (V4.2) und die Bereitstellung von Veloabstellplätzen (V4.3).

Die Teilstrategie Fussverkehr soll zur Stärkung eines zusammenhängenden, attraktiven und sicheren Fusswegnetzes beitragen. Die in AP4 entwickelte Schwachstellenanalysen im Fussverkehr wurde weitergeführt und wobei 9 weitere Gemeinden analysiert wurden. Hoher Handlungsbedarf besteht vor allem auf Verbindungen, die eine hohe Fussverkehrsnachfrage und ein hohes Aufwertungspotenzial aufweisen. Der Fokus wurde deshalb auf Fussverkehrsinfrastrukturen entlang von Hauptverkehrsstrassen und regional wichtigen Strassen durch Zentrumsbereiche gelegt (siehe Teil 1 – Hauptbericht, Kap. 7.4.6 Teilstrategie Fussverkehr). Die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit für Fussgänger soll in diesen Bereichen verbessert (V5.1) und die Fussgängerfreundlichkeit von Siedlungsgebieten erhöht werden (V5.2).

Der identifizierte Handlungsbedarf im Velo- und Fussverkehr wird nun sukzessive durch die Realisierung von Massnahmen angegangen. Nebst den Einzelmassnahmen sind im vorliegenden pauschalen Massnahmenpaket kleine bis mittelgrosse Massnahmen zusammengefasst. Die vorliegenden Massnahmen tragen in der Gemeinschaft dazu bei, die Teilstrategien Velo und Fussverkehr zu erreichen und attraktive und sichere Velo- und Fussverkehrsnetze zu schaffen (siehe Teil 1 – Hauptbericht, Kap. 5 Zukunftsbild).

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Das Massnahmenpaket trägt dazu bei, die Kapazität, Sicherheit und Attraktivität der Fuss- und Veloinfrastrukturen zu verbessern. Damit wird auf die stetig steigenden Verkehrsflüsse des Fuss- und Radverkehrs (sowohl Richtung Zentrum als auch auf tangentialen Verbindungen) reagiert. Durch eine optimale Langsamverkehrsanbindungen und Veloabstellmöglichkeiten an den ÖV-Zugängen wird auch die Kombinierte Mobilität attraktiver.
WK2	Verschiedene Schwerpunktegebiete werden besser erschlossen. Die Siedlungsqualität wird durch attraktive Aufenthaltsflächen für Fussgänger und sichere Zugänge zu siedlungsnahen Freiräumen verbessert.
WK3	Identifizierte Gefahrenstellen im Velo- und Fussverkehrsnetz werden sukzessive geschlossen. Auf allen Netzabschnitten bringen die geplanten Ausbauten Sicherheitsgewinne für den Velo- und Fussverkehr mit sich.
WK4	Der Modal-Split wird zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs verbessert. Nebst allgemeinen Umweltvorteilen (verbesserte Luft- und Lärmbilanz) in der gesamten Agglomeration ist der Velo- und Fussverkehr auch ressourcenschonend und verhindert Zerschneidungseffekte.

Bezug zum Zukunftsbild:

- FVV: Das Ergänzungsroutennetz stellt die Zugänge zum Velohauptroutennetz sicher
- FVV: Die Siedlungsgebiete verfügen über ein zusammenhängendes, dichtes, sicheres und attraktives Fusswegnetz
- FVV: Wo möglich und zweckmässig sorgen schattenspendende Elemente an hitzeexponierte Stellen der Fuss- und Velonetze für eine angenehme Aufenthaltsqualität
- FVV: Ein durchgängiges, trinationales Velohauptroutennetz bietet sichere und attraktive Verbindungen durch die Agglomeration. Es verbindet Siedlungsgebiete innerhalb der Korridore und zwischen den Korridoren
- FVV: Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar

5FVV17

B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

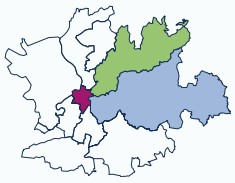
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Pauschalpaket Fuss- und Veloverkehr



Kernstadt, Wiesental, Hochrhein

5FVV17

Bezug zu Teilstrategien:

- V4.1 Vorzugsrouten regional abgestimmt planen und implementieren
- V4.2 Hauptverbindungen und Nebenverbindungen sicher und attraktiv ausgestalten
- V4.3 Veloabstellplätze in ausreichender Quantität und Qualität bereitstellen
- V5.1 Wichtige Fusswege entlang stark befahrener Strassen und Anbindungen zu Points of Interest verbessern und attraktiveren
- V5.2 Fussgängerfreundliche Wohnquartiere und Arbeitsplatzgebiete schaffen

Bezug zum Handlungsbedarf

Ausgehend von der Ist-Situation wurde zur Ermittlung des Bedarfs für Fuss- und Velomassnahmen in mehreren Schwachstellenanalysen und in Fachgruppen die einzelnen Abschnitte der Netze analysiert und dabei Routen und Wege priorisiert. Das Massnahmenpaket fasst den Handlungsbedarf unzähliger Gemeinden und Städte zusammen.

Beteiligte Stellen/Koordination

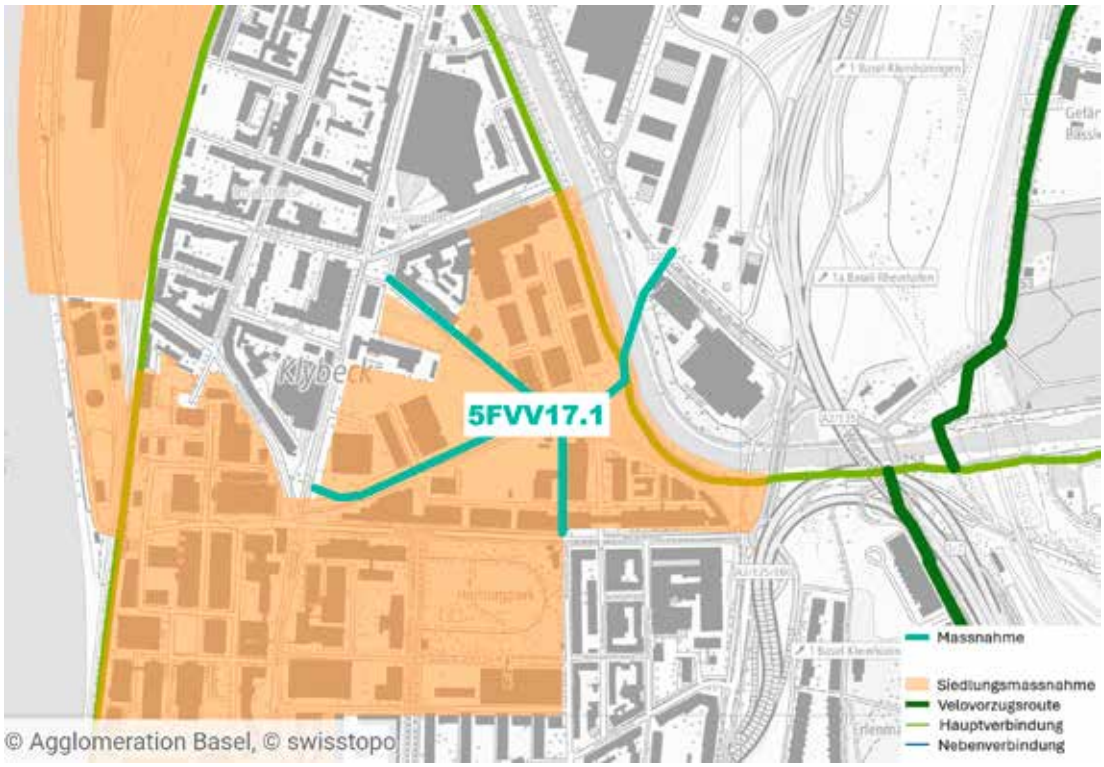
Federführende Stelle	Agglo Basel
Weitere beteiligte Stellen	Betroffene Gebietskörperschaften

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung

Das Massnahmenpaket beruht auf der Velonetzplanung AP5, der Schwachstellenanalyse Fussverkehr sowie den Gemeindeeigenen Schwachstellenanalysen im Bereich des Langsamverkehrs.

5FVV17.1

BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr klybeckplus



B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

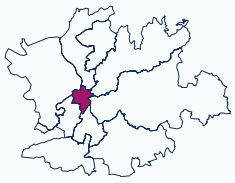
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Pauschal Fuss- und Veloverkehr



Kernstadt

Baubeginn
2032

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
Langsamverkehrs-überführungen	1500 m²	860 000
Veloabstellanlagen	300 Stk.	300 000
Längsführung	2340 m	5 670 000
Veloabstellanlagen	100 Stk.	300 000

Massnahmenbeschrieb

Neubau Verbindungen Fuss- und Veloverkehr in autoarmer Arealentwicklung klybeckplus in Basel Nord

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt

5FVV17.2

5FVV17.2

BS: Neue Velostation Bhf. SBB Ost

B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

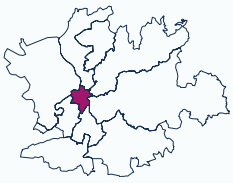
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
LV11/- C

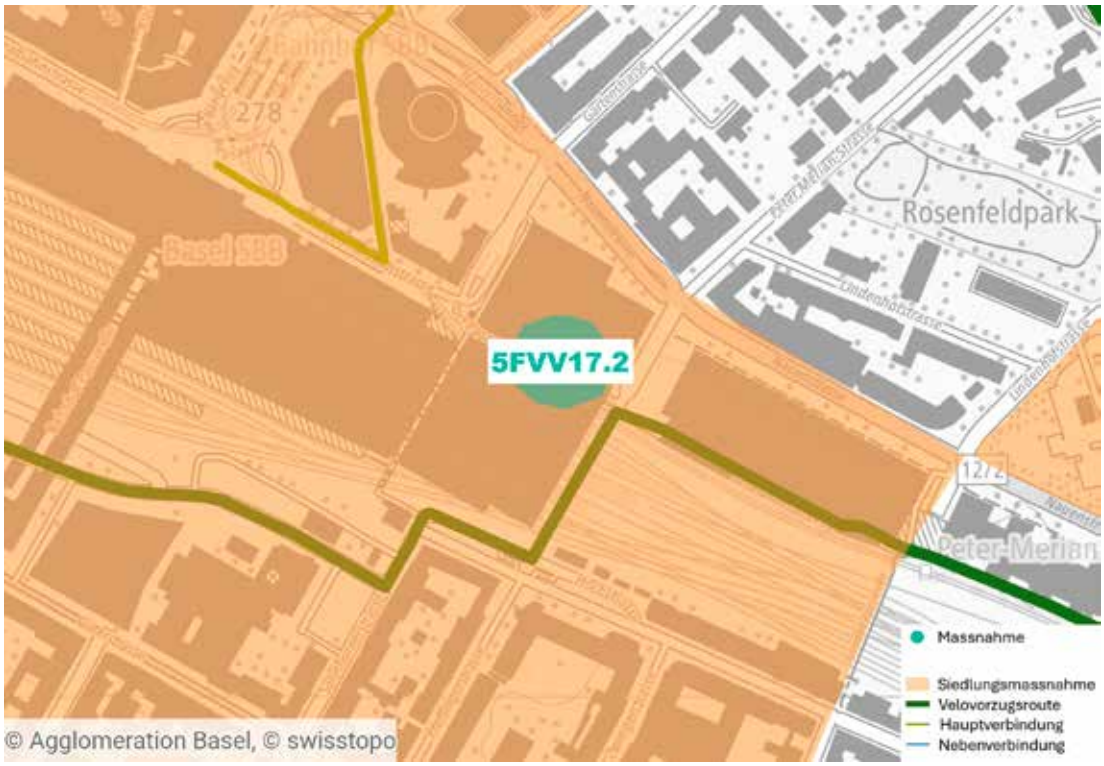
AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Pauschal Fuss- und Veloverkehr



Kernstadt



Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2032	**Veloabstellanlagen**	**300 Stk.**	**4 000 000**

Massnahmenbeschrieb

Im aktuellen Teilrichtplan Velo (Erlass 2. Juli 2019) sind mehrere Velostationen im Bereich der Bahnhöfe und der Innenstadt definiert. Diese wurden bereits im Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation als B-Projekte eingegeben (LV11). Der Standort am Bahnhof SBB Ost ist bereits weitergeplant und soll zusammen mit dem Projekt «Nauentor» realisiert werden. Mit Velostationen werden multimodale Wegketten gefördert sowie Sicherheits- und Komfortansprüche der Velofahrenden befriedigt. Zudem ermöglichen Velostationen durch die Aufhebung von Einzelabstellplätzen eine Entlastung des knapp bemessenen, öffentlich Raums zugunsten einer stadtgestalterischen Aufwertung.

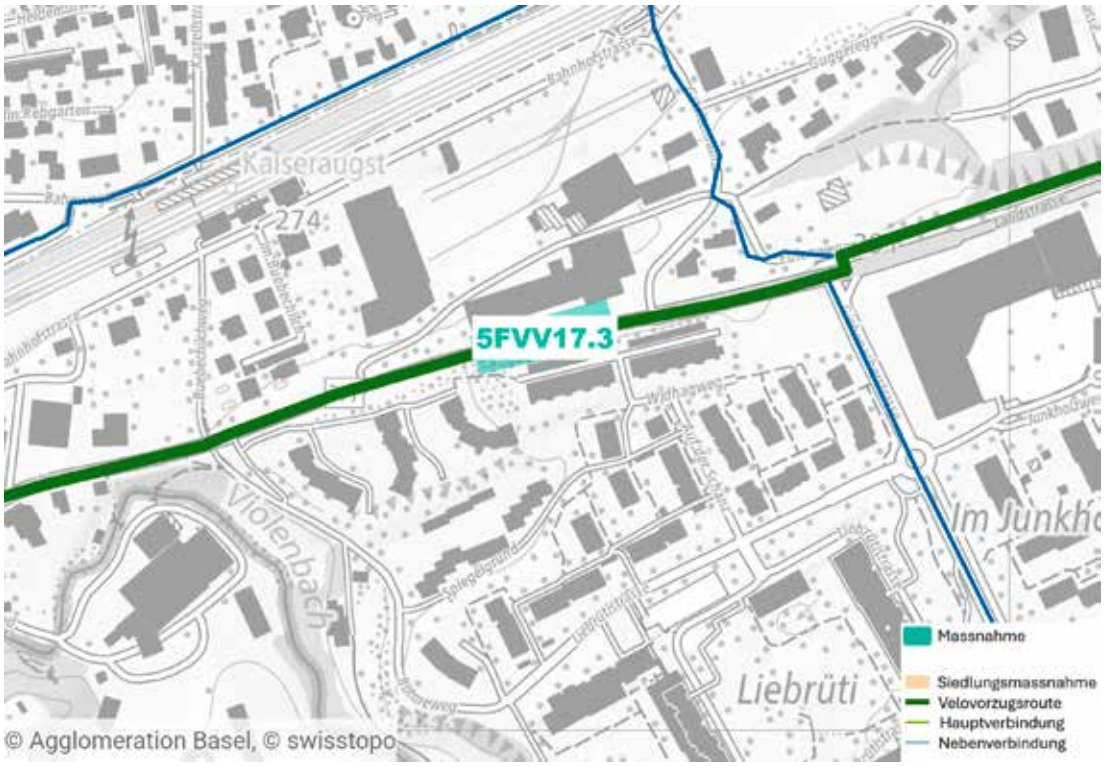
Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Stadt

5FVV17.3

Kaiseraugst: Überführung Landstrasse

B



Baubeginn
2032

Leistungseinheiten		
Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
Langsamverkehrs-überführungen	**3300 m²**	**3 000 000**

Historie

AP1/ARE-Code
- -

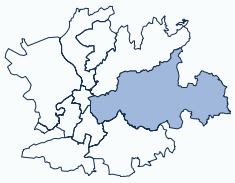
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
4LV12/2701.4.155 B

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Pauschal Fuss- und Veloverkehr



Hochrhein

Massnahmenbeschrieb

Die Siedlungsverdichtung inkl. der Fussgängerverbindung zweier «Dorfteile» beim Bahnhof über die Kantonsstrasse (Landstrasse) hinweg verbessert die Nutzungsdurchmischung und Lebensqualität und vermindert die Zersiedelung. Sie gewährleistet eine Siedlungsverdichtung unmittelbar beim Bahnhof. Die niveaufreie Überführung Landstrasse steigert die Verkehrssicherheit der Fussgänger.

Durch den niveaufreien Übergang werden keine Flächen beansprucht. Im Gegenteil werden neue Flächen insbesondere Freiräume geschaffen, die zur Aufwertung des Quartiers genutzt werden.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kaiseraugst

5FVV17.4

5FVV17.4

Riehen: PU Hebelschulhaus – Rüchligweg

B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

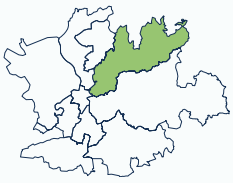
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

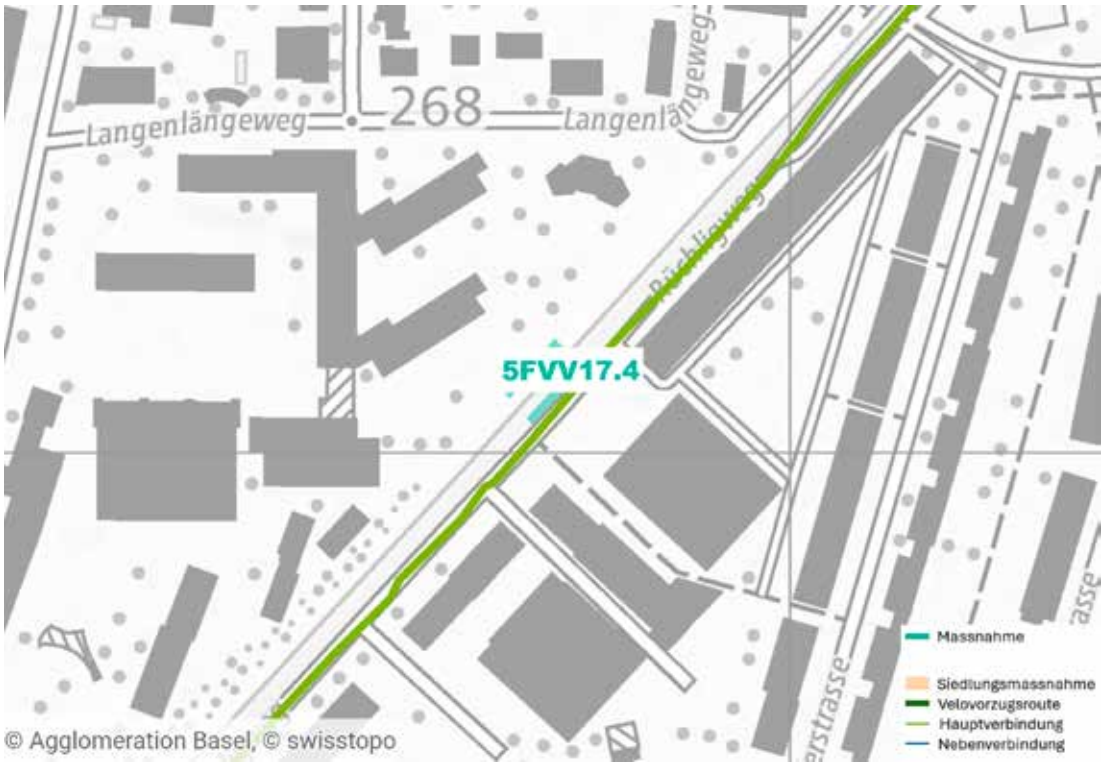
AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Pauschal Fuss- und Veloverkehr



Wiesental



Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2032	Langsamverkehrs-unterführungen	195 m²	1 500 000

Massnahmenbeschrieb

Derzeit müssen grosse Umwege gegangen werden. Das «Hebelschulhaus» ist nicht optimal ins Fuss- und Velowegnetz eingebunden. Eine bessere Erreichbarkeit wird geschaffen. Diese ist wichtig, da im Schulhaus auch die Bibliothek angesiedelt ist. Insbesondere für Schulkinder wird so ein sicherer und direkterer Weg zum Schulhaus geschaffen. Die Bahnunterführung ist die einzige Möglichkeit um eine direkte, sichere und zusammenhängende Wegverbindung des Langsamverkehrs zu schaffen. Die Stellwerktechnik lässt keine oberirdische Schrankenquerung zu (gemäss Auskünften der DB). Die Massnahme ist sehr zweckmässig und erfüllt eine wichtige Vernetzungsfunktion von verschiedenen Quartieren und Nutzungen.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Riehen

5FVV17.5

Riehen: PU Grienbodenweg



B

Historie

AP1/ARE-Code
- -

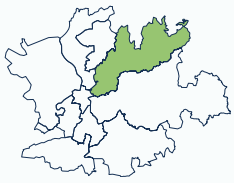
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Pauschal Fuss- und Veloverkehr



Wiesental

Baubeginn	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl/Einheit	Kosten (CHF)
2032	**Langsamverkehrs-unterführungen**	**190 m²**	**1 500 000**

Massnahmenbeschrieb

Derzeit kann die Bahnlinie im Perimeter nicht gequert werden. Weite Umwege müssen zu Fuss oder mit dem Velo in Kauf genommen werden. Die Bahnunterführung ist die einzige Möglichkeit um eine direkte, sichere und zusammenhängende Wegverbindung des Langsamverkehrs zu schaffen. Die Stellwerktechnik lässt keine oberirdische Schrankenquerung zu (gemäss Auskünften der DB). An dieser Stelle musste per Ende 2014 eine best. oberirdische Querung geschlossen werden. Die wegfallende Querung war Bestandteil einer kant. Wanderwegroute. Der bis zur neuen Unterführung ist gemäss Fuss- und Wanderweggesetz zu lange, sodass eine neue Querung an dieser Stelle geschaffen werden muss. Die Massnahme ist sehr zweckmässig und erfüllt eine wichtige Vernetzungsfunktion. Der Bahnlinienausbau und die Entwicklung des Gebiets Stettenfeld sind wegweisende Veränderungen. Durch diese Massnahme, welche eine direkte Auswirkung auf die Direktheit der Wege sowie die Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs hat, kann der Modal Split zugunsten des FVV und ÖV verändert werden.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Riehen

3.4 Agglomerationsmassnahmen: Strategische Verkehrsmassnahmen (V)
Mesures agglomération : Mesures stratégiques pour les transports

3.4.1 Übersicht
Aperçu

Nr. *N°*	A-Massnahme *Mesure A*	Prio *Prio*	Seite *Page*
5V1	Digitale Veloplanung	A	401
5V2	Gestaltungskonzept Velovorzugsrouten	A	403
5V3	Abklärung und Konzept für Mobilitätsstationen	A	405
5V4-1	Regionales Verkehrsmanagement: Überlast Autobahnen A2/3 Stadt Basel	A	407
5V4-2	Regionales Verkehrsmanagement: Überlast Autobahnen A2/3 Verzw. Gellert – Rheinfelden	A	410
5V4-3	Regionales Verkehrsmanagement: Bewirtschaftung/Verkehrslenkung Hochrhein	A	412
5V4-4	Regionales Verkehrsmanagement: Verkehrsmanagement Leimental/Basel-West	A	415
5V5	Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung	A	418
5V6	Mobilitätsmanagement: Fortsetzung Begleitung Sharing-Angebote über Grenzen denken	A	420

3.4.2 Massnahmenblätter
Fiches de mesure



5V1

Digitale Veloplanung



A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

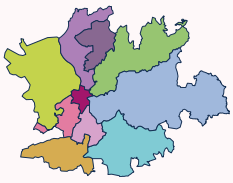
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
-

Unterkategorie
-



Gesamtagglomeration

Massnahmenbeschrieb

Das Aggloprogramm Basel bewertet heute weder neu in einer Generation eingereichte Velomassnahmen noch besitzt es Kriterien oder Standards zur Beurteilung von Ersatzmassnahmen. Es gibt keine belastbare Methodik, die Wirkung verschiedener Massnahmen abzuschätzen und gegeneinander zu vergleichen. Ein Bedürfnis, dass bereits besteht und in Zukunft noch grösser wird. Auch das Identifizieren und Monitoren von Schwachstellen im Veloverkehr stellt in der trinationalen Agglomeration Basel eine Herausforderung dar. Die Agglomeration Basel möchte daher ein digitales Tool (möglicher Lösungsansatz könnte ein WebGIS-Tool sein) für die Veloplanung entwickeln und diesen Herausforderungen dadurch mit einem datenbasierten Tool begegnen. Es soll die Geschäftsstelle Agglo Basel bei der Herleitung und Bewertung von Massnahmen im Veloverkehr unterstützen.

Das Tool soll insbesondere dazu dienen, das Agglo-Velonetz mittels Indikatoren auf Schwachstellen zu überprüfen. Dafür sollen die hinterlegen Netze mit zusätzlichen Attributen (Eigenschaften des Ausbaustandards) versehen werden. Zudem soll es eingereichte Massnahmen und Ersatzmassnahmen bewerten, die auf allen durch das Velo befahrbaren Strecken liegen (also nicht nur auf dem Agglo-Velonetz). Für die Bewertung

soll eine Methodik erarbeitet und implementiert werden, die zusätzliche oder gleiche Indikatoren wie bei der Herleitung verwendet. Die Umsetzung der Massnahme ist grob in 5 Arbeitsschritte gegliedert:

5V1

1. Definition Anforderungen
2. Abklärung zur Komptabilität mit dem Aggloportal Basel
3. Abklärung Datenverfügbarkeit und Datenlücke
4. Erarbeitung Pflichtenheft
5. Umsetzung Tool

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Entflechtung MIV/Fuss- und Veloverkehr, Erhebliche Verbesserung und Attraktivierung des Veloverkehrssystems inklusive Etablierung einer stärkeren Netzhierarchie.
WK2	Erhöhung der Erschliessungsqualität von Entwicklungsbereichen.
WK3	Reduktion der Konflikte zwischen MIV und Fuss- und Veloverkehr.
WK4	Örtliche Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen durch Attraktivitätssteigerung des Veloverkehrs und resultierende Verkehrsverlagerung.

Bezug zum Zukunftsbild:

› FVV: Ein durchgängiges, trinationales Velohauptroutennetz bietet sichere und attraktive Verbindungen durch die Agglomeration. Es verbindet Siedlungsgebiete innerhalb der Korridore und zwischen den Korridoren.

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

› FVV: Das Ergänzungsroutennetz stellt die Zugänge zum Velohauptroutennetz sicher

Bezug zu Teilstrategien:

› V4.1 Vorzugsrouten regional abgestimmt planen und implementieren

› V4.2 Hauptrouten und Ergänzungsrouten sicher und attraktiv ausgestalten

Bezug zum Handlungsbedarf

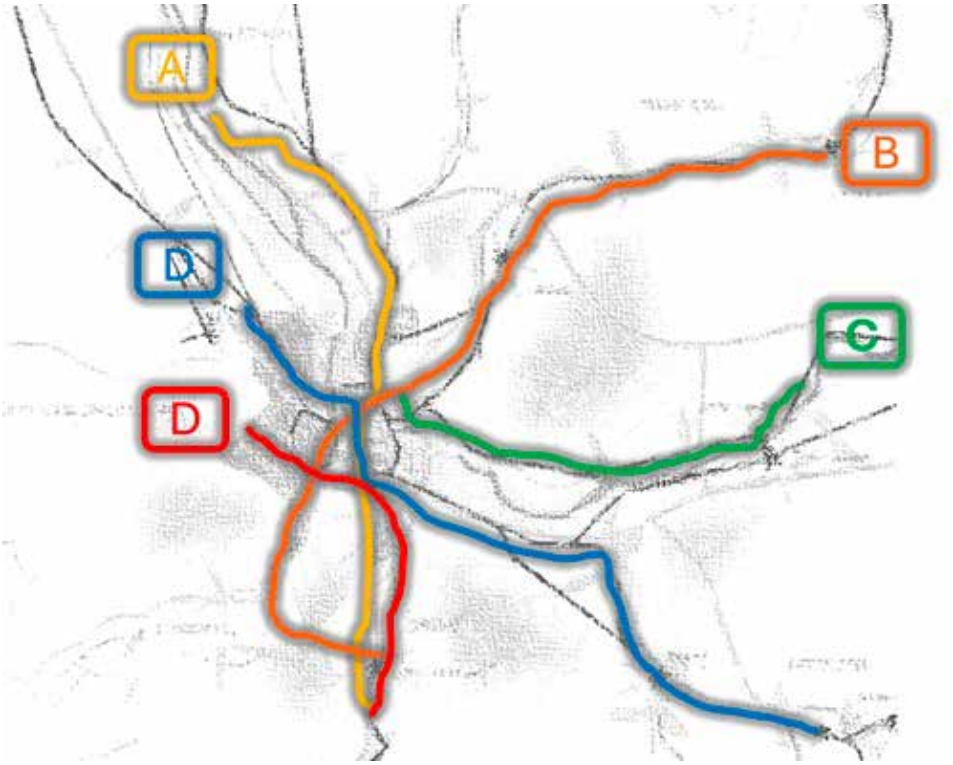
Ein Grossteil der Veloverkehrsförderung erfolgt in den 175 Gemeinden und Städten in der Agglomeration Basel. Diese Gemeinden und Städte zeichnen sich durch unterschiedliche Raumtypen aus und liegen in drei verschiedenen Ländern. In den einzelnen Gemeinden und Städten liegen nur vereinzelt Netzkonzeptionen vor. Die Mehrheit der Massnahmen im Agglomerationsprogramm Basel werden durch diese Gemeinden und Städte eingereicht. Diese Massnahmen werden heute nicht auf ihre Wirkung beurteilt. Dadurch besteht die Gefahr, dass Bundesbeiträge (v.a. bei Ersatzmassnahmen) nicht wirkungsvoll eingesetzt werden.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Agglo Basel
Weitere beteiligte Stellen	Mitglieder Agglo Basel

5V2

Gestaltungskonzept Velovorzugsrouten



A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

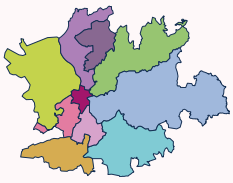
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
-

Unterkategorie
-



Gesamtagglomeration

Massnahmenbeschrieb

Velovorzugsrouten (VVR) sind qualitativ hochwertige Verbindungen, welche Räume mit hohem Potenzial über längere Distanzen verknüpfen und ein flüssiges und komfortables Befahren ermöglichen. Sie weisen einen sehr hohen Ausbaustandard auf und führen in der Regel über baulich abgesetzte Radwege und motorfahrzeugarme Strassen. Mit dem Ziel, einen hohen Wiedererkennungswert und eine intuitive Führung zu erreichen, möchte die Agglomeration Basel einheitliche Gestaltungselemente definieren. Ein einheitliches Gestaltungskonzept ist in Städten und Agglomerationen sinnvoll, insbesondere bei grenzüberschreitenden Velorouten. Gleichzeitig sollte auch die regionale Bedeutung berücksichtigt und gestärkt werden, sodass sich die Regionen mit Ihren VVRs identifizieren können.

Mit dieser Massnahme (Eigenleistung) soll ein trinationales Gestaltungskonzept für Velovorzugsrouten erarbeitet werden. In einem ersten Schritt soll der gestalterische Spielraum für die Gestaltung (Klärung der gesetzlichen Randbedingungen in allen drei Ländern bzw. in den Gebietskörperschaften) geklärt werden und in einem zweiten Schritt sollen mind. folgende Gestaltungselemente definiert werden:

› **Signalisierung:** Kennzeichnung/Nummerierung der Velovorzugsrouten. Die geplanten Velovorzugsrouten sollen in der gesamten Agglomeration einheitlich nummeriert bzw. gekennzeichnet werden. Die Beschilderung (Tafeln/Stelen) sowie Markierungen am Boden sollen diesem Konzept folgen und mit verschiedenen Farben oder Buchstaben erkennbar werden.

› **Markierung:** Einbau eingefärbter Belag oder die Markierung einer Randlinie (innerorts/ausserorts). Mit dem Gestaltungselement «Markierung» wurde ein Element auf dem Boden gewählt. Dieses ist für Velofahrende gut sichtbar.

5V2

Die bewusst eingesetzten Gestaltungselemente stärken die Bedeutung der Velovorzugsrouten als höchste Verbindungskategorie. Durch die Gestaltungselemente können Velofahrende intuitiv der VVR folgen. Es entsteht ein «roter Faden». Die Vorgaben für den eingefärbten Belag sind (in der Schweiz) noch nicht definiert. Dabei sind die Abwägungen zwischen Erkennbarkeit und siedlungsverträglicher Einordnung sorgfältig auszuloten. Material, Verfahren und Farbe sind in diesem Prozess abzustimmen. Für eine langfristige Lösung werden die Erkenntnisse des Bundes zur Einfärbung der Veloverkehrsfläche miteinbezogen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Attraktive Velovorzugsrouten fördern den Veloverkehrsanteil und den Umstieg vom MIV auf das ressourcenschonendere Verkehrsmittel Velo.
WK2	-
WK3	-
WK4	Durch den vermehrten Umstieg auf emmissionsarme und platzsparende Verkehrsmittel Velo nehmen die mobilitätsbedingten Umweltbelastungen und Staus ab.

Bezug zum Zukunftsbild:

› FVV: Die Vorzugsrouten bieten schnelle, direkte und sichere Veloverbindungen in den inneren Korridoren und im Agglomerationszentrum

Bezug zu Teilstrategien:

› V4.1 Vorzugsrouten regional abgestimmt planen und implementieren

› QSK1.2 Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren

Bezug zum Handlungsbedarf

Aktuell sind keine länderübergreifende abgestimmte Signalisierung und Gestaltung von den zukünftigen Velovorzugsrouten vorgesehen. Dies schmälert die Wirkung der Grossvorhaben. Beispiele aus der Vergangenheit zeigen (Winterthur, Zürich etc.), dass ohne ein gemeinsames Verständnis unterschiedliche Handhabungen zur Kennzeichnung folgen werden.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Agglo Basel
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Basel-Stadt, Kanton Basel-Landschaft, Kanton Solothurn, Kanton Aargau, Landkreis Lörrach, Landkreis Waldshut, Saint-Louis Agglomération, Regierungspräsidium Freiburg



5V3

Abklärung und Konzept für Mobilitätsstationen



A

Historie

AP1/ARE-Code

- -

AP2/ARE-Code

- -

AP3/ARE-Code

- -

AP4/ARE-Code

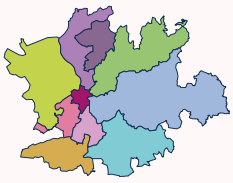
- -

Massnahmenkategorie

-

Unterkategorie

-



Gesamtagglomeration

Massnahmenbeschrieb

An sogenannten Mobilitätsstationen, also an zentral gelegenen, gut sichtbaren und meist in unmittelbarer Nähe zu Bahnhof und/oder Bushaltestellen befindlichen Knotenpunkten und Orten mit hoher Aktivitätsdichte, sollen öffentlich geteilte Verkehrsmittel (Carsharing- und Bikesharingangebote) zusammengeführt werden. Die Mobilitätsstationen sollen zur nahtlosen Verknüpfung von ÖV und geteilten Verkehrsmitteln führen. Dadurch wird es nicht nur einfacher, sondern oft auch günstiger und flexibler, das eigene Auto stehen zu lassen und umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu nutzen.
Mit dieser Massnahme soll abgeklärt werden, ob in der trinationalen Agglomeration Basel eine Marke für ein Netz an Mobilitätsstationen aufgebaut werden soll. An einer Mobilitätsstation können mehrere Sharing-Anbieter gebündelt werden. Wichtig ist, dass die verschiedenen Angebote über einen Zugang (z. B. Karte oder APP) genutzt werden können. Hauptziel dieser Massnahme ist das Umsteigen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu vereinfachen und einen schnellen und unkomplizierten Wechsel zwischen geteilten Autos und Velos und dem ÖV zu ermöglichen. Effiziente, attraktive Wegeketten sollen dazu führen, dass Verkehrsteilnehmer nicht mehr mit dem Auto mitten in die Stadt fahren, sondern an geeigneten Orten, möglichst nah an der Quelle auf den öffentlichen Verkehr oder den Veloverkehr umsteigen.

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Schritte vorgesehen:

1. Identifizierung und Beschreibung des Bedürfnisses bei Städten und Gemeinden zur gegenseitig abgestimmten Planung und Umsetzung vom Mobilitätsstationen.
2. Studie zur Identifizierung von möglichen Standorten für Mobilitätshubs in der trinationalen Agglomeration Basel.

3. Studie zur Entwicklung eines einheitlichen Designs von modularen Mobilitätsstationen (z.B. Modul 1: Bike-Sharing, Modul 2: E-Bike-Sharing, Modul 3: E-Bike-Sharing an ÖV-Haltestelle, Modul 4: E-Bike- und Car-Sharing, etc.) und Kostenschätzung pro Modul.
4. Markenentwicklung (z.B. Basel Mobil, Agglo Mobil, etc.)
5. Entwicklung eines Betriebskonzepts für Mobilitätsstationen für einen Pilotversuch
6. Realisierung der Mobilitätsstationen im Rahmen eines Pilotversuchs
7. Auswertung der Erkenntnisse aus dem Pilotversucht und ggf. Planung einer flächendeckenden, grenzüberschreitenden Ausweitung des Angebots von Mobilitätsstationen.

5V3

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Attraktive Umsteigepunkte und effiziente Wegeketten fördern das frühzeitige Umsteigen vom MIV auf ressourcenschonendere Verkehrsmittel und machen die kombinierte Mobilität konkurrenzfähiger.
WK2	Mobilstationen sind prädestiniert als zukünftiges Ausstattungsmerkmal bei grossen Siedlungsentwicklungen.
WK3	-
WK4	Durch den vermehrten Umstieg auf emmissionsarme und platzsparende Verkehrsmittel nehmen die mobilitätsbedingten Umweltbelastungen und Staus ab.

Bezug zum Zukunftsbild:

› Alternative und innovative Mobilitätsformen: Lücken im nachhaltigen Mobilitätsangebot geschlossen.

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

Bezug zu Teilstrategien:

› QSK1.2 Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren

› QV2.1 Multimodale Informationen verfügbar machen und Distribution weiterentwickeln

› QV2.2 Sharing-Angebote über die Grenzen denken

› QV3.1 Verkehrsdrehscheiben typenspezifisch stärken

› QV3.2 P&R-Angebot bedarfsgerecht ausbauen

› QV3.3 B&R-Angebot bedarfsgerecht ausbauen

› QV3.4 Neue kombinierte Mobilitätsangebote fördern

Bezug zum Handlungsbedarf

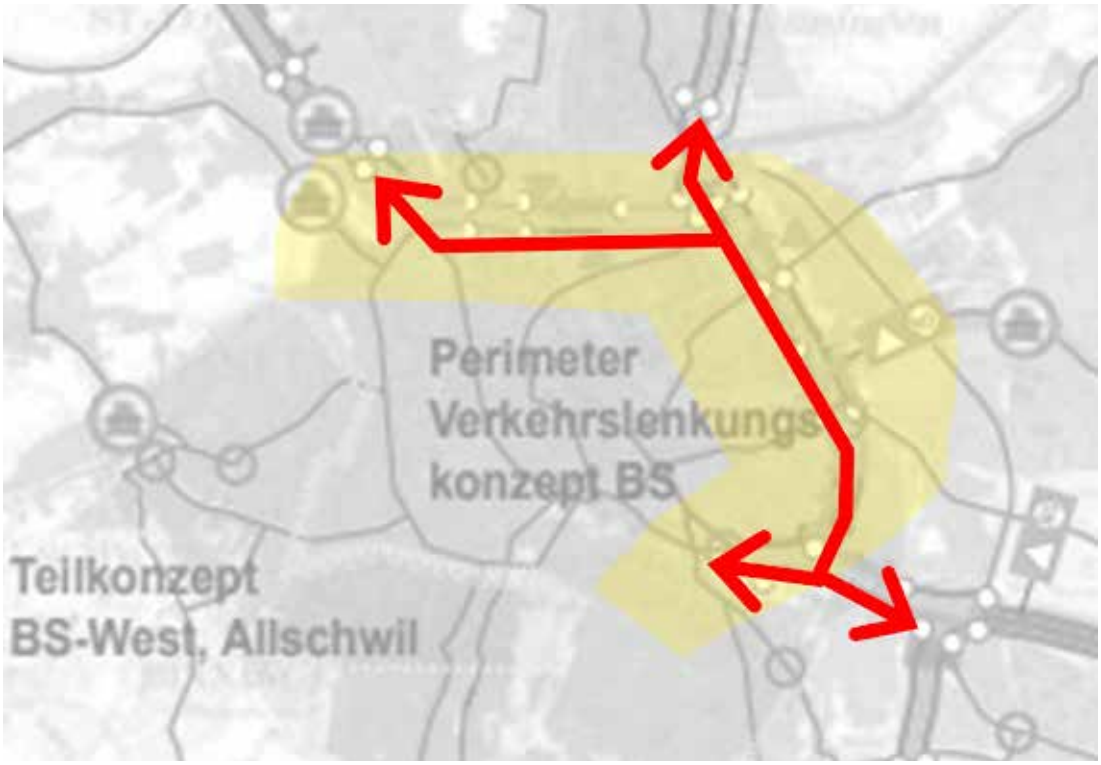
Eine Agglomeration mit der Grösse der Agglomeration Basel verfügt i.d.R. über ein System von Mobilitätsstationen. Die zahlreichen Grenzen (Länder, Kantone, Landkreise etc.) führen jedoch zu erheblichen Governance Schwierigkeiten bei der Umsetzung eines einheitlichen Systems. Es besteht ein erheblicher Handlungsbedarf.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Agglo Basel
Weitere beteiligte Stellen	Mitglieder Agglo Basel, Sharing-Anbieter, Transportunternehmen

5V4-1

Regionales Verkehrsmanagement: Überlast Autobahnen A2/3 Stadt Basel



A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

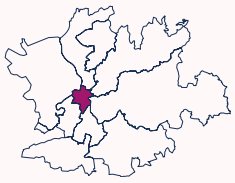
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
-

Unterkategorie
-



Kernstadt

Massnahmenbeschrieb

Die Autobahnen A2 und A3 in der Kernstadt Basel weisen an einigen Stellen bereits heute Überlastungserscheinungen auf. Es ergeben sich entsprechende Ausweichverkehre auf dem umliegenden lokalen Strassennetz in der Stadt Basel (Kanton BS) sowie in den angrenzenden Gemeinden Muttenz und Birsfelden (Kanton BL). Diese verursachen nicht nur entsprechende Immissionen in den Siedlungsgebieten, sondern behindern auch den strassengebundenen öffentlichen Verkehr und schränken die Aufenthaltsqualitäten und lokalen Erreichbarkeiten erheblich ein.

Eine Kapazitätserweiterung der A2 ist im Rahmen des Bundesprojekts A2 Rheintunnel ab dem Zeitraum 2040 vorgesehen, bis dahin werden sich die erwähnten Überlastungssituationen voraussichtlich weiter akzentuieren. Zudem werden auf der A2 Osttangente im Stadtgebiet in den nächsten Jahren umfassende bauliche Erhaltungsmassnahmen notwendig, welche die Verfügbarkeit der A2 punktuell verringern werden.

Weiter wurden in den letzten Jahren an einigen Einfallsachsen in die Stadt Basel hinein, welche in der Hoheit des Kantons Basel-Stadt liegen sowie räumlich dazu geeignet sind, Massnahmen zur Begrenzung der in den Spitzenstunden zufahrenden Verkehrsmengen umgesetzt. Entsprechende Massnahmen zur Verkehrslenkung und -steuerung im Raum Basel-West und Leimental (siehe Massnahme 5V4-4) werden von den Kantonen BS und BL partnerschaftlich angegangen. Massnahmen zur Reduktion eines Ausweichens von der überlasteten A2 an den Ausfahrtsrampen und Anschlussknoten (im Sinne einer «Ausfahrtsdosierung») konnten infolge der ASTRA-Zuständigkeit bisher nicht umgesetzt werden.

5V4-1

Andererseits liegt die Verkehrsfunktion der Nationalstrassen aus Bundessicht primär in der Sicherstellung der regionalen und nationalen Erreichbarkeit. Aus dieser Optik wird an zahlreichen Schweizer Autobahneinfahrten eine Begrenzung der Anzahl einfahrenden Fahrzeuge (im Sinne einer «Einfahrtsbegrenzung») zur Sicherstellung eines stabilen Verkehrsflusses geprüft und bereits umgesetzt.

Inwieweit die räumlichen Verhältnisse an den Autobahnanschlüssen der A2 und A3 mit ihrer weitgehenden Überlagerung von gross- und kleinräumigen Verkehrsbeziehungen für solche «Ein- und Ausfahrtsbegrenzungen» verkehrstechnisch geeignet sind, soll im Rahmen des vorliegenden strategischen Projekts unter den beteiligten Bundes- und Kantonsfachstellen erörtert werden. Dabei sind mögliche «Zielwerte», welche für die jeweilige verkehrstechnische Funktionen gelten sollen oder aufgrund der Infrastruktur möglich sind, zu beachten. Ebenso zu berücksichtigen sind entsprechende Auswirkungen auf die vor- bzw. nachgelagerten Strassenabschnitte.

Ziel dieses strategischen Projekts kann infolge der beschriebenen unterschiedlichen politischen Vorgaben bzw. verkehrsfunktionalen Gewichtungen nicht bereits die Ausarbeitung von konkreten Massnahmen sein, sondern ein Abgleich der bisherigen Überlegungen, von Verkehrsgrundlagen und Zielvorstellungen sowie die Festlegung eines konkreten Vorgehens im Sinne einer klassischen Projektdefinition (gemäss SIA Stufe 1).

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Effizientere Ausnutzung der verfügbaren Kapazitäten, Verflüssigung des Strassenverkehrs, insbesondere auf dem übergeordneten Strassennetz.
WK2	Klarere Trennung von siedlungs- und verkehrsorientierten Strassen, verbesserte Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen aufgrund Verkehrsverflüssigung und Kanalisierung auf das übergeordnete Strassennetz.
WK3	Klarheit über Kommunikationskanäle und Kenntnisse über die Zuständigkeiten fördern eine adäquate und rasche Reaktion bei Einzelereignissen (z. B. Umleitung wegen Sperrung einer wichtigen Strassenachse).
WK4	Reduktion der Emissionen durch Verflüssigung des Verkehrs.

Bezug zum Zukunftsbild:
Das Zukunftsbild der Agglomeration Basel strebt eine möglichst effiziente Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen und deren Kapazitäten sowie eine siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung an.

Bezug zu Teilstrategien:
› V3.2: Verkehrsmanagement überregional und regional abgestimmt implementieren und anwenden

› V6.1 Infrastrukturkapazitäten bereitstellen und Transportabwicklung optimieren

Bezug zum Handlungsbedarf

Der Handlungsbedarf ist bereits heute gegeben und mit der geplanten Sanierung der A2 Osttangente ab dem Zeitraum 2025ff. noch vordringlicher. Die VM-Massnahmen können sowohl als zeitlich befristete Übergangslösungen (z.B. bis zur geplanten Engpassbeseitigung auf der A2 ab dem Zeitraum 2040), wie auch dauerhafte Massnahmen umfassen. Der Untersuchungsperimeter dürfte sich auf Grundlage der Schwachstellenanalyse auf folgende Autobahnanschlüsse erstrecken (keine abschliessende Auflistung):

5V4-1

- Anschluss A3 Basel Kannenfeld
- Anschluss A3 Basel St. Johann
- Anschluss A2/A3 Basel Wiese
- Anschluss A2 Basel Bad. Bahnhof
- Anschluss A2 Basel Wettstein
- Anschluss A2 Basel Breite
- Anschluss A2 Basel City
- Anschluss A2 Basel St. Jakob

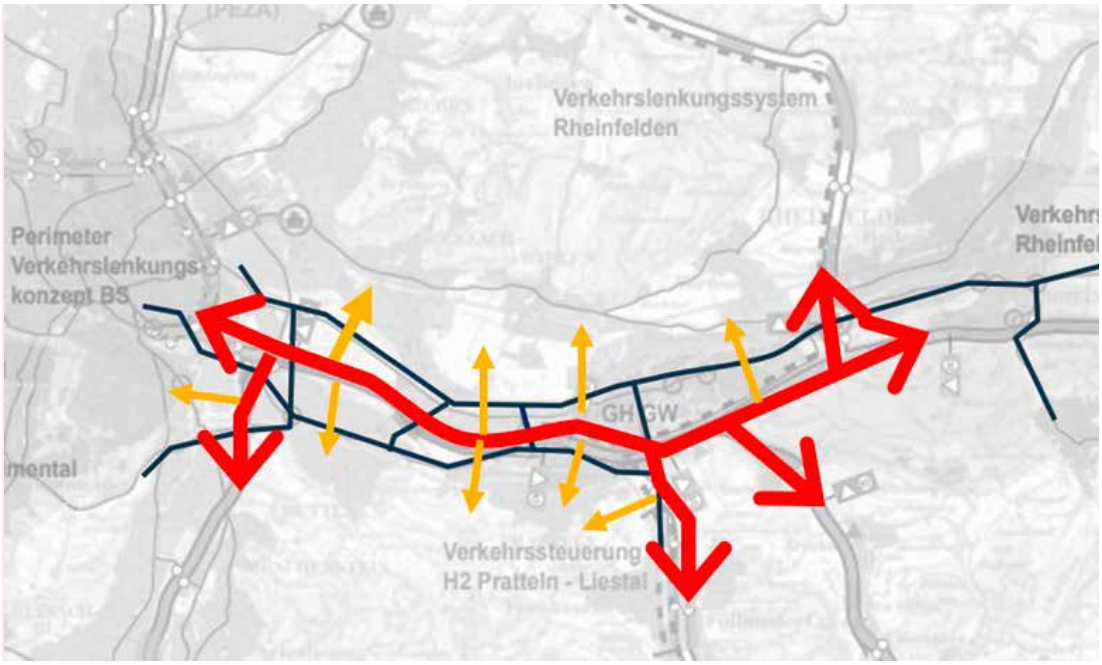
Der Perimeter mit den entsprechenden Anschlussknoten (ASTRA Sekundärknoten) ist im Rahmen des strategischen Projekts ebenfalls zu überprüfen und bei Bedarf entsprechend anzupassen.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Basel-Stadt, Kanton Basel-Landschaft, Agglo Basel

5V4-2

Regionales Verkehrsmanagement: Überlast Autobahnen A2/3 Verzw. Gellert - Rheinfelden



Massnahmenbeschrieb

Die Autobahnen A2 und A3 im Bereich zwischen der Verzweigung Gellert und der Verzweigung Rheinfelden bilden das verkehrliche Rückgrat zwischen der Kernstadt Basel und den Korridoren Hochrhein und Ergolztal. Infolge der Überlagerung von grossräumigem Transitverkehr und regionalem Lokalverkehr sind diese Autobahnabschnitte und Anschlussbereiche sehr stark ausgelastet. Der Verkehrsfluss wird regelmässig durch die Überlastungen der A2 im Stadtgebiet von Basel und dem Grenzübergang Rheinfelden negativ beeinflusst. Daraus resultieren jeweils Rückstaus auf die vorliegenden Autobahnabschnitte und somit Ausweichverkehre auf parallele Kantons- und Gemeindestrassen sowie auf benachbarte und weniger ausgelastet Autobahnanschlüsse. Die bereits heute vorhandenen starken Ausweichverkehre führen unter Anderem zu mangelhaften Fahrplanstabilitäten im strassengebundenen öV und erfordern bereits heute aufwendige «Schutzmassnahmen» auf Gemeindestrassen (z.B. in Birsfelden). Während in den letzten Jahren punktuelle Optimierungen des Verkehrsflusses im Rahmen des Bundes-projekts PUN Pratteln-Rheinfelden umgesetzt werden konnten, ist eine vollständige Engpassbeseitigung im Rahmen des Bundeprojekts 8-Spurausbau Hagnau-Augst erst ab einem Zeitraum 2040 ff., idealerweise zusammen mit dem Bundesprojekt Rheintunnel, geplant. Weitere kurzfristige Optimierungen der Strasseninfrastruktur und flankierende Massnahmen zur Siedlungsentwicklung werden in den kantonalen Projekten «Verkehrsmanagement Rheinfelden» (inkl. Anschluss Rheinfelden-West) sowie «Neue Ortsdurchfahrt Birsfelden» geplant und in den nächsten Jahren umgesetzt. Ergänzend zu den Anschlüssen ist voraussichtlich auch ein Verkehrsmanagement auf den vorgelagerten Nationalstrassen (A2, von Süden her; A3 von Osten her) zu betrachten bzw. zu prüfen. Trotz dieser schon geplanten kurzfristigen Massnahmen verbleibt bis zur Engpassbeseitigung eine «Zeitlücke» von ca. 10–15 Jahren. Für diesen Zeitraum soll der Bedarf an weiteren Massnahmen im Verkehrsmanagement, sei es als Überbrückungsmassnahmen oder als definitive Massnahmen zwischen dem Bund und den beiden Kantonen BL und AG erörtert werden. Dabei sind mögliche Optimierungen von Anschlussbereichen «zuständigkeitsübergreifend» in Betracht

zu ziehen wie auch rein kantonale Massnahmen zum Überlastschutz in den Siedlungsgebieten (analog Projekt VM Rheinfelden). Ziel dieses strategischen Projekts kann infolge der möglichen unterschiedlichen politischen Vorgaben bzw. verkehrsfunktionalen Gewichtungen nicht bereits die Ausarbeitung von konkreten Massnahmen sein, sondern ein Abgleich der bisherigen Überlegungen, von Verkehrsgrundlagen und Zielvorstellungen sowie die Festlegung eines konkreten Vorgehens im Sinne einer klassischen Projektdefinition (gemäss SIA Stufe 1).

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Effizientere Ausnutzung der verfügbaren Kapazitäten, Verflüssigung des Strassenverkehrs, insbesondere auf dem übergeordneten Strassennetz.
WK2	Klarere Trennung von siedlungs- und verkehrsorientierten Strassen, verbesserte Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen aufgrund Verkehrsverflüssigung, und Kanalisierung auf das übergeordnete Strassennetz.
WK3	Klarheit über Kommunikationskanäle und Kenntnisse über die Zuständigkeiten fördern eine adäquate und rasche Reaktion bei Einzelereignissen (z. B. Umleitung wegen Sperrung einer wichtigen Strassenachse).
WK4	Reduktion der Emissionen durch Verflüssigung des Verkehrs.

Bezug zum Zukunftsbild:
Das Zukunftsbild der Agglomeration Basel strebt eine möglichst effiziente Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen und deren Kapazitäten sowie eine siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung an.

Bezug zu Teilstrategien:
- V3.2: Verkehrsmanagement überregional und regional abgestimmt implementieren und anwenden
- V6.1 Infrastrukturkapazitäten bereitstellen und Transportabwicklung optimieren

Bezug zum Handlungsbedarf
Der Handlungsbedarf ist bereits, insbesondere bei Stockungen im grenzüberschreitenden Verkehr, heute gegeben und kann mit den laufenden Projekten mit punktuellen Optimierungen bis zur definitiven Engpassbeseitigung auf der A2 nicht vollständig beseitigt werden. Die VM-Massnahmen sind überwiegend als zeitlich befristete Übergangslösungen (z. B. bis zur geplanten Engpassbeseitigung auf der A2 ab dem Zeitraum 2040) anzudenken, können aber auch dauerhafte Massnahmen umfassen. Der Untersuchungsperimeter dürfte sich auf Grundlage der Schwachstellenanalyse auf folgende Autobahnanschlüsse erstrecken (keine abschliessende Auflistung):

- Anschluss A2 Muttenz- Nord
- Anschluss A2 Birsfelden /Birsfelder-Hafen
- Anschluss A2 Pratteln
- Anschluss/Verzweigung A2 Liestal
- Kantonsstrassen in den Gemeinden Birsfelden, Muttenz, Pratteln, Augst
- Kantonsstrassen in Kaiseraugst und Rheinfelden (ausserhalb des Projekts VM Rheinfelden)

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Agglo Basel
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Basel-Stadt, Kanton Basel-Landschaft, Agglo Basel

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

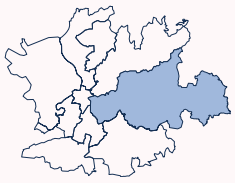
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
-

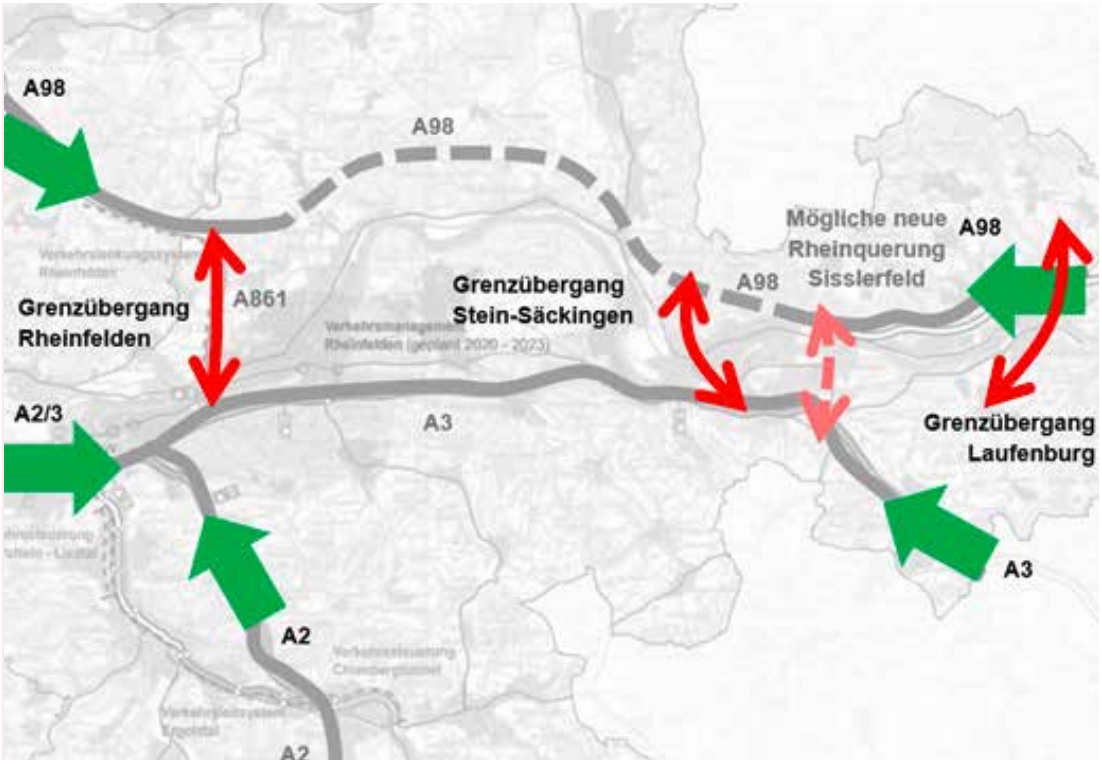
Unterkategorie
-



Hochrhein

5V4-3

Regionales Verkehrsmanagement: Bewirtschaftung/Verkehrslenkung Hochrhein



Massnahmenbeschrieb

Die Verkehrsqualität auf dem übergeordneten Strassennetz im Perimeter Verzweigung Rheinfelden – Raum Frick/Laufenburg wird im westlichen Teil bereits heute infolge Überlast der A2 im Raum Basel sowie dem jeweiligen Grad der Grenzkontrollen (Grenzregime) geprägt. Während in den früheren Jahren im Rahmen der Schengen-Regelungen die Grenzüberfahrten zwischen der Schweiz und Deutschland vereinfacht und der verkehrliche Grenzwiderstand abgebaut werden konnte, sind aktuell vermehrt strengere Kontrolltätigkeiten zu verzeichnen. Sie werden vornehmlich durch jeweils innenpolitische Erfordernisse in den beiden Ländern vorgegeben. Mögliche Verkehrsverlagerungen des internationalen Verkehrs (insbesondere im Strassengüterverkehr) aus dem Raum Basel können zukünftig die zum Beispiel im Bericht «Konzept Verkehrsmanagement Rheinfelden» als «unberechenbare Situation am Zoll Rheinfelden» bezeichnete Verkehrslage an den Grenzübergängen Rheinfelden, Stein-Säckingen und Laufenburg verschlechtern, zumal diese Grenzübergänge vornehmlich für regionale Verkehrsbedürfnisse ausgelegt sind.

Auf Schweizer Seite wird dieser Situation im vorliegenden Konzept «Verkehrsmanagement Rheinfelden» bereits Rechnung getragen, welches im Raum Kaiseraugst – Rheinfelden – Möhlin etappenweise umgesetzt wird. Weitere verkehrliche Betrachtungen auf Schweizer Seite erfolgen zurzeit im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts im Raum Stein – Laufenburg.

Bis zur vollständigen Realisierung der Autobahn A98 führt der überregionale Verkehr auf deutscher Seite östlich der Stadt Rheinfelden entlang der B34 durch zahlreiche Ortschaften, welche hohem Durchgangsverkehr ausgesetzt sind. Mit der fortschreitenden Realisierung der Autobahn A98 entlang des Hochrheins und einer möglichen neuen Rheinquerung im Raum Sisslerfeld wird auch die Attraktivität zur Umfahrung des Stadt Basel für den überregionalen Verkehr (vor allem Richtung Raum Brugg, Zürich und Ostschweiz) zunehmen, insbesondere bei einer Verzögerung oder Nichtrealisierung der Engpassbeseitigungsprojekte in der Schweiz.

Aus den jeweiligen Erkenntnissen aus Planungen des Autobahnnetzes sowie den regionalen Verkehrsplanungen soll der Bedarf an weiteren Massnahmen im Verkehrsmanagement (Verkehrslenkung, Verkehrssteuerung, Verkehrsinformation), sei es als Überbrückungsmassnahmen bis zur Inbetriebnahme der Engpassbeseitigungsprojekte auf der A2 (Schweizer Seite) oder der A98 (auf der deutschen Seite) oder als definitive Massnahmen (z. B. bei einer Realisierung einer neuen Rheinquerung im Raum Sisslerfeld) zwischen den für den Ausbau und Steuerung der Autobahnen zuständigen Stellen und deren lokale Partner erörtert werden. Dabei sind mögliche Veränderungen an der Ausrüstung und Kapazitäten der Grenzübergangsstellen (z. B. Warteräume für Lastwagen) in Betracht zu ziehen wie auch Massnahmen zum Überlastschutz in den Siedlungsgebieten (analog Projekt VM Rheinfelden).

Ziel dieses strategischen Projekts kann infolge der möglichen unterschiedlichen Zuständigkeiten und verkehrsfunktionalen Gewichtungen (nationale versus regionale Bedürfnisse) nicht bereits die Ausarbeitung von konkreten Massnahmen sein, sondern ein Abgleich der bisherigen Überlegungen (wie z. B. Verkehrsstudie Hochrhein-Bodensee), von aktuellen Verkehrsgrundlagen und Zielvorstellungen sowie die Festlegung eines konkreten Vorgehens im Sinne einer klassischen Projektdefinition (gemäss SIA-Stufe 1). Dabei sollen die verschiedenen Ausgangslagen – in Abhängigkeit der Realisierung einzelner Strassenprojekte – mitberücksichtigt werden (kurz-, mittel- und langfristige Massnahmen).

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Effizientere Ausnutzung der verfügbaren Kapazitäten, Verflüssigung des Strassenverkehrs, insbesondere auf dem übergeordneten Strassennetz.
WK2	Klarere Trennung von siedlungs- und verkehrsorientierten Strassen, verbesserte Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen aufgrund Verkehrsverflüssigung und Kanalisierung auf das übergeordnete Strassennetz.
WK3	Klarheit über Kommunikationskanäle und Kenntnisse über die Zuständigkeiten fördern eine adäquate und rasche Reaktion bei Einzelereignissen (z. B. Umleitung wegen Sperrung einer wichtigen Strassenachse).
WK4	Reduktion der Emissionen durch Verflüssigung des Verkehrs.

Bezug zum Zukunftsbild:
Das Zukunftsbild der Agglomeration Basel strebt eine möglichst effiziente Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen und deren Kapazitäten sowie eine siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung an.

Bezug zu Teilstrategien:
› V3.2: Verkehrsmanagement überregional und regional abgestimmt implementieren und anwenden
› V6.1 Infrastrukturkapazitäten bereitstellen und Transportabwicklung optimieren

5V4-3

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

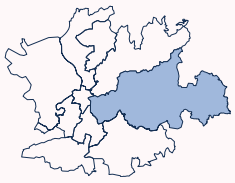
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
-

Unterkategorie
-



Hochrhein

5V4-3

Bezug zum Handlungsbedarf

Die Verkehrsqualität auf den Autobahnen A3 und A861 im vorliegenden Perimeter wird bereits heute infolge Überlast der A2 im der Stadt Basel sowie dem jeweiligen Grad der Grenzkontrollen an den Rheinübergängen in Rheinfelden, Stein-Säckingen und Laufenburg geprägt. Die heutigen Grenzübergänge sind vornehmlich für den regionalen grenzüberschreitenden Verkehr ausgelegt (nicht für den internationalen Durchgangsverkehr) und führen in Stein-Säckingen und Laufenburg sowie entlang der B34 durch Siedlungsgebiete.

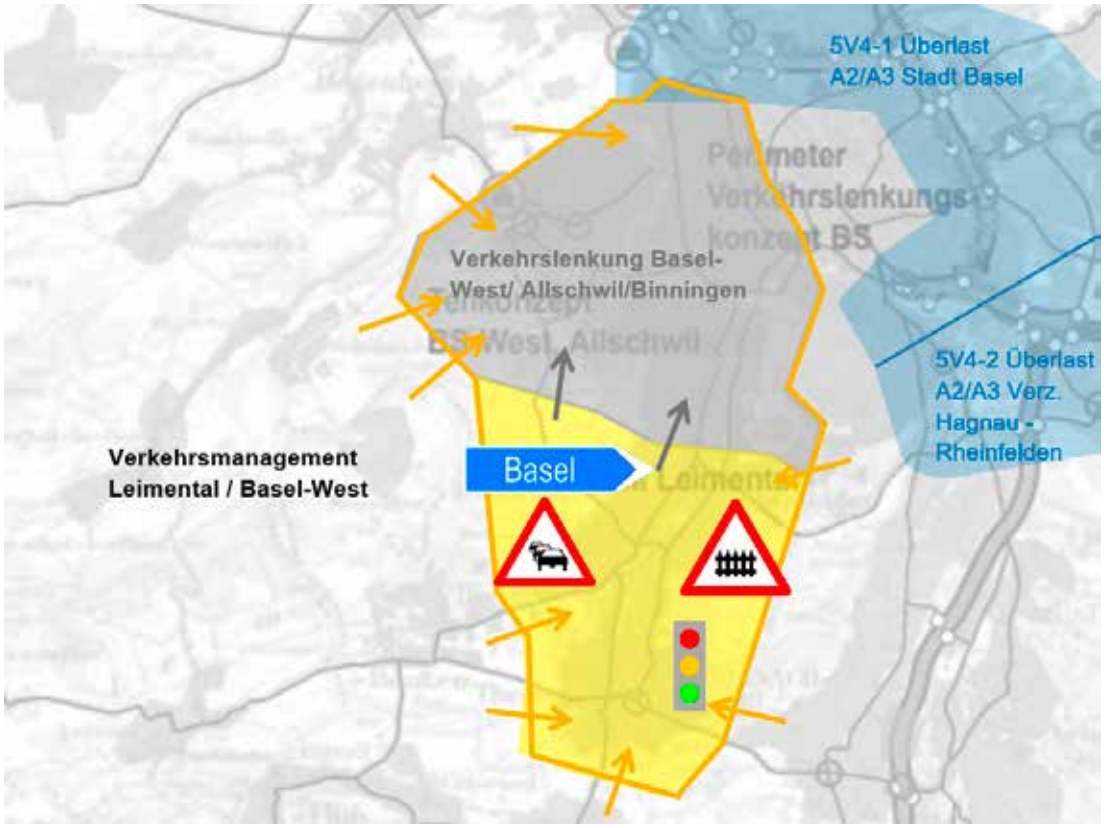
Mit der prognostizierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist gemäss Verkehrsstudie Hochrhein-Bodensee eine Zunahme des Verkehrsdrucks auf diese Rheinübergänge zu erwarten, insbesondere bis die beiden Engpassbeseitigungsprojekte im Raum Basel (Rheintunnel, 8-Spurausbau Hagnau – Augst) realisiert sind. Mit der fortschreitenden Realisierung der Autobahn A98 entlang des Hochrheins und einer möglichen neuen Rheinquerung im Raum Sisslerfeld wird auch die Attraktivität zur grossräumigen Umfahrung des Stadt Basel über die A98 für den überregionalen Verkehr (vor allem Richtung Raum Brugg, Zürich und Ostschweiz) zunehmen.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Bundesamt für Strassen (ASTRA; CH), Autobahn GmbH (DE)
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Aargau, Landkreis Waldshut, Landkreis Lörrach, Agglo Basel

5V4-4

Regionales Verkehrsmanagement: Verkehrsmanagement Leimental/Basel-West



A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

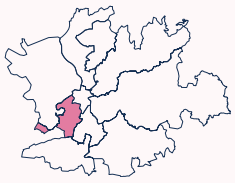
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
-

Unterkategorie
-



Leimental

Massnahmenbeschrieb

Das übergeordnete Strassennetz im Raum Basel-West und im vorderen und mittleren Leimental verläuft mehrheitlich inmitten dichtbebauter Siedlungsgebiete und Ortskerne und weist an einigen neuralgischen Knotenpunkten oder Bahnübergängen bereits Überlastungserscheinungen auf. Die komplexen Überlagerungen von Binnenverkehr und überregionalem tangentialen Verkehrsströmen werden sich mit der prognostizierten Siedlungsentwicklung noch weiter akzentuieren. Entlastungen durch neue übergeordnete Strasseninfrastrukturen sind dabei lediglich im Raum Allschwil-Binningen (z.B. Projekt Zubringer Bachgraben) mit teilweise langfristigem Realisierungshorizont vorgesehen. Mit dem Ausbau des Angebots ÖV im Leimental auf der Tramstrecken 10 und 17 wird das gesamtverkehrliche Angebot optimiert und soll die strukturelle Entwicklung aufgefangen und die strassenseitige Situation gelindert werden. Gleichwohl bleibt auch mittelfristig Handlungsbedarf bestehen. Dieser wurde bereits im 4. Agglomerationsprogramm als Stossrichtung «Optimierung des Verkehrsablaufs auf dem Kantonsstrassennetz im Leimental» erkannt und bleibt auch im vorliegenden 5. Agglomerationsprogramm aktuell. Mit einer verstärkten Lenkung und Steuerung des Strassenverkehrs sollen gemäss dem Raumkonzept Leimental sowie der vorliegenden Strategie des aktuellen Agglomerationsprogramms folgende Ziele verfolgt werden:

5V4-4

- Sicherstellung der verkehrlichen Erschliessung und Erreichbarkeit aller Gemeinden und Siedlungsgebiete im Leimental (inkl. Verdichtete Gebiete und Entwicklungsgebiete)
- Verlagerung von nicht vermeidbaren Staus auf unkritische Strassenabschnitte
- Abbau der Behinderungen im strassengebundenen öV und im Fuss- und Veloverkehr
- Entlastung der Ortsdurchfahrten (z.B. als Voraussetzung zur Aufwertung von Strassenräumen)
- Unterstützung bei der angestrebten Verkehrsverlagerung weg vom MIV durch eine Beschleunigung des Tramangebotes, Aufwertung von Haltestellen/ÖV-Drehscheiben und einem Ausbau der Velo(vorzugs-)routen.

Diese sich teilweise widersprechenden Zielvorstellungen auf dem begrenzten Strassenraum konkret umzusetzen ist anspruchsvoll. Bisher wurden Massnahmen im Verkehrsmanagement punktuell in laufende kantonale Projekte integriert (z.B. Optimierung Schrankenschliesszeiten am Bahnübergang Therwil Hauptstrasse) bzw. sind Bestandteile einer laufenden Studie für die als besonders problematische Achsen im Gebiet Basel-West und der Gemeinden Allschwil und Binningen (Projekt «Verkehrslenkungskonzept Basel-West/Allschwil/Binningen»).

Ziel dieses strategischen Projekts ist die Beurteilung des Handlungsbedarfs auf Basis der genannten Studie für das Netz der Kantons- und Gemeindestrassen bzw. anhand zusätzlicher Erfordernisse aus der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung . Infolge der teils widersprüchlichen Zielvorgaben bzw. verkehrsfunktionalen Vorgaben sollen noch keine konkreten Massnahmen erarbeitet werden, sondern ein Abgleich der bisherigen Überlegungen und der aktuellen Projekte, von entsprechenden Verkehrsgrundlagen und Zielvorstellungen sowie die Festlegung eines konkreten weiteren Vorgehens im Sinne einer klassischen Projektdefinition (gemäss SIA Stufe 1) sein.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Effizientere Ausnutzung der verfügbaren Kapazitäten, Verflüssigung des Strassenverkehrs, insbesondere auf dem übergeordneten Strassennetz.
WK2	Klarere Trennung von siedlungs- und verkehrsorientierten Strassen, verbesserte Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen aufgrund Verkehrsverflüssigung und Kanalisierung auf das übergeordnete Strassennetz.
WK3	Klarheit über Kommunikationskanäle und Kenntnisse über die Zuständigkeiten fördern eine adäquate und rasche Reaktion bei Einzelereignissen (z. B. Umleitung wegen Sperrung einer wichtigen Strassenachse).
WK4	Reduktion der Emissionen durch Verflüssigung des Verkehrs.

Bezug zum Zukunftsbild:
Das Zukunftsbild der Agglomeration Basel strebt eine möglichst effiziente Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen und deren Kapazitäten sowie eine siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung an.

Bezug zu Teilstrategien:

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

› V6.1 Infrastrukturkapazitäten bereitstellen und Transportabwicklung optimieren

Bezug zum Handlungsbedarf

Der Handlungsbedarf ist bereits heute entlang einigen Strassenachsen und Hauptknotenpunkten sowohl im Gebiet Basel-West wie auch dem vorderen und mittleren Leimental vorhanden. Die weitere geplante Siedlungsentwicklungen (z.B. entlang Binningerstrasse in Allschwil, Teilzonenplanung Zentrum Binningen) werden den Druck auf die verbleibenden begrenzten Strassenflächen vergrössern. Die Handlungsmöglichkeiten in kurzfristiger Hinsicht werden bereits an den primären Hotspots in der Studie «Verkehrslenkungskonzept Basel-West/Allschwil/Binningen» in einer partnerschaftlichen Beurteilung der Kantone BS und BL geprüft, so dass sich der Handlungsbedarf für weitere Abklärungen im Rahmen der vorliegenden strategischen Massnahmen auf folgende Bereiche beschränken dürfte:

› Allfälliger Handlungsbedarf aus dem genannten Verkehrslenkungskonzept auf die nachgelagerten Gemeinden Bottmingen, Oberwil und Therwil

› Mittel- bis langfristiger Bedarf an weitergehenden VM-Massnahmen im gesamten Gebiet (nach Umsetzung der aktuellen Planungen und Projekte)

› Aus Sicht der Gemeinden ergeben sich hohe und problematische Knotenbelastungen neben Allschwil und Binningen auch in den Gemeinden Bottmingen, Therwil und Oberwil

Die Beeinflussung des grenzüberschreitenden Verkehrs im Raum Basel-West und Allschwil ist nicht Gegenstand der vorliegenden strategischen Massnahme, denn kurzfristig ergibt sich aus Sicht der Communauté Alsace sowie der Kantone BS und BL kein entsprechender Handlungsbedarf. Der Bedarf in mittel- bis langfristiger Sicht ist im Rahmen der Infrastrukturprojekte im Bereich der Landesgrenze zu beurteilen.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Kanton Basel-Landschaft
Weitere beteiligte Stellen	Kanton Basel-Stadt, Gemeinden des Leimentals (vertreten durch Verkehrs- und Raumplanungskommission)

5V5

Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung



Massnahmenbeschrieb

Anfang 2021 haben 15 Gemeinden eine Charta zur Harmonisierung der Parkraumbewirtschaftung unterzeichnet. Diese Charta entstand in Zusammenarbeit mit den Kantonen BL/BS, dem Landkreis Lörrach und der Saint-Louis Agglomération unter Leitung des Agglo-programms Basel. Die Charta beinhaltet 5 Grundsätze und 6 Handlungsfelder, welche nun von den Gemeinden in Umsetzung gehen. Die darin festgehaltenen Ansätze regeln bspw. die Einführung von flächendeckender oder gebietsbezogener Bewirtschaftung, die Abgabe von Parkkarten zur Privilegierung einzelner Benutzergruppen (Anwohner, Handwerker, Angestellte, Besucher) oder auch eine zentrale Informationsübersicht der Regelungen. Auf dieser Grundlage aufbauend, soll nun eine 2. Phase eingeleitet werden. Ziel ist es, die von den Gemeinden getragene Harmonisierung der Parkraumbewirtschaftung umzusetzen und bei Bedarf (hoher Parkdruck) gebietsmässig zu erweitern. Folgende Schritte sind vorgesehen:

- Schritt 1: Fortführung Austausch zu den Erfahrungen und den Veränderungen im Zusammenhang mit der Umsetzung der Charta
- Schritt 2: Überarbeitung/Erweiterung der Charta
- Schritt 3: Ausweitung der Charta auf weitere städtisch geprägte Gemeinden mit Parkdruck wie z.B. Liestal, Rheinfelden und Laufen

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Abbau von Parksuchverkehr und punktuell hohem Verkehrsaufkommen, konsistente Lenkung der Parkiernachfrage dahin, wo sie erwünscht ist, klareres und übersichtlicheres Parkraumangebot für Automobilisten.
WK2	Verbesserung der Lebensqualität v. a. in Wohngebieten durch Reduktion von Parksuchverkehr.
WK3	Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Quartierstrassen durch weniger Parksuchverkehr.
WK4	-

Bezug zum Zukunftsbild:
Das Zukunftsbild der Agglomeration Basel strebt eine siedlungsverträgliche Abwicklung des Strassenverkehrs und verbesserte Bedingungen für die kombinierte Mobilität an. Dabei auch beim ruhenden Verkehr anzusetzen, ist naheliegend: Jede MIV-Fahrt beginnt und endet mit einem abgestellten Fahrzeug. Ein nicht unerheblicher Teil des Verkehrs in urbanen Gebieten entfällt auf Parksuchverkehr. Diesen gilt es zu lenken und örtlich gezielt zu reduzieren.

Bezug zu Teilstrategien:
› V3.3: Parkraumbewirtschaftung koordinieren und harmonisieren

Bezug zum Handlungsbedarf
Die kommunal geregelten Bestimmungen zur Parkraumbewirtschaftung wirken über die Gemeindegrenzen hinaus. Vor allem im Agglomerationszentrum und den angrenzenden Gemeinden ist der Druck auf öffentliche Parkplätze hoch. Damit widersprüchliche Regelungen und negative Auswirkungen (Parksuchverkehr, Fremdparkierung) möglichst vermieden werden, ist eine koordinierte Parkraumbewirtschaftung notwendig.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Agglo Basel
Weitere beteiligte Stellen	involvierte Gemeinden, Kantone Basel-Stadt und Basel-Land, Landkreis Lörrach, Saint-Louis Agglomération

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
In der 4. Generation wurde eine neue Arbeitsgruppe «Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung» gebildet. Die Arbeitsgruppe setzt sich aus Vertretern der Städte und Gemeinden sowie der Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, dem Landkreis Lörrach, der Saint-Louis Agglomération (SLA) sowie der Geschäftsstelle Agglo Basel zusammen. Der Perimeter der Arbeitsgruppe umfasst das Agglomerationszentrum und die angrenzenden Gemeinden: Basel, Birsfelden, Muttenz, Pratteln, Münchenstein, Bottmingen, Binningen, Allschwil, Hégenheim, Saint-Louis, Huningue, Weil am Rhein, Riehen, Lörrach, Reinach und Grenzach-Wyhlen. Alle beteiligten Gemeinden haben die erarbeitete Charta unterzeichnet und damit die Zusammenarbeit verankert und gestärkt sowie für die Zukunft gesichert.

5V5

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

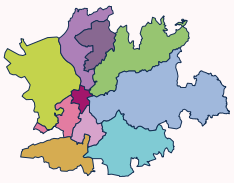
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
-

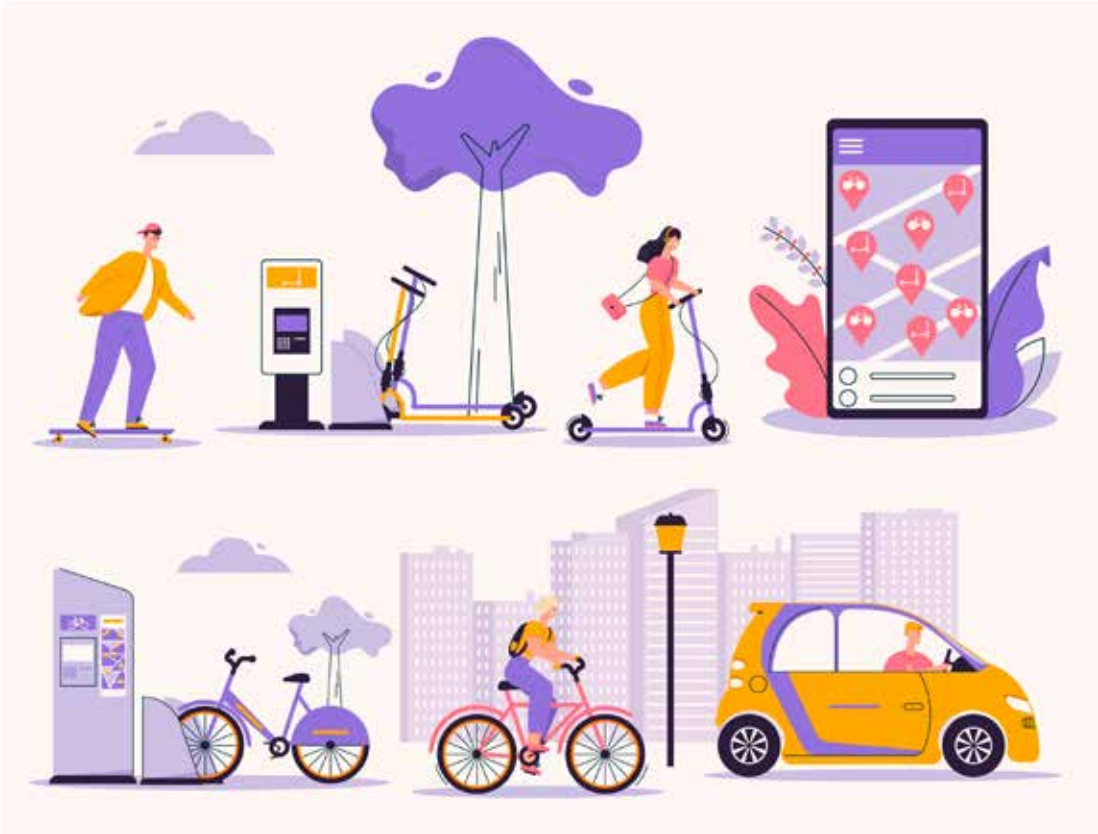
Unterkategorie
-



Gesamtagglomeration

5V6

Mobilitätsmanagement: Fortsetzung Begleitung Sharing-Angebote über Grenzen denken



Massnahmenbeschrieb

In der Agglomeration Basel gibt es derzeit keine grossräumigen grenzüberschreitenden Sharing-Angebote. Als Gründe dafür werden weiterhin rechtliche und organisatorische Hürden vermutet (z. B. MwSt-Abrechung bei grenzüberschreitenden Fahrten, Versicherungsdeckung, Nutzung des öffentlichen Grunds für Stationen).

Unterstützt vom Agglomerationsprogramm Basel haben der Kanton Basel-Stadt und der Anbieter Velospot gemeinsam mit der Stadt Weil am Rhein und der Gemeinde Huningue sämtliche technischen, rechtlichen und praktischen Grundlagen geschaffen, um ein stationenbasiertes trinationales Veloverleihsystem zeitnah zu verwirklichen. Das Vorhaben ist geglückt. Der Basler Veloverleihanbieter Velospot betreibt seit dem 8. April 2024 erstmals je einen Standort in Deutschland und Frankreich mit insgesamt 16 Velos & E-Bikes. Diese befinden sich auf beiden Seiten der Dreiländerbrücke in Weil am Rhein und Huningue. Der Testbetrieb läuft vorerst ein Jahr. Primäres Ziel aller war es, ein kundenfreundliches, einfaches Angebot umzusetzen, welches Velofahrende in allen drei Ländern hindernisfrei nutzen können. Im Testjahr sollen relevante Erkenntnisse für eine möglichst zukunftsfähige Weiterführung gewonnen werden.

Das Agglomerationsprogramm Basel will einen Austausch zwischen den verschiedenen Stakeholdern weiterhin begleiten und fördern. Gemeinsam mit den Mitgliedern von Agglo Basel sollen:

- Hürden und Bedürfnisse frühzeitig mit betroffenen Akteuren besprochen werden;
- Potenziale für die Ausdehnung bestehender und neuer grenzüberschreitender Sharing-Angebote erkannt werden;
- Gemeinden bei der Einführung neuer Angebote unterstützt werden.

Im Fokus sollen stets die Bedürfnisse der potenziellen Nutzer der trinationalen Agglomeration Basel stehen, dazu gehören Pendlerinnen und Pendler genauso wie Touristen und Spontannutzende.
Das Agglomerationsprogramm Basel verfolgt dabei das langfristige Ziel, die Sharing-Angebote zu einem vernetzten und grenzüberschreitenden System (welches aus mehreren Anbietern bestehen kann) zu führen und dieses im Zusammenspiel mit Mobilitätsstationen (Eigenleistung 5V3) wirkungsvoll entfalten zu lassen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nutzen/Wirkung

WK1	Lenkung der grenzüberschreitenden Verkehrsnachfrage auf ressourcenschonende Verkehrsmittel. Förderung flexibler und kombinierter Mobilitätsformen.
WK2	Sharing-Mobility-Angebote ermöglichen neue Wohnformen (z. B. autoarmes Wohnen, genossenschaftliches Wohnen) und spielen Flächen für alternative Nutzungen frei.
WK3	-
WK4	Mit Sharing-Angeboten werden Ressourcen und Platz eingespart. Attraktive Sharing-Angebote motivieren zu einem nachhaltigeren Mobilitätsverhalten und stiften Anlass auf ein eigenes Fahrzeug.

Bezug zum Zukunftsbild:
Ein Grundsatz des Zukunftsbildes lautet, Mobilität über die Grenzen hinweg zu ermöglichen und auf nachhaltige Angebote zu lenken. Hierfür muss ein Umdenken im individuellen Mobilitätsverhalten erfolgen. Das Agglomerationsprogramm ist bestrebt, die Voraussetzungen für eine ressourcenschonende, grenzüberschreitende Mobilität zu schaffen und Verkehrserzeuger zu einem nachhaltigeren Mobilitätsverhalten zu motivieren.

Bezug zu Teilstrategien:
- QV2.1 Multimodale Informationen verfügbar machen und Distribution weiterentwickeln
- QV2.2 Sharing-Angebote über die Grenzen denken

Bezug zum Handlungsbedarf
Grenzüberschreitende Sharing-Angebot sind bisher eine Seltenheit. In der «grenzreichen» Agglomeration Basel führt dies zu erheblichen Einschränkungen und Attraktivitätsminderungen für die Nutzer der Sharing-Angebote. Die grenzüberschreitende Mobilität bei herkömmlichen Verkehrsformen ist hoch, was auch ein hohes Potenzial bei Sharing-Angeboten vermuten lässt.

Beteiligte Stellen/Koordination

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

5V6

A

Historie

AP1/ARE-Code
- -

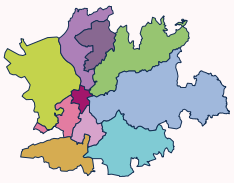
AP2/ARE-Code
- -

AP3/ARE-Code
- -

AP4/ARE-Code
- -

Massnahmenkategorie
-

Unterkategorie
-



Gesamtagglomeration

4
Anhang
Annexe

4.1 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 Leistungsvereinbarung › 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) widerspiegelt 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*	Kosten in Mio CHF (4) *Coûts en Mio de CHF (4)*
Ö47					2701,006	Trams/Stadtbahnen	ÖV-Direktverbindung Leimental – Basel Bahnhof SBB (Margarethenstich)	A					16,48
Ö102					2701,009	Multimodale Drehscheiben	Busbahnhof Laufen	A					6,94
Ö18					2701,005	Tram/Strasse	Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis	B					74,68
	Ö16				2701.2.021	Tram/Strasse	Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis		A				87,82
Ö90					2701,043	Schiene	Anbindung Kopfgleis Bahnhof Liestal	B					49,88
Ö55					2701,076	Schiene	Entflechtung Basel-Muttenz	B					65,07
Ö99					2701,077	Schiene	Überwerfung Pratteln	B					65,07
Ö100					2701,078	Schiene	Ausbau Doppelspur Laufental	B					60,73
Ö11a					2701,003	ÖV-Strasse	ÖV-Erschliessung Erlenmatt, kurzfristige Massnahmen	Ae					3,30
	Ö14				2701.2.021	Tram/Strasse	Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis		A				87,82
	Ö19				2701.2.024	Tram/Strasse	Doppelspurausbau Tramlinien 10/17, „Spiesshöfli“ / Binningen		A				22,40
	Ö28				2701.2.142	Kapazität Strasse	ÖV-Drehscheibe Saint-Louis - P&R		A				6,25
	Ö29				2701.2.029	Multimodale Drehscheiben	ÖV-Drehscheibe Muttenz (Busbahnhof)		A				5,84
	Ö34				2701.2.025		ÖV-Priorisierung und Busspuren		Ae				-
	Ö28				2701.2.143	Multimodale Drehscheiben	ÖV-Drehscheibe Saint-Louis - Anpassungen der Bahnhofsanlage		Ae				2,31
	Ö37				2701.2.027	ÖV-Strasse	Busbeschleunigungsmassnahmen Hegenheimer-/ Belforterstrasse - Bachgraben- Allschwil		Ae				1,46
	Ö18a / Ö18b				2701.2.023	Tram/Strasse	Tramerschliessung Salina Raurica (1. + 2. Etappe)		B				71,69

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*	Kosten in Mio CHF (4) *Coûts en Mio de CHF (4)*
		Ü31			2701.3.175	Tram/Strasse	Tram Salina Raurica			B			175,00
			4Ö2		2701.4.002	Tram/Stadtbahnen	BL: Tram Salina Raurica				C		157,00
	Ö17				2701.2.039		Neue Tramverbindung Dreispitz		B				53,77
	Ö16				2701.2.022	Tram/Strasse	Tramverlängerung Stücki – Kleinhüningen		B				36,74
		Ö1			2701.3.109	Tram/Strasse	Tram Klybeck - Kleinhüningen			B			60,28
			4Ö5		2701.4.005	Tram/Stadtbahnen	BS: Tram Klybeck				B		61,00
				5ÖV7		**Tram/Stadtbahnen**	**BS: Tramprojekt Klybeck**					**B**	**60,00**
	Ö20				2701.2.041	Tram/Strasse	Tramverlängerung Allschwil-Letten		B				17,92
			4Ö4			Tram/Stadtbahnen	BL: Tram Letten				A		66,00
	Ö21				2701.2.042	Tram/Strasse	Expresstram Linie 17		B				17,92
	Ö23				2701.2.043	Tram/Strasse	Neue Tramverbindung Claragraben		B				17,92
		Ö3			2701.3.131	Tram/Strasse	Tram Claragraben			A			25,11
				5ÖV11	**2701.3.131**	**Tram/Stadtbahnen**	**BS: Tramprojekt Claragraben**				**C**		**25,10**
	Ö33				2701.2.046	Tram/Strasse	Linienschifffahrt auf dem Rhein		B				5,84
	Ö24				2701.2.044	Tram/Strasse	Neue Tramverbindung Petersgraben		Be				25,99
		Ö27			2701.3.128	Tram/Strasse	Tram Petersgraben (Einzelprojekt)			Be			32,50
			4Ö1			Tram/Stadtbahnen	BS: Tram Petersgraben				A		19,90
	Ö25				2701.2.045	Tram/Strasse	Tramknoten Schützenhaus		Be				10,75
		LV19			2701.3.011	Multimodale Drehscheiben	Rheinfelden (CH): Behindertengerechte Erschliessung Bahnhof SBB - Kapuzinerberg			A			1,51
		LV38			2701.3.032	Multimodale Drehscheiben	Liestal: Abstellanlagen Velo			A			4,02
		Ö10			2701.3.110	Multimodale Drehscheiben	Rheinfelden: Umgestaltung und Aufwertung Bahnhofplatz mit Busbahnhof			A			2,01

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*	Kosten in Mio CHF (4) *Coûts en Mio de CHF (4)*
		Ö12			2701.3.112	Bus/Strasse	Busspur Bruderholzstrasse			A			5,12
		Ö14			2701.3.114	Bus/Strasse	Rheinfelden: Eigentrassierung ÖV (Bus) Kaiseraugst-Rheinfelden (Augarten-Hirsrüti)			A			4,32
		Ö8			2701.3.149	Multimodale Drehscheiben	Bushof Grellingen			A			1,36
		Ö9			2701.3.150	Multimodale Drehscheiben	Bushof Frenkendorf			A			2,01
		M12			2701.3.088	Multimodale Drehscheiben	Park&Ride-Anlage Bahnhof Stein-Säckingen			Ae			3,84
		Ö16			2701.3.116	Tram/Strasse	Tram 3 (Saint-Louis - Technoport)			Ae			8,84
		Ö17			2701.3.117	Schiene	S-Bahn-Haltestelle Schopfheim Schlattholz			Ae			1,00
		Ö18			2701.3.118	Multimodale Drehscheiben	Zell im Wiesental: Neugestaltung Bahnhofsumfeld			Ae			1,67
		Ö19			2701.3.119	Multimodale Drehscheiben	Bushof Stein-Säckingen			Ae			0,30
		Ö20			2701.3.121	Bus/Strasse	Busverbindung (FR) - Bachgraben – St. Johann Bhf. (-Kleinbasel)			Ae			0,30
		Ö21			2701.3.122	Bus/Strasse	Buserschliessung Erlenmatt/Schoren/ Dreiländereck			Ae			0,30
		Ö22			2701.3.123	Bus/Strasse	Expressbus Bad. Bf – Roche – Schwarzwaldbrücke – Bahnhof SBB			Ae			0,10
		Ö2			2701.3.120	Tram/Strasse	Tram Grenzacherstrasse - Schwarzwaldstrasse			B			81,87
		Ö24			2701.3.125	Multimodale Drehscheiben	Bushof Zwingen			B			2,01
			4MD3			Multimodale Drehscheiben	BL: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Zwingen				A		3,30

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)*					Kosten in Mio CHF (4) *Coûts en Mio de CHF (4)*
								AP1 *PA1*	AP2 *PA2*	AP3 *PA3*	AP4 *PA4*	AP5 *PA5*	
		Ö25			2701.3.126	Tram/Strasse	ÖV-Korridor Bachgraben			B			7,03
			4Ö13		2701.4.025	Tram/Stadtbahnen	BL/BS: Tram Bachgraben				B		120,00
				5ÖV8		**Tram/Stadtbahnen**	**BL/BS: Tramprojekt Bachgraben**					**B**	**160,00**
		Ö26			2701.3.127	Multimodale Drehscheiben	Basel: Linien-Fernbus-Terminal			B			1,00
		Ö6			2701.3.147	Multimodale Drehscheiben	Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach/Riehen			B			30,14
		Ö7			2701.3.148	Multimodale Drehscheiben	Bushof Bottmingen			B			7,03
			4MD1			Multimodale Drehscheiben	BL: ÖV-Drehscheibe Bottmingen				A		20,50
			4Ö3			Tram/Stadtbahnen	Weil am Rhein: Verlängerung Tram 8 Weil am Rhein bis Läublinpark				A		20,96
			4Ö6			Tram/Stadtbahnen	BL: Neue Tramhaltestelle Freilager				A		5,05
			4Ö7			Bus/ÖV-Infrastrukturen	BS: Bussystem 2027 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)				A		56,60
			4Ö8			Bus/ÖV-Infrastrukturen	BL: Elektrifizierung Buslinien				A		6,10
			4Ö9			Bus/ÖV-Infrastrukturen	BS: Haltestellen Schifflände/Marktplatz				A		17,00
				5VDS19		**Verkehrsdrehscheiben**	**BS: Haltestellen Schifflände/Marktplatz**					**C**	**28,00**
			4Ö10			Bus/ÖV-Infrastrukturen	SLA: Améliorer le fonctionnement et les performances du réseau de bus (feux)				A		0,89
			4Ö11			Bus/ÖV-Infrastrukturen	Saint-Louis: Site propre pour les bus - rue de Mulhouse - Saint Louis (Phase 1)				A		2,59
			4Ö12			Neue/Aufwertung Haltestellen	Pauschalpaket: Neue/Aufwertung Haltestellen (A-Horizont)				A		2,24
			4MD2			Multimodale Drehscheiben	Pratteln: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Pratteln				A		14,00

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*	Kosten in Mio CHF (4) *Coûts en Mio de CHF (4)*
				5VDS2		Verkehrsdrehscheiben	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Basis und Zugang Bahnhof					A	12,50
			4MD4			Multimodale Drehscheiben	Rheinfelden (DE): B&R und P&R an der S-Bahn Haltestelle Warmbach				A		0,85
			4MD5			Multimodale Drehscheiben	Riehen: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Riehen				A		1,60
			4MD6		2701.4.022	Multimodale Drehscheiben	BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)				C		10,00
			4MD6		**5VDS11**	**Verkehrsdrehscheiben**	**BS: Neue S-Bahn-Haltestelle Solitude, stadtseitige Erschliessung (Phase 1)**					**A**	**10,00**
			4MD7			Multimodale Drehscheiben	Schliengen: B&R und P&R am Bahnhof Schliengen				A		0,23
			4MD8		2701.4.024	Multimodale Drehscheiben	Rheinfelden (CH): Mobilitätsdrehscheibe Schiffacker				B		5,00
			4Ö14		2701.4.026	Tram/Stadtbahnen	BS: Tram 30 Grossbasel				C		74,00
				5ÖV19		**Tram/Stadtbahnen**	**BS: Tram 30 Grossbasel**					**C**	**83,30**
			4Ö15		2701.4.027	Bus/ÖV-Infrastrukturen	Saint-Louis: Site propre pour les bus - rue de Mulhouse - Saint Louis (Phase 2)				C		3,83
				5ÖV10		**Bus/ÖV-Infrastrukturen**	**Saint-Louis : Couloir de bus en site propre 2**					**B**	**1,50**
			4MD9		2701.4.028	Multimodale Drehscheiben	SO: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach Apfelsee				C		9,00
				5VDS1		**Verkehrsdrehscheiben**	**Dornach: Mobilitätsdrehscheibe Dornach Apfelsee**					**A**	**7,10**
			4MD10		2701.4.029	Multimodale Drehscheiben	AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Möhlin				C		5,00

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*	Kosten in Mio CHF (4) *Coûts en Mio de CHF (4)*
			4MD11		2701.4.030	Multimodale Drehscheiben	AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst				C		5,00
			4MD12		2701.4.031	Multimodale Drehscheiben	AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Frick				B		21,00
				5VDS14		**Verkehrsdrehscheiben**	**Frick: Multimodale Verkehrsdrehscheibe Bahnhof**					**B**	**26,80**
			4MD13		2701.4.032	Multimodale Drehscheiben	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn-Haltestelle Morgartenring				C		5,00
				5VDS10		**Verkehrsdrehscheiben**	**BS: Neue S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil, stadtseitige Erschliessung**					**A**	**5,00**
			4MD14		2701.4.033	Multimodale Drehscheiben	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke), 1. Etappe				C		50,00
				5VDS17		**Verkehrsdrehscheiben**	**BS: ÖV-Drehscheibe am Bhf SBB - West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke)**					**C**	**20,00**
			4MD15		2701.4.034	Multimodale Drehscheiben	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-Nord (Centralbahnplatz und Centralbahnstrasse-West)				C		50,00
				5VDS22		**Verkehrsdrehscheiben**	**BS: ÖV-Drehscheibe am Bhf SBB - Nord (Centralbahnplatz und Centralbahnstrasse-West)**					**B**	**20,00**
			4MD16		2701.4.035	Multimodale Drehscheiben	Saint-Louis: Réaménagement du parvis Est de la Gare de Saint-Louis				B		1,87
				5VDS8		**Verkehrsdrehscheiben**	**Saint-Louis : Réaménagement du parvis de la gare**					**A**	**3,00**
				5VDS3		**Verkehrsdrehscheiben**	**Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 1. BA**					**A**	**3,35**
				5VDS4		**Verkehrsdrehscheiben**	**Laufenburg (DE): P&R-Parkplatz Ostbahnhof**					**A**	**4,00**

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*	Kosten in Mio CHF (4) *Coûts en Mio de CHF (4)*
				5VDS5		Verkehrsdrehscheiben	Murg: Erstellung P&R inkl. Umfeldverbesserung am Bahnhof					A	1,15
				5VDS6		Verkehrsdrehscheiben	Landkreis Lörrach: Aufbau eines Netzes aus Mobilstationen					A	1,76
				5VDS7		Verkehrsdrehscheiben	EAP : Nouvelles plateformes multimodales					A	21,00
				5ÖV1		Bus/ÖV-Infrastrukturen	Schliengen: Buswendeschleife Bahnhof					A	0,22
				5ÖV2		Bus/ÖV-Infrastrukturen	Saint-Louis : Couloir de bus en site propre					A	3,25
				5ÖV3		Bus/ÖV-Infrastrukturen	BL: Elektrifizierung Buslinien					A	7,00
				5ÖV4		Bus/ÖV-Infrastrukturen	Stein (AG): Neue Bushaltestelle					A	0,72
				5ÖV5		Bus/ÖV-Infrastrukturen	Pauschalpaket: Neue/Aufwertung Haltestellen (A-Horizont)					A	4,06
				5ÖV23		Bus/ÖV-Infrastrukturen	BVB: ÖV-Programm 2025 – 2028 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)					A	9,39
				5VDS12		Verkehrsdrehscheiben	Rheinfelden (CH): Verkehrsdrehscheibe Bahnhof					B	19,95
				5VDS13		Verkehrsdrehscheiben	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Bushof und Velounterführung					B	34,50
				5VDS15		Verkehrsdrehscheiben	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 2. BA					B	5,50
				5VDS16		Verkehrsdrehscheiben	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 3. BA					B	1,75
				5VDS18		Verkehrsdrehscheiben	SLA: Aménagement d'un Pôle d'échange multimodal en gare de Sierentz					B	1,50
				5ÖV6		Tram/Stadtbahnen	BS: Binningerstrasse (Heuwaage), Doppelspurausbau					B	10,00
				5ÖV9		Bus/ÖV-Infrastrukturen	BL: Busspur Bruderholzstrasse					B	7,40

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*	Kosten in Mio CHF (4) *Coûts en Mio de CHF (4)*
M27					2701,014	Aufwertungen Ortsdurchfahrten bzw. Sicherheit Strassenraum	Umgestaltung Luzerner-/Wasgenring	A					14,64
M67					2701,021	Aufwertungen Ortsdurchfahrten bzw. Sicherheit Strassenraum	Umgestaltung / Sanierung Ortsdurchfahrt Augst und Kaiseraugst	A					9,81
M71c					2701,023	Aufwertungen Ortsdurchfahrten bzw. Sicherheit Strassenraum	Beruhigung Ortszentrum Reinach	A					26,69
M93					2701,028	Aufwertungen Ortsdurchfahrten bzw. Sicherheit Strassenraum	Verkehrsberuhigung Riehen/Umgestaltung Lörracherstrasse	A					11,25
M100					2701,031	Aufwertungen Ortsdurchfahrten bzw. Sicherheit Strassenraum	Ausbau Baslerstrasse Allschwil	A					50,80
M53					2701,017	Motorisierter Individualverkehr MIV	H2, Umfahrung Liestal	B					77,49
M65					2701,020	Motorisierter Individualverkehr MIV	H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina-Raurica)	B					36,16
	M4				2701.2.056	Kapazität Strasse	H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina-Raurica)		A				46,69
M71b					2701,047	Motorisierter Individualverkehr MIV	Beruhigung Ortszentrum Dornach	B					3,96
	M6				2701.2.070	Aufwertung/Sicherheit Strasse	Beruhigung Ortszentrum Dornach		B				1,50
Ö104					2701,010	Verkehrssystemmanagement	Busspuren auf Strasse	Ae					1,15
Ö105					2701,011	Verkehrssystemmanagement	öV-Bevorzugung an Lichtsignalanlagen	Ae					0,69

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*	Kosten in Mio CHF (4) *Coûts en Mio de CHF (4)*
M19					2701,013	Motorisierter Individualverkehr MIV	Strassenerschliessung Erlenmatt	Ae					21,05
M62					2701,019	Motorisierter Individualverkehr MIV	Zwingen: Kreisel und Birsbrücke	Ae					17,60
M81					2701,024	Motorisierter Individualverkehr MIV	Kunimatt Pratteln: 3 Kreisel	Ae					6,90
M83					2701,025	Motorisierter Individualverkehr MIV	Knotenpunkte in Kaiseraugst	Ae					3,50
M84					2701,026	Motorisierter Individualverkehr MIV	Knotenpunkte in Rheinfelden (CH)	Ae					1,60
M91					2701,027	Motorisierter Individualverkehr MIV	Anpassung Knoten Elsässer-/Kohlenstrasse (Campus Novartis)	Ae					11,50
M99					2701,030	Motorisierter Individualverkehr MIV	Umgestaltung Giebenacherstrasse in Kaiseraugst	Ae					2,10
M101					2701,032	Motorisierter Individualverkehr MIV	Umbau Rheinfelderstrasse/Rheinstrasse	Ae					23,00
	M4				2701.2.056	Kapazität Strasse	H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina Raurica)		A				46,69
	M2				2701.2.055	Kapazität Strasse	Basel-Dreispitz: Knotenanpassungen		A				24,32
	M10				2701.2.059	Aufwertung/Sicherheit Strasse	Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost		A				5,40
	M13				2701.2.061	Aufwertung/Sicherheit Strasse	Strassenraumgestaltung Bachgraben		A				7,20
	M12				2701.2.060	Verkehrssystem-management	Verkehrsmanagement Rheinfelden-Kaiseraugst		A				4,49

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*	Kosten in Mio CHF (4) *Coûts en Mio de CHF (4)*
	M1a				2701.2.054	Aufwertung/Sicherheit Strasse	Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Anschluss Basel-City - Basel SBB - Gundeldinger Quartier - ABAC		A				7,78
	M1b				2701.2.067	Verkehrssystem-management	Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Anschluss Basel-City - Basel SBB - Gundeldinger Quartier		B				16,12
	M3				2701.2.068	Kapazität Strasse	Verkehrserschliessung Hafen – Stadtentwicklung Kleinhüningen		B				38,91
	M9				2701.2.071	Aufwertung/Sicherheit Strasse	Beruhigung Ortsdurchfahrt Aesch		B				1,80
			4M10		2701.4.045	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Nord				A		9,00
			4M15		2701.4.073	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Bereich Zentrum				B		5,00
				5M10		**Aufwertung/Sicherheit Strassenraum**	**BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Zentrum**					**B**	**7,80**
	M14				2701.2.062	Aufwertung/Sicherheit Strasse	Aufwertung und Beruhigung Ortszentrum Pratteln		Ae				22,00
	M15				2701.2.063	Aufwertung/Sicherheit Strasse	Verkehrsraumgestaltung Rheinstrasse Liestal (FlaMa HPL, H2)		Ae				35,02
	M7				2701.2.057	Kapazität Strasse	Aesch, Zubringer Pfeffingerring		Ae				19,45
		M1			2701.3.085	Kapazität Strasse	Vollanschluss Aesch			A			55,65
		M2			2701.3.096	Kapazität Strasse	Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach			A			28,38
		M4			2701.3.103	Aufwertung/Sicherheit Strasse	Therwil, Umgestaltung Ortsdurchfahrt			A			2,30

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*	Kosten in Mio CHF (4) *Coûts en Mio de CHF (4)*
		M7			2701.3.106	Aufwertung/Sicherheit Strasse	Basel: Heuwaage-Binningerstrasse			A			6,63
		M8			2701.3.107	Kapazität Strasse	Basel: Freiburgerstrasse			A			7,17
		Ö11			2701.3.111	Kapazität Strasse	Rheinfelden: Entflechtung ÖV, MIV und LV im Bereich Bahnhof SBB			A			2,26
		Ö13			2701.3.113	Verkehrsmanagement	Fahrplanstabilität Bus BL (Linie 80/81)			A			3,39
		Ö15			2701.3.115	Aufwertung/Sicherheit Strasse	Basel: Verkehrs- und Gestaltungsprojekt Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt			A			16,83
		-			2701.3.330	Aufwertung/Sicherheit Strasse	Paket Aufw. Str. A-Liste			A			16,33
		M16			2701.3.092	Kapazität Strasse	Laufen, neue Birsbrücke inkl. kommunaler FlaMa			B			16,88
			4M3		2701.4.040	Kapazität Strasse	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa				A		19,32
				5M9		**Kapazität Strasse**	**BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa**					**B**	**15,00**
		M19			2701.3.095	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Basel: Aeschenplatz			B			15,30
			4M14		2701.4.072	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS: Aeschenplatz				B		14,54
			4M1		2701.4.036	Kapazität Strasse	BL: Zubringer Bachgraben - Allschwil (ZUBA)				C		345,00
				5M6		**Kapazität Strasse**	**BL: Zubringer Bachgraben-Allschwil**					**B**	**405,00**
			4M2		2701.4.037	Kapazität Strasse	SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim				C		18,70
				5M7		**Kapazität Strasse**	**SLA : Boulevard Intercommunal Sud (BIS)**					**B**	**18,00**
			4M4		2701.4.039	Kapazität Strasse	BL: Laufen, Brücke Norimatt und Verlegung Nau				A		15,00
			4M5		2701.4.040	Kapazität Strasse	BL: Arlesheim - Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse ins Tal (inkl. FlaMa)				A		20,00

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)*					Kosten in Mio CHF (4) *Coûts en Mio de CHF (4)*
								AP1 *PA1*	AP2 *PA2*	AP3 *PA3*	AP4 *PA4*	AP5 *PA5*	
			4M6		2701.4.041	Kapazität Strasse	CEA: Réaménagement RD105 Saint-Louis/ Hésingue - 5A3F				A		42,16
			4M7		2701.4.042	Elektromobilität	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum				A		4,80
			4M8		2701.4.043	Elektromobilität	Kaiseraugst: Neue E-Tankstellen auf Gemeinde-parkplätzen				A		0,24
			4M9		2701.4.044	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL: Birsfelden, Umgestaltung Ortsdurchfahrt				A		36,00
			4M11		2701.4.376	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Pauschalpaket: Aufwertung/Sicherheit Strassen-raum (A-Horizont)				A		34,30
			4VM1		2701.4.067	Verkehrsmanagement	BL: Fahrplanstabilität in Pratteln				A		1,43
			4VM2		2701.4.068	Verkehrsmanagement	BL: Fahrplanstabilität in Oberwil				A		0,63
			4VM3		2701.4.069	Verkehrsmanagement	BL: Fahrplanstabilität (Punktuelle Verbesserungen)				A		1,05
				5M1		**Elektromobilität im Individualverkehr**	**Kaiseraugst: Öffentlich zugängliche E-Tankstellen**					**A**	**0,07**
				5M2		**Elektromobilität im Individualverkehr**	**Eiken: Öffentlich zugängliche E-Ladestationen**					**A**	**0,10**
				5M3		**Aufwertung/Sicherheit Strassenraum**	**BS: Güterstrasse, Verbesserungen Margare-thenstrasse – Thiersteinerallee**					**A**	**18,00**
				5M4		**Aufwertung/Sicherheit Strassenraum**	**BS: Riehenring, Verbesserungen Drahtzug-strasse – Brombacherstrasse**					**A**	**31,00**
				5M5		**Aufwertung/Sicherheit Strassenraum**	**Pauschalpaket: Aufwertung/Sicherheit Strassen-raum (A-Horizont)**					**A**	**49,01**
				5M8		**Kapazität Strasse**	**CeA : Réaménagement des carrefours RD105 – RD201 et RD105 – fret EAP**					**B**	**4,80**
				5M11		**Aufwertung/Sicherheit Strassenraum**	**BL: Neugestaltung Hauptstrasse Binningen**					**B**	**30,00**

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*	Kosten in Mio CHF (4) *Coûts en Mio de CHF (4)*
				5M12		**Aufwertung/Sicherheit Strassenraum**	**BS: Heuwaage–Binningerstrasse, Neuorganisation**					**B**	**30,00**
				5M13		**Aufwertung/Sicherheit Strassenraum**	**BS: Areal Dreispitz Nord, Verbesserungen Münchensteinerstrasse**					**B**	**14,00**
				5M14		**Aufwertung/Sicherheit Strassenraum**	**BS: Areal Wolf, Neuorganisation St. Jakobs-Strasse**					**B**	**18,00**
				5M15		**Aufwertung/Sicherheit Strassenraum**	**BS: Denkmal–Grosspeter–Dreispitz, Neuorganisation**					**B**	**32,20**
				5M16		**Aufwertung/Sicherheit Strassenraum**	**Pauschalpaket: Aufwertung/Sicherheit Strassenraum (B-Horizont)**					**B**	**7,37**
				5VM1		**Verkehrsmanagement**	**Pauschalpaket: Verkehrsmanagement (B-Horizont)**					**B**	**4,00**
LV 7					2701,037	Langsamverkehr	Velo-/Fussverbindung St. Johann-Park - Huningue	A					8,62
					2701,080	Langsamverkehr	Konzept LV_A-Liste	A					38,09
					2701,081	Langsamverkehr	Konzept LV_B-Liste	B					4,31
					2701.2.149	Langsamverkehr	LV A-Liste		A				11,45
	LV1-26				2701.2.097	Langsamverkehr	Neue Velostation Süd am Bahnhof Basel SBB		A				7,78
	LV1-4				2701.2.075	Langsamverkehr	LV-Massnahmen Birsfelden - Schweizerhalle (Rheinfelder-/Rheinstrasse)		A				6,81
	LV1-1				2701.2.072	Langsamverkehr	Neuer Rhein-Steg zwischen den beiden Rheinfelden		A				5,84
	LV1-13				2701.2.084	Langsamverkehr	Münchenstein: Fuss- und Velowegverbindung Dreispitz-Brüglingen-Grosse Allee		A				4,86
	LV1-21				2701.2.092	Langsamverkehr	Reinach: Fuss-/Veloverbindung Reinach-Dornach/Arlesheim		A				4,86
	LV1-27				2701.2.098	Langsamverkehr	Riehen: Fuss- und Veloverbindung Weilstrasse mit Anschluss Wiese		A				3,89

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)*					Kosten in Mio CHF (4) *Coûts en Mio de CHF (4)*
								AP1 *PA1*	AP2 *PA2*	AP3 *PA3*	AP4 *PA4*	AP5 *PA5*	
	LV1-8				2701.2.079	Langsamverkehr	Liestal: Umgestaltung und Velo-massnahmen entlang der Rheinstrasse		A				1,46
	LV1-15				2701.2.086	Langsamverkehr	Münchenstein: Fusswegverbindung Känelmatt-strasse		Ae				-
	LV1-29				2701.2.100	Langsamverkehr	Basel: Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse - Theodor Herzl-Strasse		Ae				-
	LV1-30				2701.2.101	Langsamverkehr	Basel: Veloverbindung Gellert-St.Jakob-Dreispitz		Ae				-
	LV1-31				2701.2.102	Langsamverkehr	Basel: Veloerschliessung regionaler Arbeits-platzschwerpunkt Dreispitz		Ae				-
	LV1-32				2701.2.103	Langsamverkehr	Basel: Fuss-und Veloverbindung Hafen Klein-hüningen/Klybeck		Ae				-
	LV1-33				2701.2.104	Langsamverkehr	Basel: Veloverbindung Lange Erlen		Ae				-
	LV1-35				2701.2.106	Langsamverkehr	Velostation Lörrach		Ae				-
	LV1-36				2701.2.107	Langsamverkehr	Piste Cyclable Gare Saint-Louis / Passerelle Huningue		Ae				1,39
	LV1-34				2701.2.105	Langsamverkehr	Velo Oberrhein		Ae				1,22
	LV1-14				2701.2.085	Langsamverkehr	Münchenstein: Fuss-und Radweg Loogstrasse		Ae				0,97
	LV1-37				2701.2.108	Langsamverkehr	Saint-Louis : Parc de stationnement couvert pour vélos		Ae				0,57
	LV2-8				2701.2.116	Langsamverkehr	Basel: Fuss-/Velobrücke Güterbahnhof Wolf		B				16,54
	LV2-13				2701.2.121	Langsamverkehr	Neue Gleisfeldquerung West am Bahnhof Basel SBB		B				15,56
			4LV14		2701.4.157	Langsamverkehr	BS: Veloverbindung Gundeli - Innenstadt				C		50,00
	LV2-6				2701.2.114	Langsamverkehr	Langsamverkehrsachse Salina Raurica entlang Rheinufer		B				9,73
		LV14			2701.3.006	Langsamverkehr	BL: Langsamverkehrsachse Salina Raurica			A			6,53

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*	Kosten in Mio CHF (4) *Coûts en Mio de CHF (4)*
	LV2-11				2701.2.119	Langsamverkehr	Neue Velostation West und Ost am Bahnhof Basel SBB		B				9,73
			4LV10.3			Langsamverkehr	BS: Velostationen				A		4,40
	LV2-2				2701.2.110	Langsamverkehr	Grenzach-Wyhlen-Schweizerhalle: Fuss-/Velo-brücke		B				7,78
	LV2-7				2701.2.115	Langsamverkehr	Basel: Seevogelbrücke		B				7,78
		LV8			2701.3.078	Langsamverkehr	Basel: Seevogelbrücke		B				7,82
	LV2-12				2701.2.120	Langsamverkehr	Fuss-/Velobrücke Dreiländereck		B				4,86
		LV3			2701.3.023	Langsamverkehr	Basel: Fuss-/Velobrücke Dreiländereck "Hafen-brücke"			A			7,03
	LV2-15				2701.2.123	Langsamverkehr	Fuss-und Velohochweg Grenzach-Whylen-Basel		B				4,38
	LV1-19				2701.2.090	Langsamverkehr	Pratteln: Neubau Übergang Güter-/Hardmatt-strasse		B				2,43
	LV1-5				2701.2.076	Langsamverkehr	Bahnübergang Grellingen: Gleisquerung oder neue Birsbrücke		B				1,95
		LV51			2701.3.047	Langsamverkehr	Grellingen: Langenmattbrücke			A			0,50
	LV2-5				2701.2.113	Langsamverkehr	Pratteln: Aufwertung Unterführung Viadukt-strasse (Fröschmatt)		B				1,95
		LV27			2701.3.020	Langsamverkehr	Pratteln: Aufwertung Unterführung Viadukt-strasse (Fröschmatt)			A			3,01
	LV2-10				2701.2.118	Langsamverkehr	Verbesserte Zugänglichkeit Badischer Bahnhof		B				1,79
					2701.2.150	Langsamverkehr	LV B-Liste		B				1,52
	LV2-17				2701.2.125	Langsamverkehr	Piste Cyclable Gare Saint-Louis / Passerelle Huningue		Be				3,29
		LV60			2701.3.057	Langsamverkehr	CA3F: Liaison cyclable Huningue / Saint-Louis			A			3,01

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)*					Kosten in Mio CHF (4) *Coûts en Mio de CHF (4)*
								AP1 *PA1*	AP2 *PA2*	AP3 *PA3*	AP4 *PA4*	AP5 *PA5*	
		LV13			2701.3.005	Langsamverkehr	Muttenz: LV-Erschliessung Areal Hagnau			A			9,82
		LV2			2701.3.012	Langsamverkehr	Basel: St. Jakobs-Strasse - Velomassnahmen			A			6,03
		LV25			2701.3.018	Langsamverkehr	Augst: Giebenacherstrasse			A			3,01
		LV3			2701.3.023	Langsamverkehr	Basel: Fuss-/Velobrücke Dreiländereck "Hafenbrücke"			A			7,03
				5FVV8		**Fuss- und Veloverkehr**	**BS: Fuss- und Velobrücke Dreiländereck «Hafenbrücke»**					**B**	**20,00**
		-			2701.3.329	Langsamverkehr	Paket LV A-Liste			A			58,93
		LV4			2701.3.034	Langsamverkehr	Basel: Priorisierte Velorouten - Eigenleistungen			Ae			-
		LV5			2701.3.045	Langsamverkehr	Basel: Fuss- und Veloerschliessung an Parc des Carrières (Bachgraben - Rue de Bâle)			Ae			0,36
		LV82			2701.3.081	Langsamverkehr	Schopfheim: Radweg Dammweg bis L139 entlang der Wiese			Ae			0,35
		LV83			2701.3.082	Langsamverkehr	Schopfheim: Radwegverbindung Schopfheim West P+R und B+R in Richtung Maulburg			Ae			0,27
		LV32			2701.3.026	Langsamverkehr	Möhlin: Ausbau Unterführung Bahnhof			B			3,01
			4LV10.15			Langsamverkehr	Möhlin: Verbesserung LV-Achsen und Zugänge zum Bahnhof				A		8,00
		LV33			2701.3.027	Langsamverkehr	Möhlin: Aufwertung Zugänglichkeit Bahnhof			B			1,51
			4LV10.15			Langsamverkehr	Möhlin: Verbesserung LV-Achsen und Zugänge zum Bahnhof				A		8,00
		-	var.		2701.3.331	Langsamverkehr	Paket LV B-Liste			B			46,82
			4LV1			Langsamverkehr	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim - Lörrach				A		14,00
			4LV2			Langsamverkehr	BL: VVR Allschwil Bachgraben - Basel SBB, 1. Etappe				A		12,00

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)*					Kosten in Mio CHF (4) *Coûts en Mio de CHF (4)*
								AP1 *PA1*	AP2 *PA2*	AP3 *PA3*	AP4 *PA4*	AP5 *PA5*	
			4LV3			Langsamverkehr	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute West, 1. Etappe (Schlüsselmassnahmen)				A		15,00
			4LV4			Langsamverkehr	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, 1. Etappe				A		20,00
			4LV5		2701.4.080	Langsamverkehr	Rheinfelden (DE): Radweg Kraftwerk Rhyburg - Beuggen				B		9,00
				5FVV15		**Fuss- und Veloverkehr**	**Rheinfelden (DE): Radweg zwischen Kraftwerk Rhyburg und Beuggen**					**B**	**12,00**
			4LV6			Langsamverkehr	CEA: Passerelle piétons/cycles entre Quartier du Lys et le Technoparc				A		4,55
			4LV7			Langsamverkehr	Duggingen: Neuer Treppenturm mit Lift als Dorfzugang				A		1,25
			4LV8			Langsamverkehr	SO: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, Abschnitt Solothurn				A		16,00
			4LV9		2701.4.084	Langsamverkehr	BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung am Bahnhof Laufen				A		8,00
				5FVV10		**Fuss- und Veloverkehr**	**BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung am Bahnhof Laufen**					**B**	**8,00**
			4LV10			Langsamverkehr	Pauschalpaket: Langsamverkehr (A-Horizont)				A		94,28
			4LV11		2701.4.154	Langsamverkehr	Pratteln: Velounterführung Bahnhof				B		17,00
			4LV12		2701.4.155	Langsamverkehr	Kaiseraugst: Überführung Landstrasse				B		2,70
				5FVV17.3		**Fuss- und Veloverkehr**	**Kaiseraugst: Überführung Landstrasse**					**B**	**3,00**
			4LV13		2701.4.156	Langsamverkehr	Lörrach: Grün- und Querverbindung				B		3,24
				5FVV16		**Fuss- und Veloverkehr**	**Lörrach: Bahnunterführung Zollweg**					**B**	**5,00**
				5FVV2		**Fuss- und Veloverkehr**	**Dornach: Rad- und Fusswegunterführung Apfelsee**					**A**	**16,00**

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)*					Kosten in Mio CHF (4) *Coûts en Mio de CHF (4)*
								AP1 *PA1*	AP2 *PA2*	AP3 *PA3*	AP4 *PA4*	AP5 *PA5*	
				5FVV3		**Fuss- und Veloverkehr**	**BS: Riehenstrasse/Hammerstrasse, Velomassnahmen**					**A**	**7,80**
				5FVV4		**Fuss- und Veloverkehr**	**BL: Velovorzugsroute Birsstadt West: 2. Etappe**					**A**	**10,00**
				5FVV5		**Fuss- und Veloverkehr**	**BL: Velovorzugsroute Birsstadt Ost: 2. Etappe**					**A**	**10,00**
				5FVV6		**Fuss- und Veloverkehr**	**BL: Fuss- und Veloverkehrsmassnahme Nau/Norimatt**					**A**	**7,00**
				5FVV7		**Fuss- und Veloverkehr**	**Pauschalpaket: Fuss- und Veloverkehr (A-Horizont)**					**A**	**48,80**
				5FVV9		**Fuss- und Veloverkehr**	**BS: Neue Velostation Bhf. SBB West (in Brückenköpfen neue Margarethenbrücke)**					**B**	**15,00**
				5FVV11		**Fuss- und Veloverkehr**	**BL: Pratteln, Neubau SBB-Querung Gempenstrasse – Persilwegli**					**B**	**14,00**
				5FVV12		**Fuss- und Veloverkehr**	**BL: Velotunnel Angenstein**					**B**	**2,00**
				5FVV13		**Fuss- und Veloverkehr**	**Riehen: Fuss- und Veloverkehr Stettenfeld**					**B**	**1,73**
				5FVV14		**Fuss- und Veloverkehr**	**Landkreis Lörrach: Erstellung Dossenbachradweg an der K6353**					**B**	**5,35**
				5FVV17		**Fuss- und Veloverkehr**	**Pauschalpaket: Fuss- und Veloverkehr (B-Horizont)**					**B**	**17,13**
	V1				2701.2.064	Strategische Verkehrsmassnahmen	Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung		Av				-
	V2				2701.2.065	Strategische Verkehrsmassnahmen	Aufbau Mobilitätsmanagement		Av				-
	V3				2701.2.066	Strategische Verkehrsmassnahmen	Aufbau regionales Verkehrsmanagement		Av				-
		V1			2701.3.197	Strategische Verkehrsmassnahmen	Umsetzung Mobilitätsinformationsplattform			Av			0,65
		V2			2701.3.198	Strategische Verkehrsmassnahmen	Aufbau Verkehrsmanagement			Av			-

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)*					Kosten in Mio CHF (4) *Coûts en Mio de CHF (4)*
								AP1 *PA1*	AP2 *PA2*	AP3 *PA3*	AP4 *PA4*	AP5 *PA5*	
		V3			2701.3.199	Strategische Verkehrs-massnahmen	Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung			Av			-
		V4			2701.3.200	Strategische Verkehrs-massnahmen	Regionales Güterverkehrskonzept			Av			-
		V5			2701.3.201	Strategische Verkehrs-massnahmen	Regionales P+R-Konzept			Av			-

Geschäftsstelle Agglo Basel
Bureau Agglo Basel

Emma Herwegh-Platz 2a
4410 Liestal

+41 61 926 90 50
info@agglobasel.org
www.agglobasel.org