AGGLOPROGRAMM**BASEL**

Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation

Hauptbericht

16. April 2021

Impressum

Agglomerationsprogramm Basel, 4. Generation
Teil 1 – Hauptbericht

Geschäftsstelle Agglo Basel

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

Geschäftsstelle Agglo Basel (Gesamtverantwortung)

Emma Herwegh-Platz 2a
CH- 4410 Liestal
Tel.: +41 61 926 90 50
Fax: +41 61 921 12 46
info@agglobasel.org
www.agglobasel.org

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

Klimaneutraler Druck auf 100 % Recyclingpapier

Politische Steuerung Agglоprogramm[1]

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

* Präsident/In Agglo Basel

Geschäftsleitung Agglоprogramm[2]

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

Geschäftsleitung trireno[3]

Benno Jurt	Leiter Mobilitätsplanung Kanton Basel-Stadt
Thomas Hohl	(Ad interim) Delegierter Öffentlicher Verkehr Kanton Basel-Landschaft
Hans Ruedi Rihs	Leiter Öffentlicher Verkehr Kanton Aargau
Kjell Kolden	Abteilungsleiter Öffentlicher Verkehr Kanton Solothurn

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

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

3 Ehemalige Mitglieder GL trireno: Dr. Eva Juhasz, Delegierte Öffentlicher Verkehr Kanton Basel-Landschaft (Mitglied bis 12. Februar 2021)

David Asséo	Délégué aux transports République et Canton du Jura
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 Raumplanung

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

Fachgruppe Strasse

Alain Aschwanden	Leiter Fachbereich Gesamtverkehrsplanung Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft
Francis Anthony	Responsable de l'Unité Gestion du Trafic, Secteur Entretien et Exploitation Service de l'Entretien des Routes Conseil Départemental du Bas-Rhin
Jean-Yves Bouveret	Adjoint au Chef de Pôle Pôle Territorial Direction des Routes Conseil Départemental du Haut-Rhin
Urs Roth	Stv. Kantonsingenieur Kanton Basel-Landschaft
Dr. Rudolf Dieterle	Managementunterstützung Nationalstrassen Kanton Basel-Stadt
Simon Kettner	Leiter Mobilitätsstrategie Kanton Basel-Stadt
Kurt Erni	Leiter Grundlagen/Verkehr, Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn
Etienne Heinrich	Directeur Général Adjoint des Services Saint-Louis Agglomération (SLA)
Simone Hunziker	Verkehrsplanerin, Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn
Paolo Maltese	Fachbereichsleiter Verkehrsmanagement Bundesamt für Strassen ASTRA
Christoph Thiele	Abteilung Strassenwesen und Verkehr, Referat 44 – Strassenplanung Regierungspräsidium Freiburg im Breisgau
Götz Timcke	Projektleiter Abteilung Verkehr, Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau

Michael Freitag	Verkehrs- und Infrastrukturplanung Regionalverband Hochrhein-Bodensee
Rainer Ganz	Leiter Fachbereich Strassen, Dezernat III Landkreis Lörrach
Karl Heinz Hoffmann	Verbandsdirektor Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)
Philippe Rust	Directeur des Etudes Prospectives et d'Aménagements Direction des Routes et des Transports Département du Haut-Rhin
Jean-Luc Poffet	Stellvertreter Abteilung Strassennetze Bundesamt für Strassen ASTRA

Fachgruppe Güterverkehr

Alain Aschwanden	Leiter Fachbereich Gesamtverkehrsplanung Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft
Thomas Hohl	Bau- und Umweltschutzdirektion Abteilung öffentlicher Verkehr Kanton Basel-Landschaft
David Peter	Geschäftsbereich Verkehrsinfrastruktur Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft
Luca Olivieri	Projektleiter Güterverkehr Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt
Stefan Gantenbein	Abteilungsleiter Verkehrsplanung Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn
Marco Lombardi	Stv. Sektionsleiter ÖV Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau
Karl Heinz Hoffmann	Verbandsdirektor Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)
Etienne Heinrich	Directeur Général Adjoint des Services Saint-Louis Agglomération (SLA)
Florence Prudent	Responsable des affaires transfrontalières Saint-Louis Agglomération (SLA)

Fachgruppe Velo- und Fussverkehr

Andrea Büchel-Dürrenberger	Mobilitätsplanung, Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt
David Peter	Geschäftsbereich Verkehrsinfrastruktur Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft
Doris Capaul	Fachstelle Fuss- u. Wanderwege Amt für Raumplanung, Kanton Basel-Landschaft
Mirjam Hauser	Projektleiterin Fuss- und Radverkehr Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau
Sascha Attia	Verkehrsplaner, Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn
Florence Prudent	Responsable des affaires transfrontalières Saint-Louis Agglomération (SLA)
Leonie Wiesiollek	Radverkehrsbeauftragte Landkreis Lörrach

Fachgruppe Tram

Rainer Franzen	Teamleiter Tramnetz, Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt
Oliver Biedert	Projektleiter öffentlicher Verkehr, Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt
Martin Schaffer	Stv. Leiter Gesamtverkehrsplanung, Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft
Alain Aschwanden	Leiter Fachbereich Gesamtverkehrsplanung Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft
Daniel Schoop	Verkehrsplaner, Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft
Hubert Vaxelaire	Directeur des transports Saint-Louis Agglomération (SLA)
Nina Gregotsch	Stv. Dezernatsleitung III Landkreis Lörrach
Philipp Günther	Nahverkehrsplanung (ÖPNV), Landkreis Lörrach
Daniel Schwarz	Projektleiter Öffentlicher Verkehr Amt für Verkehr und Tiefbau, Kanton Solothurn

Fachgruppe Umsetzung

Thomas Weiss	Leiter Ausführung Tiefbauamt Kanton Basel-Stadt
Carsten Fiedler	Projektleiter, Gestaltung Stadtraum Verkehr Planungsamt Kanton Basel-Stadt
Axel Mühlemann	Leiter Projektmanagement Geschäftsbereich Verkehrsinfrastruktur Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft
Bruno Bolliger	Leiter Planung und Steuerung, Departement Bau Verkehr und Umwelt Kanton Aargau
Heidi Gross	Controlling, Abteilung Verkehr Kanton Aargau
Stefan Gantenbein	Abteilungsleiter Verkehrsplanung Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn
Daniel Saur	Projektassistent, Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn

Fachgruppe Umwelt

Cosimo Todaro	Abteilungsleiter Industrie und Gewerbe Lufthygieneamt beider Basel
Andreas Stöcklin	Abteilungsleiter Lärmschutz Lärmschutz Basel-Landschaft
Harald Hikel	Fachstellenleiter Lärmschutz Lärmschutz Basel-Stadt
Heiko Loretan	Sektionschef Luft, Lärm und NIS Abteilung Umwelt Kanton Aargau
Pascal Barrière	Zuständig Grundlagen Luftqualität Amt für Umwelt Kanton Solothurn
Michael Bertin	Chargé de mission Qualité de l'Air et Climat Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement du Grand Est
Raphaèle Deprost	Responsable Unité Projets ATMO Grand Est
Marion Préfol	Responsable Service Climat-Air-Energie Saint-Louis Agglomération

Beteiligte Beratungsbüros

INFRAS	INFRAS Forschung und Beratung Sennweg 2 3012 Bern Roman Frick Lutz Ickert Corin Meier
BHP RAUMPLAN Siedlung • Verkehr • Umwelt	BHP RAUMPLAN AG Fliederweg 10 3000 Bern Georg Tobler Yvonne Urwyler
metron	Metron AG Stahlrain 2 5201 Brugg Beat Suter Raphaela Guin Jérémie Jamet Alex Stahel Lisa di Lena
advocacy	advocacy ag Communications and consulting Glockengasse 7 4051 Basel Dominik Büchel Salome Fünfschilling
roland müller küsnacht ag	Roland Müller Küsnacht AG Mühlebachstrasse 8 8008 Zürich Christian Heimgartner
ewp	ewp AG Zürich Rikonstrasse 4 8307 Effretikon Annick Nussbaumer Till Schmid
RK&P	Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG Neue Bahnhofstrasse 160 CH-4132 Muttenz Daniel Bärlocher Tomas Karel Thomas Berweger

RAPP	Rapp Trans AG Hochstrasse 100 4018 Basel Yves Gasser Dr. Harder Florian Christopher Heath Apicella Daniele
plan:team	Planteam S AG Zeughausgasse 33 4410 Liestal Roger Michelon Lydia Gonthier
SKK Landschaftsarchitekten	SKK Landschaftsarchitekten AG Lindenplatz 5 CH-5430 Wettingen Raphael Aeberhard Rebekka Weidmann Joachim Wartner
ARENDT CONSULTING Verkehrsanalysen und Konzepte	Arendt Consulting Hasenrainstrasse 65 4102 Binningen Michael Arendt
wälli Ingenieure	Wälli AG Ingenieure Brühlstrasse 2a 9320 Arbon Florian Kaiser
ARN FRIEDERICH STRECKER BUCHLI BRÜLHART Recht & Governance	RECHT & GOVERNANCE Kramgasse 70 3000 Bern 8 Dr. Daniel Arn Dr. Mirjam Strecker
E11 WERBEAGENTUR	Etage 11 – Werbeagentur Heinrich-von-Stephan-Str. 5 D-79100 Freiburg im Breisgau Vajra Niemeyer Jana Rupp

Moderatoren AGGLO-Foren

Südwestrundfunk (SWR)	Petra Jehle
Schweizer Radio und Fernsehen (SRF)	Dieter Kohler

Übersetzung/Lektorat

Schriftliche Übersetzungen	Philippe Abry
Konferenzdolmetscherin	Sylvie Stellmacher
Konferenzdolmetscherin	Milena Burkart
Konferenzdolmetscherin	Sandra Götz
Lektorat	Frank Sicklinger

Druck

HOFMANN DRUCK	Hofmann Druck Am Weiherschloss 8 D-79312 Emmendingen

Vorwort

Das Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation ist für die Trägerschaft etwas ganz Besonderes. Seit nunmehr 10 Jahren arbeiteten wir eng zusammen und verfolgen das gemeinsame Ziel einer abgestimmten Verkehrs- und Raumplanung über kommunale, kantonale und nationale Grenzen hinweg. In dieser Zeit ist die trinationale Agglomeration Basel organisatorisch, planerisch und persönlich näher zusammengerückt. Die 4. Programmgeneration bringt dies wie keine ihrer Vorgängergeneration zum Ausdruck. Trotz, oder gerade wegen der Covid-19-Pandemie ist einmal mehr deutlich geworden, wie verflochten die Agglo Basel über die diversen Grenzen ist. Und trotz dieser Schwierigkeiten konnten wir einen Quantensprung in der Qualität des Programmes erzielen und sämtliche zur politischen Beschlussfassung erforderlichen Schritte rechtzeitig aufgleisen. Dies ist nur möglich dank der über die Jahre gewachsenen, ausgesprochen engen und vertrauten Zusammenarbeit der verantwortlichen Partner auf allen Ebenen.

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

Die Inhalte unseres Agglomerationsprogrammes wurden von Generation zu Generation stets weiterentwickelt, vertieft und mit neuen Themen angereichert. Die 4. Generation baut auf den vorangehenden Generationen auf und profitiert von deren Leistungen. Hervorzuheben sind u.a. die trinational abgestimmte S-Bahn-Planung, die trinationale Strategie Strasse und die umfassenden Prozesse mit den Kommunen in den Korridoren. Mit vertiefenden Prozessen wie der Überarbeitung und Aktualisierung unseres Zukunftsbildes mit der daran anknüpfenden Teilstrategie Siedlung und mit der grundlegenden Neukonzeption der Verkehrsstrategien im Bereich Veloverkehr, Bus und Tram, ergänzt mit neuen Strategien zur kombinierten Mobilität, zum Fussverkehr und zum Güterverkehr, erhält die 4. Generation eine noch nie dagewesene Tiefe. Diese Arbeiten waren auch die Basis damit sich die vielseitigen Planungen und Projektierungen mit der 4. Generation zu einem Gesamtkonzept zusammenfügen, das die Umsetzbarkeit und Erreichbarkeit des Zukunftsbildes 2040 der Agglomeration Basel aufzeigt und realisierbar macht.

Die Rückkoppelungen zwischen dem Agglomerationsprogramm und den behördenverbindlichen Planungsinstrumenten haben sich eingespielt und garantieren eine stringente, kohärente Raum- und Verkehrsplanung in unserer trinationalen Agglomeration Basel – vom Zukunftsbild bis hinunter in die teilräumlichen Vertiefungen und Projektierungen einzelner Projekte. Trinationalität ist dabei zur Selbstverständlichkeit geworden.

Damit wir die genannten Inhalte alle in der 4. Generation angehen konnten, mussten wir uns bereits früh auf den Weg machen. Im Januar 2017, gerade drei Wochen nach der Abgabe der 3. Generation, wurde mit dem Erarbeitungsprozess zur 4. Generation gestartet. Schnell wurde klar, dass zwar noch punktuelle strategische Vertiefungen nötig sind, der Hauptfokus jedoch von Beginn weg auf einer stringenten und umfassenden Dokumentation von Handlungsbedarf, Umsetzungsstand und Projektreife liegen muss. Es ist offensichtlich, dass in der trinationale Agglomeration Basel grosser Handlungsbedarf auf praktisch allen Ebenen

der Verkehrsinfrastrukturen besteht. Die Planungen sind weit fortgeschritten und die Umsetzung vieler Projekte steht nun vor der Tür. Mit diesem Programm laden wir die Bundebehörden ein, an diesem Prozess mitzuwirken und finanziell einen gewichtigen Beitrag zu leisten.

Nur damit kann die Dreiländerregion als wichtiger und überdurchschnittlich prosperierender wirtschaftlicher Pfeiler der Schweiz sowie der umliegenden Regionen Frankreichs und Deutschlands auf eine ausreichend leistungsfähige Infrastruktur zählen, die mit der laufenden Weiterentwicklung angemessen Schritt halten kann.

Aarau, Basel, Liestal, Lörrach, Saint-Louis, Solothurn

16. April 2021

Esther Keller, Präsidentin Agglo Basel
Regierungsrätin Kanton Basel-Stadt

Marion Dammann
Landrätin des Landkreises Lörrach

Isaac Reber, Vize-Präsident Agglo Basel
Regierungsrat Kanton Basel-Landschaft

Jean-Marc Deichtmann
Président Saint-Louis Agglomération

Stephan Attiger
Landammann Kanton Aargau

Roland Fürst
Regierungsrat Kanton Solothurn

Zusammenfassung

Das Agglomerationsprogramm Basel – Schwerpunkte der 4. Generation

Die Agglomeration Basel ist die einzige trinationale Grossagglomeration der Schweiz und verfügt über eine bedeutende Wirtschaftskraft im Herzen Europas. Damit trägt der Metropolitanraum Basel eine wesentliche Verantwortung für die Bedeutung des Wirtschaftsstandortes Schweiz. Insbesondere für den Life-Science-Standort, aber auch als Verkehrs- und Logistikdrehscheibe von nationaler und internationaler Bedeutung müssen die Standortbedingungen auf einem erstklassigen Niveau gehalten werden. Durch die Lage im Dreiländereck Schweiz – Deutschland – Frankreich und die Funktion als nördliches Ein- und Ausgangstor der Schweiz überlagern sich regionale, nationale und internationale Personen- sowie Güterverkehre. Planungspolitisch ist die trinationale Agglomeration mit unterschiedlichen Rechtssystemen auf verschiedenen institutionellen Ebenen konfrontiert.

Um die damit verbundenen Herausforderungen zu meistern, ist eine übergeordnete, integrierte Planung in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft notwendig. Das langfristig ausgerichtete Koordinations- und Umsetzungsinstrument Agglomerationsprogramm übernimmt diese Aufgabe und stellt damit sicher, dass die Verkehrsentwicklung ganzheitlich betrachtet wird und die Verkehrsprojekte aufeinander sowie auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt werden.

Das Agglomerationsprogramm der 4. Generation (AP4) baut auf den Arbeiten der 1. bis 3. Generation auf. Die Überarbeitung des Programms beschränkt sich aber nicht auf die inhaltliche Aktualisierung, sondern setzt wiederum neue Akzente.

Die wichtigsten Neuerungen von AP4 gegenüber der Vorgängergeneration sind:

- **Perimeter:** Der Bearbeitungsperimeter der trinationalen Agglomeration Basel wurde auf Basis der neuen Mineralölsteuerverordnung (MinVV) angepasst. Der Perimeter wurde erweitert und u. a. die Agglomeration Stein/Säckingen in das Agglomerationsprogramm Basel integriert. Neu umfasst der Bearbeitungsperimeter 168 Städte und Gemeinden in der Schweiz, in Deutschland und in Frankreich.

- **Trägerschaft:** Die in der 3. Generation zum Verein Agglo Basel weiterentwickelte Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel wurde in der 4. Generation umstrukturiert. Der Verein ist neu in 2 Aufgabenbereiche gegliedert: Agglomerationsprogramm Basel und Trinationale S-Bahn Basel (trireno). 3 neue Mitglieder im Aufgabenbereich Trinationale S-Bahn Basel Verein sind hinzugekommen, nämlich die Région Grand Est, das Land Baden-Württemberg und die République et Canton du Jura. Der Aufgabenbereich Agglomerationsprogramm ist in seiner organisatorischen Struktur hingegen unverändert geblieben. Dem Verein gehören somit die folgenden Mitglieder an: Kanton Basel-Stadt, Kanton Basel-Landschaft, Kanton Aargau, Kanton Solothurn, République et Canton du Jura, Saint-Louis Agglomération (F), Région Grand Est (F), Landkreis Lörrach (D) zusammen mit dem Regionalverband Hochrhein-Bodensee (D) und das Land Baden-Württemberg (D).

- **Zukunftsbild 2040:** Das Zukunftsbild der Agglomeration Basel wurde komplett überarbeitet und hat an Klarheit und Aussagekraft gewonnen. Die Raumkategorien wurden anhand fester Kriterien überprüft und neu charakterisiert. Das Gebiet der Agglomeration Basel wird neu in die 6 Raumkategorien Agglomerationszentrum, innere Korridore, äussere Korridore, ländlicher Siedlungsraum, Korridorzentren und Ankergemeinden unterteilt. Die verkehrlichen Elemente des Zukunftsbilds und damit die bessere Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung werden stärker betont.

- **Handlungsbedarf:** Das Kapitel Handlungsbedarf wurde in Anlehnung an die neuen Richtlinien des Bundes (RPAV) deutlich ausgebaut. Es erfolgt neu eine Gliederung nach Korridoren, um der Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung stärkeres Gewicht beizumessen. Zudem wird neu zwischen Handlungsbedarf mit bereits beschlossenen Massnahmen (aber noch dauernder Umsetzung) und verbleibendem Handlungsbedarf unterschieden.

- **Schwachstellenanalysen Fuss- und Veloverkehr:** Die Geschäftsstelle Agglo Basel hat zusammen mit den Korridoren und Kommunen erstmals systematische Schwachstellenanalysen im Fuss- und Veloverkehr durchgeführt. Beim Veloverkehr wurden zusätzliche Wunschlinienanalysen vorgenommen. Der Prozess der Schwachstellenanalysen nach Kommune ist noch nicht abgeschlossen und wird im AP5 weitergeführt.

- **Verfeinerung der Teilstrategien:** Die Grobstruktur der Teilstrategien wurde gegenüber AP3 angepasst. Es wird neu zwischen Teilstrategien und Querschnittsstrategien unterschieden. Mit den verkehrlichen Querschnittsstrategien (Verkehrssicherheit, Mobilitätsmanagement und Kombinierte Mobilität und Multimodale Drehscheiben) werden Themen abgedeckt, die sich auf mehrere Siedlungs- oder Verkehrsaspekte beziehen. Alle Strategien sollen handlungsorientiert sein, deshalb werden jeweils die Rollen der verschiedenen Akteure aufgeführt. Im Bereich Siedlung wurden die strategischen Aussagen grundlegend überarbeitet und geschärft. Mit der neuen Teilstrategie Landschaft und Freiräume wird auf die angepassten Anforderungen des Bundes reagiert und der Fokus auf die Naherholung mit starkem Bezug zur Siedlungsentwicklung gerichtet. Im Bereich Verkehr wurden sämtliche Teilstrategien als Folge der neuen trinationalen Grundlagen überarbeitet. Insbesondere wurden ein neues Angebotskonzept Trinationale S-Bahn Basel 2040 sowie eine darauf abgestimmte Tramnetzentwicklung erstellt, und der kombinierten Mobilität und den multimodalen Drehscheiben ein noch grösseres Gewicht eingeräumt. Die Teilstrategie Fussverkehr und die Querschnittsstrategie Verkehrssicherheit sind neu hinzugekommen. Die Teilstrategie Velo wurde durch ein neues Velozielnetz geschärft und durch Velovorzugsrouten ergänzt.

- **Trinationales Güterverkehrskonzept:** Auf den Güterverkehr entfällt ein gewichtiger Teil des regionalen Verkehrsaufkommens in der Agglomeration Basel. Gleichwohl stand der Güterverkehr im Agglomerationsprogramm und auch in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit bisher im Schatten des Personenverkehrs. Um hier substanziell voranzukommen, wurde im Rahmen von AP4 ein breit abgestimmtes Regionales Güterverkehrskonzept Basel erstellt. Dieses Konzept wurde von der Fachgruppe Güterverkehr in Zusammenarbeit mit dem Logistikcluster Region Basel erarbeitet. Durch diese Kooperation konnte sichergestellt werden, dass die Belange der Praxis (aus Logistik und Transport) mit denen der Siedlungs- und Raumplanung angemessen aufeinander abgestimmt wurden.

Zukunftsbild und Zielsetzungen

Das Zukunftsbild aus AP3 wurde im Rahmen von AP4 auf den neuen Perimeter der 4. Generation ausgeweitet und inhaltlich überarbeitet. Neu wird das Siedlungsgebiet der Agglomeration Basel in 6 Raumkategorien unterteilt. Als übergeordneter Leitsatz wird die Stärkung der polyzentrischen Struktur mit vielfältigen, qualitativ hochstehenden Siedlungs- und Zentrenstrukturen, einem darauf abgestimmten, nachhaltigen Transportsystem und einer fingerartigen Grünraumstruktur angestrebt. Die beiden Grundsätze «Qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen fördern» und «Mobilität ermöglichen und auf nachhaltige Angebote lenken» ergänzen den Leitsatz und bilden die Basis für die raumspezifischen Ziele nach Raumtyp und die Erschliessungsziele. Mit den raumspezifischen Zielen und den Erschliessungszielen werden die verkehrlichen Elemente des Zukunftsbildes stärker betont.

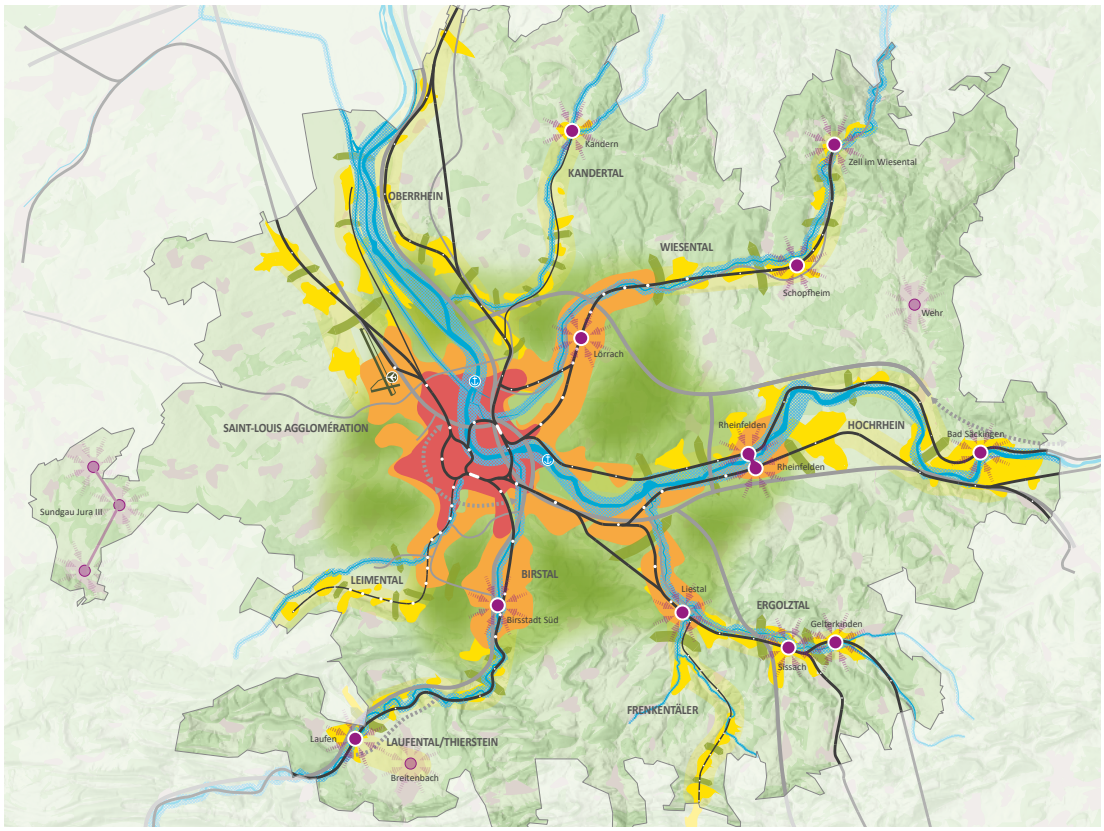


Abbildung 1:
Zukunftsbild 2040

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Kartenband:
Karte 4.1

Agglomerationszentrum
als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

Innere Korridore
Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

Äussere Korridore
konzentriert entwickeln

Korridorzentren
als Teil der polyzentrischen Struktur stärken

Ländlicher Siedlungsraum
dörfliche Strukturen weiterentwickeln

Ankergemeinden
ländlichen Siedlungsraum stärken

Grüne Finger
Lebens- und Naturraumqualität prägen

Blaue Bänder
Siedlung, Natur und Naherholung vernetzen

Grüne Verbindungen
wertvolle Landschaften vernetzen

ÖV
als Rückgrat der Siedlungsentwicklung stärken und strukturieren
- S-Bahn
- ÖV mit S-Bahn-Funktion

Bedienungstakt:
- Halt mit min. 15-Minuten-Takt
- Halt mit min. 30-Minuten-Takt

MIV (motorisierter Individualverkehr)
stadtverträgliche Durchleitung und Verbindungen gewährleisten
Verbindungsbedeutung:
- VB 1: durchleiten und überreg. verbinden
- VB 2: überregional und reg. verbinden
- mögliche Netzergänzung (nach 2040)

Rheinhäfen und EuroAirport
Gateway-Funktion sicherstellen

ohne Signatur
Velo- und Fussverkehr
sichere und attraktive Verbindungen anbieten

Die räumliche Verteilung der Bevölkerung soll sich in der Agglomeration Basel entsprechend den Grundsätzen und Zielen des Zukunftsbildes entwickeln. Das Bevölkerungswachstum soll zum grössten Teil im Agglomerationszentrum sowie in den inneren Korridoren stattfinden. Das in den letzten Jahren steigende Bevölkerungswachstum führte dazu, dass die Gebietskörperschaften die Trendprognosen, seit AP3 nach oben korrigierten. Gemäss den aktuellen Planungsständen kann ca. 60% des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums innerhalb

der Schwerpunktegebiete erfolgen. Werden zudem die restlichen unüberbauten Bauzonen deutlich dichter bebaut als der Durchschnitt der Bestandsgebiete und die Verdichtungspotenziale im Bestand aktiviert, kann das erwartete Wachstum ohne zusätzlichen Flächenbedarf aufgenommen werden.

Auf der Ebene der Agglomeration werden zusätzlich zu den Trendprognosen der statistischen Ämter und Richtpläne keine quantitativen Wachstumsziele festgelegt. Der Fokus liegt auf den qualitativen Entwicklungszielen zu einer qualitätsvollen Siedlungsentwicklung nach innen und auf der Verteilung des Wachstums. Die in der folgenden Tabelle dargestellte angestrebte Entwicklung zielt auf die Anteile der Bevölkerung zwischen den Raumkategorien. Gemäss dem Zukunftsbild 2040 sollen die Bevölkerungsanteile im Agglomerationszentrum sowie den inneren Korridoren steigen, in den äusseren Korridoren etwa gleichbleiben und im ländlichen Raum tendenziell abnehmen. Bereits die Trendprognosen sagen eine leichte Anteilsverschiebung hin zum Agglomerationszentrum und den inneren Korridoren voraus. Das war im AP3 im Gegensatz zum AP4 noch nicht der Fall, was grundsätzlich sehr erfreulich ist. Dieser Trend(-bruch) soll im Sinne der angestrebten Entwicklung gefestigt und weiter verstärkt werden.

Tabelle 1:
Prognose und angestrebte Bevölkerungsentwicklung nach Raumkategorien

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

Quelle: Statistische Ämter der verschiedenen Gebietskörperschaften sowie kantonale Richtpläne
* Gerundete Werte: Summen können von den angegebenen Werten abweichen. Prozentzahlen beziehen sich auf die ungerundeten Werte.

Verkehrlich wurden entlang den MOCA-Kriterien des Bundes neue Ziele für den Horizont 2040 definiert. Das Ziel ist es, in der Agglomeration Basel den MIV-Anteil an der Tagesdistanz bis 2040 von heute 57% auf ca. 50 bis 52% zu senken. Das bedingt, dass der grosse Teil des zukünftigen Verkehrswachstums über ÖV sowie Velo- und Fussverkehr bewältigt wird. Aufgrund der bisherigen Entwicklungen und der geplanten ÖV-Angebotsausbauten ist dies realisierbar. Die Anzahl der Verunfallten soll bis 2040 weiter sinken und einen Wert von 1,25 Verunfallten pro 1'000 Personen erreichen. Die spezifischen Absenkraten dürften aufgrund des bereits Erreichten etwas kleiner ausfallen. Die Siedlungs- und Verkehrsstrategien sollen zu höheren Anteilen von Bevölkerung und Beschäftigten in Gebieten hoher ÖV-Güteklassen (A oder B) führen. Und schliesslich wird das Ziel formuliert, dass die durchschnittliche Siedlungsdichte über den gesamten Agglomerationsraum von heute rund 95 auf 105 Einwohner/Arbeitsplätze pro Hektar Wohn-, Misch- und Zentrumszone bis 2040 zu steigern ist.

Umsetzungsstand bisheriger Massnahmen (AP1 – 3)

Die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen der 1. bis 3. Generation schreitet insgesamt sehr gut voran. Aus der 1. Generation sind per Ende 2020 63% der A-Massnahmen verpflichtet und bis in 2 Jahren dürften 80% der Massnahmen realisiert sein (bei den%-Angaben handelt es sich um die Anteile der finanziell verpflichteten Mio.-Beträge). Auch das grösste noch hängige Projekt – die Tramverbindung Margarethenstich – hat das Planfeststellungsverfahren durchlaufen. Von den Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen werden bis Ende der Umsetzungsfrist über 90% der Massnahmen realisiert sein. Aus der 2. Generation sind zurzeit 64% realisiert. Darunter fallen erfreulicherweise auch die grösseren Projekte wie Tramverlängerung nach Saint-Louis, das entsprechende Park&Ride oder die Verlegung Rheinstrasse (Salina Raurica). Nach 60-jähriger Abwesenheit verkehren wieder Basler Trams bis in die französische Grenzstadt Saint-Louis. In den kommenden 2 – 4 Jahren werden weitere bedeutende Vorhaben in Bau gehen, namentlich der Doppelspurausausbau Tramlinien 10/17 (Leimental) oder der Bushof Muttenz. Eher schleppend verlief bisher die Umsetzung vieler kommunaler Massnahmen. Dies konnte jüngst aber deutlich beschleunigt werden. Agglo Basel hat mit dem Aufbau des Web-GIS, dem Projektcockpit sowie mit der Einführung der jährlichen Treffen der Kommunen zur Umsetzung den Grundstein zu einem intensiveren Monitoring der Umsetzung gelegt. Bis in 1 – 2 Jahren wird ein Umsetzungsstand der 2. Generation von über 80% erwartet. Aus der 3. Generation sind bisher 25% der Massnahmen umgesetzt. Darunter gehört erfreulicherweise auch das grösste MIV-Projekt, der Vollanschluss Aesch.

Auch im Siedlungsbereich schreitet die Umsetzung sehr gut voran. In der 2. Generation wurden insgesamt 13 Schwerpunktgebiete eingereicht. Aus diesen wurden bereits folgende Massnahmen umgesetzt: Pratteln Mitte; Badischer Bahnhof; Zentrum Liestal Nord. Folgende Areale sind teilweise umgesetzt respektive befinden sich im Bau: Erlenmatt; Areal Roche, Bahnhof Pratteln; Zentrumsbildung Niederholz; Messe Basel, Campus Novartis (in Endphase) und Areal Rosental. Die verbliebenen Daueraufgaben mit den Siedlungsschwerpunkten sowie den Landschaftsmassnahmen und den strategischen Eigenleistungen wurden in der Umsetzung der 3. Generation mit Hochdruck weiter vorangetrieben. Bei einigen Arealen konnte die Realisierung abgeschlossen werden.

Handlungsbedarf

Der Handlungsbedarf ergibt sich aus dem Abgleich zwischen der Situations- und Trendanalyse, den Zielen des Zukunftsbildes sowie dem Umsetzungsstand der bisherigen Massnahmen (AP1 – 3). Das Kapitel Handlungsbedarf wurde gegenüber dem AP3 in Anlehnung an die neuen Richtlinien des Bundes (RPAV) deutlich ausgebaut. Es erfolgt neu eine Gliederung nach Korridoren, um der Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung stärkeres Gewicht beizumessen:

› Hinsichtlich der Siedlungsentwicklung stimmt positiv, dass die Trendumkehr eines vermehrten Bevölkerungswachstums im Agglomerationszentrum sowie den inneren Korridoren anhält. In der Folge nehmen die durchschnittlichen Siedlungsdichten zu. Die Reserven in den unüberbauten Bauzonen nehmen weiter ab. In allen Raumtypen – insbesondere aber den inneren Korridoren – ist somit eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen zwingend.

› Vor diesem Hintergrund hat die bessere ÖV-Erschliessung von Schwerpunktgebieten gegenüber dem AP3 nochmals an Bedeutung gewonnen. Dazu zählen zum einen Schwerpunktgebiete (oder Teile davon), die bereits heute eine hohe Entwicklungsdynamik aufweisen (z. B. Allschwil-Bachgraben, Kleinbasel, Salina-Raurica oder einzelne Gebiete in der Birsstadt), und zum anderen Schwerpunktgebiete, die erst am Anfang ihrer Siedlungsentwicklung stehen (z. B. 3Land, Technoport, Rheinfelden-Möhlin oder

Hafen Birsfelden). Handlungsbedarf besteht auch bezüglich tangentialer ÖV-Verbindungen von Schwerpunktgebieten.

› Die Kapazitäten im öffentlichen Verkehr stossen an ihre Grenzen. Der Angebotsausbau der trinationalen S-Bahn Basel zum 15-Minuten-Takt in den inneren Agglomerationsgebieten sowie die weitere Tramnetzwicklung bleiben dringend. Ergänzend dazu besteht grosser Handlungsbedarf hinsichtlich Bahn-Durchmesserlinien und Entlastung des innerstädtischen ÖV-Feinverteilers (Herzstück-Basel). Zusammen mit den geplanten Angebotsausbauten im Fern- und Güterverkehr und angesichts der heute schon bestehenden Überlastung der Publikumsanlagen im Bahnhof Basel SBB ergibt sich ein enormer Handlungsbedarf seitens des Bundes für den ganzen Bahnknoten Basel, d.h. im Dreieck der Bahnhöfe Basel SBB, Badischer Bahnhof und Bahnhof St. Johann sowie diese Bahnhöfe verbindenden Neubaustrecke (Herzstück-Basel, mit den neuen Gross-Haltestellen Basel Mitte und Basel Klybeck). Mit der Entwicklung der S-Bahn erhalten multimodale Drehscheiben einen noch grösseren Stellenwert. Das gesamtverkehrliche und stadträumliche Umfeld von neuen oder aufgewerteten S-Bahn Haltestellen ist neu zu gestalten.

› Das übergeordnete Strassennetz ist zunehmend überlastet (Personen- und Güterverkehr). Ohne die geplanten Grossprojekte (v. a. Rheintunnel, Ausbau der Nationalstrasse Hagnau–Augst) und einem verstärkten Verkehrsmanagement wird der Druck auf das untergeordnete Strassennetz immer grösser.

› Der Veloverkehr hat weiterhin ein grosses, noch unausgeschöpftes Potenzial in der Agglomeration Basel, insbesondere auch im grenzüberschreitenden (Alltags-)Verkehr. Neben dem konsequenten Ausbau des Velohauptroutennetzes besteht Handlungsbedarf zur Umsetzung eines Velovorzugsroutennetzes mit erhöhten Standards insbesondere für den Veloalltagsverkehr.

› Schliesslich besteht Handlungsbedarf in den nichtinfrastrukturen Handlungsfeldern mit dem Ziel einer nachhaltigeren Verkehrsmittel-, Ziel- und Routenwahl.

Teilstrategien

Mit den Teilstrategien wird auf die Frage geantwortet: «Wie soll der Handlungsbedarf angegangen und das Zukunftsbild umgesetzt werden?». Sie stellen damit die Grundlage zu den Massnahmen dar. Für jeden Themenbereich (Siedlung, Landschaft und Verkehr) werden Teilstrategien formuliert. Die Inhalte der Teilstrategien werden, wo sinnvoll und möglich, kartografisch dargestellt. Das nachfolgende Schema zeigt die Strukturierung der Teilstrategien im Bereich Siedlung, Landschaft und Verkehr.

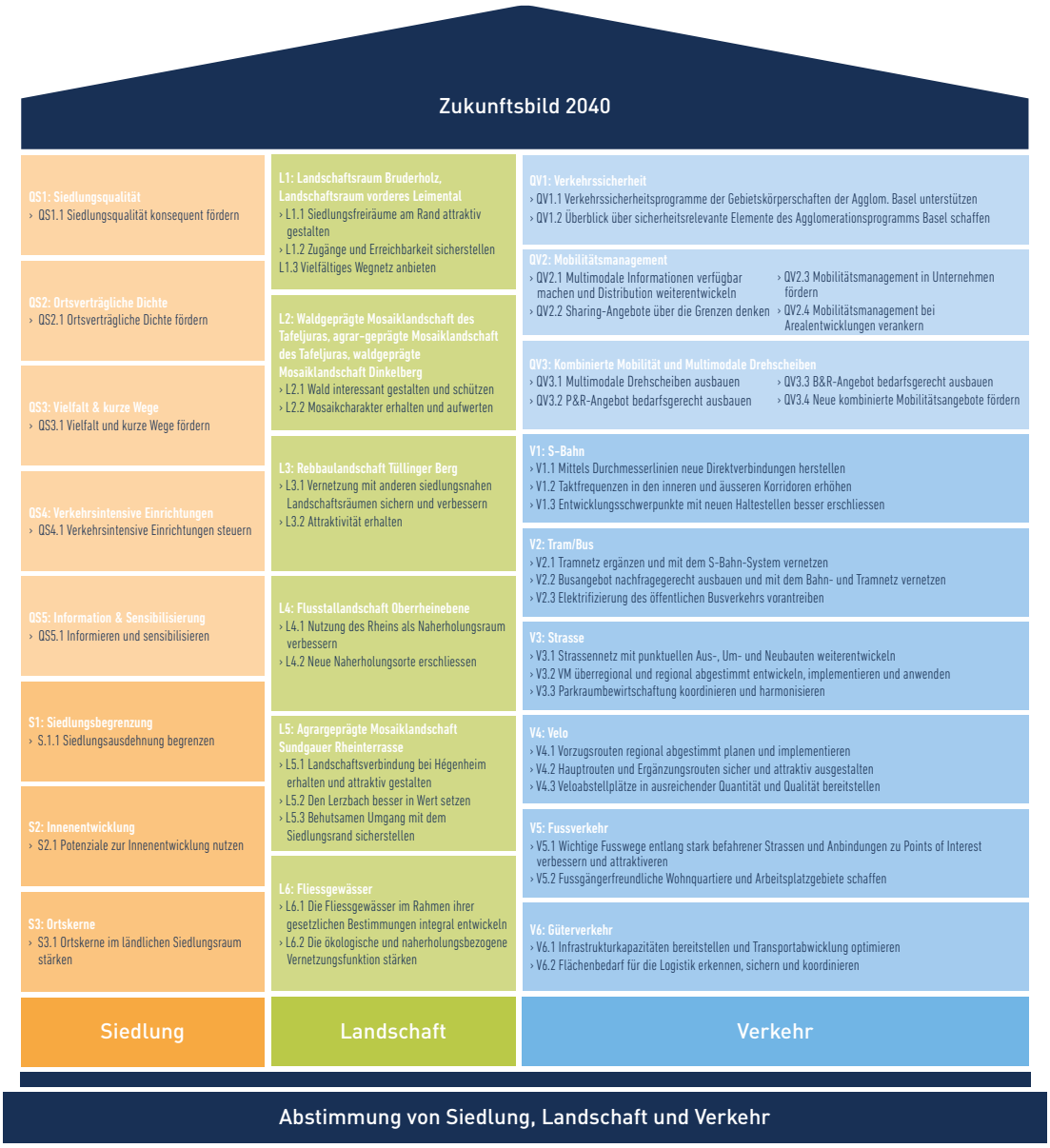


Abbildung 2:
Die Struktur der Teilstrategien Siedlung, Landschaft und Verkehr

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

› **Siedlung:** Die Begrenzung der Siedlungsausdehnung (S1) stellt die Lenkung der Entwicklung auf gut erschlossene Lagen im Agglomerationszentrum, in den inneren und äusseren Korridoren sowie die Bewahrung der landschaftlichen Qualitäten sicher. Die Nutzung der grossen Potenziale zur Innenentwicklung (S2) ermöglicht auch in Zukunft eine dynamische Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung in den Grenzen der bestehenden Siedlung. Mit der Stärkung der Ortskerne im ländlichen Raum (S3) soll sichergestellt werden, dass dieser Raum auch in Zukunft seine Funktionen als wertvoller Wohn-, Wirtschafts-, Natur- und Erholungsraum übernehmen kann. Die 5 Querschnittsstrategien (QS1–5) unterstützen und verstärken die 3 Teilstrategien Siedlung.

› **Landschaft:** Um im Bereich Landschaft den strategischen Fokus des Agglomerationsprogramms Basels definieren zu können, ist die Orientierung am Zukunftsbild und den darin hervorgehobenen grünen Fingern, blauen Bändern und grünen Verbindungen zen-

tral. Der strategische Schwerpunkt liegt auf der Erholungsfunktion von Landschaftsfreiräumen und deren Bedeutung für die Lebensqualität. Ökologische Aspekte können dabei teilweise als Querschnittsthema von Bedeutung sein.

› **Verkehr:** Das Verkehrssystem und die Siedlungsentwicklung sind eng miteinander verknüpft und noch besser aufeinander abzustimmen. Die Teilstrategien Verkehr bilden die strategische Grundlage für Massnahmen, die zur Mitfinanzierung durch den Bund eingereicht werden. Das AP4 enthält 6 Teilstrategien und (neu) 3 Querschnittsstrategien. In den Teilstrategien werden nach Verkehrsmitteln gegliedert die Netzkonzepte, Funktionen, Angebotsstandards und strategischen Ziele beschrieben. Gleichzeitig wird die Brücke geschlagen zu den wichtigsten Massnahmen (übergeordnet und auf Ebene Agglomeration). Die Querschnittsstrategien betreffen das gesamte Verkehrssystem. Sie unterstreichen die zunehmende Bedeutung nichtinfrastruktureller Massnahmen, um das zukünftige Verkehrssystem funktionstüchtiger und die Siedlungen lebenswerter zu gestalten.

Die Teilstrategien sind handlungsorientiert. Deshalb ist das Thema Rollenteilung von grosser Bedeutung. Bei jeder Teilstrategie wird aufgezeigt, welchen Beitrag die zentralen Akteure (Agglomerationsprogramm, Mitglieder, Korridore, Städte und Gemeinden) zur Umsetzung der Teilstrategie leisten. Über alle Bereiche hinweg kann die Rolle des Agglomerationsprogramms mittels 3 Wirkungszielen zusammengefasst werden: Das Agglomerationsprogramm wirkt **zielgebend**, **koordinierend** und **unterstützend**.

Massnahmen

Aus dem Handlungsbedarf und den Teilstrategien leiten sich die Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 4. Generation ab. Die Grundlage bilden zunächst die noch nicht finanzierten Projekte aus den vorangegangenen Agglomerationsprogrammen. Aufgrund von veränderten Rahmenbedingungen haben diese aber teilweise Veränderungen in Ausgestaltung oder Priorisierung erfahren. Ergänzende Massnahmen ergeben sich aus dem verbleibenden Handlungsbedarf und dessen Vergleich mit dem Zukunftsbild und den Teilstrategien. Die Projekte wurden in den einzelnen Fachgruppen systematisch auf deren Bedeutung, Zielbeitrag und Planungsreife hin überprüft. Zusätzlich konnten die Kommunen Massnahmen eingeben, die ebenfalls von den Fachverantwortlichen beurteilt wurden. Die von den Fachgruppen priorisierten Massnahmen wurden von der Geschäftsleitung des Agglomerationsprogramms nochmals auf deren Handlungsbedarf und Kohärenz zum Zukunftsbild und den Teilstrategien geprüft. Die Politische Steuerung des Agglomerationsprogramms verabschiedete schliesslich die Massnahmen des AP4.

Die beantragten **A-Massnahmen** sind mit rund CHF 1,2 Mrd. deutlich umfangreicher als im AP3. Im A-Horizont werden ÖV-seitig 5 Tramprojekte beantragt. Im Zuge der neuen Tramnetzentwicklung (TNE) wurde in Basel-Stadt das Tramprojekt Klybeck, das die Entwicklungsgebiete Klybeck, Erlenmatt und Stücki-Areal besser miteinander verbindet, mit sehr hoher Priorität eingestuft. Das Tram Klybeck dient auch als wichtiger Zubringer für die später zu realisierende, unterirdische Bahn-Haltestelle Basel Klybeck. Mit den 2 Tramverlängerungen an den Endpunkten der heutigen Linie 8 werden einerseits ein wichtiges Transformationsgebiet (Allschwil-Letten) und andererseits das Stadtzentrum von Weil am Rhein inklusive Alt-Weil (Weil-Läublinpark) erschlossen. Das teuerste Tramprojekt – Salina Raurica – ist schon länger geplant. Verkehrsseitig ist die Planungsreife gegeben, und die Siedlungsentwicklung in den Gebieten entlang der Linie schreitet zügig voran. Das Tram Petersgraben sorgt für mehr Flexibilität im Tramnetz und entlastet das Stadtzentrum mit dem stark frequentierten Korridor Barfüsserplatz–Marktplatz–Schifflände. Mit dem neuen Schienenabschnitt durch den Petersgraben wird eine bessere Verteilung der Tramlinien im Netz möglich. Die weiteren ÖV-Massnahmen im A-Horizont fokussieren auf busseitige Verbesserungen und auf die kombinierte Mobilität bzw. den multimodalen Drehscheiben. Hinzu kommen städtische Umfeld-

gestaltungsmassnahmen der neuen S-Bahn Haltestelle Solitude. Auch im AP4 (wie bereits in den Vorgängergenerationen) haben mit insgesamt 16 A- und B-Massnahmen die multimodalen Drehscheiben einen sehr hohen Stellenwert.

Die strassenseitigen A-Massnahmen umfassen einerseits neue Strassenraumgestaltungsprojekte, anderseits sind die Massnahmen im Raum Allschwil – Saint-Louis (Bachgraben, Hégenheim, Hésingue) prägend. In Anlehnung an die Situationsanalyse und den Handlungsbedarf ist der Handlungsdruck in diesem Raum besonders gross. Die Dringlichkeit dieser Strassenprojekte ist umso grösser, als die Entwicklung des Schwerpunktgebietes Allschwil/Hégenheim (Bachgraben) sehr dynamisch verläuft. Die 2 Strassennetzergänzungen in diesem Raum (Zubringer Bachgraben sowie Umfahrung Hésingue/Hégenheim) werden durch zahlreiche flankierende Massnahmen unterstützt (Velonetzausbau inklusive Velovorzugsroute durch das Gebiet, Strassenraumumgestaltungen und Anpassung der Buskonzepte). Dass die ÖV-seitige Neuerschliessung mit einem neuen Tram Bachgraben erst im B-Horizont erfolgt, ist auf die noch zu vertiefenden Planungsschritte sowie die Notwendigkeit baulicher Abstimmung mit den Strassenprojekten zurückzuführen.

In Kombination mit einer übergeordneten Massnahme (Réaménagement A35/RD105 Saint-Louis) soll mit der Umgestaltung der RD105 in Saint-Louis die Zufahrt zur bereits im AP2 realisierten multimodalen Drehscheibe markant verbessert werden – bei gleichzeitiger Optimierung der Erschliessung des Siedlungsschwerpunktgebietes «Euro3lys» (Pôle de développement Quartier du Lys und Zone de développement Technoport).

Schliesslich beinhaltet die A-Liste auch im AP4 ein umfassendes Paket von Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen mit Schwerpunkten in den Korridoren Saint-Louis Agglomération, Leimental, Birstal, Kernstadt, Hochrhein (CH) und Wiesental. Grundlage bilden die entsprechenden Teilstrategien und hier insbesondere die weitere Konkretisierung des trinationalen Velohauptrouten- und des neu konzipierten Velovorzugsroutennetzes. Neu sind im A-Horizont auch diverse Strassenraumgestaltungs- und -sicherheitsprojekte als sogenannte Pauschalen gemäss den Bundesrichtlinien geplant, mit Schwerpunkt in Kommunen der Kantone Basel-Landschaft, Aargau und Saint-Louis Agglomération.

A-Massnahmen (2024 – 2028)

Nr.	Name	Massnahmenkategorie	Teilraum	Kosten[1] (Mio. CHF)	Prio. AP4
4Ö1	BS: Tram Petersgraben	Tram/Stadtbahnen	BS	19,90	A
4Ö2	BL: Tram Salina Raurica	Tram/Stadtbahnen	BL	157,00	A
4Ö3	Weil am Rhein: Verlängerung Tram 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	Tram/Stadtbahnen	D	20,96	A
4Ö4	BL: Tram Letten	Tram/Stadtbahnen	BS/BL	75,00	A
4Ö5	BS: Tram Klybeck	Tram/Stadtbahnen	BS	60,00	A
4Ö6	BL: Neue Tramhaltestelle Freilager	Tram/Stadtbahnen	BL	5,05	A
4Ö7	BS: Bussystem 2027 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	Bus/ÖV-Infrastrukturen	BS	56,60	A
4Ö8	BL: Elektrifizierung Buslinien	Bus/ÖV-Infrastrukturen	BL	6,10	A
4Ö9	BS: Haltestellen Schifflände/Marktplatz	Bus/ÖV-Infrastrukturen	BS	17,00	A

Tabelle 2:
A-Massnahmen Verkehr des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation

1 Sämtliche Kostenangaben verstehen sich exklusive MWST

Nr.	Name	Massnahmenkategorie	Teilraum	Kosten[1] (Mio. CHF)	Prio. AP4
4Ö10	SLA: Améliorer le fonctionnement et les performances du réseau de bus (feux)	Verkehrsmanagement	F	0,89	A
4Ö11	Saint-Louis: Site propre pour les bus - rue de Mulhouse - Saint Louis (Phase 1)	Bus/ÖV-Infrastrukturen	F	2,59	A
4Ö12	Pauschalpaket: Neue/Aufwertung Haltestellen (A-Horizont)	Neue/Aufwertung Haltestellen	BL/AG	2,24	A
4MD1	BL: ÖV-Drehscheibe Bottmingen	Multimodale Drehscheiben	BL	20,50	A
4MD2	Pratteln: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Pratteln	Multimodale Drehscheiben	BL	14,00	A
4MD3	BL: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Zwingen	Multimodale Drehscheiben	BL	3,30	A
4MD4	Rheinfelden (D): B&R und P&R an der S-Bahn Haltestelle Warmbach	Multimodale Drehscheiben	D	0,85	A
4MD5	Riehen: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Riehen	Multimodale Drehscheiben	BS	2,76	A
4MD6	BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)	Multimodale Drehscheiben	BS	10,00	A
4MD7	Schliengen: B&R und P&R am Bahnhof Schliengen	Multimodale Drehscheiben	D	0,23	A
4MD8	Rheinfelden (CH): Mobilitätsdrehscheibe Schiffacker	Multimodale Drehscheiben	AG	5,00	A
4M1	BL: Zubringer Bachgraben - Allschwil (ZUBA)	Kapazität Strasse	BL/BS	345,00	A
4M2	SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim	Kapazität Strasse	F	18,70	A
4M3	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa	Kapazität Strasse	BL	16,00	A
4M4	BL: Laufen, Brücke Norimatt und Verlegung Nau	Kapazität Strasse	BL	15,00	A
4M5	BL: Arlesheim - Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse ins Tal (inkl. FlaMa)	Kapazität Strasse	BL	20,00	A
4M6	CEA: Réaménagement RD105 Saint-Louis/Hésingue - 5A3F	Kapazität Strasse	F	42,16	A
4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	Elektromobilität	BS	4,80	A
4M8	Kaiseraugst: Neue E-Tankstellen auf Gemeindeparkplätzen	Elektromobilität	AG	0,24	A
4M9	BL: Birsfelden, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL	36,00	A
4M10	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Nord	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL	9,00	A
4M11	Pauschalpaket: Aufwertung/Sicherheit Strassenraum (A-Horizont)	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	34,30	A
4VM1	BL: Fahrplanstabilität in Pratteln	Verkehrsmanagement	BL	1,43	A
4VM2	BL: Fahrplanstabilität in Oberwil	Verkehrsmanagement	BL	0,63	A
4VM3	BL: Fahrplanstabilität (Punktuelle Verbesserungen)	Verkehrsmanagement	BL	1,05	A

Nr.	Name	Massnahmenkategorie	Teilraum	Kosten[1] (Mio. CHF)	Prio. AP4
4LV1	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim - Lörrach	Langsamverkehr	D	14,00	A
4LV2	BL: VVR Allschwil Bachgraben - Basel SBB, 1. Etappe	Langsamverkehr	BL/BS	12,00	A
4LV3	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute West, 1. Etappe (Schlüsselmassnahmen)	Langsamverkehr	BL	15,00	A
4LV4	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, 1. Etappe	Langsamverkehr	BL	20,00	A
4LV5	Rheinfelden (D): Radweg Kraftwerk Rhyburg - Beuggen	Langsamverkehr	D	9,00	A
4LV6	CEA: Passerelle piétons/cycles entre Quartier du Lys et le Technoparc	Langsamverkehr	F	4,55	A
4LV7	Duggingen: Neuer Treppenturm mit Lift als Dorfzugang	Langsamverkehr	BL	1,25	A
4LV8	SO: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, Abschnitt Solothurn	Langsamverkehr	SO	16,00	A
4LV9	BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung am Bahnhof Laufen	Langsamverkehr	BL	8,00	A
4LV10	Pauschalpaket: Langsamverkehr (A-Horizont)	Langsamverkehr	Agglo	94,01	A
4GV1	BS: Öffentliche Paketstationen und Mikro-Depots	Güterverkehr	BS	1,00	A
4V1	Regionales Konzept Multimodale Drehscheiben	Strategische Massnahmen (Konzepte)	Agglo	-	A
4V2	Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung 2. Phase	Strategische Massnahmen (Konzepte)	Agglo	-	A
4V3	Regionales Verkehrsmanagement 2. Phase	Strategische Massnahmen (Konzepte)	Agglo	-	A
4V4	Trinationale Flächenstrategie für Güterverkehr	Strategische Massnahmen (Konzepte)	Agglo	-	A
4V5	Mobilitätsmanagement - Sharing Angebote über die Grenzen denken	Strategische Massnahmen (Konzepte)	Agglo	-	A
4V6	Mobilitätsmanagement bei Arealentwicklungen	Strategische Massnahmen (Konzepte)	Agglo	-	A
Summe				**1'219,09**	**A**

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Die beantragten **B-Massnahmen** liegen mit ca. CHF 508 Mio. ebenfalls leicht unter dem Volumen des AP3. ÖV-seitig umfassen die B-Massnahmen 2 weitere Projekte aus der Tramnetzentwicklung (Tram 30 Grossbasel und Tram Bachgraben). Auch die B-Tramprojekte dienen vor allem der besseren Erschliessung wichtiger Entwicklungsgebiete. Zudem haben diese Tramprojekte bedeutende Wirkungen auf die Entlastung der Kernzonen von Basel-Stadt (stadtnahe Tangentenfunktion) und eine höhere betriebliche Flexibilität. Weitere Tramprojekte wurden aus unterschiedlichen Gründen (Handlungsbedarf, Planungsreife o. ä.) in den C-Horizont verschoben. Hierunter fallen auch Erweiterungen mit tangentialem Charakter (z. B. Huningue – Saint-Louis). ÖV-seitig kommt im B-Horizont noch ein umfassendes Paket von Aufwertungsmassnahmen an ÖV-Drehscheiben hinzu, einerseits rund um den Bahnhof Basel SBB, andererseits im Aargauer Teil der Agglomeration Basel (Korridor Hochrhein). Dass diese Projekte erst im B-Horizont geplant sind, hat vor allem damit zu tun, dass die

Bahn-Angebotsausbauten auf der Hochrhein-Linie etwas später kommen als in anderen Korridoren (3. Gleis Pratteln – Rheinfelden).

Wichtige B-Massnahmen betreffen zudem die städtischen Begleitmassnahmen zu den übergeordneten STEP-Ausbauten Herzstück sowie die neuen S-Bahn Haltestellen. Hierbei handelt es sich um Massnahmen mit gesamtverkehrlichem Charakter (Umgestaltung Centralbahnplatz, Umgestaltung Markthallenplatz/Margarethenbrücke, Umfeldgestaltung Haltestelle Morgartenring). Weitere Umfeldgestaltungen folgen im C-Horizont, insbesondere im Kontext der neuen Herzstück-Bahn-Haltepunkten (Mitte und Klybeck).

Auch der B-Horizont ist neben den ÖV-Projekten von Strassengestaltungsprojekten geprägt. Schwerpunkte sind hier ein Projekt in Basel-Stadt mit grossem Handlungsbedarf (Aeschenplatz) sowie weitere flankierende Massnahmen zu den Grossprojekten Bachgraben im Raum Hésingue-Hégenheim. Strassenseitig sind zudem 2 Projekte zur verbesserten Kapazität in Räumen mit gleichzeitig erhöhtem Dichteanspruch enthalten (Pratteln und Saint-Louis/RD105). Letzteres Projekt verbessert auch die Lenkung des Strassenverkehrs auf die Umfahrung Hésingue/Hégenheim und in Folge auch auf den Zubringer Bachgraben.

Im Fuss- und Veloverkehr sind im B-Horizont bedeutende Einzelmassnahmen zur Schliessung von Netzlücken geplant. Deren Planungsreife muss noch weiter vorangetrieben werden.

B-Massnahmen (2028-2032)

Tabelle 3: B-Massnahmen Verkehr des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation

Nr.	Name	Massnahmenkategorie	Teilraum	Kosten[2] (Mio. CHF)	Prio. AP4
4Ö13	BL/BS: Tram Bachgraben	Tram/Stadtbahnen	BS/BL	120,00	B
4Ö14	BS: Tram 30 Grossbasel	Tram/Stadtbahnen	BS	74,00	B
4Ö15	Saint-Louis: Site propre pour les bus - rue de Mulhouse - Saint Louis (Phase 2)	Bus/ÖV-Infrastrukturen	F	3,83	B
4MD9	SO: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach Apfelsee	Multimodale Drehscheiben	SO	9,00	B
4MD10	AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Möhlin	Multimodale Drehscheiben	AG	5,00	B
4MD11	AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst	Multimodale Drehscheiben	AG	5,00	B
4MD12	AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Frick	Multimodale Drehscheiben	AG	21,00	B
4MD13	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring	Multimodale Drehscheiben	BS	5,00	B
4MD14	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke), 1. Etappe	Multimodale Drehscheiben	BS	50,00	B
4MD15	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-Nord (Centralbahnplatz und Centralbahnstrasse-West)	Multimodale Drehscheiben	BS	50,00	B
4MD16	Saint-Louis: Réaménagement du parvis Est de la Gare de Saint-Louis	Multimodale Drehscheiben	F	1,87	B
4M12	BL: Pratteln, Ausbau Hohenrainstrasse (West)	Kapazität Strasse	BL	30,00	B

2 Sämtliche Kostenangaben verstehen sich exklusive MWST

Nr.	Name	Massnahmenkategorie	Teilraum	Kosten[2] (Mio. CHF)	Prio. AP4
4M13	CEA: Réaménagement des carrefours RD105 - RD201 et RD105 - fret EuroAirport, à Hésingue	Kapazität Strasse	F	4,40	B
4M14	BS: Aeschenplatz	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	45,00	B
4M15	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Bereich Zentrum	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL	6,60	B
4M16	Hésingue: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Hésingue	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	F	2,30	B
4M17	Saint-Louis: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Saint-Louis-Bourgfelden	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	F	1,76	B
4LV11	Pratteln: Velounterführung Bahnhof	Langsamverkehr	BL	17,00	B
4LV12	Kaiseraugst: Überführung Landstrasse	Langsamverkehr	AG	2,70	B
4LV13	Lörrach: Grün- und Querverbindung	Langsamverkehr	D	3,24	B
4LV14	BS: Veloverbindung Gundeli - Innenstadt	Langsamverkehr	BS	50,00	B
Summe				**507,70**	**B**

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Die Verbesserung der Verkehrsangebote in der trinationalen Agglomeration Basel ist neben den Massnahmen des Agglomerationsprogramms essenziell auf die Umsetzung der **übergeordneten Massnahmen (ÜM)** des Bundes und der angrenzenden Länder angewiesen, und zwar sowohl schienen- wie strassenseitig. Mit den in STEP AS 2025 und AS 2035 bereits beschlossenen Massnahmen kann das Angebotskonzept im Horizont 2030 gemäss der Teilstrategie S-Bahn umgesetzt werden, d. h. mit 15-Minuten-Takten auf den meisten inneren Korridoren. Für das Ziel-Angebotskonzept der S-Bahn Basel im Horizont mit Herzstück-Basel sind zumindest die Planungskredite gesprochen. Das Vorhaben ist für den weiteren ÖV-Ausbau der Agglomeration essenziell. Damit werden neue grenzüberschreitende Durchbindungen ermöglicht – mit entsprechenden Reisezeitgewinnen. Gleichzeitig werden die stark beanspruchten innerstädtischen Tram- und Buslinien sowie der Bahnhof Basel SBB entlastet. Sämtliche AP-Massnahmen sind aufwärtskompatibel zum Angebotskonzept mit dem Herzstück Basel. Sie sind aber auch ohne dieses Grossbauwerk notwendig und stellen die Funktionsfähigkeit des ÖV-Gesamtsystems in der Übergangszeit sicher.

Strassenseitig haben 2 übergeordnete Massnahmen die grösste Bedeutung für die Gesamtagglomeration Basel: die Engpassbeseitigungen der Basler Osttangente durch einen neuen Rheintunnel sowie in dessen Verlängerung der 8-Spur-Ausbau zwischen Hagnau und Augst. Gegenüber dem AP3 sind beide Projekte planerisch vorangetrieben und auch stärker gekoppelt worden. Gleichzeitig treibt der Kanton Basel-Stadt die Planung der flankierenden Massnahmen an den Schnittstellen zum städtischen Strassennetz voran. Von den weiteren ÜM im Strassenverkehr sind vor allem die Güterverkehrsmassnahmen (Trimodales Umschlagsterminal Gateway Basel-Nord) und die weiteren Ausbauten im Korridor der A18 und auf dem deutschen Strassennetz wichtig.

Die **Siedlungsmassnahmen** fokussieren wie bisher auf die Realisierung von Schwerpunktgebieten (Neubau, Transformation und Nachverdichtung). Rund 60% der Kapazitätsreserven des zukünftigen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums liegen in diesen gut gelegenen

Arealen. Im Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation sind insgesamt 28 Schwerpunktgebiete Siedlung enthalten. Der jeweilige Planungsstand und die geplanten Aktivitäten der einzelnen Schwerpunktgebiete und der darin enthaltenen Areale sind in den Massnahmenblättern konkretisiert. Die Umsetzung und Koordination erfolgt schwerpunktmässig im Rahmen der Korridorprozesse. Insgesamt steht hier der Erfahrungsaustausch in den Korridoren sowie die Forcierung konkreter Umsetzungsprozesse mit den Städten und Gemeinden im gesamten Siedlungsbereich im Vordergrund.

Teilstrategien und Massnahmen im Bereich **Landschaft** fokussieren auf die Erhaltung, Aufwertung und Vernetzung siedlungsnaher Grünräume, Parks und weiterer Freiräume. Insbesondere die vielfältigen gewässerorientierten Freiräume stellen für die Agglomeration Basel einen wichtigen Standortvorteil dar, den es vor weiterem Siedlungs- und Nutzungsdruck zu bewahren gilt.

Ausblick

Mit dem vorliegenden Agglomerationsprogramm der 4. Generation gelingt es der trinationalen Agglomeration Basel, einen weiteren Schritt hin zu einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu vollziehen. Strategien und Konzepte konnten verfeinert, inhaltliche Lücken geschlossen, Prozesse optimiert, die Trägerschaft weiterentwickelt und die Kommunen in den Erarbeitungsprozess einbezogen werden. Die erreichten Verbesserungen ermuntern die Mitglieder von Agglo Basel, den eingeschlagenen Weg weiter zu gehen und die angestossenen Prozesse fortzusetzen. Auf Fachstufe laufen bereits die ersten Überlegungen zum Programm der 5. Generation.

Inhalt

Impressum I

Vorwort X

Zusammenfassung XIII

1 Einleitung 8

1.1 Anlass und Auftrag 10

1.2 Bedeutung des Agglomerationsprogramms 11

1.3 Aufbau und Berichtsstruktur des Agglomerationsprogramms der 4. Generation 12

1.3.1 Inhalte des Agglomerationsprogramms 12

1.3.2 Programmbausteine und Aktualisierungsrhythmus 14

1.4 Erfüllung der Grundanforderungen 16

2 Bearbeitungsperimeter und Grundlagen 18

2.1 Perimeter des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation 20

2.2 Abstimmung der übergeordneten Planungen 22

3 Trägerschaft 24

3.1 Einleitung 26

3.1.1 Allgemeine Herausforderungen 26

3.1.2 Besondere Herausforderungen im Raum Basel 26

3.2 Trägerschaft der 1. und 2. Generation 27

3.3 Vereinsgründung in der 3. Generation 27

3.4 Weiterentwicklung der Trägerschaft in der 4. Generation 28

3.5 Heutige Trägerschaft Agglo Basel in der 4. Generation 29

3.6 Fazit und Ausblick zur Trägerschaft 34

4 Vorgehen und Prozess AP4 36

4.1 Genese AP1 bis AP4 38

4.1.1 Übersicht 38

4.1.2 Entwicklungsschritte der 4 Generationen 38

4.2 Inhaltliches Konzept und Schwerpunkte von AP4 40

4.2.1 Erarbeitung des Konzepts von AP4 40

4.2.2 Schwerpunkte Inhalt 41

4.2.3 Schwerpunkte Prozesse und Instrumente 42

4.2.4 Gesamtzeitplan für die Erarbeitung von AP4 43

4.2.5 Beteiligte Akteure 44

4.3 Korridorprozesse 46

4.3.1 Einleitung 46

4.3.2 Übersicht über die Aktivitäten in den Korridoren 47

4.4 Mitwirkungsprozess und Partizipationsmöglichkeiten 49

4.4.1 Einleitung 49

4.4.2 Gesamtkonzept für die Mitwirkung an der 4. Generation 49

4.4.3 Mitwirkung an Veranstaltungen 51

4.4.4 Behördenkonsultation 53

4.4.5 Partizipation der politischen Kommissionen und Institutionen 55

4.4.6 Partizipation von Wirtschaft und Verbänden 55

4.4.7 Partizipation von Forschungseinrichtungen und -netzwerken sowie europäischen Städte und Agglomerationen 55

4.4.8 Partizipation der Bevölkerung 56

4.5 Politischer Prozess 56

5 Situations- und Trendanalyse 58

5.1 Übergeordnete Ausgangslage 60

5.1.1 Räumliche Gliederung sowie Landschafts- und Siedlungsstruktur 60

5.1.2 Stand der Richt- und Regionalplanung 64
5.2 Siedlung 67
5.2.1 Entwicklungsdynamik der Bevölkerung 67
5.2.2 Entwicklungsdynamik der Arbeitsplätze 69
5.2.3 Entwicklungstrends von Bevölkerung und Arbeitsplätzen 72
5.2.4 Entwicklungspotenziale 75
5.2.5 Lenkung der Entwicklungsdynamik 84
5.3 Landschaft und Freiräume 96
5.3.1 Grüne Finger – Einordnung und Bedeutung 96
5.3.2 Siedlungsnahe Grün- und Freiräume 104
5.3.3 Landschaftsschutz und ökologische Vernetzung 105
5.3.4 Naturschutz und Lebensräume für Fauna und Flora 108
5.4 Verkehr 111
5.4.1 Gesamtverkehr 111
5.4.2 Öffentlicher Verkehr: S-Bahn 121
5.4.3 Öffentlicher Verkehr: Tram und Bus 124
5.4.4 ÖV-Erschliessungsgüte 130
5.4.5 Strassennetz und Verkehrsmanagement 132
5.4.6 Parkierung 142
5.4.7 Veloverkehr 147
5.4.8 Fussverkehr 152
5.4.9 Intermodalität und kombinierte Mobilität 155
5.4.10 Verkehrssicherheit 162
5.4.11 Mobilitätsmanagement 166
5.4.12 Güterverkehr 168
5.5 Umwelt 176
5.5.1 Lärmbelastung 176

5.5.2 Luftschadstoffbelastung ... 181
5.5.3 Treibhausgasemissionen ... 188

6 Umsetzung ... 192

6.1 Prozesse und Instrumente zur Organisation der Umsetzung ... 194
6.1.1 Vertragliche Regelungen für die Umsetzung der 1. und 2. Generation ... 194
6.1.2 Vertragliche Regelungen für die Umsetzung der 3. Generation ... 194
6.1.3 Instrumente, Fachgruppen, AP-Gremien und Jahrestreffen der Kommunen ... 197
6.2 Zukunftsbild ... 199
6.3 Teilstrategien ... 199
6.4 MOCA-Indikatoren ... 201
6.5 1. Generation ... 201
6.5.1 Mitfinanzierte Massnahmen ... 202
6.5.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen ... 204
6.6 2. Generation ... 205
6.6.1 Mitfinanzierte Massnahmen ... 206
6.6.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen ... 208
6.7 3. Generation ... 210
6.7.1 Mitfinanzierte Massnahmen ... 211
6.7.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen ... 212

7 Zukunftsbild ... 216

7.1 Einleitung ... 218
7.2 Erläuterung des Zukunftsbildes ... 218
7.3 Ziele 2040 ... 220
7.3.1 Raumspezifische Ziele ... 221
7.3.2 Erschliessungsziele ... 225
7.4 Quantitative Ziele ... 227

7.4.1 Bevölkerungsentwicklung und Wohnraumpotenziale ... 227
7.4.2 Zielsetzungen (MOCA-Indikatoren) ... 228

8 Handlungsbedarf ... 230

8.1 Einleitung ... 233
8.1.1 Orientierungsrahmen Zukunftsbild ... 233
8.1.2 Herleitung und Strukturierung des Handlungsbedarfs ... 233
8.2 Kernstadt ... 235
8.3 Leimental ... 241
8.4 Birstal ... 247
8.5 Laufental/Thierstein ... 253
8.6 Ergolztal/Frenkentäler ... 257
8.7 Hochrhein ... 262
8.8 Wiesental ... 268
8.9 Oberrhein ... 273
8.10 Kandertal ... 278
8.11 Saint-Louis Agglomération (SLA) ... 283
8.12 Fazit: Handlungsbedarf bei der Abstimmung von Siedlung und Verkehr ... 289

9 Teilstrategien ... 292

9.1 Einleitung ... 294
9.2 Teilstrategien Siedlung ... 295
9.2.1 Rolle des Agglomerationsprogramms im Bereich Siedlung ... 295
9.2.2 Erläuterung zu den Teilstrategien Siedlung ... 296
9.2.3 S1: Siedlungsbegrenzung ... 297
9.2.4 S2: Innenentwicklung ... 298
9.2.5 S3: Ortskerne ... 300
9.2.6 QS1: Siedlungsqualität ... 302
9.2.7 QS2: Ortsverträgliche Dichte ... 303

9.2.8 QS3: Vielfalt und kurze Wege ... 304
9.2.9 QS4: Verkehrsintensive Einrichtungen ... 304
9.2.10 QS5: Information und Sensibilisierung ... 305
9.2.11 Fazit: Strategische Aufgaben der Akteure im Bereich Siedlung ... 305
9.3 Teilstrategien Landschaft ... 307
9.3.1 Rolle des Agglomerationsprogramms im Bereich Landschaft ... 307
9.3.2 Schwerpunkt der Teilstrategien Landschaft ... 307
9.3.3 L1: Landschaftsraum Bruderholz, Landschaftsraum vorderes Leimental ... 308
9.3.4 L2: Waldgeprägte Mosaiklandschaft des Tafeljuras, agrargeprägte Mosaiklandschaft des Tafeljuras, waldgeprägte Mosaiklandschaft Dinkelberg ... 309
9.3.5 L3: Rebbaulandschaft Tüllinger Berg ... 309
9.3.6 L4: Flusstallandschaft Oberrheinebene ... 310
9.3.7 L5: Agrargeprägte Mosaiklandschaft Sundgauer Rheinterrasse ... 310
9.3.8 L6: Fliessgewässer ... 311
9.4 Teilstrategien Verkehr ... 313
9.4.1 Gesamtverkehrliche Grundsätze und Strukturierung der Teilstrategien Verkehr ... 313
9.4.2 V1: S-Bahn ... 315
9.4.3 V2: Tram/Bus ... 321
9.4.4 V3: Strasse ... 327
9.4.5 V4: Velo ... 333
9.4.6 V5: Fussverkehr ... 337
9.4.7 V6: Güterverkehr ... 340
9.4.8 QV1: Verkehrssicherheit ... 343
9.4.9 QV2: Mobilitätsmanagement ... 345
9.4.10 QV3: Kombinierte Mobilität und Multimodale Drehscheiben ... 347

10 Massnahmen 352

10.1 Herleitung 354

10.2 Massnahmen Siedlung 355

10.3 Massnahmen Landschaft 359

10.4 Strategische Massnahme Landschaft und Siedlung 360

10.5 Massnahmen Verkehr 361

10.5.1 A-Massnahmen Verkehr 361

10.5.2 B- und C-Massnahmen Verkehr 364

10.6 Übergeordnete Massnahmen 368

10.6.1 Schienennetz 370

10.6.2 Strassennetz 371

Exkurs: Gesamtsicht Siedlung und Verkehr Raum Bachgraben 374

10.7 Strategische Massnahmen Verkehr 380

10.8 Wirkungsnachweis 382

11 Ausblick 391

Glossar 394

Quellenverzeichnis 398

Anhang 402

1
Einleitung

KERNAUSSAGEN

- Der Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) garantiert eine unbefristete Finanzierung der Agglomerationsprogramme. Dies hat massgeblich zu einer Verstetigung der Planungen des Agglomerationsprogramms Basel beigetragen. Der langfristig angelegte Prozess zur Entwicklung eines schlagkräftigen Agglomerationsprogramms Basel ist nun auch mit einer langfristigen und planbaren finanziellen Basis hinterlegt.

- Der Auftrag zur Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation wurde mit der Genehmigung des inhaltlichen Konzepts bereits sehr früh, nämlich am 11. Dezember 2017, von der politischen Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel erteilt.

- Das Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation umfasst Massnahmen mit einem finanziellen Gesamtvolumen von CHF 2,94 Mrd. (A-, B- und C-Horizont).

- Mit dem Agglomerationsprogramm der 4. Generation beantragt die trinationale Agglomeration Basel eine Mitfinanzierung in Höhe von insgesamt CHF 1,22 Mrd. für die zentralen Verkehrsmassnahmen im Umsetzungszeitraum ab 2024 (A-Horizont).

- Das Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation ist in 6 Programmbausteine unterteilt: Situations- und Trendanalyse, Umsetzungsberichterstattung, Zukunftsbild, Handlungsbedarf, Teilstrategien und Massnahmen. Alle 6 Programmbausteine wurden in der 4. Generation grundlegend aktualisiert und grösstenteils neu verfasst.

1.1 Anlass und Auftrag

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr fördert die Schweizer Eidgenossenschaft in den Agglomerationen eine kohärente Verkehrs- und Siedlungsplanung über kommunale, kantonale und nationale Grenzen hinweg. Konkret beteiligt sich der Schweizer Bund im Rahmen des Programms finanziell an Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen. Voraussetzung ist ein Agglomerationsprogramm, das die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmt.

Basis des Programms Agglomerationsverkehr bildet der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF), der am 30. September 2016 vom eidgenössischen Parlament unbefristet geschaffen wurde.[1] Zeitgleich wurde das Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG)[2] mit Änderungen im Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer, für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG)[3] beschlossen. Mit dem Beschluss ging die Aufhebung des Infrastrukturfondsgesetzes vom 6. Oktober 2006 (IFG)[4] einher, auf dessen Basis die bisherigen Agglomerationsprogramme und die Projekte des vordringlichen Bedarfs finanziert worden waren. Am 12. Februar 2017 wurde von Volk und Ständen die Teilrevision der Bundesverfassung deutlich angenommen.

Die Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für die Erarbeitung, die Prüfung und die Umsetzung der Agglomerationsprogramme sind in der Verordnung vom 7. November 2007 über die zweckgebundene Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV)[5] sowie in der Verordnung des UVEK vom 1. Februar 2020 über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV)[6] enthalten. Von zentraler Bedeutung ist die neue Richtlinie Programm Agglomerationsverkehr (RPAV)[7], die für eine effiziente und zielgerichtete Erarbeitung des Programms zu beachten ist.

Zusammenfassend ist in den gesetzlichen Grundlagen festgehalten, dass die Mittelzuteilung des Bundes an die Agglomerationen nach der Wirksamkeit der geplanten Programme und Infrastrukturen erfolgt. Mit den Programmen wird aufgezeigt, dass die zur Mitfinanzierung beantragten Projekte in eine Gesamtverkehrsplanung eingebunden und mit den übergeordneten Verkehrsnetzen und der Siedlungsentwicklung abgestimmt sind sowie über eine hohe Gesamtwirkung verfügen.

Bereits am 11. Dezember 2017, also rund ein Jahr nach der Abgabe der 3. Generation, beschloss die Politische Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel die Erarbeitung der 4. Programmgeneration. Gleichzeitig wurde auch das inhaltliche Konzept beschlossen. Damit konnten die Arbeiten an der 4. Generation bereits Ende 2017 starten. Mit dem Agglomerationsprogramm der 4. Generation stellt sich die trinationale Agglomeration Basel erneut ihren besonderen siedlungs- und verkehrspolitischen Herausforderungen. Die 4. Generation baut dabei auf den beim Bund eingereichten Arbeiten der 1., 2. und 3. Generation auf und versteht sich in vielen Bereichen als eine umfassende Aktualisierung und Weiterentwicklung der bereits abgegebenen Programme. Die Überarbeitung des Programms beschränkt sich

1 BBl 2016 7587: Bundesbeschluss über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr vom 30. September 2016
2 SR 725.13: Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr vom 30. September 2016 (Stand am 1. Januar 2018)
3 SR 725.116.2: Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel vom 22. März 1985 (Stand am 01. Januar 2020)
4 SR 725.13: Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, IFG) vom 6. Oktober 2006
5 SR 725.116.21: Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV) vom 7. November 2007 (Stand am 1. Januar 2020)
6 SR 725.116.214: Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) vom 20. Dezember 2019 (Stand am 1. Februar 2020)
7 Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Richtlinie Programm Agglomerationsverkehr vom 13. Februar 2020

dabei nicht auf eine inhaltliche Aktualisierung, sondern setzt in vielen Bereichen komplett neue Akzente. Insbesondere die Überarbeitung des Zukunftsbildes und der Landschafts- und Siedlungsstrategien sowie die Vertiefung verkehrlicher Themen wie Güterverkehr, Verkehrsmanagement, Park&Ride, Velostrategie und Tramnetzentwicklung bilden die Schwerpunkte des 4. Programms.

Ein besonderes Augenmerk hat die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel in den vergangenen 5 Jahren auf die Umsetzung der Projekte aus den vorherigen Generationen gelegt. Über 60% des finanziellen Projektvolumens der 1. und 2. Generation wurde verpflichtet, ist in Bau oder ist bereits realisiert. Bereits 12 der insgesamt 72 Projekte der 3. Generation konnten nach der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Oktober 2019 in Bau gehen.

Das Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation umfasst Massnahmen mit einem finanziellen Gesamtvolumen von CHF 2,94 Mrd. (A-, B- und C-Horizont). Zur Mitfinanzierung beantragt die trinationale Agglomeration Basel insgesamt CHF 1,22 Mrd. für die zentralen Verkehrsmassnahmen im Umsetzungszeitraum ab 2024 (A-Horizont).

1.2 Bedeutung des Agglomerationsprogramms

Mit den richtungsweisenden Entscheidungen auf Bundesebene, vor allem zur unbefristeten Finanzierung der Agglomerationsprogramme, gewann das Agglomerationsprogramm Basel nochmals an Bedeutung. Der Programmgedanke trat noch stärker in den Vordergrund, und der mit der 2. Generation gestartete Prozess zu einer langfristig angelegten, fundierten Entwicklung eines schlagkräftigen Agglomerationsprogramms Basel erhielt nun auch eine langfristig planbare finanzielle Basis.

Das Agglomerationsprogramm hat in der trinationalen Agglomeration Basel viel bewegt. Planungen, Prozesse, Strukturen und Projekte wurden grenzüberschreitend in der Nordwestschweiz, aber auch landesgrenzenüberschreitend aufeinander abgestimmt und vorangetrieben. Neben den Projektfinanzierungen ist das Programm in Basel auch zu einem zentralen Instrument der Planungskoordination geworden. Es bringt die grenzüberschreitende Zusammenarbeit voran, indem es Gebietskörperschaften dazu motiviert, enger und strukturierter zusammenzuarbeiten, was für eine abgestimmte und koordinierte Entwicklung entscheidend ist.

Durch die Lage im Dreiländereck Schweiz – Deutschland – Frankreich und die Funktion als nördliches Ein- und Ausgangstor der Schweiz, überlagern sich regionale, nationale und internationale Personen- sowie Güterverkehre. Der Metropolitanraum Basel trägt als wichtiger Life-Science-Standort, aber auch als Verkehrs- und Logistikdrehscheibe von nationaler und internationaler Bedeutung eine wesentliche Verantwortung für die die Bedeutung des Wirtschaftsstandortes Schweiz. Die Standortbedingungen müssen deshalb auf einem erstklassigen Niveau gehalten werden.

Vor diesem Hintergrund und angesichts weiterhin steigender individueller Mobilitätsbedürfnisse kann die trinationale Agglomeration Basel die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen nur mit einem starken Verbund von öffentlichem Verkehr, motorisiertem Individualverkehr sowie Fuss- und Veloverkehr bewältigen. Nur eine intelligente Kombination aller Verkehrsträger und eine optimale Abstimmung auf eine Siedlungsstruktur mit kurzen und direkten Wegen gewährleisten eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität.

Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine übergeordnete, integrierte Planung in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft notwendig. Das langfristig ausgerichtete Koordinations- und Umsetzungsinstrument Agglomerationsprogramm übernimmt in der trinationalen Agglome-

ration Basel diese Aufgabe und stellt damit sicher, dass die Verkehrsentwicklung ganzheitlich betrachtet wird und die Verkehrsprojekte aufeinander sowie wechselseitig mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt werden. Die Verkehrs- und Umweltbelastungen werden damit verringert, die Erreichbarkeit verbessert und die Lebensqualität in der Agglomeration erhöht.

1.3 Aufbau und Berichtsstruktur des Agglomerationsprogramms der 4. Generation

Die Berichterstattung des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation wurde der besseren Lesbarkeit halber bewusst unterteilt.

1.3.1 Inhalte des Agglomerationsprogramms

Der Aufbau des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation wurde zur besseren Orientierung in 6 Teilberichte unterteilt. Er umfasst folgende Hauptbestandteile:

- Teil 1 – Hauptbericht
- Teil 2 – Massnahmenband Landschaft und Siedlung
- Teil 3 – Massnahmenband Verkehr
- Teil 4 – Kartenband
- Teil 5 – Korridorberichte
- Teil 6 – Politische Beschlussfassung

Darüber hinaus umfasst die 4. Programmgeneration auch einen zusammenfassenden Strategiebericht, eine elektronische Dokumentation sowie ein Flyer.

Teil 1: Hauptbericht

Der Hauptbericht bildet das strategische Kernstück des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation. Er führt alle Fäden zusammen und beschreibt die zentralen Inhalte des Agglomerationsprogramms Basel. Neben den einleitenden Kapiteln (1 – 2) gibt das Kapitel 3 einen Überblick über die Organisation der Trägerschaft. Im Kapitel 4 wird der inhaltliche sowie partizipative Erarbeitungsprozess der 4. Generation beschrieben. Kapitel 5 (Situations- und Trendanalyse), Kapitel 6 (Umsetzungsstand), Kapitel 7 (Zukunftsbild 2040), Kapitel 8 (Handlungsbedarf), Kapitel 9 (Teilstrategien) und Kapitel 10 (Massnahmen und Wirkungsnachweis) bilden den inhaltlichen Kern des Hauptberichts der 4. Generation. Zum Abschluss wird in Kapitel 11 ein Ausblick auf mögliche Weiterentwicklungen und Schwerpunkte der kommenden Programmgeneration gegeben.

Teil 2: Massnahmenband Landschaft und Siedlung

Dieser Berichtsteil beinhaltet die Massnahmenblätter Landschaft und Siedlung inklusive der Massnahmentabellen und Übersichtskarten. Jedes Schwerpunktgebiet wird in einer Übersicht textlich beschrieben sowie kartografisch dargestellt. Die einzelnen Areale eines Schwerpunktgebietes werden in den Massnahmenblättern ausführlich beschrieben.

Teil 3: Massnahmenband Verkehr

In diesem Berichtsteil befinden sich alle Massnahmenblätter der Verkehrsprojekte.
Der Bericht ist wie folgt unterteilt:

- Übergeordnete Massnahmen: Öffentlicher Verkehr (ÖV)
- Übergeordnete Massnahmen: Motorisierter Individualverkehr (MIV)
- Übergeordnete Massnahmen: Güterverkehr (GV)
- Agglomerationsmassnahmen: Öffentlicher Verkehr (ÖV) und Multimodale Drehscheiben (MD)
- Agglomerationsmassnahmen: Motorisierter Individualverkehr (MIV)
- Agglomerationsmassnahmen: Güterverkehr/City-Logistik (GV)
- Agglomerationsmassnahmen: Langsamverkehr (LV)
- Agglomerationsmassnahmen: Strategische Verkehrsmassnahmen (V)

Die Massnahmenblätter sind in den jeweiligen Kapiteln nach Horizonten sortiert.

Teil 4: Kartenband

Der Kartenband enthält eine Vielzahl von kartografischen Darstellungen, auf die im Hauptbericht entsprechend verwiesen wird.

Teil 5: Korridorbericht

Dieser Teil fasst die Berichterstattung der Arbeiten aus den 9 Korridoren sowie der Kernstadt zusammen. Im Gegensatz zur Vorgängergeneration werden die Korridorberichte nicht mehr einzeln produziert, sondern in einem Bericht zusammengefasst. In diesem zusammenfassenden Bericht werden die Aktivitäten auf der Ebene der Städte und Gemeinden in den einzelnen Korridoren dargestellt. Damit dient der Korridorbericht auch dem Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den Korridoren. Weiter wird gegenüber dem Bund aufgezeigt, wie die Korridore die Vertiefung und Weiterentwicklung des Zukunftsbildes in die Hand nehmen und wie die verschiedenen Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr in den Korridoren zusammenhängen. Dieser Bericht bildet neben dem Hauptbericht (Teil 1), den Massnahmenberichten (Teil 2 und 3) sowie dem Kartenband (Teil 4) einen unverzichtbaren Bestandteil des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation.

Teil 6: Politische Beschlussfassung

Dieser Berichtsteil umfasst alle notwendigen Dokumente der politischen Beschlussfassung zum Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation.

Strategiebericht

Im Strategiebericht sind die wichtigsten Zielsetzungen aus dem Zukunftsbilds 2040 und die strategischen Handlungsansätze der 4. Generation zusammengefasst.

Elektronische Dokumentation

Zum Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation wird den Bundesbehörden ausserdem eine elektronische Datenablage zur Verfügung gestellt. Darauf befinden sich alle formalen Teilberichte (1–6) der 4. Generation sowie zahlreiche weitere Hintergrundberichte. Es handelt sich dabei beispielsweise um Dokumente zur trinationalen S-Bahn Basel, um das Regionale Güterverkehrskonzept Basel, um die Charta der Kommunen zur Harmonisierung der Parkraumbewirtschaftung, aber auch um diverse Raumkonzepte und Studien aus den Korridoren sowie notwendige Dokumente der zur Mitfinanzierung beantragten Verkehrsprojekte (Vorprojekte, Vorstudien, Konzepte etc.).

Flyer

Die zentralen Fakten zu den Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 4. Generation sowie eine Übersicht aller Massnahmen der Vorgängergenerationen sind in einem Flyer zusammengefasst.

1.3.2 Programmbausteine und Aktualisierungsrhythmus

Der methodische Aufbau des Agglomerationsprogramms Basel orientiert sich an den Vorgaben des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) gemäss der Richtlinie Programm Agglomerationsverkehr (RAPV)[8]. Ausgangspunkt ist eine Situations- und Trendanalyse, der Umsetzungsstand sowie das neue Zukunftsbild 2040 der trinationalen Agglomeration Basel. Dieses zeigt die Leitlinien der erwünschten langfristigen Entwicklung in den Bereichen Landschaft, Siedlung und Verkehr auf.

Ziel der Situations- und Trendanalyse ist es, in Spiegelung mit dem Zukunftsbild den Handlungsbedarf abzuleiten. Auf dieser Grundlage werden Teilstrategien formuliert, die dem Zukunftsbild entsprechen und die Zielsetzungen in den einzelnen Themenbereichen konkretisieren. Im letzten Schritt werden die Massnahmen hergeleitet, die zur skizzierten, angestrebten Entwicklung beitragen. Entsprechend ihrer Wirksamkeit und des Planungsstandes werden die Massnahmen priorisiert.

Die Auflistung der 6 Bausteine des Agglomerationsprogramms könnte den Eindruck erwecken, dass es sich bei der Ausarbeitung um einen seriellen Prozess gehandelt hätte. In Wirklichkeit gab es jedoch zahlreiche Rückkopplungen und Iterationen.

Alle 6 Programmbausteine wurden in der 4. Generation grundlegend aktualisiert und grösstenteils neu verfasst.

8 Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RAPV) vom 13. Februar 2020

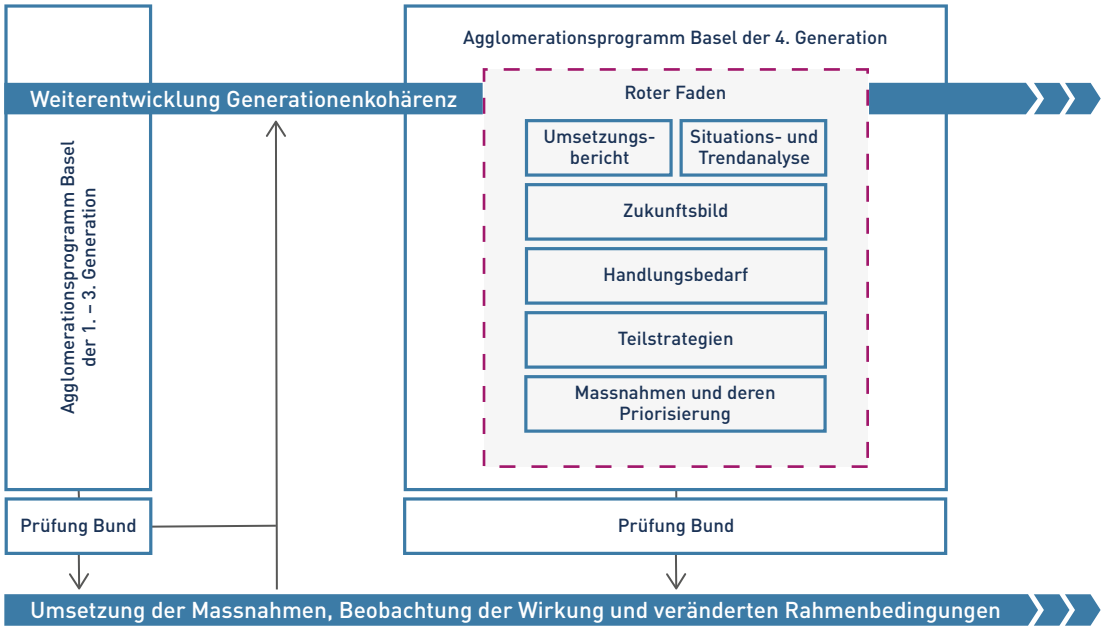


Abbildung 3:
Bausteine und «roter Faden» zur Weiterentwicklung und Umsetzung des AP4

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel basierend auf: Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RAPV) vom 13. Februar 2020

In der Richtlinie zum Programm Agglomerationsverkehr (RAPV) vom 13. Februar 2020 werden vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) Mindeststandards für die Aktualisierung der 6 Programmbausteine vorgeschlagen. Nachfolgende Tabelle gibt eine kurze Übersicht über die Aktualisierungsrhythmen der Programmbausteine des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation.

Programmbausteine	Empfehlung Bund (RAPV)	AP Basel 4. Generation
Situations- und Trendanalyse	4 – 8 Jahre	Umfassende Aktualisierung im AP4 in allen Bereichen: neue Daten, aktuelle Studien und aktuelle Grundlagen aus dem Gesamtverkehrsmodell Region Basel sowie umfassende Ergänzungen im Umweltteil.
Umsetzungsbericht	4 Jahre	Komplette Aktualisierung im AP4 unter Anwendung des neuen Web-GIS von Agglo Basel.
Zukunftsbild	8 – 12 Jahre	Seit der ersten Erarbeitung des Zukunftsbildes im Rahmen der 2. Generation und einer Aktualisierung in der 3. Generation wurde in der 4. Generation das Zukunftsbild einer umfassenden Revision unterzogen. Dabei wurde das Zukunftsbild inhaltlich und grafisch weiterentwickelt, ohne die grundlegenden inhaltlichen Stossrichtungen zu verändern.
Handlungsbedarf	4 Jahre	Komplette Neukonzeption des Kapitels, strukturiert nach Korridoren und nicht mehr nach Themen. Abstimmung von Landschaft, Siedlung und Verkehr pro Korridor und damit der Abgleich mit den Arbeiten in den Korridoren werden erleichtert.
Teilstrategien	4 – 8 Jahre	Auf Basis der umfassenden Strategiearbeiten im AP3 wurden die Teilstrategien aktualisiert und in der Struktur verfeinert. Neue Teilstrategien wie Güterverkehr, Fussverkehr, Kombinierte Mobilität und Verkehrssicherheit sind hinzugekommen.
Massnahmen	4 Jahre	Komplette Aktualisierung im AP4 auf Basis von AP3 und unter Berücksichtigung der übergeordneten Beschlüsse wie FABI STEP 2035 und STEP Strasse sowie Aufnahme von neuen Projekten.

Tabelle 4:
Aktualisierungsrhythmen der 6 Programmbausteine der 4. Generation

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

1.4 Erfüllung der Grundanforderungen

Die Trägerschaft Agglo Basel hat das Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation gemäss den Grundanforderungen des Bundes vorab selbst überprüft. Das Ergebnis zeigt, dass die Grundanforderungen vollumfänglich erfüllt werden:

- **Grundanforderung 1 (GA1)** – Trägerschaft und Partizipation: Die Grundanforderung 1 wird erfüllt (siehe. Kapitel 3 und 4). Sämtliche relevanten Akteure des Agglomerationsprogramms wurden gemäss der Trägerschaftsstruktur stufengerecht in die Erarbeitung mit einbezogen. Über die Korridorprozesse (Teilbericht 5) sowie die weiteren Mitwirkungsprozesse und Partizipationsmöglichkeiten (Kapitel 4.4) wurde der Einbezug der kommunalen Ebene sichergestellt. Möglichkeiten für eine noch bessere Integration der Akteure werden – wie bereits nach der 3. Generation – im Hinblick auf die Erarbeitung der 5. Generation geprüft.

- **Grundanforderung 2 (GA2)** – Vollständigkeit und roter Faden: Alle 6 vom Bund geforderten Bausteine eines Agglomerationsprogramms liegen mit dem Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation vor: Situations- und Trendanalyse (Kapitel 5), Umsetzungsbericht (Kapitel 6), Zukunftsbild (Kapitel 7), Handlungsbedarf (Kapitel 8), Teilstrategie (Kapitel 9) und Massnahmen (Kapitel 10). Die Themen Landschaft, Siedlung und Verkehr werden in allen Bausteinen in der gewünschten Genauigkeit dargestellt.

- **Grundanforderung 3 (GA3)** – Herleitung prioritärer Massnahmen: Die Grundanforderung 3 wird erfüllt (siehe Kapitel 7, 8, 9 und 10). Im Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation wird wie bereits in der 3. Generation eine logische und nachvollziehbare Verbindung zwischen der allgemeinen Ebene (Zukunftsbild 2040), der Zwischenebene (Teilstrategien) und den Massnahmen hergestellt. Im Zukunftsbild 2040 wird die angestrebte Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsentwicklung dargestellt. Das Bild ist proaktiv gestaltet, für den trinationalen Raum ambitioniert, aber zugleich auch realistisch und nicht zuletzt dank der Mitwirkungs- und Partizipationsverfahren, der Korridorprozessen sowie dem intensiven Austausch in allen 3 Ländern und auf allen Verwaltungsebenen breit akzeptiert. Die Teilstrategien, mit denen das Zukunftsbild 2040 vertieft wird, wurden in umfassenden Prozessen (z. B. Korridorprozesse, S-Bahn-Planung und Strategie Strasse) teilweise nochmals grundlegend überarbeitet und weiterentwickelt. Damit war eine noch bessere Ableitung konkreter und priorisierter Massnahmen möglich. Dabei wurden alle Bereiche abgedeckt (Landschaft, Siedlung, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Fuss- und Veloverkehr sowie Güterverkehr). Alle Massnahmen greifen auf den in der Analyse identifizierten Handlungsbedarf zurück und beheben die offengelegten Schwachstellen. Mit dem logischen und nachvollziehbaren Aufbau des Agglomerationsprogramms der 4. Generation wird deutlich aufgezeigt, dass die priorisierten Massnahmen des Programms wesentlich zur Umsetzung des Zukunftsbildes sowie der Teilstrategien beitragen. Die Massnahmenpriorisierung erfolgte in einem mehrjährigen iterativen Prozess. Die Prüfung bezüglich der Kohärenz zum Zukunftsbild (Agglorelevanz) und den daraus abgeleiteten Handlungsstrategien erfolgt laufend und parallel zu den Teilprozessen in den Fachgruppen. In einem weiteren Schritt wurden der planerische Reifegrad geprüft und anschliessend die Massnahmen gemäss den ARE-Wirkungskriterien priorisiert. Aussagen zu Zweckmässigkeit, Nutzen, Mitfinanzierung (Kostenbeteiligung), Kosten und Umsetzung (Reifegrad und Realisierungshorizont) finden sich für jede Massnahme in den Massnahmenblättern.

- **Grundanforderung 4 (GA4)** – Umsetzung und Controlling: Die Grundanforderung 4 wird vollumfänglich erfüllt, da die Einbindung des Agglomerationsprogramms in die kantonalen Planungen gewährleistet und damit behördenverbindlich verankert ist. Für die behördenverbindlichen Planungen im Ausland werden die Zielrichtungen des Agglomerationsprogramms Basel bei den Aktualisierungen des Regionalplans und des SCoT berücksichtigt. Die Abstimmung mit Zielen und Massnahmen des Bundes sowie den übergeordneten Behörden in Deutschland und Frankreich ist sichergestellt. Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 4. Generation sind in den strategischen Planungen aller 6 Teilräume mit hoher Priorität vorgesehen. Durch die breite Akzeptanz des

Zukunftsbildes als übergeordnetes Zielbild über die gesamte trinationale Agglomeration und die behördenverbindliche Verankerung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms in den Richtplänen haben die zu tätigenden Investitionen höchste Priorität. Das vorliegende Agglomerationsprogramm enthält einen umfassenden Controlling-Report zur Umsetzung der Massnahmen der 1., 2. und 3. Generation. Für die Koordination der Umsetzung hat die Trägerschaft Agglo Basel in den vergangenen 10 Jahren eine schlagkräftige Organisation aufgebaut sowie Prozesse aufgebaut, um die Anforderungen der 3 Vorgängergenerationen handhaben zu können und somit die Umsetzung voranzubringen (siehe auch Kapitel 6).

2
Bearbeitungs-perimeter und Grundlagen

KERNAUSSAGEN

- Die trinationale Agglomeration Basel nimmt mit ihrer Lage im Dreiländereck eine europaweit einmalige Rolle als wichtiger Lebens- und Wirtschaftsstandort für den umgebenden Grossraum ein.

- Der Bearbeitungsperimeter der trinationalen Agglomeration Basel wurde für die 4. Programmgeneration auf Basis der neuen Mineralölsteuerverordnung (MinVV) angepasst. Unter anderem wurde der Perimeter erweitert und die Agglomeration Stein/Säckingen (Gemeinden Münchwilen, Stein, Wallbach und Bad Säckingen) in das Agglomerationsprogramm Basel integriert.

- Neu umfasst der Bearbeitungsperimeter 168 Städte und Gemeinden in 3 Ländern (Schweiz, Deutschland und Frankreich).

- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel trägt dafür Sorge, dass die Arbeiten des Agglomerationsprogramms Basel kompatibel mit den diversen übergeordneten Planungen und Planungsinstrumenten sind.

2.1 Perimeter des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation

Kartenband: Karte 1.1

Die trinationale Agglomeration Basel besteht aus Gebietsteilen der Schweizer Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn sowie der Saint-Louis Agglomération (SLA), dem Sundgau und der Landkreise Lörrach und Waldshut. Das Dreiländereck, an dem Deutschland, Frankreich und die Schweiz aufeinandertreffen, bildet eine Schnittstelle dreier Länder, Kulturen und zweier Sprachen.

Mit der Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) mussten die NAF-Gesetzgebungen u. a. auch die Mineralölsteuerverordnung (MinVV) angepasst werden. In dieser MinVV (in Kraft seit 1. Januar 2018) befindet sich im Anhang 4 die Liste der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen. Der noch bis zur 3. Generation gültige Perimeter musste damit für die 4. Generation angepasst werden.

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms hat sich zu Beginn der Erarbeitung der 4. Generation intensiv mit dem Bearbeitungsperimeter auseinandergesetzt. Im Zentrum stand dabei die Frage, ob die in Anhang 4 der MinVV vorgeschlagenen Agglomerationsperimeter für das AP Basel und das AP Stein eins zu eins übernommen werden sollten, oder ob von Seiten der Trägerschaft noch Anpassungen notwendig sind. Es fanden in diesem Zusammenhang sorgfältige Abklärungen statt.

Im Ergebnis hat die Trägerschaft beschlossen, die in Anhang 4 der MinVV aufgeführten beitragsberechtigten Städte und Gemeinden des AP Basel und AP Stein als Bearbeitungsperimeter anzuwenden. Gegenüber der 3. Generation kommen damit 37 zusätzliche Kommunen hinzu. Darüber hinaus wurden 3 weitere Kommunen hinzugenommen, deren Einbezug aus fachlicher und politischer Sicht sinnvoll erscheint. Im Kanton Aargau sind dies die Gemeinden Sisseln und Eiken (Entwicklungsgebiet Sisslerfeld) und auf der deutschen Seite ist das die Stadt Wehr (Landkreis Waldshut), ohne die entlang der Hochrheinstrecke eine Lücke im Perimeter bis Bad Säckingen entstehen würde. Insgesamt sind somit gegenüber dem bisherigen Perimeter in Summe 40 Kommunen hinzukommen (37 aus MinVV und 3 nicht beitragsberechtigte).

Nachfolgende Tabelle und Karte geben eine Übersicht über die Veränderungen von der 3. zur 4. Generation.

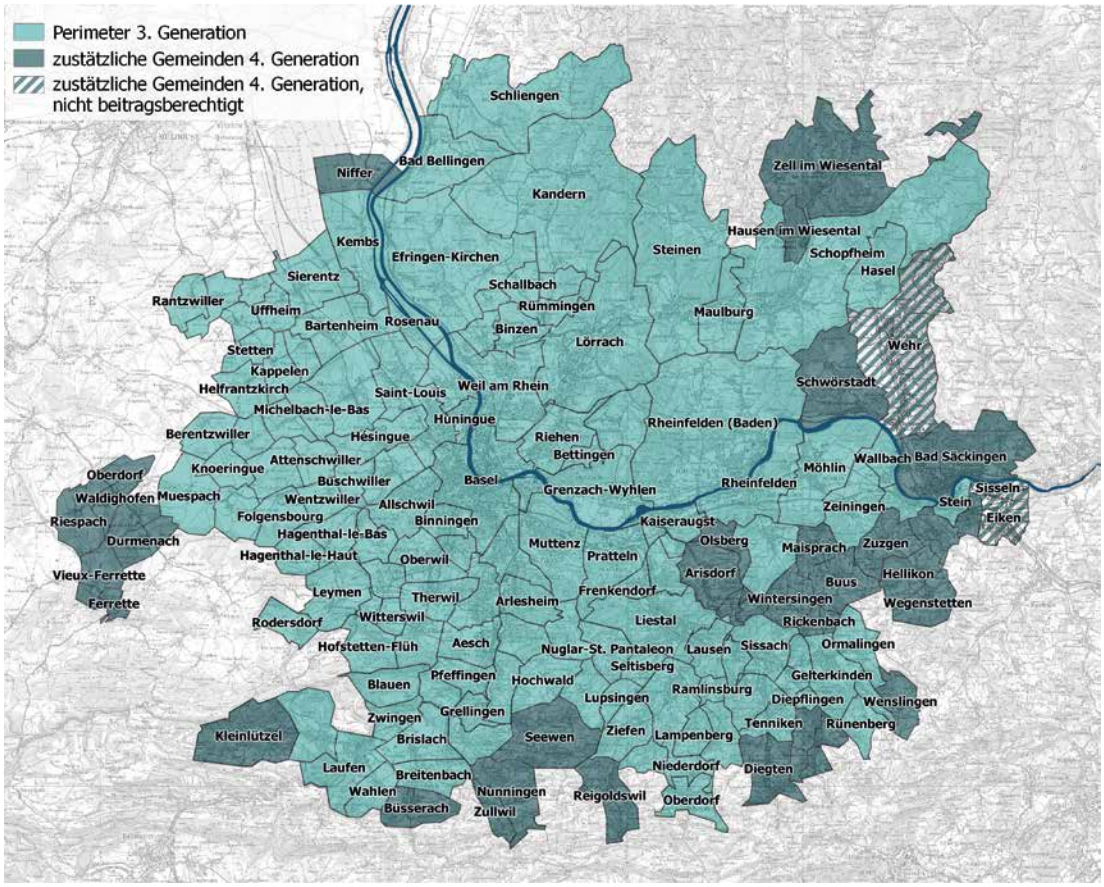


Abbildung 4:
Vergleich früherer Agglo-Perimeter und neuer Perimeter der 4. Generation

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel basierend auf der MinVV (1. Januar 2018) sowie der MinVV (Stand AP3)

AP Basel	AP3 (MinVV 2012)	AP4 (MinVV 2018)	Differenz AP3 zu AP4
Kommunen CH	74	99	+25
Kommunen F	35	43	+8
Kommunen D	19	23	+4
Nicht beitragsberechtigte Kommunen CH	–	2	+2
Nicht beitragsberechtigte Kommune D	–	1	+1
Summe der Kommunen	**128**	**168**	**+40**

Tabelle 5:
Anzahl der Kommunen nach alter und neuer Definition des Agglo-Perimeters

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Am 9. November 2018 wurde der neue Bearbeitungsperimeter für die 4. Generation von der politischen Steuerung des Agglomerationsprogramms beschlossen. Soweit möglich wurden alle Arbeiten und die daraus resultierenden Kartengrundlagen auf diesen neuen Perimeter referenziert. Der neue Perimeter ist in der oben stehenden Abbildung ersichtlich.

2.2 Abstimmung der übergeordneten Planungen

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel ist bestrebt, eine möglichst breite Abstimmung mit allen relevanten Planungen vorzunehmen. In den diversen Gremien und Fachgruppen von Agglo Basel sind auch nationale Vertreter involviert, die dafür Sorge tragen, dass die Arbeiten des Agglomerationsprogamms Basel kompatibel mit den diversen nationalen Planungen sind.

Darüber hinaus wird die Kompatibilität mit den übergeordneten Planungen in Deutschland und Frankreich im Rahmen der Behördenvernehmlassung eingehend geprüft. Im Folgenden erfolgt ein grober Überblick über die Planungssysteme der drei Länder Schweiz, Deutschland und Frankreich

Allen drei Ländern ist gemein, dass Raumplanung als Koordination raumwirksamer Tätigkeiten umschrieben wird. Im schweizerischen Raumplanungsgesetz des Bundes kommt dies besonders prägnant zum Ausdruck (Art.1, RPG). Die unterschiedlichen politischen Kulturen und Systeme sind selbstverständlich auch in den jeweiligen Planungsphilosophien ablesbar. Alle drei Länder steuern für die Umsetzung nicht direkt über die oberste staatliche Ebene.

Die **schweizerische Eidgenossenschaft** verfügt mit dem Raumkonzept Schweiz über ein integrales Raumplanungsinstrument, koordiniert wird jedoch auf Bundesebene hauptsächlich themenorientiert über sogenannte Sachpläne, und zunehmend über die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur in Verbindung mit Entwicklungskonzepten (Agglomerationsprogramme). Raumplanung ist die Domaine der Kantone (Kantonale Richtpläne). Die Kommunen haben eine starke Selbstverwaltung und Eigenständigkeit, sie steuern ihre Raumnutzung über kommunale Nutzungspläne (grundeigentümerverbindliche, Kommunale Nutzungspläne).

In **Deutschland** gibt es auf Bundesebene ein Raumordnungsgesetz (ROG). In einem Raumordnungspolitischen Orientierungsrahmen wird ein Leitbild für die räumliche Entwicklung der Bundesrepublik Deutschland skizziert. Dies erfolgt in einen groben bzw. abstrakten Rahmen ohne direkte Rechtsverbindlichkeit für die nachgelagerten Ebenen in den Bundesländern. Wie in der Schweiz gibt beispielsweise der Bundesverkehrswegeplan die verkehrspolitischen Massnahmen auf Bundeseben vor (z.B. Autobahnen, Schienenverkehr). Für die aktuelle Laufzeit (2030) ist erstmals eine konkrete Finanzierung der einzelnen Massnahmen hinterlegt. Die Raumplanung wird auf Länderebene konkretisiert und umgesetzt. In **Baden-Württemberg** gilt für die Landeseben der Landesentwicklungsplan. Er gibt verbindliche Ziele vor, diese werden in 12 Planungsregionen in behördenverbindlichen Regionalplänen umgesetzt. Die Kommunen haben eine ähnlich starke Stellung wie in der Schweiz. Sie steuern über grundeigentümerverbindliche Nutzungspläne (Bauleitpläne).

In **Frankreich** stützt sich heute – trotz der starken Stellung des Nationalstaates – die Raumplanung das sogenannte «Aménagement du territoire» auf regionale Entwicklungsstrategien sowie auf lokale und interkommunale Planungen. Die Planungskompetenzen wurden in den 1980er Jahren auf die regionale Ebene übertragen. Ähnlich wie in der Schweiz wurden Fördermittel (EU-Kohäsionspolitik) zu wichtigen Treibern für Infrastrukturprojekte. Seit Beginn des Jahrtausends erlebt die Raumplanung in Frankreich einen Prozess intensiver Diskussion, Neubestimmung und Reformen.

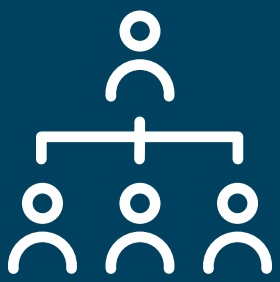
Grobgliederung der Planungssysteme der drei Länder:

Tabelle 6: Grobgliederung der Planungssysteme der drei Länder

Land	Instrument
Schweiz	
Bund	Raumplanungsgesetz (RPG)
	Sachpläne des Bundes (z. B. Infrastruktur Schiene, Strasse, etc.) (behördenverbindlich)
	Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI), (STEP Schiene) – ZEB/AS2025 und AS 2035 (behördenverbindlich)
	Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP Strasse, 2030/2040 (behördenverbindlich)
Kantone	Kantonale Bau- und Planungsgesetze Kantonale Richtpläne (behördenverbindlich)
Gemeinden	Kommunale Nutzungspläne (grundeigentümerverbindlich)
Deutschland	
Bund	Bundesraumordnungsgesetz (ROG) Raumordnungspolitischer Orientierungsrahmen (nicht verbindlich)
	Bundesverkehrswegeplan 2030 (behördenverbindlich)
Land	Landesplanungsgesetz Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg (LEP 2002) (behördenverbindlich) Regionalpläne (behördenverbindlich)
Gemeinden	Bauleitplanung, Nutzungspläne (grundeigentümerverbindlich)
Frankreich	
Nationalstaat	Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire – LOADDT (behördenverbindlich) Directives territoriales d'aménagement (DTA) (behördenverbindlich)
Region/ Intercommunalités	Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (SRADT/SRADDET) (behördenverbindlich) Schéma de cohérence territoriale (SCOT) (behördenverbindlich)
Gemeinden	Plan local d'urbanismae (PLU) (grundeigentümerverbindlich)

Der Umstand, dass im Agglomerationsprogramm Basel 3 Länder involviert sind, steigert die Komplexität einer koordinierten Planung erheblich. Nicht nur die sprachlichen Unterschiede zwischen dem Französischen, dem Deutschen und Schweizerdeutschen und der damit verbundenen notwendigen Übersetzungsleistung stellt eine Herausforderung dar, sondern auch die unterschiedlichen Definitionen von technischen Begriffen erschweren die Verständigung über raum- und verkehrsplanerische Themen. Die Erfahrung zeigt, dass eine vertiefte Auseinandersetzung mit der Bedeutung der unterschiedlichen Begriffe in den verschiedenen Planungsdokumenten eine zusätzliche, enorm wichtige Aufgabe ist, die sich aus der trinationalen Konstellation der Agglomeration Basel ergibt. Auf den ersten Blick kann dies als Hindernis oder Bremse der grenzüberschreitend, koordinierten Planung betrachtet werden. Schliesslich führt die Auseinandersetzung mit den unterschiedlichen Planungssystemen jedoch Schritt für Schritt und von Generation zu Generation zu einer gemeinsamen, immer weiter ausdifferenzierteren und vertieften Planungskultur.

3
Trägerschaft



KERNAUSSAGEN

- Die in der 3. Generation zum Verein Agglo Basel weiterentwickelte Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel wurde in der 4. Generation umstrukturiert.
- Der Verein ist seit 1. Januar 2018 in 2 Aufgabenbereiche gegliedert: Agglomerationsprogramm Basel und Trinationale S-Bahn Basel (trireno).
- Am 1. Januar 2018 sind 3 neue Mitglieder im Aufgabenbereich Trinationale S-Bahn Basel zum Verein hinzugekommen: Région Grand Est, Land Baden-Württemberg und République et Canton du Jura.
- Der Aufgabenbereich Agglomerationsprogramm ist in seiner organisatorischen Struktur hingegen unverändert geblieben. Mitglieder im Agglomerationsprogramm sind weiterhin der Kanton Basel-Stadt, Kanton Basel-Landschaft, Kanton Aargau, Kanton Solothurn, die Saint-Louis Agglomération (F), sowie der Landkreis Lörrach (D) zusammen mit dem Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB).
- Dem Verein gehören insgesamt aktuell die folgenden Mitglieder an: Kanton Basel-Stadt, Kanton Basel-Landschaft, Kanton Aargau, Kanton Solothurn, République et Canton du Jura; Saint-Louis Agglomération (F), Région Grand Est (F), Landkreis Lörrach (D) zusammen mit dem Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB) und das Land Baden-Württemberg (D).

3.1 Einleitung

3.1.1 Allgemeine Herausforderungen

Während die politischen Strukturen in der trinationalen Agglomeration Basel auf historischen Gegebenheiten gründen, bewegt sich die Gesellschaft vermehrt in grösseren Räumen, die rechtlich nicht strukturiert sind (funktionale Räume). Vor allem in den Bereichen Siedlungsentwicklung und Verkehr können historische Grenzen eine koordinierte Entwicklung hemmen. Gute Planungen und Entwicklungen müssen sich daher an gesellschaftlichen und nicht an staatsrechtlichen Gegebenheiten orientieren. Gleichzeitig müssen raumordnungs- und verkehrspolitische Entscheide durch die dafür zuständigen Organe beschlossen werden. Ideen, aus funktionalen Räumen auch staatsrechtliche Entscheidungskörper zu machen, stellen derzeit keinen gewünschten Weg dar und können höchstens als sehr langfristige Visionen bezeichnet werden. Es gilt, einen Weg der kleinen Schritte zu begehen, der sich zwar immer am Ziel der Bewirtschaftung des funktionalen Raums orientiert, aber gleichzeitig die geltende Zuständigkeitsordnung respektiert. Der Bund engagiert sich in den Agglomerationen mit Programmen, die von einer ganzheitlichen Bewirtschaftung der funktionalen Räume ausgehen, gleichzeitig aber die verschiedenen verfassungsrechtlichen Rahmenbedingungen berücksichtigen.

3.1.2 Besondere Herausforderungen im Raum Basel

Die Aufgaben in den Bereichen Siedlungsentwicklung und Verkehr sind im schweizerischen Föderalismus auf verschiedene Ebenen aufgeteilt, was zu einer sehr anspruchsvollen Multilevel Governance führt. Zusammengefasst lassen sich die besonderen Herausforderungen in der trinationalen Agglomeration Basel wie folgt darstellen:

- Die trinationale Agglomeration Basel besteht aus 4 Schweizer Kantonen, der Saint-Louis Agglomération in Frankreich[9] sowie grossen Teile des Landkreises Lörrach in Deutschland[10].

- In den 4 Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn stellt sich die Aufgabenteilung zwischen Kanton und Kommunen teilweise unterschiedlich dar, respektive sind die kommunalen Zuständigkeiten teilweise unterschiedlich ausgestaltet.

- Während die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft fast flächendeckend im funktionalen Raum Basel liegen, befinden sich von den Kantonen Aargau und Solothurn nur kleine Teile im Perimeter des Agglomerationsprogramms Basel (Fricktal und Schwarzbubenland).

- In Frankreich und Deutschland sind die Aufgaben im Bereich Siedlungsentwicklung und Verkehr auf verschiedene staatsrechtliche Ebenen aufgeteilt und bedingen für bestimmte Entscheide aufwändige Verfahren. So müssen beispielsweise in Frankreich im Zusammenhang mit den Arbeiten am Agglomerationsprogramm die zuständigen Stellen des Nationalstaates für die Nationalstrassen (Routes nationales) einbezogen werden (z.B. DIR-Est, DREAL). Für die Departementsstrassen (Route départementale) hingegen unterliegen dem Département Haut-Rhin[11]. Darüber hinaus ist der Gemeindeverbund Saint-Louis Agglomération für gemeindeübergreifende Strassen sowie die Kommunen einzubeziehen. Bei der Schiene obliegt, wie in der Schweiz, dem Nationalstaat der Schienenpersonenfernverkehr und der Güterverkehr. Die Bestellung der S-Bahn

9 Die Kommunen Berentzwiller, Durmenach, Ferrette, Illtal (am 1. Januar 2016 aus einer Gemeindefusion von Oberdorf, Grentzingen und Henflingen entstanden), Muespach, Muespach-le-Haut, Riespach, Roppentzwiller, Vieux-Ferrette und Waldighofen gehören der Communauté de Communes Sundgau an. Die Kommune Niffer der Communauté d'agglomération Mulhouse Alsace.

10 Bad Säckingen und die Stadt Wehr gehören dem Landkreis Waldshut an.

11 Ab 2021 Collectivité Européenne D'Alsace, CEA

hingegen (u. a. auch auf der Elsässerbahn bis zum Bahnhof Basel SBB) ist Sache der Région Grand Est. Bezüglich Tram- und Busprojekten ist hauptsächlich die Saint-Louis Agglomération zuständig. Fuss- und Veloprojekte werden entweder von der Saint-Louis Agglomération oder von den Kommunen einzeln getragen. Die Saint-Louis Agglomération erstellt darüber hinaus auch das für den französichen Agglomerationsteil relevante behördenverbindliche Planungsinstrument, den SCoT (vgl. Kapitel 5.1.2). In Deutschland wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Planung und Bewirtschaftung der Bundesautobahnen und Bundesstrassen an das Regierungspräsidium Freiburg im Breisgau delegiert. Diese Behörde ist zwingend bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms einzubeziehen (Fachgruppe Strasse). Für die Kreisstrassen ist der Landkreis Lörrach zuständig, für kommunalen Strassen die Städte und Gemeinden. Auch in Deutschland ist der Nationalstaat für den Schienenpersonenfernverkehr sowie den Güterverkehr verantwortlich. Hingegen bestellt das Land Baden-Württemberg den Regionalverkehr (S-Bahn). Tram und Bus liegen in den Zuständigkeiten der Städte und Gemeinden (Tram und Ortsbusse) oder auch beim Landkreis Lörrach (Busse). Bei Fuss- und Veloprojekten kann der Kreis oder Kommunen Träger der Planungen oder Projekte sein. Das für den deutschen Agglomerationsteil relevante behördenverbindliche Planungsinstrument, der Regionalplan, wird vom Regionalverband Hochrhein-Bodensee getragen (vgl. Kapitel 5.1.2).

3.2 Trägerschaft der 1. und 2. Generation

Das Agglomerationsprogramm der 1. Generation wurde von den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft gemeinsam erarbeitet. Die Kantone Aargau und Solothurn wurden punktuell in die Arbeiten mit einbezogen. Die Anliegen der Gebietskörperschaften in Deutschland und Frankreich wurden im Rahmen der Behördenkonsultation berücksichtigt. Eine Trägerschaft im eigentlichen Sinn bestand in der 1. Generation jedoch nicht.

Ausgelöst durch die namhaften Beiträge des Bundes an die Verkehrsinfrastrukturen in der Agglomeration Basel haben sich die 4 Kantone in der 2. Generation im Rahmen eines Vertragswerks zusammengeschlossen, um die zugesprochenen finanziellen Mittel der 1. Generation besser bewirtschaften zu können und dem Bund eine kompetente Kontaktstelle für die Abwicklung der formellen Aspekte und für fachliche wie organisatorische Fragen anbieten zu können.

Im ersten Schritt wurde auf die Bildung einer rechtlich selbstständigen Trägerschaft verzichtet. Die ausländischen Gebietskörperschaften des grenznahen Auslands wurden informell in die Trägerschaft integriert, das heisst, sie beteiligten sich massgeblich an der inhaltlichen Erarbeitung des Agglomerationsprogramms, hatten aber formell kein Mitspracherecht.

3.3 Vereinsgründung in der 3. Generation

Im Herbst 2012 initiierte die Geschäftsstelle zusammen mit der Geschäftsleitung den Prozess zur Weiterentwicklung der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel. Juristische Vorabklärungen zeigten schnell, dass sich bei einem Einbezug der ausländischen Partner das vertragliche Konstrukt der 2. Generation als zu schwerfällig erweisen würde und das bisherige Zusammenarbeitsmodell weiterentwickelt werden musste. Dabei sollte an die grundsätzlich bewährte Funktionsweise der bisherigen Zusammenarbeit angeknüpft werden.

In einem ersten Schritt wurden verschiedene Trägerschaftsmodelle erarbeitet und bewertet. Rein vertragliche Konstrukte kamen nicht in Frage, da die neue Trägerschaft rechtsfähig sein sollte. Schlussendlich gelangte man zur Überzeugung, dass die Trägerschaft als eine Körperschaft auszugestalten ist, die von ihren Mitgliedern getragen und gesteuert wird. Zur Bewirtschaftung von Planungen und von Fragen koordinativer Natur bot sich der Verein

nach Schweizerischem Recht (Art. 60 ff. ZGB) an. Da die Aktivitäten der Trägerschaft in keiner Weise eine Gewinnorientierung anstreben, wurde die grundsätzlich ideelle Zielsetzung von Vereinen nach schweizerischem Recht nicht als Hinderungsgrund gesehen. Die Rechtsform des Vereins wird ausserdem vom Bund akzeptiert.

Nach einem Grundsatzentscheid der Politischen Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel im Herbst 2013 wurden die Statuten des neuen Vereins ausgearbeitet und mit den Rechtsdiensten der betroffenen Departemente und Ämter abgestimmt. Der definitive Beschluss zur Gründung eines Vereins mit den bereinigten Statuten erfolgte in der Politischen Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel Ende Januar 2014. Damit wurde das Geschäft an die jeweiligen zuständigen Organe der Mitglieder zum Beschluss unterbreitet. Nachdem alle Teilräume im Zeitraum von März bis Juni 2014 die notwendigen politischen Beschlüsse gefasst hatten, konnte der Verein auf 1. Juli 2014 in Kraft treten.

3.4 Weiterentwicklung der Trägerschaft in der 4. Generation

Der Verein Agglo Basel wurde am 1. Juli 2014 gegründet. Damit wurde die vorher nur lose organisierte Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel auf eine solide organisatorische Grundlage gestellt. Mehr oder weniger zeitgleich – zwischen März 2013 und November 2014 – wurde Agglo Basel von den Bestellbehörden der trinationalen S-Bahn Basel (Planungsregion Nordwestschweiz[12], Land Baden-Württemberg und Région Alsace) beauftragt, ein abgestimmtes Angebotskonzept für die trinationale S-Bahn Basel mit Horizont 2030 zu erarbeiten. Für die Steuerung des Auftrags wurde das Arbeitsgremium «Strategiegruppe trinationale S-Bahn Basel» gegründet. Dieses Konzept diente als Grundlage für die Eingabe der Planungsregion Nordwestschweiz im Rahmen des FABI-Prozesses (Strategisches Entwicklungsprogramm STEP, Ausbauschritt 2030). Aufbauend auf dieser Entwicklung wurde der Verein Agglo Basel im Dezember 2014 von den beiden Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft beauftragt, die Koordination der trinationalen S-Bahn Basel sicherzustellen und zu diesem Zweck innerhalb der Geschäftsstelle einen Fachbereich zu führen[13]. Wichtigste Zielsetzung war eine trinational institutionalisierte Abstützung der S-Bahn Basel ab 2018.

Im April 2016 wurde von den 7 Bestellbehörden der S-Bahn Basel ein Memorandum of Understanding zur Trägerschaftsentwicklung der S-Bahn Basel unterzeichnet[14]. In diesem Memorandum wurde festgehalten, dass der Verein Agglo Basel Träger der trinationalen S-Bahn Basel werden soll («trireno»). Die Erweiterung der Trägerschaft baut auf dem bestehenden Verein Agglo Basel auf; die Zuständigkeiten und Abläufe sollten, was den Bereich Agglomerationsprogramm anbelangt, weitgehend unverändert bleiben, da sie sich grundsätzlich bewährt hatten.

Wichtigste Neuerungen am Vereinskonstrukt waren:

- die Erweiterung des Vereinszwecks um die Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn
- die Aufnahme 3 weiterer Mitglieder (Région Grand Est, Land Baden-Württemberg, République et Canton du Jura)
- die Strukturierung des Vereins in 2 Aufgabenbereiche: Agglomerationsprogramm (nach aussen «Aggloprogramm») und S-Bahn (nach aussen «trireno»)

12 Die Planungsregion umfasst die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Solothurn und Jura
13 Vereinbarung «Geschäftsstelle trinationale S-Bahn Basel (Regio S-Bahn Basel)», Dezember 2014 (für 2015) und Vereinbarung «Geschäftsstelle trinationale S-Bahn Basel», Dezember 2015 (für 2016 und 2017)
14 Memorandum of Understanding zur Weiterentwicklung der Trägerschaft trinationale S-Bahn Basel, April 2016

› Die 4 Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Solothurn und Aargau wirken in beiden Aufgabenbereichen mit, alle anderen Mitglieder wirken nur in einem der beiden Aufgabenbereiche mit – die bisherigen Mitglieder Saint-Louis Agglomération und Landkreis Lörrach im Bereich Agglomprogramm, die 3 neuen Mitglieder im Bereich trireno.

Nach intensiven Abstimmungen in den Vereinsgremien sowie mit den Beitrittskandidaten beschloss die Politische Steuerung von Agglo Basel am 17. Februar 2017 die neuen Vereinsstatuten sowie auf deren Antrag hin die Aufnahme der 3 neuen Mitglieder. Die revidierten Statuten des erweiterten Vereins Agglo Basel traten am 1. Januar 2018 in Kraft.

3.5 Heutige Trägerschaft Agglo Basel in der 4. Generation

Im **Verein Agglo Basel** haben sich aktuell 9 Gebietskörperschaften[15] aus Deutschland, Frankreich und der Schweiz zusammengeschlossen, um gemeinsam und grenzüberschreitend die nachhaltige und integrierte Entwicklung von Landschaft, Siedlung und Verkehr voranzutreiben. Der Verein verfügt über 2 Aufgabenbereiche mit jeweils unterschiedlichen Aufgaben:

Agglomprogramm

› Trägerschaft bei der Erarbeitung und Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

› Prozessführerschaft bei der Umsetzung des Agglomerationsprogramms einschliesslich Bewirtschaftung der Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen, namentlich Zuweisung der Bundesbeiträge auf die einzelnen Massnahmen sowie Entscheid über Ersatzmassnahmen

› Vertretung des Agglomerationsprogramms gegenüber dem Bund

› Erschliessung weiterer Finanzierungsquellen

› Interessenwahrung und Lobbyarbeit für die Agglomeration Basel

› Moderation von Prozessen

› Öffentlichkeitsarbeit

www.agglomprogramm.org

AGGLOPROGRAMM**BASEL**

Trinationale S-Bahn Basel bzw. trireno

› Erarbeitung und Weiterentwicklung eines koordinierten grenzüberschreitenden Angebotskonzepts (Liniennetz und Fahrplantakt S-Bahn- und Regionalverkehr)

› Koordination der Bestelltätigkeiten der Mitglieder, nicht aber die Angebotsbestellung

› Vertretung der trinationalen Agglomeration im Rahmen der definierten Angebotsgrundsätze bei den für die Eisenbahninfrastruktur zuständigen Behörden und Unternehmen

www.trireno.org

trireno

15 Der Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB) ist zusammen mit dem Landkreis Lörrach Mitglied im Verein Agglo Basel

› Einflussnahme auf den Ausbau der Infrastruktur entsprechend den Anforderungen der Angebotsplanung

› Interessenwahrung für die trinationale S-Bahn Basel

› Öffentlichkeitsarbeit

Die Statuten finden sich in Teil 6 des AP4 (Politische Beschlussfassung). Sitz des Vereins ist am Ort der Geschäftsstelle in Liestal.

Dem Verein gehören die folgenden **Mitglieder** an:

› Kanton Basel-Stadt: vertreten im Aufgabenbereich Aggloprogramm und trireno

› Kanton Basel-Landschaft: vertreten im Aufgabenbereich Aggloprogramm und trireno

› Kanton Aargau: vertreten im Aufgabenbereich Aggloprogramm und trireno

› Kanton Solothurn: vertreten im Aufgabenbereich Aggloprogramm und trireno

› République et Canton du Jura: vertreten im Aufgabenbereich trireno

› Saint-Louis Agglomération (F): vertreten im Aufgabenbereich Aggloprogramm

› Région Grand Est (F): vertreten im Aufgabenbereich trireno

› Landkreis Lörrach (D)[16]: vertreten im Aufgabenbereich Aggloprogramm

› Land Baden-Württemberg (D): vertreten im Aufgabenbereich trireno

Die Mitglieder des Aufgabenbereichs Aggloprogramm verpflichten sich, bei der Erarbeitung und Umsetzung der Agglomerationsprogramme alle relevanten Träger von Zuständigkeiten einzubeziehen und diese anzuhalten, die erforderlichen Beschlüsse zu fällen. Damit ist auch die kommunale Ebene indirekt in die Trägerschaft mit einbezogen.

Organe des Vereins sind:

› die Mitglieder, handelnd in ihrer Gesamtheit oder gesondert nach Aufgabenbereichen

› die Politische Steuerung Aggloprogramm, die Politische Steuerung trireno und die Politische Steuerung Verein

› die Geschäftsleitung Aggloprogramm, die Geschäftsleitung trireno sowie die Geschäftsleitung Verein

› der Ausschuss der Geschäftsleitung Aggloprogramm und der Ausschuss der Geschäftsleitung trireno

› die Geschäftsführung

› die Revisionsstelle

16 Der Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB) ist zusammen mit dem Landkreis Lörrach Mitglied im Verein Agglo Basel vertreten.

Die Mitglieder entscheiden im Rahmen ihrer Zuständigkeit, aber als oberstes Organ des Vereins, über die ihnen von den Politischen Steuerungen unterbreiteten Geschäfte. Nachfolgende Grafik gibt einen Überblick über die Gesamtstruktur des Vereins Agglo Basel.

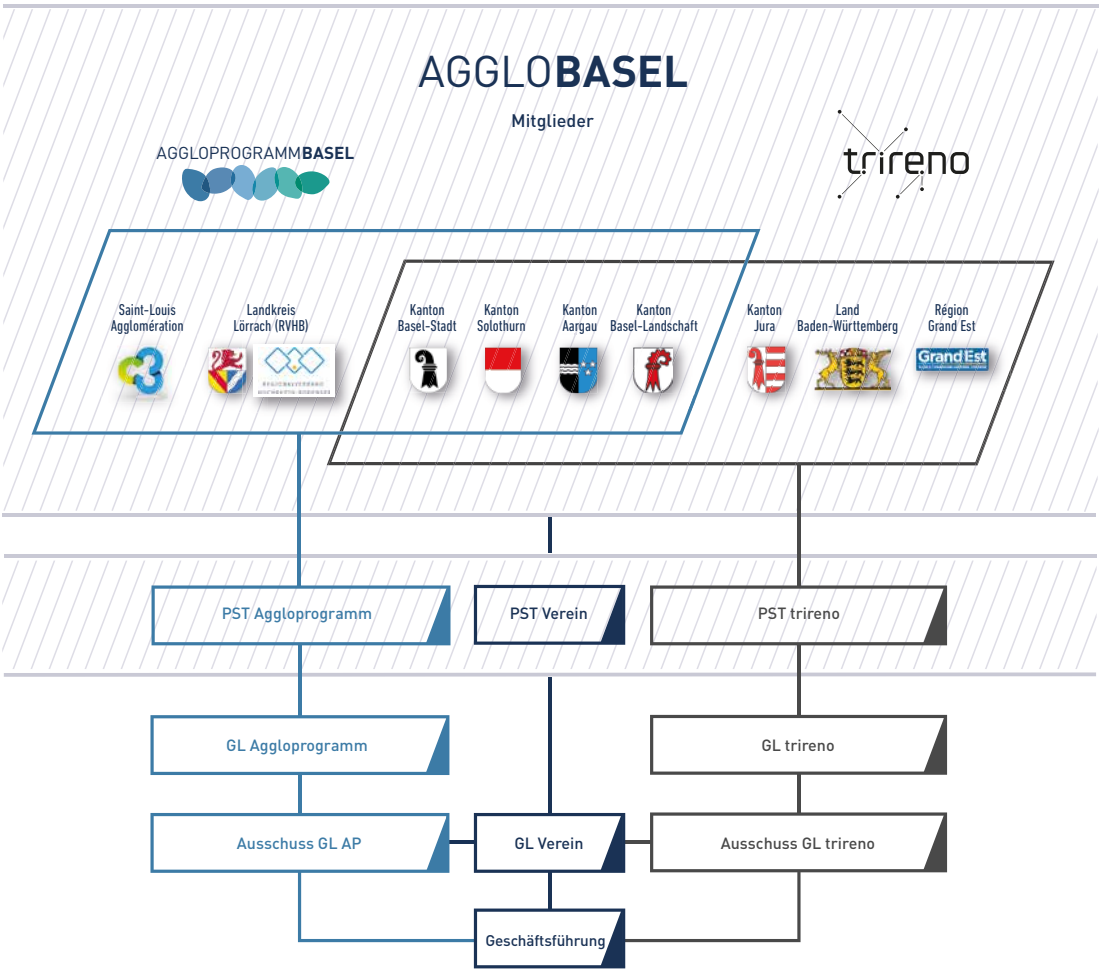


Abbildung 5:
Organisation des Vereins Agglo Basel

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Da für das Agglomerationsprogramm Basel ausschliesslich die Gremien des Aufgabenbereichs Agglоprogramm zuständig sind, konzentriert sich die nachfolgende Beschreibung auf diese Gremien. Weitere Informationen zum Aufgabenbereich trireno (www.trireno.org) oder zum Verein im Ganzen (www.agglobasel.org) finden sich sowohl auf den entsprechenden Webseiten als auch in den Jahresberichten des Vereins.

Für das Agglomerationsprogramm entsendet jedes Mitglied eine Vertretung in die Politische Steuerung (PST Agglоprogramm). Die Vertretungen der Schweizer Mitglieder gehören dem Regierungsrat ihrer Kantone an. Auf der französischen und deutschen Seite gehören die Mitgliedsvertreter der Exekutive einer regionalen Organisation an, die sich mit raumrelevanten Fragen befasst.

www.trireno.org

www.agglоprogramm.org

Die **Politische Steuerung** des Aggloprogramms setzt sich aus den folgenden Vertreterinnen und Vertretern zusammen (Stand: 16. April 2021[17]):

• Regierungsrätin Esther Keller	Kanton Basel-Stadt (BVD)
• Regierungsrat Isaac Reber	Kanton Basel-Landschaft (BUD)
• Landammann Stephan Attiger	Kanton Aargau (BVU)
• Regierungsrat Roland Fürst	Kanton Solothurn (BJD)
• Landrätin Marion Dammann	Landkreis Lörrach
• Président Jean-Marc Deichtmann	Saint-Louis Agglomération (SLA)

Jedes Mitglied kann 2 Personen in die Geschäftsleitung des Aggloprogramms entsenden. Die Mitglieder der Geschäftsleitung üben in ihrem Kanton oder in einer Organisation eine Kaderfunktion aus. Jedes Mitglied der Geschäftsleitung verfügt über 2 Stimmen bzw. jede Person über eine Stimme. Die Geschäftsleitung beschliesst mit der Mehrheit der anwesenden Stimmen.

Die **Geschäftsleitung** setzt sich aus den folgenden Vertreterinnen und Vertretern zusammen (Stand: 16. April 2021[18]):

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

Die **Geschäftsstelle** des Vereins Agglo Basel steht im Ganzen unter der Leitung einer durch den Verein angestellten geschäftsführenden Person, aktuell ist das Dr. Patrick Leypoldt. Sie trägt gegenüber den Geschäftsleitungen die administrative Verantwortung für die Geschäftstätigkeit des Vereins im Rahmen der bewilligten Mittel und der Pflichtenhefte und legt darüber Rechenschaft ab, bereitet die Beschlüsse der Vereinsorgane vor, begleitet Dritte, die im Auftrag des Vereins tätig sind, pflegt in Absprache mit den Geschäftsleitungen den Kontakt zu Organisationen, die für die Erreichung des Vereinszweckes von Bedeutung sind, pflegt die Kontakte zu den relevanten Bundesstellen und ist für die Öffentlichkeitsarbeit zuständig. Die Geschäftsführung verantwortet darüber hinaus auch für die Anstellung und die Führung des Personals.

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

18 Ehemalige Mitglieder der GL Aggloprogramm: Dr. Martin Kolb, Kantonsplaner Kanton Basel-Landschaft (Mitglied bis 30. September 2020), Dr. Daniel Kolb, Kantonsplaner Kanton Aargau (Mitglied bis 30. November 2018), Bernard Staub, Kantonsplaner Kanton Solothurn (Mitglied bis 31. Dezember 2018) und Guillaume Benoit, Service de l'Urbanisme, de l'Aménagement du Territoire et des Affaires Transfrontalières, SLA (Mitglied bis 31. Dezember 2017)

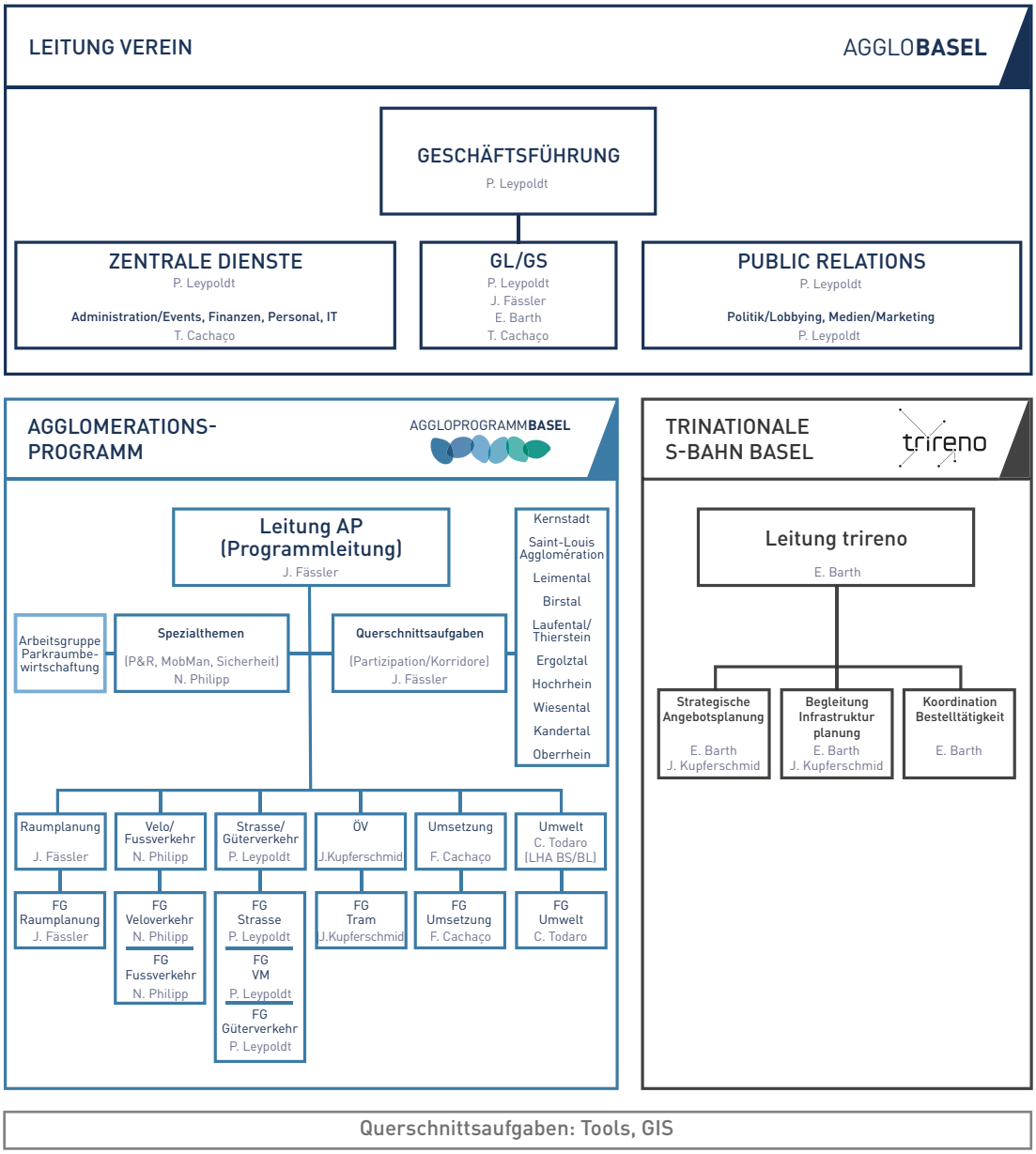


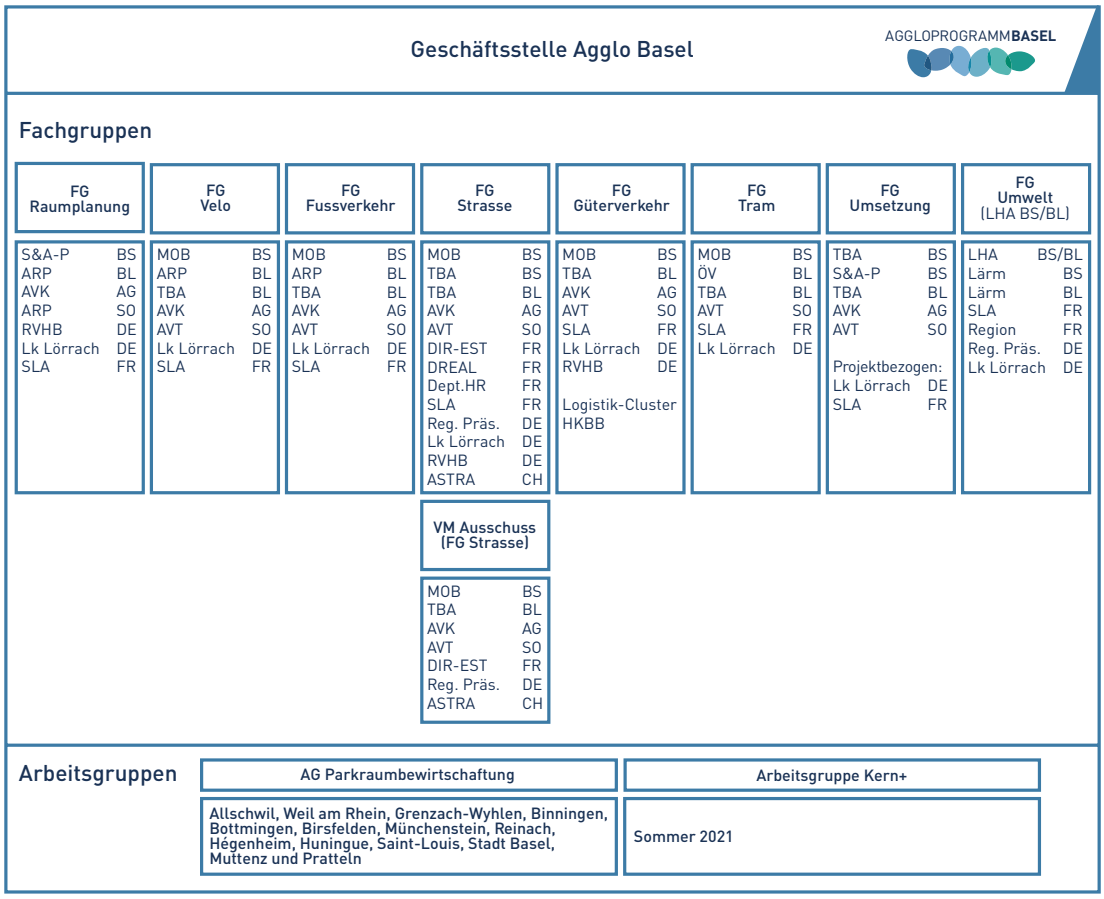
Abbildung 6:
Organisation der Geschäftsstelle von Agglo Basel

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Die Politische Steuerung des Vereins (PST Verein) wählt die Revisionsstelle eines Mitglieds oder eine anerkannte private Revisionsstelle. Diese berichtet den Politischen Steuerungen und stellt Antrag auf Genehmigung oder Nichtgenehmigung der Rechnung.

Die Vereinsorgane können ständige Fachgruppen, Kommissionen und Arbeitsgruppen einsetzen. Die Zusammensetzung der unterschiedlichen landes- und kantonsübergreifenden Fachgruppen orientiert sich an den entsprechenden Zuständigkeiten. Es sind auch Gebietskörperschaften und Institutionen in den Fachgruppen vertreten, die nicht Mitglieder des Vereins Agglo Basel, aufgrund ihrer Kompetenzen jedoch wichtige Partner bei der Bearbeitung bestimmter Themenbereiche sind.

Abbildung 7:
Struktur und Mitglieder
der Fachgruppen



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

3.6 Fazit und Ausblick zur Trägerschaft

Die Trägerschaft Agglo Basel ist heute sowohl länder- als auch kantonsübergreifend organisiert. Die Organisation erstreckt sich damit über 3 Staatsebenen, 5 Kantone und mehrere fachliche Disziplinen.

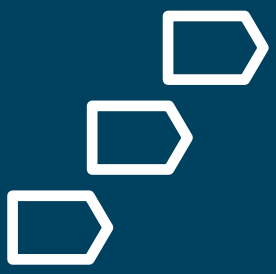
Mit der Weiterentwicklung der Trägerschaft zu einem Verein von der 2. zur 3. Generation wurde im Raum Basel eine bereits bestehende und sehr gut funktionierende Organisation in eine effektivere Rechtsform überführt. Auch mit der Erweiterung des Vereins um 3 neue Mitglieder im Rahmen der 4. Generation und mit der Aufteilung der Vereinsstruktur in 2 Aufgabenbereiche (Agglomerationsprogramm und Trinationale S-Bahn Basel) hat sich an den Abläufen und den Formen der Zusammenarbeit nichts geändert. Mit diesem Schritt wurde lediglich eine informell gelebte Zusammenarbeit in eine formale Organisation überführt.

Der Einbezug der kommunalen Ebene in das Agglomerationsprogramm Basel und das grundsätzliche Ziel einer schlanken Struktur stehen aufgrund der grossen Anzahl der Städte und Gemeinden in Widerspruch. Die Lösung wird im informellen Einbezug der Kommunen im Rahmen der Korridorprozesse gesehen (siehe Kapitel 4.3). Dieser Einbezug wird zum aktuellen Zeitpunkt immer noch als zielführend betrachtet. Eine formellere Einbindung der Kommunen in den Verein – sollte sich der Bedarf zeigen – kann zu einem späteren Zeitpunkt überprüft werden.

Eine neue Herausforderung für die Zusammenarbeit hat sich durch die Einführung der Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen im Rahmen der 3. Generation ergeben. Die Zuweisung der Bundesbeiträge auf die einzelnen Massnahmen der verschiedenen Mitglieder musste kurzfristig im Rahmen einer vertraglichen Vereinbarung erfolgen, weil die Statuten des Vereins keine entsprechende Vereinsaufgabe vorsahen. Die Bewirtschaftung der Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen, insbesondere auch der Entscheid über allfällige Ersatzmassnahmen wurde mit Inkrafttreten der teilrevidierten Statuten und dem neuen Reglement über die Bewirtschaftung der Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen am 1. Januar 2021 gelöst (siehe Kapitel 6.1.2).

In diesem Zusammenhang hat sich Agglo Basel auch mit der Frage beschäftigt, ob die Trägerschaft für die Aktivitäten im Bereich des Agglomerationsprogramms und der S-Bahn (trireno) mittelfristig weiterhin in Vereinsform erfolgen soll oder ob die Begründung einer öffentlich-rechtlichen Trägerschaft in Erwägung zu ziehen ist. Derzeit laufen intensive juristische Abklärungen mit den Mitgliedern von Agglo Basel. Bis zur Abgabe der 4. Programmgeneration im Sommer 2021 wird in dieser Frage noch keine Entscheidung vorliegen.

4
Vorgehen und Prozess AP4



KERNAUSSAGEN

- Bereits im Januar 2017 wurde mit der Entwicklung des Konzepts für die Erarbeitung der 4. Generation gestartet. Am 11. Dezember 2017 wurde das Konzept für die 4. Generation von der Politischen Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel beschlossen. Auf diesem Konzept basieren alle Aktivitäten, die im Rahmen der 4. Generation angegangen wurden.

- Wichtigste inhaltliche Arbeitsschwerpunkte waren die grundlegende Überarbeitung des Zukunftsbildes und die in der Struktur verfeinerten Teilstrategien. Zahlreiche neue Teilstrategien wie Verkehrsmanagement, Fussverkehr, Güterverkehr sowie Kombinierte Mobilität mit Drehscheiben und Hubs sind hinzugekommen.

- Besonderes Augenmerk wurde auf die Identifikation des Handlungsbedarfes gelegt. Auf Basis einer komplett überarbeiteten Situations- und Trendanalyse und im Abgleich mit dem Zukunftsbild 2040 wurde der Handlungsbedarf neu nicht mehr nach Themen (Landschaft, Siedlung und Verkehr), sondern nach Korridoren ermittelt. Die Vorteile dieser Struktur liegen darin, dass detailliertere Aussagen in konkreten Räumen, eine Gesamtbetrachtung über alle Themen sowie ein Abgleich mit den bestehenden Raumkonzepten und Leitbildern der Korridore möglich werden.

- Ein weiterer wichtiger Schwerpunkt der 4. Generation war der Aufbau eines agglomerationsweiten trinationalen Web-GIS-Systems, in dem sowohl die Erfassung der Massnahmen der 4. Generation als auch die Abwicklung des Bundescontrollings zu den Massnahmen der 1., 2. und 3. Generation möglich sind (Prozessoptimierung Umsetzung). Darüber hinaus konnten zahlreiche Karten im Agglomerationsprogramm der 4. Generation mithilfe des Web-GIS von Agglo Basel eigenhändig erstellt werden.

- Der Mitwirkungs- und Partizipationsprozess wurde in der 4. Generation – aufbauend auf dem Konzept der 3. Generation – weiter optimiert. Der gesamte Prozess der Mitwirkung erstreckte sich in der 4. Generation vom offiziellen Erarbeitungsstart im April 2018 bis zur Abgabe des Programms am 11. Juni 2021. Durch die unterschiedlichen Mitwirkungsmöglichkeiten (AGGLO-Foren, Arbeitstagungen, Exkursionen, Behördenkonsultation etc.) hatten die Akteure jederzeit die Gelegenheit, jeden einzelnen Entwicklungsschritt aktiv zu begleiten und in den einzelnen Phasen der Konkretisierung jeweils eigene Ideen und Interessen einzubringen. Mit den Einschränkungen aufgrund der Corona-Pandemie (Covid19) wurde versucht mit flexiblen Lösungen so gut es ging damit umzugehen.

- Durch die etablierten Korridorprozesse war es bei der Erarbeitung der 4. Generation möglich, die Kommunen intensiv einzubeziehen und die kommunale, regionale und übergeordnete Ebene wirkungsvoll zu verzahnen.

- In der 4. Generation wurde zudem eine umfassende trinationale Behördenkonsultation bei den Mitgliedern von Agglo Basel, den übergeordneten Behörden sowie allen Städten und Gemeinden durchgeführt. Die Vorlage der Behördenkonsultation war öffentlich auf der Webseite des Agglomerationsprogramms Basel verfügbar.

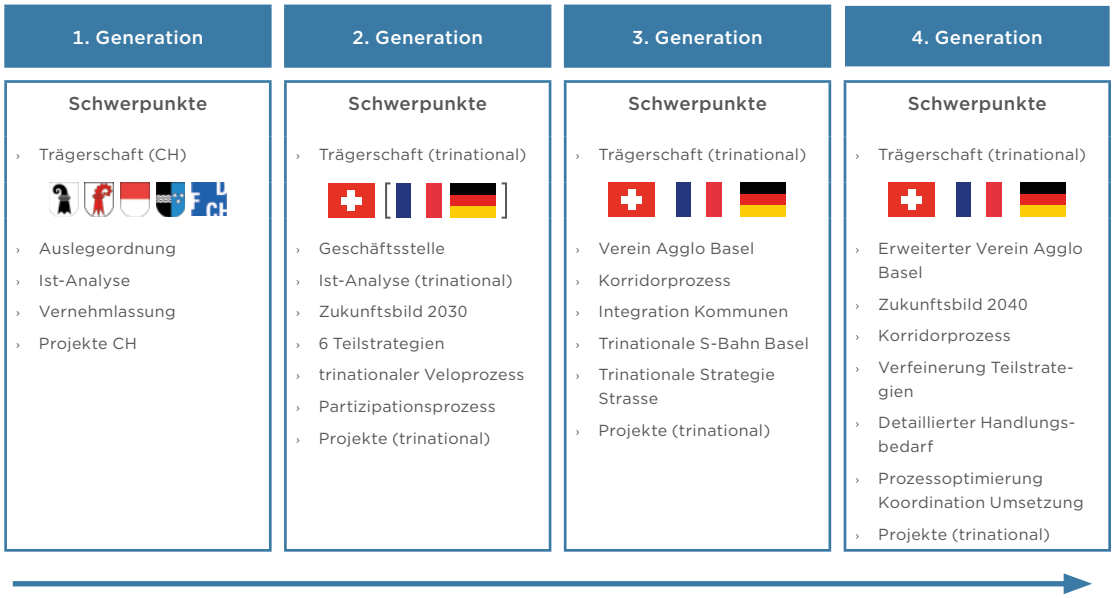
4.1 Genese AP1 bis AP4

4.1.1 Übersicht

Das Agglomerationsprogramm Basel ist seit jeher stark von der Komplexität des trinationalen Raums geprägt. Zur Erarbeitung einer Generation müssen je nach Thema sehr unterschiedliche und vielschichtige Prozesse aufgebaut werden. In jeder der bisher erarbeiteten Generationen hat sich die Trägerschaft aus Zeit- und Ressourcengründen auf zentrale Themenfelder konzentriert.

Die nachfolgende Abbildung vermittelt einen ersten Eindruck der wichtigsten Schwerpunkte der 4 bisher erarbeiteten Programme.

Abbildung 8:
Schwerpunkte der
4 Generationen (AP1 – AP4)



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

4.1.2 Entwicklungsschritte der 4 Generationen

Im Agglomerationsprogramm der **1. Generation**, das zwischen 2003 und 2007 erarbeitet wurde, lag der Fokus der inhaltlichen Arbeiten auf einer umfassenden Auslegeordnung zu den bis dahin durchgeführten Prozessen und Planungsarbeiten in den Bereichen Landschaft, Siedlung und Verkehr. Es wurden umfangreiche Arbeiten mit GIS durchgeführt, die bis zur 3. Generation als Basis dienten. Damals zeigte sich bereits, dass zahlreiche Datengrundlagen im trinationalen Perimeter nicht zur Verfügung standen und erst im Laufe der kommenden Generationen erhoben werden mussten. Zudem wurden viel Zeit und Energie in eine detaillierte Ist-Analyse investiert. Auch spielte die Behördenkonsultation, vor allem auf der Schweizer Seite, eine zentrale Rolle. Somit konnten Bedürfnisse der Kantone Aargau und Solothurn sowie der Städte und Gemeinden gesammelt werden. Ein weiterer Schwerpunkt lag auf einer umfassenden Projektdokumentation (Objektblätter) mit Fokus auf die kantonalen Projekte der 4 Nordwestschweizer Kantone.

Mit der grundlegend neu überarbeiteten Weisung des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) zur **2. Generation** wurde die Agglomeration Basel vor grosse Herausforderungen gestellt. Die Forderung nach einer Trägerschaft für die gesamte trinationale Agglomeration Basel sowie die Erarbeitung eines trinational breit abgestützten Zukunftsbildes mit Horizont 2030 waren Mammutaufgaben. Von Bundesseite wurde ebenfalls gefordert, dass die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms in einen angemessenen Partizipationsprozess zu integrieren ist. In einem breit angelegten partizipativen Prozess wurde das Zukunftsbild 2030 in zahlreichen Workshops und Mitwirkungsveranstaltungen erarbeitet. Für die 2. Generation wurde ein Mitwirkungsverfahren mit grossen Veranstaltungen in der gesamten Agglomeration entwickelt. Vertiefend zum Zukunftsbild wurden 6 Teilstrategien abgeleitet und Massnahmen für den gesamten Raum identifiziert. Erstmals konnte so ein stringentes Programm mit einem klar erkennbaren roten Faden zusammengestellt werden. Bei der Massnahmenentwicklung wurde im Bereich des Veloverkehrs ein umfangreicher Prozess in allen 6 Teilräumen der Agglomeration durchgeführt.

Bei der Ist-Analyse wurden schliesslich die Datenlücken aus dem 1. Programm weitgehend geschlossen, womit Analysen mit entsprechendem Kartenmaterial für den trinationalen Raum möglich wurden.

Die 3 zentralen Schwerpunkte im Agglomerationsprogramm der **3. Generation** waren die Verankerung des Zukunftsbildes mit dem Korridorprozess auf kommunaler Ebene, die Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn-Planung im Rahmen des FABI-Prozesses (STEP AS 2035) sowie eine von Grund auf neu erarbeitete trinationale Strategie Strasse.

Um das in der 2. Generation erarbeitete Zukunftsbild 2030 ernsthaft umsetzen und überprüfen zu können, war es von grösster Wichtigkeit, einen breiten Diskurs mit den Städten und Gemeinden zu führen. In damals 8 Korridoren sowie dem Kern wurde über 3 Jahre hinweg intensiv an der Frage der Verankerung des Zukunftsbildes auf kommunaler Ebene gearbeitet. Hierbei fand ein Interessensausgleich zwischen den Vorgaben der Trägerschaft (Zukunftsbild 2030), den übergeordneten regionalen Behörden und den Kommunen statt. Aufgrund der unterschiedlichen Ausgangssituationen in den einzelnen Korridoren (Landes- und Kantonsgrenzen) wurde zusammen mit den Kommunen für jeden Korridor ein eigenes Arbeitsprogramm entwickelt. Kernfragen waren die Kompatibilität der Zielsetzungen des Zukunftsbildes 2030 mit den jeweiligen kommunalen Planungen, der Beitrag jeder Kommune zur Verankerung und zur Umsetzung des Zukunftsbildes sowie konkrete Massnahmen, die notwendig sind, um diese Zielsetzungen zu erreichen. Durch die Korridorprozesse war es bei Erarbeitung der 3. Generation erstmals möglich, die regionalen Top-down-Prozesse (Richtplanung, S-Bahn und Strasse) mit den gemeindeübergreifenden Bottom-up-Prozessen (Arealentwicklungen, Fuss- und Velomassnahmen) zu koppeln.

Die beiden in der 2. Generation erarbeiteten Teilstrategien MIV und ÖV (S-Bahn) wurden in der 3. Generation mit den beiden übergeordneten Prozessen vertieft und konkretisiert, aber vor allem mit den entsprechenden zuständigen ausländischen Behörden abgestimmt und politisch beschlossen.

In der **4. Generation** stand eine grundlegende Überarbeitung des Zukunftsbildes an. Knapp 2 Jahre wurden dafür aufgewendet, um hier einen Konkretisierungsschritt weiterzugehen. Ein sehr aufwendiges Verfahren war dabei die Entflechtung des Zukunftsbildes und der Teilstrategien, damit ein noch klarerer roter Faden im Programm entsteht. Das Zukunftsbild wurde aber auch grafisch und inhaltlich weiterentwickelt. Die Raumkategorien wurden geschärft, verkehrliche Elemente kamen hinzu, und sowohl der Perimeter als auch der zeitliche Horizont wurden erweitert.

Ein weiterer Schwerpunkt war die Strukturverfeinerung der Teilstrategien. Je Teilstrategie entstand zudem eine Vertiefung mit teilweise neuen Themen (Verkehrsmanagement, Park&Ride, Fussverkehr, Güterverkehr, Kombinierte Mobilität mit Drehscheiben und Hubs). Besonderes Augenmerk wurde aber auf die Identifikation des Handlungsbedarfs gelegt. Auf Basis einer komplett überarbeiteten Situations- und Trendanalyse und im Abgleich mit dem Zukunftsbild 2040 wurde der Handlungsbedarf neu nicht mehr nach Themen (Landschaft, Siedlung und Verkehr), sondern nach Korridoren ermittelt. Die Vorteile dieser Struktur bestehen darin, dass detailliertere Aussagen in konkreten Räumen, eine Gesamtbetrachtung über alle Themen hinweg sowie ein Abgleich mit den bestehenden Raumkonzepten und Leitbildern der Korridore möglich werden.

Ein besonders wichtiges Projekt der 4. Generation war der Aufbau eines agglomerationsweiten trinationalen Web-GIS-Systems, in dem sowohl die Erfassung der Massnahmen der 4. Generation als auch die Abwicklung des Bundescontrollings zu den Massnahmen der 1., 2. und 3. Generation möglich ist. Darüber hinaus konnten zahlreiche Karten im Agglomerationsprogramm der 4. Generation mithilfe des Web-GIS von Agglo Basel eigenhändig erstellt werden.

Mit dem Start der Umsetzung der Projekte der 3. Generation u.a. auch mit den pauschalen Massnahmenpaketen wurde der gesamte Prozess zur Begleitung und Koordination der Umsetzung optimiert (siehe Kapitel 6).

4.2 Inhaltliches Konzept und Schwerpunkte von AP4

4.2.1 Erarbeitung des Konzepts von AP4

Bereits sehr früh, im Januar 2017, wurde mit der Entwicklung des Konzepts für die 4. Generation gestartet. Obwohl die Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV)[19] und die Richtlinie Programm Agglomerationsverkehr (RAPV)[20] noch nicht publiziert worden waren und die inhaltlichen Vorgaben, Abgabetermine, Prüfverfahren etc. zur 4. Generation entsprechend noch nicht feststanden, entschloss sich die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel, frühzeitig ein Konzept für die Erarbeitung der 4. Generation zu entwerfen.

Im Zeitraum von Januar bis September 2017 wurden zusammen mit der Geschäftsleitung die groben Züge des neuen Konzepts umrissen. Im Fokus stand dabei ein ausführlicher Rückblick auf die 3. Generation, die Verpflichtungen in Form der Eigenleistungen aus dieser Generation, weitere Lücken und Vertiefungsthemen sowie das Mitwirkungskonzept für die 4. Generation. Am 21. November 2017 verabschiedete die Geschäftsleitung das Konzept zur Erarbeitung der 4. Generation zu Händen der Politischen Steuerung. An der Sitzung der politischen Steuerung vom 11. Dezember 2017 wurden schliesslich das Konzept und das Budget für den Aufgabenbereich Aggloprogramm von Agglo Basel beschlossen. Auf diesem Konzept basieren alle Aktivitäten, die im Rahmen der 4. Generation angegangen wurden.

19 Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK): Verordnung über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) vom 20. Dezember 2019

20 Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) vom 13. Februar 2020

Im Hinblick auf die 4. Generation standen folgende Zielsetzungen im Vordergrund:

- Die positive Dynamik des Agglomerationsprogramms muss für die weitere Stärkung der Zusammenarbeit in der trinationalen Agglomeration Basel genutzt werden.
- Das Agglomerationsprogramm wird weiterentwickelt und vertieft, indem die behördenverbindlichen Planungsinstrumente noch besser aufeinander abgestimmt, die zu priorisierenden Massnahmen frühzeitig und fachlich untermauert festgelegt und die Eigenleistungen aus der 3. Generation erfüllt werden. Dabei ist besonderes Augenmerk auf Abstimmung von Siedlung und Verkehr zu richten, die rückblickend zum AP3 zu optimieren ist.
- Mit der Fortführung der Korridorprozesse wird der Rückhalt des Agglomerationsprogramms bei den Kommunen und weiteren Akteuren der Zivilgesellschaft verbessert.
- Die Umsetzung der Projekte der 1., 2. und 3. Generation wird von der Geschäftsstelle aktiv unterstützt, vor allem im Bereich der kommunalen Projekte.
- Die Positionierung der trinationalen Agglomeration Basel im Wettbewerb um knappe Bundesmittel wird durch ein qualitativ hochstehendes Agglomerationsprogramm der 4. Generation nochmals verbessert.

Die im Konzept zur Erarbeitung von AP4 festgehaltenen Arbeitsschwerpunkte können neben der Trägerschaftsentwicklung (siehe Kapitel 3) nach den 2 Feldern «Schwerpunkte Inhalt» und «Schwerpunkte Prozess/Instrumente» zusammengefasst werden.

4.2.2 Schwerpunkte Inhalt

Inhaltlich sind 2 Handlungsfelder zu nennen: die Erfüllung der Eigenleistungen aus AP3 und die Überprüfung und Aktualisierung der strategischen Stossrichtungen.

Erfüllung der Eigenleistungen aus AP3

Im Agglomerationsprogramm der 3. Generation wurden verschiedene Umsetzungsaufträge im Bereich Siedlung und Verkehr formuliert. Die mit der 3. Generation beim Bund eingereichten Eigenleistungen (Ae) mussten im Hinblick auf die 4. Generation verpflichtend angegangen werden. Folgende Eigenleistungen wurden mit der 3. Generation eingereicht:

- Siedlungsverdichtung fördern — Ae: S01
- Siedlungsbegrenzung durchsetzen — Ae: S02
- Hochhausstrategie — Ae: S03
- Erarbeitung von Landschafts- und Freiraumkonzepten in den Korridoren — Ae: L01
- Umsetzung Mobilitätsinformationsplattform — Ae: V1
- Aufbau Verkehrsmanagement — Ae: V2
- Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung — Ae: V3
- Regionales Güterverkehrskonzept — Ae: V4
- Regionales Park&Ride-Konzept — Ae: V5

Überprüfung und Aktualisierung der strategischen Stossrichtungen

Einige zentrale Themen konnten im Rahmen der 3. Generation aus zeitlichen Gründen nur ungenügend bearbeitet werden. Diese strategischen Themen wurden in der 4. Generation nun angegangen, und bereits in der 3. Generation begonnene Prozesse wurden fortgeführt. Es handelte sich hierbei um:

- **Weiterentwicklung des Zukunftsbilds 2040:** Das Zukunftsbild der trinationalen Agglomeration Basel wurde für die 4. Generation in seinem Zeithorizont angepasst (Horizont 2040 statt 2030). Dabei wurden Themen wie Kernstadterweiterung, Hervorhebung der Verkehrsthemen, Entflechtung von Zukunftsbild und Teilstrategien sowie Bevölkerungswachstum und Abstimmung mit behördenverbindlichen Planungsinstrumenten in die Überlegungen einbezogen.

- **Umsetzung des Zukunftsbilds in den Korridorprozessen:** Die Korridorprozesse mit den Städten und Gemeinden wurden in der 3. Generation implementiert. Die inhaltlichen Arbeiten in den Korridoren wurden mit der Abgabe von AP3 nicht beendet, sondern auch im Rahmen der 4. Generation stetig weitergeführt (Raumkonzepte, Leitbilder etc.). Die zur Verfügung stehenden Unterstützungsbeiträge wurden dabei an die Arbeitsprogramme der einzelnen Korridore gekoppelt.

- **Trinationale Strategie Strasse:** Die in der 3. Generation erarbeitete trinationale Strategie Strasse wurde in der 4. Generation fortgeschrieben. Primär ging es hier um die Aktualisierung der Strategie bei Projektänderungen. Neuerungen, die sich aus dem Netzbeschluss 2020 des Bundes ergaben, wurden berücksichtigt. Mit den Eigenleistungen V2 (Verkehrsmanagement) und V4 (Güterverkehr) wurde die Strategie Strasse verfeinert.

- **Velo- und Fussverkehr:** Im Agglomerationsprogramm der 3. Generation lag das Schwergewicht der Arbeiten nicht auf den Themen Velo- und Fussverkehr. Dementsprechend konnte beim Thema Veloverkehr im AP3 gegenüber AP2 nur leichte Fortschritte erzielt werden. Problematisch war vor allem die Bewertung der von Seiten der Städte und Gemeinden eingebrachten Projekte im Hinblick auf die Strategiekohärenz. Für den Veloverkehr wurden daher in der 4. Generation umfassende Arbeiten in der Analyse, dem Handlungsbedarf sowie der Strategie vorgenommen. Das Querschnittsthema Fussverkehr wurde in den bisherigen Agglomerationsprogrammen nur am Rande betrachtet, in der 4. Generation wurde für dieses Thema eine eigene Teilstrategie erarbeitet.

- **Tram:** Basierend auf der Tramnetzentwicklung der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft wurde die Tramnetzstrategie über das Agglomerationsprogramm trinational abgestimmt und politisch verankert. Für Tramprojekte wurde ein eigenes Bewertungsinstrument erarbeitet, mit dem die Bundesprüfung vorab simuliert werden konnte. Ziel des Bewertungsinstruments war die optimale Vorbereitung der Tramprojekte auf den Prüfprozess des Bundes, um den Projekterfolg zu maximieren.

- **Trinationale S-Bahn Basel:** Die strategische Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn Basel wurde in Abstimmung mit der Planungsregion Nordwestschweiz über trireno abgedeckt. Die strategische Angebotsentwicklung sowie die Priorisierung der übergeordneten Massnahmen (ÜM) konnte ebenfalls über trireno abgewickelt werden. Damit wurde sichergestellt, dass die Planungen der 7 Bestellbehörden abgestimmt ins Agglomerationsprogramm der 4. Generation einfliessen.

4.2.3 Schwerpunkte Prozesse und Instrumente

Nach der Abgabe der 3. Generation hat sich die Geschäftsstelle intensiv mit der Frage beschäftigt, wie Prozesse weiter verbessert und noch effizienter gestaltet werden können. Folgende Themen standen dabei im Vordergrund:

› **Partizipation:** Der Mitwirkungsprozess aus der 2. und 3. Generation hatte sich bewährt und wurde in der 4. Generation weitergeführt. Auf Basis des Mitwirkungskonzepts für die 4. Generation wurde eine Aufsplittung der bisherigen Mitwirkungsveranstaltungen in 3 AGGLO-Foren, 3 Arbeitstagungen und 3 Exkursionen vorgenommen.

› **Intensivierung der Abstimmung von Siedlung und Verkehr:** Die Erfahrung aus der 3. Generation hat gezeigt, dass weiterhin grosser Handlungsbedarf bei der Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie bei der Priorisierung der Massnahmen bestand. Daher wurde in der 4. Generation die Harmonisierung der Programminhalte mit den behördenverbindlichen Planungsinstrumenten der Mitglieder von Agglo Basel intensiviert. Aufgrund der umfassenden Strategiearbeiten in der 3. Generation (S-Bahn, Strasse etc.) war das Programm bis dahin noch sehr von einer sektoralen Sichtweise geprägt. Im 4. Programm wurde der Schwerpunkt auf der Verknüpfung der einzelnen Strategien gelegt. Damit wurde bezweckt, dass das Agglomerationsprogramm Basel weiter an Stringenz gewinnt und die Herleitung der Massnahmen noch zielgerichteter erfolgt.

› **Web-GIS Agglo Basel:** Für die Erarbeitung und Umsetzung der Agglomerationsprogramme kamen bis zum Ende der 3. Generation verschiedene Programme zur Anwendung, wie die Projektdatenbank zur Erfassung der Massnahmen, Grafikprogramme für Layout und Druck, QGIS zur Herstellung von Karten und verschiedene Excel-Dokumente zur Erfüllung des Bundescontrollings der Projekte aus den vorherigen Generationen. Durch die unterschiedlichen Instrumente war die Pflege der Daten sehr aufwendig und schwer zu koordinieren. Aufgrund der voneinander losgelösten Softwarelandschaften wurde Datenbestände und Datenbanken isoliert gepflegt. Mit dem Aufbau eines einheitlichen, zentralen Werkzeugs – Web-GIS Agglo Basel – konnten ineffiziente Abläufe markant reduziert werden. Mit Web-GIS Agglo Basel konnten in der 4. Generation für die gesamte trinationale Agglomeration Basel Projekte erfasst, Karten produziert sowie das Bundescontrolling abgewickelt werden.

4.2.4 Gesamtzeitplan für die Erarbeitung von AP4

Von Beginn an hielten sich alle beteiligten Partner des Agglomerationsprogramms Basel streng an einen zuvor gemeinsam festgelegten Gesamtzeitplan für die Erarbeitung der 4. Generation. Dabei wurde die Annahme getroffen, dass der Abgabetermin der 4. Generation vom Bund auf Mitte 2021 festgelegt werden würde. Bei der Ausarbeitung des Gesamtzeitplans konnte auf nunmehr 3 Generationen Erfahrung zurückgegriffen werden, obwohl vor allem die 3. Generation die meisten Erfahrungswerte lieferte. Die folgende Abbildung zeigt eine schematische Darstellung des Gesamtzeitplans für die Erarbeitung der 4. Generation.

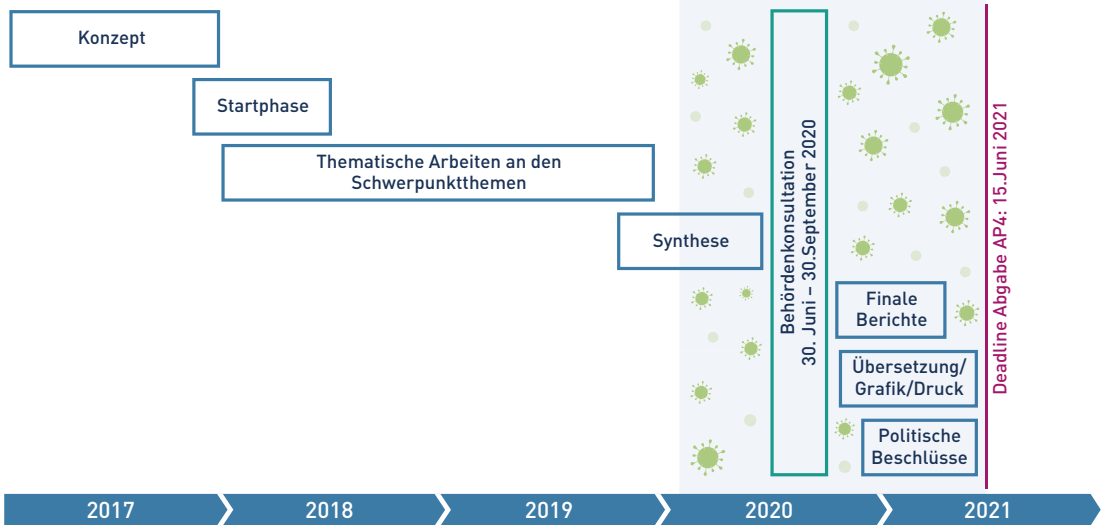


Abbildung 9: Grober Gesamtzeitplan für die Erarbeitung der 4. Generation

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

4.2.5 Beteiligte Akteure

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Beteiligung der verschiedenen Akteure am Erarbeitungsprozess von AP4. Die kantonalen Stellen begleiten die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms eng. Je nach Fachbereich wird das Agglomerationsprogramm von unterschiedlichen kantonalen Ämtern unterstützt. Neben den Arbeiten im Rahmen der Korridorprozesse beteiligten sich Städte und Gemeinden vor allem bei der Identifikation von Schwachstellen und der darauf basierenden Festlegung von Massnahmen im Bereich des Fuss- und Veloverkehrs. Verbände, Institutionen und Organisationen konnten, je nach fachlicher Ausrichtung, aktiv oder passiv (durch Information) am Erarbeitungsprozess teilnehmen. Wichtige Akteursgruppen wurden zu den AGGLO-Foren eingeladen und konnten sich in diesem Rahmen über den aktuellen Stand der Arbeiten informieren.

Tabelle 7: Übersicht über die beteiligten Akteure

Akteure	Berichtsteile								Themen																
	Ist- und Trendanalyse	Zukunftsbild	Handlungsbedarf	Teilstrategien	Massnahmen	Wirkungsnachweis	Umsetzungsreporting	Korridorbericht	Gesamtkonzept AP4	Weiterentwicklung Trägerschaft	Zukunftsbild 2040	Landschaft und Freiräume	Siedlung	S-Bahn Basel	Tram/Bus	Multimodale Drescheiben	Parkraumbewirtschaftung (Charta)	Strategie Strasse	Verkehrsmanagement	Güterverkehr	Velo/Fussverkehr	AGGLO-Foren	Arbeitstagungen	Exkursionen	Vernehmlassung
Mitglieder Agglo Basel																									
Politische Steuerung AP	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X
Politische Steuerung S-Bahn		X		X	X					X	X			X								X			
Politische Steuerung Verein										X															
Geschäftsleitung AP	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Geschäftsleitung S-Bahn		X		X	X					X	X			X								X			
Geschäftsleitung Verein										X															
Geschäftstelle	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Fachgruppe Raumplanung	X	X	X	X	X			X	X		X	X	X									X	X	X	X
Fachgruppe Veloverkehr	X		X	X	X																X	X			X
Fachgruppe Fussverkehr	X		X	X	X																X	X			X
Fachgruppe Strasse	X	X	X	X	X				X		X							X	X	X		X			X
Fachgruppe Güterverkehr	X	X	X	X	X						X							X		X		X			X
Fachgruppe Tram	X	X	X	X	X						X			X	X							X			X
Fachgruppe Umwelt	X																					X			X
Fachgruppe Umsetzung							X																		X
Arbeitsgruppe Parkraumbewirtschaftung																	X								X
Weitere Fachstellen Verwaltungen							X	X		X															X
Städte und Gemeinden					X		X	X			X	X	X			X	X				X	X	X	X	X
Legislative der Mitglieder und Kommunen								X														X	X		X

Akteure	Berichtsteile								Themen																
	Ist- und Trendanalyse	Zukunftsbild	Handlungsbedarf	Teilstrategien	Massnahmen	Wirkungsnachweis	Umsetzungsreporting	Korridorbericht	Gesamtkonzept AP4	Weiterentwicklung Trägerschaft	Zukunftsbild 2040	Landschaft und Freiräume	Siedlung	S-Bahn Basel	Tram/Bus	Multimodale Drescheiben	Parkraumbewirtschaftung (Charta)	Strategie Strasse	Verkehrsmanagement	Güterverkehr	Velo/Fussverkehr	AGGLO-Foren	Arbeitstagungen	Exkursionen	Vernehmlassung
Externe/Büros																									
EWP AG																					X				
INFRAS AG	X	X	X	X	X	X					X				X					X					
RappTrans AG															X				X						
Ecoplan AG															X										
Rudolf Keller & Partner AG (RKP)			X	X	X														X						
BHP Raumplanung	X	X									X		X										X		
Roland Müller Küsnacht AG																X									
Metron AG													X			X	X								
Arendt Consulting						X									X										
Wälli AG							X																		
Recht & Governance (R&G)										X															
Planteam S												X												X	
SKK Landschafts-architekten												X													
advocacy																						X	X		
Moderatoren																						X	X		
Logistikcluster Region Basel																				X		X			X
Verbände, Organi-sation, Institutionen, Medien																						X			X
Übersetzungsdienstlei-stungen	X	X	X	X	X	X	X		X	X				X			X		X	X		X	X		X

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Im Folgenden wird detailliert erläutert, wie die einzelnen Inhalte des Agglomerationsprogramms erarbeitet wurden und welche Rolle die verschiedenen Akteure dabei spielten.

4.3 Korridorprozesse

4.3.1 Einleitung

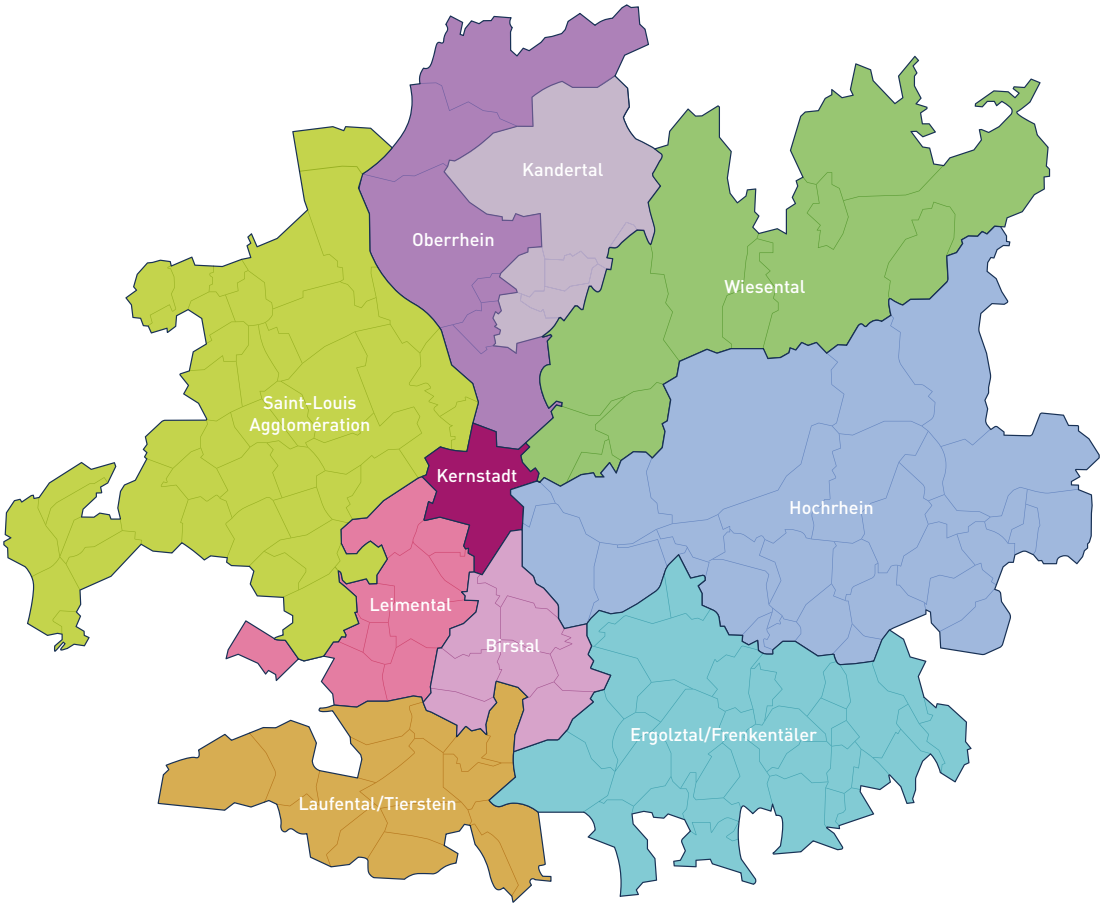
Kartenband: Karte 1.2

Für die Umsetzung des gemeinsamen trinationalen Zukunftsbildes der Agglomeration Basel spielen die Korridore und Kommunen eine entscheidende Rolle. Deshalb begleitete der Verein Agglo Basel die Arbeiten der Korridore auch in der 4. Generation und unterstützte ausgewählte Projekte und Vertiefungsstudien sowohl fachlich als auch finanziell.

Die Korridorprozesse wurden im Rahmen der 4. Generation nahtlos fortgeführt. Standen die Korridore in der 3. Generation grösstenteils noch am Anfang einer interkommunalen Zusammenarbeit, konnte in den vergangenen 4 Jahren die Zusammenarbeit vertieft und der Austausch verstetigt werden. Zum Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation gehört ein Korridorbericht (Teil 5), mit dem im Detail pro Korridor aufgezeigt wird, welche Aktivitäten in organisatorischer und inhaltlicher Hinsicht stattgefunden haben. Das vorliegende Kapitel dient als übergeordneten Überblick über die Korridorprozesse.

Die Korridore der Agglomeration Basel unterscheiden sich teilweise stark. Die insgesamt 9 Korridore sowie die Kernstadt liegen in 3 Ländern und sind in der Schweiz auf 4 Kantone verteilt, weisen verschiedene Raumtypen auf, umfassen eine unterschiedliche Anzahl an Kommunen und müssen mit ganz spezifischen Herausforderungen in den Bereichen der Verkehrs- und Raumplanung umgehen.

Abbildung 10: Übersichtskarte der Korridore



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Aus Sicht des Agglomerationsprogramms Basel besteht das Ziel darin, gemeinsam mit den Korridoren die Verankerung des Zukunftsbildes auf regionaler und kommunaler Ebene sicherzustellen. Dies gelingt nur mit einer Abstimmung der Landschafts-, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung über kommunale, kantonale und nationale Grenzen hinweg. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Korridore inkl. der Kernstadt mit den beteiligten Gebietskörperschaften der trinationalen Agglomeration Basel.

Korridor	Beteiligte Länder		Beteiligte übergeordnete Behörden	Anzahl Kommunen
Kernstadt	CH		› Kanton Basel-Stadt	1
Leimental	CH		› Kanton Basel-Landschaft › Kanton Solothurn	12
Birstal	CH		› Kanton Basel-Landschaft › Kanton Solothurn	9
Laufental/Thierstein	CH		› Kanton Basel-Landschaft › Kanton Solothurn	15
Ergolztal/Frenkentäler	CH		› Kanton Basel-Landschaft › Kanton Solothurn	35
Hochrhein	CH	DE	› Kanton Basel-Landschaft › Kanton Aargau › Regionalverband Hochrhein-Bodensee › Landkreis Lörrach › Landkreis Waldshut	33
Wiesental	CH	DE	› Kanton Basel-Stadt › Regionalverband Hochrhein-Bodensee › Landkreis Lörrach	10
Oberrhein	DE		› Regionalverband Hochrhein-Bodensee › Landkreis Lörrach	6
Kandertal	DE		› Regionalverband Hochrhein-Bodensee › Landkreis Lörrach	5
Saint-Louis Agglomération	FR		› Saint-Louis Agglomération (SLA)	43

Tabelle 8:
Übersicht über die beteiligten übergeordneten Behörden in den Korridoren

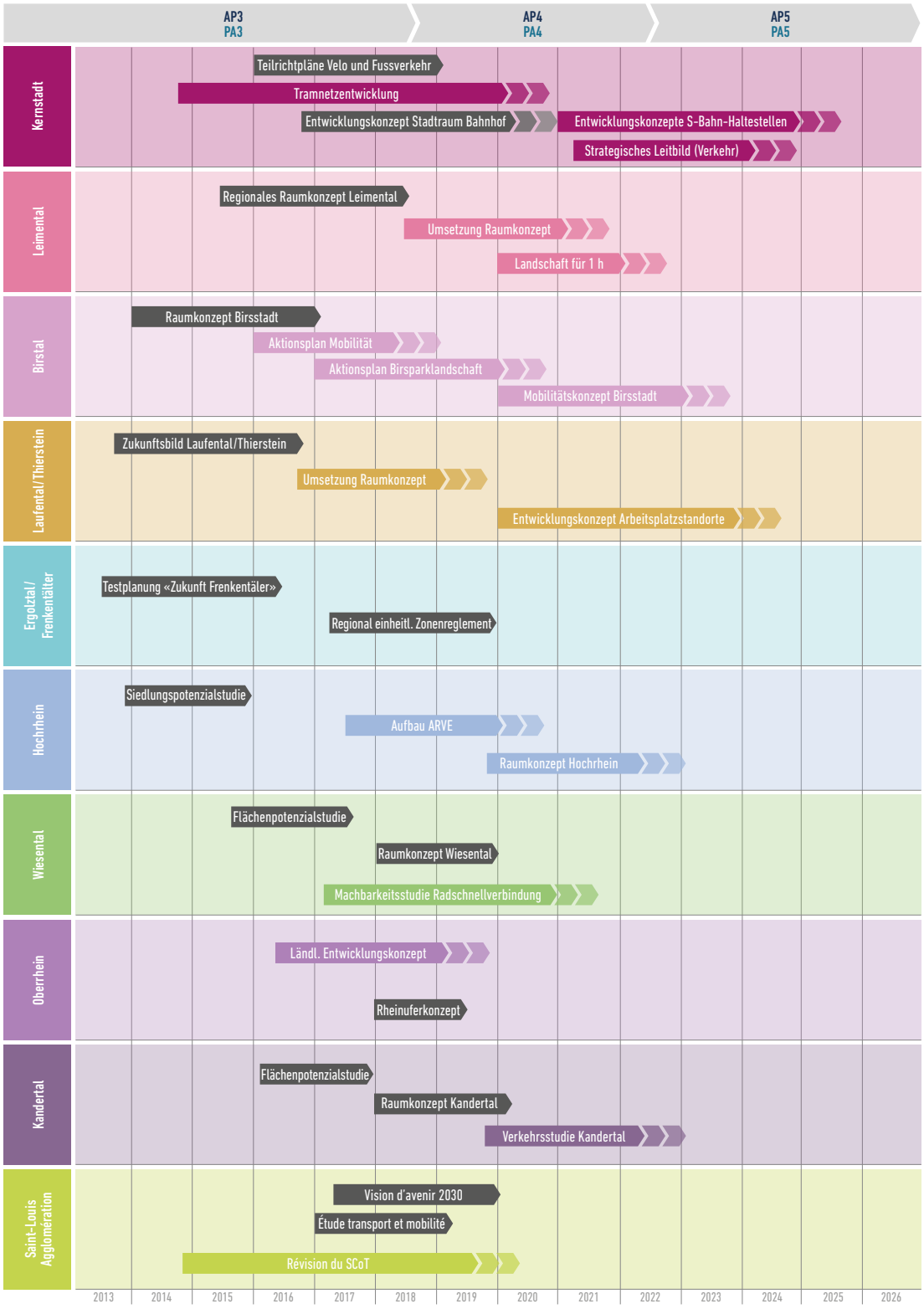
Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

4.3.2 Übersicht über die Aktivitäten in den Korridoren

Die in der 3. Generation gestarteten Korridorprozesse wurden auch in der 4. Generation intensiv fortgeführt und stellten ein wichtiges Abstimmungsinstrument mit der kommunalen Ebene dar. Wie die nachfolgende Abbildung verdeutlicht, sind die Aktivitäten und Fortschritte in den Korridoren sehr unterschiedlich. Dies ist teilweise durch den unterschiedlichen Handlungsdruck zu erklären. Zudem gab es in einigen Korridoren bereits eine überkommunale Zusammenarbeit und entsprechende Gefässe für gemeinsames inhaltliches Arbeiten im Bereich der Raum- und Verkehrsplanung, während in anderen Korridoren die Zusammenarbeit erst aufgegleist, etabliert und geeignete Arbeitsgefässe geschaffen werden mussten.

Die Abbildung zeigt die wichtigsten Aktivitäten der Korridore. Die grauen Pfeile bezeichnen Projekte, die bereits abgeschlossen sind, die farbigen Pfeile die noch laufenden Projekte in den Korridoren.

Abbildung 11:
Aktivitäten der Korridore



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

4.4 Mitwirkungsprozess und Partizipationsmöglichkeiten

4.4.1 Einleitung

Ein Vorhaben wie das Agglomerationsprogramm Basel kann eine nachhaltige Wirksamkeit nur erreichen, wenn es breit abgestützt ist. Die Einbindung einer möglichst grossen Anzahl relevanter Akteure mit den nötigen Entscheidungskompetenzen ist unabdingbar. Um den Partizipationsprozess der Vorgängergenerationen in der 4. Generation in geeigneter Weise fortzusetzen, wurde zu Beginn der 4. Generation ein Mitwirkungskonzept mit neuen Veranstaltungsformaten entwickelt.

Die inhaltlichen Fortschritte, die auf Ebene der Agglomeration erzielt wurden, wurden an den agglomerationsweiten Arbeitstagungen mit der kommunalen Ebene gespiegelt und an den AGGLO-Foren präsentiert. Ausserdem wurde die Information der Bevölkerung im Rahmen der 4. Generation durch Pressemitteilungen, eine erhöhte Webpräsenz und durch die Produktion von Printprodukten verbessert.

4.4.2 Gesamtkonzept für die Mitwirkung an der 4. Generation

Für die 4. Generation wurde im Vorlauf zum Gesamtkonzept ein eigenes Mitwirkungskonzept erarbeitet. Mit diesem Konzept wurde sichergestellt, dass die Mitwirkung in der Erarbeitung der 4. Generation frühzeitig begonnen werden kann. Dazu wurde ein Rückblick auf den bisherigen Prozess der Mitwirkung durchgeführt. Im Rahmen von Interviews mit ausgewählten Stakeholdern (Exekutive, Legislative, kommunale Verwaltung, Wirtschaftsverbände und Medienschaffende) wurde Feedback zu den Mitwirkungsveranstaltungen der 3. Generation eingeholt sowie Anregungen und Anforderungen an die 4. Generation erhoben.

Basierend auf den bisherigen Erfahrungen, den definierten Zielen sowie den Inputs aus den Interviews wurde schliesslich folgender Mitwirkungsprozess für die 4. Generation festgelegt:

- Die Mitwirkung wird neben der Behördenkonsultation weiterhin vor allem über Anlässe garantiert.
- Die Anlässe werden wie bisher abwechselnd in unterschiedlichen Teilräumen der Agglomeration durchgeführt.
- Die Anlässe werden spezifischer, sind neu in 2 unterschiedlichen Formaten ausgestaltet und richten sich an unterschiedliche Zielgruppen: Die 3 Arbeitstagungen werden für die Fachleute und Interessenvertreter aus den Korridoren (Städte und Gemeinden) sowie der Kernstadt durchgeführt, die 4 AGGLO-Foren richten sich an alle für das Agglomerationsprogramm Basel wichtigen Akteure und bieten eine Plattform für die Information der Medien.
- Neben den Anlässen gibt es zusätzlich 3 Exkursionen in unterschiedlichen Raumtypen. Diese erlauben auch einen physischen Zugang zu bestimmten Themen.

Mit dem neuen Mitwirkungskonzept wurde die bisherige Veranstaltungsreihe der «Mitwirkungsveranstaltungen»[21] aus der 2. und 3. Generation bewusst beendet. Die Mitwirkung in der 4. Generation wurde gegenüber der 3. Generation nochmals deutlich verstärkt und forderte ein beständiges Engagement über dreieinhalb Jahre hinweg. Die gewünschte Spezifizierung der Veranstaltung gemäss den unterschiedlichen Zielgruppen war nur über eine Neukonzeption und Erweiterung auf 3 Formate möglich. Die 4 AGGLO-Foren bildeten dabei das Kernstück des neuen Konzepts. Die geplanten 3 Arbeitstagungen im Workshopformat und die 3 geplanten Exkursionen wirkten ergänzend dazu.

Begleitend zu den Anlässen waren eine jederzeit aktuelle Webseite sowie gut vorbereitete Informationen an die Medien von grosser Bedeutung. In den Korridoren wurde der Mitwirkungsprozess im Sommer 2018 mit separaten Korridor-Kick-offs gestartet. Um in den Korridoren die inhaltlichen Arbeiten der beteiligten Fachleute aus Verwaltungen und Organisationen möglichst gut unterstützen zu können, wurden vom Agglomerationsprogramm Basel verschiedene Werkzeuge wie z. B. die korridorspezifischen Arbeitsprogramme ausgearbeitet, die den Korridoren als Hilfestellung zur Verfügung gestellt wurden (siehe Teil 5 – Korridorbericht).

Der gesamte Prozess der Mitwirkung erstreckte sich vom offiziellen Erarbeitungsstart der 4. Generation im April 2018 bis zur Abgabe des Programms am 11. Juni 2021. Folgende Meilensteine wurden für diesen Zeitraum definiert: Sammeln, Verdichten und Beschliessen. Wie es die Meilensteine zum Ausdruck bringen, nahmen die Möglichkeiten zur Beeinflussung der Projektfortschritte während des gesamten Prozesses trichterförmig ab.

Bis zum Februar 2020 konnte das Mitwirkungskonzept der 4. Generation nach Plan durchgeführt werden. Die Einschränkungen in allen 3 Ländern aufgrund der Covid-19-Pandemie erschwerten massiv die Zusammenarbeit und zwang die Trägerschaft das bis Mitte 2021 ausgelegte Mitwirkungskonzept zu flexibilisieren und laufend an das Mögliche anzupassen. Obwohl nicht alle Veranstaltungen – v. a. Grossveranstaltungen – durchgeführt werden konnten, war die Trägerschaft stets bemüht mit kleineren spezifischen Veranstaltungen, verstärkte Information mittels E-Mails und aktuelle Webinformationen die Mitwirkenden auf dem Laufenden zu halten. Durch diese unterschiedlichen Mitwirkungsmöglichkeiten hatten die Akteure trotzdem jederzeit die Gelegenheit, jeden einzelnen Entwicklungsschritt aktiv zu begleiten und in den einzelnen Phasen der Konkretisierung jeweils eigene Ideen und Interessen einzubringen.

Geplant war, dass pro Meilenstein je nach Notwendigkeit, mindestens 2 Veranstaltungen durchgeführt werden sollten. An diesem Konzept konnte abgesehen vom AGGLO-Forum 2020 (September 2020) und der 3. Arbeitstagung inkl. Exkursion (Februar 2021) festgehalten werden. Zum Abschluss der politischen Beschlussfassung wird weiterhin an der Durchführung des AGGLO-Forums 2021 (Juni 2021) als Abschluss der 4. Generation festgehalten.

---

21 Im Rahmen der 2. und 3. Generation wurden insgesamt 11 übergeordnete Mitwirkungsveranstaltungen durchgeführt:

2. Generation:

1. Mitwirkungsveranstaltung vom 14. Juni 2010 in Basel (BS)
2. Mitwirkungsveranstaltung vom 24. Januar 2011 in Basel (BS)
3. Mitwirkungsveranstaltung vom 13. September 2011 in Saint-Louis (F)
4. Mitwirkungsveranstaltung vom 20. März 2012 in Lörrach (D)

3. Generation:

5. Mitwirkungsveranstaltung vom 26. September 2013 in Muttenz (BL)
6. Mitwirkungsveranstaltung vom 01. April 2014 in Rheinfelden (AG)
7. Mitwirkungsveranstaltung vom 14. November 2014 in Dornach (SO)
8. Mitwirkungsveranstaltung vom 09. Juni 2015 in Lörrach (D)
9. Mitwirkungsveranstaltung vom 15. September 2015 in Huningue (F)
10. Mitwirkungsveranstaltung vom 29. Januar 2016 in Laufen (BL)
11. Mitwirkungsveranstaltung vom 16. September 2016 in Basel (BS)

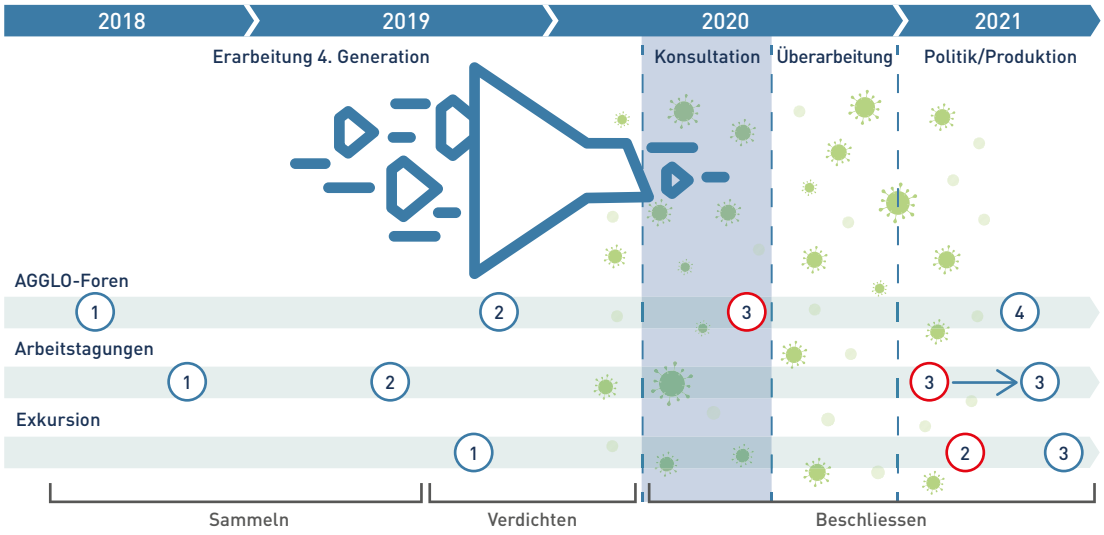


Abbildung 12:
Überblick über die Meilensteine und den Mitwirkungsprozess der 4. Generation

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

4.4.3 Mitwirkung an Veranstaltungen

AGGLO-Foren

Die AGGLO-Foren haben politische Schwerpunkte und ermöglichen der Trägerschaft das Setzen von Prioritäten, ausserdem bieten sie Austauschmöglichkeiten zwischen allen Akteuren der Agglomeration. Der Gesamtüberblick über den Erarbeitungstand des Programms sowie der politische Austausch stand hierbei im Vordergrund. Zielgruppe der AGGLO-Foren war ein möglichst breiter Kreis von Teilnehmern aus der Exekutive und der Legislative, den Verwaltungen, den Wirtschafts- und Verkehrsverbänden, der Infrastrukturbetreiber und Transportunternehmen, von Institutionen und Organisationen sowie Firmen, Planungsbüros und Medienschaffenden. Die Veranstaltungen wurden zweisprachig auf Deutsch und Französisch mit Simultanübersetzung durchgeführt. Allen Teilnehmern wurde eine zweisprachige Tagungsmappe ausgehändigt, in der die Details zur Veranstaltung beschrieben waren. Die Präsentationsfolien der AGGLO-Foren sowie Stimmungsbilder von den Veranstaltungen wurden im Nachgang auf der Webseite des Agglomerationsprogramms Basel (www.aggloprogramm.org) zugänglich gemacht.

Insgesamt wurden die folgenden AGGLO-Foren durchgeführt:

- **AGGLO-Forum 2018**, 23. April 2018 in Saint-Louis (F): 150 Teilnehmer/-innen
  Halbtägige Veranstaltung als offizieller Start zur Erarbeitung der 4. Generation. Vorstellung des inhaltlichen Konzepts von AP4, des Mitwirkungskonzepts von AP4 und der erweiterten Trägerschaftsstruktur. Information zum Stand der 3. Generation und Präsentation der Forderungen aus der Behördenkonsultation des Bundes zu AP3.

- **AGGLO-Forum 2019**, 18. November 2019 in Lörrach (D): 220 Teilnehmer/-innen
  Ganztägige Veranstaltung zur Halbzeit der Erarbeitung der 4. Generation. Standortbestimmung von Seiten der Trägerschaft zu den laufenden Arbeiten. Themen: Zukunftsbild, Teilstrategie Siedlung, trinationale S-Bahn Basel, trinationale Strategie Strasse, Tramnetzstrategie, Velostrategie, Park&Ride, Güterverkehr, Vorgehen zur Einreichung kommunaler Massnahmen im AP4.

- **AGGLO-Forum 2020**, 18. September 2020 in Binningen (BL):
  Diese Veranstaltung konnte aufgrund der Corona-Pandemie (Covid 19) nicht durchgeführt werden. Angemeldet waren rund 120 Personen.

› **AGGLO-Forum 2021**, 11. Juni 2021 in Augusta Raurica (BL):
An der Durchführung wurde bis Redaktionsschluss der Berichte des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation festgehalten.

Arbeitstagungen

An den Arbeitstagungen stand die fachliche Bearbeitung von spezifischen Themen und der fachliche Austausch im Vordergrund. Zielgruppe der Arbeitstagungen waren die Fachleute und Interessenvertreter aus den Korridoren (Städte und Gemeinden) sowie der Kernstadt, die sich in die laufenden Arbeiten des Agglomerationsprogramms einbringen konnten. Die Arbeitstagungen wurden dokumentiert, und es wurde jeweils ein Bericht mit den wichtigsten Punkten erstellt, der im Nachgang allen Teilnehmern zur Verfügung gestellt wurde. Die Arbeitstagungen waren geschlossene Veranstaltungen mit Workshop-Charakter, die einen offenen Austausch zwischen den relevanten Planungsträgern ermöglichten.

Insgesamt wurden die folgenden Arbeitstagungen durchgeführt:

› **1. Arbeitstagung,** 22. November 2018 in Riehen (BS): 90 Teilnehmer/-innen
Halbtägige Veranstaltung mit Fokus auf kommunale Themen. Vorstellung inhaltliches Konzept AP4, Mitwirkungskonzept AP4, Landschaft und Freiraum, Velostrategie, Überblick Stand der Arbeiten in den Korridoren sowie Workshops zum Thema Siedlung.

› **2. Arbeitstagung,** 26. Juni 2019 in Münchenstein (BL): 60 Besucher/-innen
Halbtägige Veranstaltung zur Spiegelung des grundlegend überarbeiteten Zukunftsbildes sowie der Teilstrategie Siedlung mit der kommunalen Ebene.

› **3. Arbeitstagung,** Februar 2021 in Basel (BS):
Diese Veranstaltung konnte aufgrund der Corona-Pandemie (Covid 19) nicht durchgeführt werden. Falls es die Situation bzgl. der Corona-Pandemie (Covid 19) zulässt, wird diese Arbeitstagung im Herbst 2021 stattfinden. Thema wird dann das Thema Konzept Agglomerationsprogramm 5. Generation sein.

Exkursionen

Um die Eigenleistung «Siedlungsverdichtung fördern» aus der 3. Generation zu erfüllen, wurde der Erfahrungsaustausch mittels Exkursionen konzipiert. Auch die Arbeiten in den Korridoren und der Kernstadt konnten so angeregt werden. Insgesamt waren im Mitwirkungskonzept 3 Exkursionen vom Agglomerationsprogramm Basel vorgesehen. Zielgruppe der Exkursionen waren wie bei den Arbeitstagungen die Fachleute und Interessenvertreter aus den Korridoren (Städte und Gemeinden) sowie der Kernstadt. Die Exkursionen sollten in unterschiedlichen Raumtypen und zu unterschiedlichen Themen stattfinden, sodass jeweils die spezifischen Herausforderungen der Siedlungsentwicklung thematisiert werden konnten. Die Exkursionen wurden wie die Arbeitstagungen dokumentiert.

Insgesamt wurden die folgenden Exkursionen durchgeführt:

› **1. Exkursion,** 18. September 2019 in Lupsingen (BL): 20 Teilnehmer/-innen
Die Exkursion befasste sich mit der Innenentwicklung in Kerngebieten mit dem Fokus auf ländliche Regionen. Die Teilnehmer der Exkursion nahmen mit Experten der Firma plan:team den Ortskern von Lupsingen unter die Lupe. Fragestellungen wie: «Die Innenentwicklung in Kerngebieten ist ein zentrales Thema. Aber wie kann das übrige Sied-

lungsgebiet (i. d. R. Einfamilienhäuser) nach innen entwickelt werden?», «Durch die Verdichtung der Kerngebiete und des Siedlungsgebiets im Allgemeinen wird die Frage nach qualitativen Freiräumen wie Freizeit- und Erholungszonen wichtiger. Wo und wie können diese gestärkt werden?» oder «Welche Nutzungen beleben den Ortskern? Wie können diese erhalten oder angesiedelt werden?» wurden im Rahmen der Exkursion erörtert.

› **2. Exkursion,** Februar 2021 in Basel (BS):
Diese Veranstaltung sollte in Kombination mit der 3. Arbeitstagung durchgeführt werden. Leider war eine Durchführung aufgrund der Corona-Pandemie (Covid 19) nicht möglich.

› **3. Exkursion,** Herbst 2021
Falls es die Situation bzgl. der Corona-Pandemie (Covid 19) zulässt, wird diese Exkursion zusammen mit der 3. Arbeitstagung im Herbst 2021 stattfinden.

4.4.4 Behördenkonsultation

Ein zentraler Baustein der Partizipation im Rahmen der 4. Generation war die Behördenkonsultation, die sich bei 3 Ländern, 2 Sprachen und 4 Kantonen herausfordernd gestaltete. Unter hohem Zeitdruck wurde die Konsultation zweisprachig vorbereitet. Die Behördenkonsultation fand trotz der Corona-Pandemie im Zeitraum vom 30. Juni bis zum 30. September 2020 statt. Die Städte und Gemeinden wurden aufgefordert, eine möglichst über den gesamten Korridor abgestimmte Stellungnahme einzureichen. Die Bestandteile des Konsultationsberichts waren der Entwurf des Hauptberichts, der Kartenband, die komplette Massnahmenliste, eine Projektdokumentation aller A-Projekte sowie eine Leseanleitung zum Bericht. Der komplette Massnahmenband, der Korridorbericht sowie der Bericht zur politischen Beschlussfassung waren nicht Teil der Konsultationsvorlage. Der Korridorbericht wurde zusammen mit den Städten und Gemeinden der jeweiligen Korridore direkt abgestimmt. Die Dokumente zur Konsultation wurden allen Behörden elektronisch zugestellt und waren während der gesamten Dauer der Konsultation auf der Webseite des Agglomerationsprogramms Basel abrufbar. So konnten sich beispielsweise auch Verbände, Interessensvertretungen, interessierte Medienvertreter und die Bevölkerung über das Programm informieren. Das begleitend zur Behördenkonsultation geplante AGGLO-Forum 2020 vom 18. September 2020 in Binningen konnte aufgrund der Corona-Pandemie nicht durchgeführt werden.

Zur Behördenkonsultation eingeladen waren:

› Die Mitglieder des Vereins Agglo Basel: Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Solothurn und République et Canton du Jura, Landkreis Lörrach (Landratsamt), Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB), Saint-Louis Agglomération (SLA), Région Grand Est, Land Baden-Württemberg, (Ministerium für Verkehr und Infrastruktur).

› Weitere übergeordnete Behörden: Ministère de l'écologie, de développement durable et de l'énergie, Direction interdépartemental des Routes Est Division d'exploitation de Strasbourg, Département du Haut-Rhin, Direction des Routes et des Transports, Regierungspräsidium Freiburg

› Organisationen der Korridore: PETR Pays du Sundgau, Planungsverband Fricktal Regio, Verband Basellandschaftlicher Gemeinden (VBLG), Verein Birsstadt, Verein Leimental Plus, Verein Region Liestal Frenkentäler Plus, Verein Region Laufental

› Alle 168 Städte und Gemeinden im Perimeter des Agglomerationsprogramms Basel

Insgesamt gingen 24 Stellungnahmen mit gesamthaft mehreren hundert Anliegen bei der Geschäftsstelle von Agglo Basel ein. Die Stellungnahmen wurden detailliert ausgewertet und relevante Punkte in den Fachgruppen (z. B. Raumplanung, Strasse und Velo) und der GL Agglоprogramm diskutiert. In der PST Agglоprogramm vom 26. November 2020 wurde abschliessend über die Themen der Stellungnahmen beraten und der jeweilige Umgang beschlossen. Die nachfolgende Übersicht zeigt grob die Themen der Stellungnahmen sowie deren Berücksichtigung auf.

Tabelle 9: Übersicht über die wichtigsten Ergebnisse der Behördenkonsultation

Themen	Berücksichtigung
Der Perimeter des AP4 entspricht nicht den funktionalen und administrativen Grenzen (u.a. in F). Aufforderung an die Trägerschaft dies zu ändern.	Für die 4. Generation wurde der Perimeter nicht mehr angepasst. Im Kapitel 11 Ausblick wurde der Wunsch nach einer Perimeteranpassung aufgenommen.
Anpassung des Zukunftsbildes in Bezug auf die Ankergemeinden Waldighofen, Roppentzwiller und Durmenach, da sie im SCoT gleich gewichtet werden wie Ferrette.	Anpassung des Zukunftsbildes bzgl. der Ankergemeinden im Pays de Sundgau.
Diverse Ergänzungen und Korrekturen im Kapitel 8 Handlungsbedarf des Hauptberichts (Teil 1), v. a. zu den Karten und den Tabellen.	Anpassung der Texte in den Tabellen sowie Überarbeitung der Handlungsbedarfskarten in Kapitel 8 des Hauptberichts (Teil 1).
Projekt Herzstück Basel noch ungenügend im Hauptbericht (Teil 1) und Siedlungsband (Teil 2) hervorgehoben und thematisch verknüpft.	Screening der Textteile im Hauptbericht sowie Erstellung der Übersichten zu den Schwerpunktgebieten im Massnahmenband Siedlung (Teil 2) mit Verlinkung zur Entwicklung der trinationalen S-Bahn Basel.
Diverse Korrekturen und Optimierungsvorschläge (auch grafisch) der Abbildungen zu den Teilstrategien.	Nach Optimierung und Abstimmung in der GL AP Anpassung in den finalen Dokumenten.
Anpassung der Abbildung von P&R-Anlagen in den Teilstrategien. Fokussierung auf die Teilstrategie Kombinierte Mobilität.	P&R-Anlagen werden nur noch in der Querschnittsstrategie QV3: Kombinierte Mobilität und Multimodale Drehscheiben aufgeführt und in allen anderen Teilstrategien ausgeblendet.
Herausstreichung der Texte zum Güterverkehr. Referenz Bericht Regionales Güterverkehrskonzept Basel (27. April 2020).	Überprüfung der Texte zum Güterverkehr inkl. Karten und Abgleich mit dem Regionalen Güterverkehrskonzept Basel.
Diverse Anpassungen an den Massnahmenblättern Landschaft und Siedlung (v.a. Konkretisierungen)	Berücksichtigung im Massnahmenband Siedlung und Landschaft (Teil 2) und allen weiteren Programmteilen
Diverse Anpassungen an den Massnahmenblättern Verkehr (v.a. Konkretisierungen)	Berücksichtigung im Massnahmenband Verkehr (Teil 3) und allen weiteren Programmteilen
Einige Anträge auf Aufnahme von neuen Verkehrsmassnahmen	Nach Bewertung der Wirksamkeit grösstenteils berücksichtigt.
Die Massnahmen rund um den Bahnhof SBB in Basel im Zusammenhang mit den Bahnhofsausbauten (u.a. Herzstück) zur Umgestaltung des Markthallenplatzes und der Margarethenbrücke sowie des Centralbahnplatzes und der Centralbahnstrasse-West beinhalten vorwiegend Massnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit zum Bahnhof und sind daher als ÖV-Drehscheiben zu bezeichnen.	Einführung der Nummerierung der Multimodalen Drehscheiben (4MDX).

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

4.4.5 Partizipation der politischen Kommissionen und Institutionen

Im Erarbeitungsprozess des Agglomerationsprogramms der 4. Generation wurden von Seiten der Geschäftsstelle zahlreiche politische Kommissionen und Institutionen in Form von Abstimmungsgesprächen integriert. So wurde das Agglomerationsprogramm beispielsweise in der Nordwestschweizer Regierungskonferenz (NWRK), der AG Verkehrspolitik und der AG Raumordnung der Oberrheinkonferenz (ORK), in der Kommission Verkehr, Raumordnung, Katastrophenhilfe des Oberrheinrats (ORR) sowie dem Vorstand und Districtsrat des Trinationalen Eurodistricts Basel (TEB) präsentiert.

Auf kantonaler oder Landkreisebene wurde das Agglomerationsprogramm in der Bau- und Planungskommission des Kantons Basel-Landschaft (BPK), in der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) sowie der Regiokommission (RegioKom) des Kantons Basel-Stadt, im Umweltausschuss des Kreistags des Landkreises Lörrach sowie im Planungsausschuss des Regionalverbands Hochrhein-Bodensee (RVHB) vorgestellt und diskutiert.

Zahlreiche Abstimmungen wurden von der Geschäftsstelle auch auf kommunaler Ebene durchgeführt. Vor allem sind hier die diversen Gremien der Korridore (Verein Birsstadt, Verkehr- und Raumplanungskommission Leimental etc.) und die verschiedenen Kommissionen der Städte und Gemeinden zu nennen.

Aufgrund der Corona-Pandemie (Covid19) und dem Wegfall des AGGLO-Forums 2020 im September 2020 wurde von Seiten der Geschäftsstelle Agglo Basel angeboten bei Bedarf in kleinerem Kreis bzw. bilateral zu informieren. Von diesem Angebot wurde von zahlreichen Institutionen gebraucht gemacht.

4.4.6 Partizipation von Wirtschaft und Verbänden

Die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der 4. Generation war von einem engen Austausch mit der Wirtschaft geprägt. Neben der Zusammenarbeit beim Thema Güterverkehr mit dem Logistikcluster Region Basel fanden im Speziellen in regelmässigen Abständen bilaterale Gespräche zwischen der Handelskammer beider Basel (HKBB) und der Geschäftsstelle Agglo Basel statt. Die Gespräche wurden auf fachlicher Ebene geführt und waren für beide Seiten äusserst ertragreich.

Auch in der Verkehrsliga beider Basel und in der Baselbieter Task-Force Anti-Stau wurde durch Gespräche und Präsentationen über die Themen und den Stand der Arbeiten informiert. Wie bereits in der 3. Generation wurden Kontakte zu zahlreichen Verkehrsverbänden gepflegt (z.B. ACS, IGÖV, ProVelo).

4.4.7 Partizipation von Forschungseinrichtungen und -netzwerken sowie europäischen Städte und Agglomerationen

In den vergangenen 4 Jahren, bzw. bis zum Ausbruch der Corona-Pandemie im Februar 2020, hat das Agglomerationsprogramm Basel Kontakte zu diversen Forschungseinrichtungen und Forschungsnetzwerken aufgebaut. Besonders hervorzuheben ist hierbei die Fachhochschule Nordwestschweiz (Institut Bauingenieurwesen, Verkehr und Mobilität). Daneben wurden Kontakte zur Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich (ETH), der Fachhochschule Luzern (Institut für Tourismuswirtschaft ITW), dem Institut d'études politiques de Paris (IEP de Paris), der Université de Liège und der Universität Basel (Geographisches Institut) gepflegt.

Mit Forschungsprojekten wie MORO Raumbeobachtung Deutschland und angrenzende Regionen, der Modellregion Trinationale Metropolregion Oberrhein und dem IMeG (Initiativkreis Metropolitane Grenzregion) wurde ebenso der Austausch gepflegt wie mit der Agglomeration Köln/Bonn, der Region Stuttgart und zahlreichen weiteren europäischen Städte und Regionen (Oslo, Wiesbaden, Karlsruhe, Vaduz).

4.4.8 Partizipation der Bevölkerung

Aufgrund der Grösse der Agglomeration Basel und aufgrund der Tatsache, dass 3 Länder involviert sind, stellt der Einbezug der Bevölkerung eine grosse Herausforderung dar. Für die zivile Bevölkerung wurde daher keine Mitwirkung im engeren Sinne organisiert. Sie wurde aber laufend über das Agglomerationsprogramm und dessen Stand informiert, und zwar zum einen über die Webseite von Agglo Basel (www.aggloprogramm.org) und zum anderen über Printprodukte zum Agglomerationsprogramm Basel, die in allen beteiligten Verwaltungen, Verbänden und Organisationen öffentlich ausgelegt wurden. Auf der Internetseite konnte sich die Bevölkerung jederzeit allgemeine Informationen zum Agglomerationsprogramm wie beispielsweise zur Agglomerationspolitik des Bundes, zur trinationalen Agglomeration Basel, zum Agglomerationsprogramm Basel an sich sowie zu dessen Trägerschaft und zur Geschäftsstelle beschaffen.

http://presseportal.agglobasel.org

Die Geschäftsstelle Agglo Basel pflegt ausserdem einen offenen Umgang mit den regionalen Medien auf Schweizer, französischer und deutscher Seite. Entsprechend aktiv berichten Zeitungen wie die Badische Zeitung, die Oberbadische Zeitung, der Südkurier, Alsace und DNA (Dernières Nouvelles d'Alsace), die Basler Zeitung und die Basellandschaftliche Zeitung regelmässig über agglomerationsrelevante Themen, über Ziel und Zweck des Agglomerationsprogramms, aber auch über einzelne Projekte. Die Medien wurden ausserdem zu den AGGLO-Foren der 4. Generation eingeladen, um umfassend über das Agglomerationsprogramm berichten zu können. Die Zeitungsartikel und Fernsehbeiträge werden gesammelt und auf dem Presseportal von Agglo Basel bereitgestellt (http://presseportal.agglobasel.org). Pressemitteilungen zum programmfortschritt wurden auf www.aggloprogramm.org bereitgestellt. Die Meilensteine zur Entwicklung der trinationalen S-Bahn Basel wurden auf der Webseite von trireno (www.trireno.org) interessierten Lesern zur Lektüre zur Verfügung gestellt.

4.5 Politischer Prozess

Die Aufgleisung eines trinationalen politischen Prozesses zum Beschluss der 4. Generation ist in der Agglomeration Basel aufgrund der vielfältigen administrativen Strukturen eine Herausforderung. Der Beschlussprozess lief in der 4. Generation ähnlich wie in der 3. Generation ab.

Zum Abschluss des Erarbeitungsprozesses des Programms wurde das Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation von der politischen Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel (PST AP) am 29. Januar 2021 beschlossen.

Auf Schweizer Seite wurde das Programm durch die Exekutive, also die Regierungsräte beschlossen. Mit den 4 Regierungsratsbeschlüssen aus den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn wurde die Grundlage geschaffen, damit die grenzüberschreitende Strategie des Agglomerationsprogramms sowie die darin enthaltenen Massnahmen in den Richtplänen behördenverbindlich festgesetzt werden können, falls sie nicht schon heute darin enthalten sind. Die Richtpläne werden, falls notwendig, an das Agglomerationsprogramm angepasst und von der Legislative festgesetzt (Landrat, Grosser Rat oder Kantonsrat).

Auf deutscher Seite wurde das Agglomerationsprogramm Basel von 2 übergeordneten Gremien beschlossen. Mit dem Kreistagsbeschluss des Landkreises Lörrach wurde ein starkes Zeichen für die grenzüberschreitende Planung im Rahmen des Agglomerationsprogramms gesetzt. Der Kreistag des Landkreises Lörrach ist das Parlament auf der Ebene des Landkreises und somit das Hauptorgan, das über alle grundlegenden Angelegenheiten des Landkreises entscheidet. Ebenfalls Signalwirkung besitzt der Beschluss des Planungsausschusses des Regionalverbandes Hochrhein-Bodensee (RVHB). Dies ist bemerkenswert, da der deutsche Regionalplan – das Pendant zu den Schweizer Richtplänen – vom gleichen Gremium beschlossen wird.

Mit dem politischen Beschluss der Saint-Louis Agglomération (SLA) des Conseil de Communauté sichert die französische Seite damit das Einverständnis mit den im Agglomerationsprogramm formulierten Zielsetzungen und Strategien sowie den Massnahmen auf französischem Boden zu. Dies ist bedeutsam, weil das für das Agglomerationsprogramm Basel relevante Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) ebenfalls von der Saint-Louis Agglomération (SLA) erarbeitet wird.

Neben den genannten Beschlüssen liegen kommunale politische Beschlüsse aller Städte und Gemeinden vor, die als federführende Stelle ein Projekt im Agglomerationsprogramm der 4. Generation zur Mitfinanzierung durch den Bund eingegeben haben.

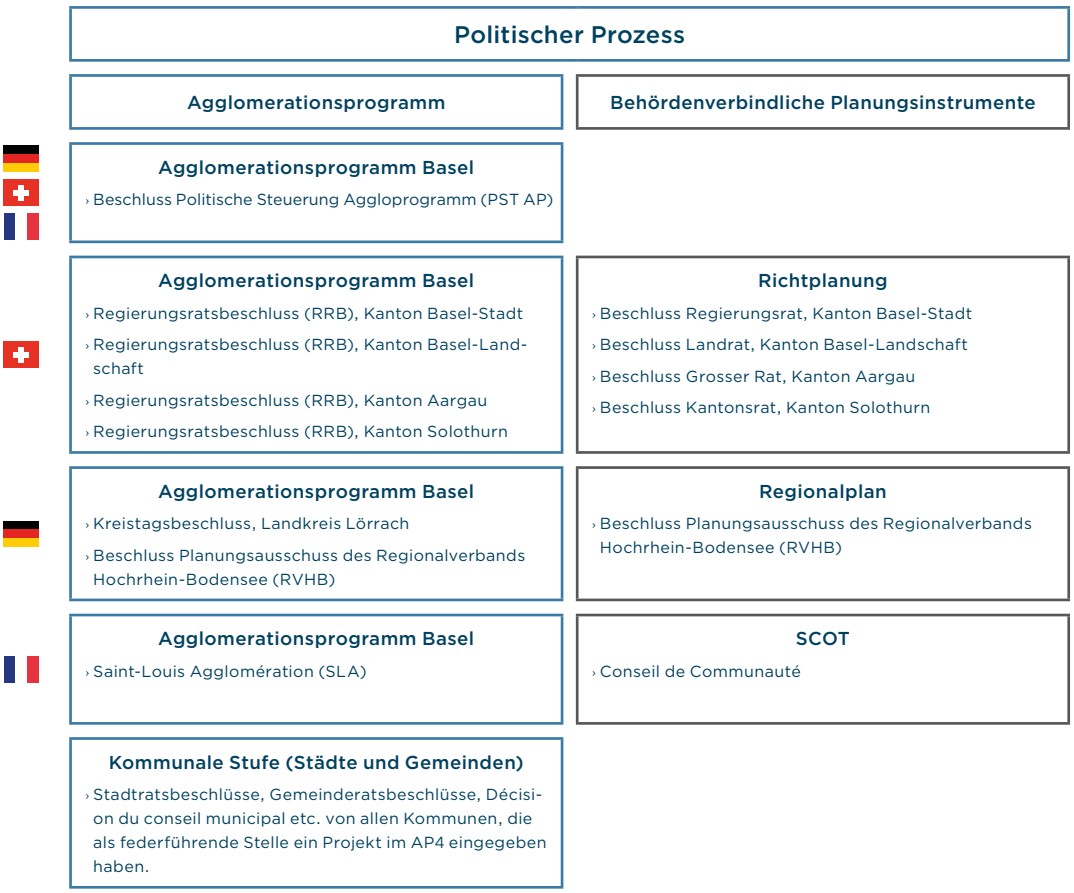


Abbildung 13: Grafische Darstellung der politischen Beschlüsse zur 4. Generation

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Kopien aller politischen Beschlüsse zum Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation finden sich im Politischen Bericht (Teil 6).

5
Situations- und Trendanalyse

KERNAUSSAGEN

- Das Bevölkerungswachstum hat sich in den letzten Jahren nochmals verstärkt. Als Folge haben die übergeordneten Behörden ihre Prognosen gegenüber der 3. Generation mehrheitlich nach oben korrigiert.

- Der grösste Teil der Arbeitsplätze liegt im Agglomerationszentrum. Die Beschäftigtenentwicklung zeigt unterschiedliche Dynamiken, wächst jedoch in den inneren und äusseren Korridoren am stärksten.

- Das Potenzial der Schwerpunktgebiete ist insbesondere für das Wachstum im Agglomerationszentrum und in den inneren Korridoren essenziell. Die Schwerpunktgebiete können gemäss aktuellem Planungsstand bis 2040 rund 60 % des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums aufnehmen.

- Die Siedlungsentwicklung nach innen wird inzwischen in allen Gebietskörperschaften der Agglomeration gefördert und ist in sämtlichen übergeordneten Planungsinstrumenten verankert.

- Der Druck auf siedungsnahe Frei- und Grünräume bleibt bestehen. Bei vermehrter Siedlungsentwicklung nach innen werden die Freiraumqualitäten und deren ökologische Vernetzung immer wichtiger.

- Der motorisierte Individualverkehr wird für die Hälfte aller Wege innerhalb der Agglomeration genutzt. Die MIV-Anteile in den französischen und deutschen Agglomerationsteilen sind deutlich höher als in der Schweiz. Auf Schweizer Territorium ist der MIV-Anteil leicht rückläufig, während der ÖV Anteile gewinnt.

- Die Belastung des Schienennetzes ist aufgrund der überlagerten Beanspruchung durch den regionalen und trinationalen Personen- und Güterverkehr sehr hoch. Die S-Bahn weist eine stetig wachsende Nachfrage auf.

- Die Agglomeration Basel verfügt über ein dichtes Tram- und Bus-Angebot. Das Tramnetz weist eine konstante Nachfrage auf, wobei die Dynamik je nach Linie unterschiedlich ist.

- Der Druck auf das trinationale Strassennetz ist sehr hoch. Auf dem übergeordneten Autobahnnetz nimmt die Verkehrsbelastung weiter zu, während in weiten Teilen des untergeordneten Netzes stagnierende oder teilweise sogar rückläufige Tendenzen zu beobachten sind.

- Mit dem weiteren Ausbau der trinationalen S-Bahn bei gleichzeitiger Überlast auf dem HLS-Netz wird die Attraktivität von Park&Ride und Bike&Ride tendenziell zunehmen. Das Nachfragepotenzial für zusätzliche P&R-Angebote konzentriert sich aber auf einzelne deutsche und französische Standorte in den äusseren Korridoren.

- Das bestehende Bike&Ride-Angebot wird aufgrund der steigenden Nachfrage knapp. Gleichzeitig steigen die Ansprüche an die Aufbewahrungssicherheit aufgrund der Zunahme von E-Bikes.

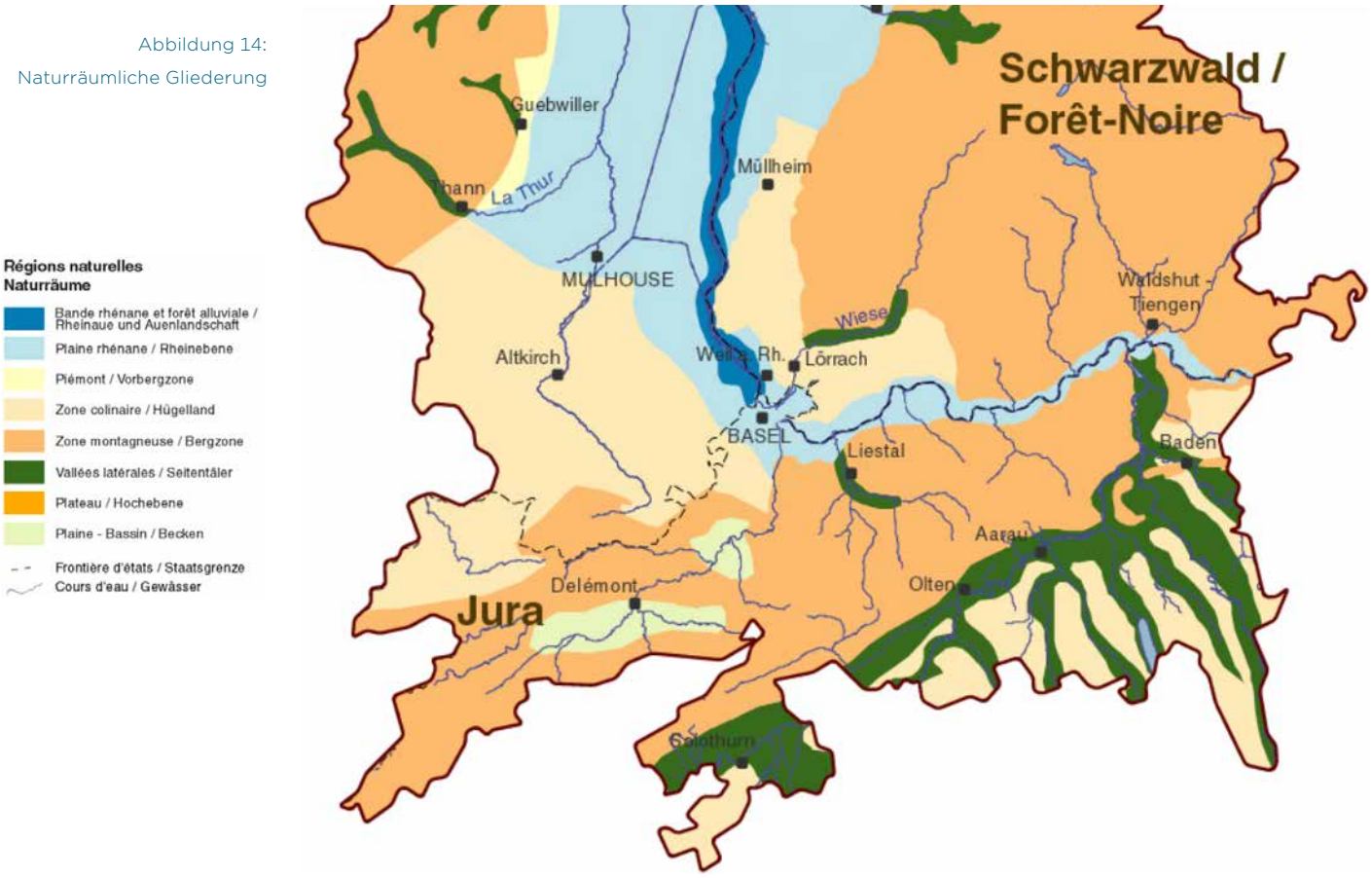
- Der Hauptteil des Güterverkehrs wird per Strasse transportiert, wobei in der Schweiz die Schiene und die Rheinschifffahrt und in Frankreich die Rheinschifffahrt ebenfalls bedeutend sind. Durch logistikrelevante Megatrends wird die Gesamtverkehrsmenge weiter zunehmen, weshalb kapazitätssichernde Infrastrukturprojekte sowie die Sicherung von gut gelegenen Logistikflächen für den Güterverkehr sehr bedeutend sind.

5.1 Übergeordnete Ausgangslage

5.1.1 Räumliche Gliederung sowie Landschafts- und Siedlungsstruktur

Die Agglomeration Basel ist landschaftlich geprägt durch die Lage am südlichen Ende des Oberrheingrabens, eingebettet zwischen dem Jura, dem Sundgauer Hügelland und dem deutschen Schwarzwald. Diese geologischen Elemente und der Rhein bestimmen die naturräumliche Gliederung (siehe Abbildung 14). Die Räume südlich und östlich von Basel sind kollin bis submontan geprägt. Die Wasserläufe der Ergolz, der Birs und der Wiese formen grössere Seitentäler, die sich mit dem Rheintal vereinen. Nach Norden hin öffnet sich die Landschaft, und der Rheingraben bildet eine weite Talebene. Im Westen bestimmt die Sundgauer Hügellandschaft das Landschaftsbild.

Abbildung 14:
Naturräumliche Gliederung



Quelle: Oberrheinkonferenz 2007

Die Siedlungsstrukturen in der Agglomeration Basel sind historisch gewachsen und stark von den naturräumlichen Gegebenheiten geprägt. Die grösseren Siedlungen liegen in Talachsen und verdichten sich gegen das Agglomerationszentrum hin. Die Stadt Basel und ihre Vorortgemeinden sind in den letzten Jahrzehnten siedlungsmorphologisch zusammengewachsen. Demgegenüber lassen die dörflichen Siedlungsstrukturen in den peripheren Agglomerationsgebieten zwischen den Talachsen noch das regelmässige Besiedlungsraster der Kelten erkennen.[22]

22 Diener et al. 2005

Die räumliche Gliederung im Agglomerationsprogramm erfolgt einerseits nach funktional-räumlichen Kriterien (Raumkategorien), andererseits landschaftlich-topografisch nach Korridoren. Die topografische Gliederung ist in der funktional-räumlichen Gliederung implizit enthalten. Diese Einteilung wurde im Zukunftsbild des AP2 definiert und im Rahmen der Korridorprozesse weiterentwickelt. Die Teilstrategien sowie die Priorisierung und Bewertung der Massnahmen berücksichtigen die räumliche Gliederung.

Tabelle 10: Funktional-räumliche und landschaftstopografische Gliederung der Korridore

Funktional-räumliche Gliederung – Raumkategorien Zukunftsbild

Agglomerationszentrum	Das Agglomerationszentrum umfasst den dicht überbauten, zusammenhängenden Stadtkörper und beinhaltet die Stadt Basel sowie die angrenzenden Gürtelgemeinden.
Innere Korridore	Die inneren Korridore umfassen an das Agglomerationszentrum anschliessende Städte und Gemeinden, die weitgehend einem zusammenhängenden Siedlungsband angehören und mit dem ÖV sehr gut erschlossen sind.
Äussere Korridore	Die äusseren Korridore umfassen die an die inneren Korridore anschliessenden Hauptsiedlungsachsen und sind durch klare Grünzäsuren gegliedert.
Korridorzentren	Korridorzentren sind Orte mit regionaler Versorgungsfunktion in den inneren oder äusseren Korridoren.
Ankergemeinden	Ankergemeinden sind Orte mit überörtlicher Begegnungs- und Versorgungsfunktion für die Städte und Gemeinden im ländlichen Siedlungsraum.
Ländlicher Raum	Der ländliche Raum umfasst Ortschaften abseits der Hauptsiedlungsachsen mit ländlichem Charakter.

Landschaftstopografische Gliederung – Korridore

Kernstadt	Sehr urban geprägte Stadt Basel
Birstal	Stadtnahe Gemeinden entlang der Birs
Ergolztal/Frenkentäler	Städte und Gemeinden entlang der Ergolz von Pratteln in Richtung Gelterkinden einschliesslich des vorderen Frenkentals (auch. Waldenburgertal) und des hinteren Frenkentals
Hochrheintal	Südliche und nördliche Rheinseite zwischen Birsfelden (BL)/Grenzach-Wyhlen (D) und Sisseln (AG)/Bad Säckingen (D)
Laufental/Thierstein	Städte und Gemeinden entlang der Birs von Duggingen in Richtung Laufen
Leimental	Gemeinden entlang des Birsigs von Binningen/Bottmingen bis Rodersdorf
Oberrhein	Deutsche Rheinseite nördlich von Basel von Weil am Rhein bis Schliengen
Kandertal	Deutsches Seitental des Rheintals das sich entlang der Kander von Kandern bis Binzen erstreckt
Saint-Louis Agglomération	Französische Rheinseite nördlich von Basel und ländliche Region westlich des Rheingrabens zwischen Basel, Mulhouse und dem Sundgau (kein eigentlicher Korridor, sondern eine Talebene mit Anschluss an die Sundgauer Hügellandschaft im Westen)
Wiesental	Städte und Gemeinden entlang der Wiese von Basel über Riehen und Lörrach in Richtung Zell

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Kartenband: Karte 1.2

Mit der landschaftlich-topografischen Gliederung nach Korridoren werden die dicht besiedelten Teile des Agglomerationsperimeters gut abgedeckt. Die nachfolgenden Beschriebe geben einen Überblick über die Landschafts- und Siedlungsstrukturen der einzelnen Korridore.

Birstal
Das Birstal ist – abgesehen von den bewaldeten Talflanken (Bruderholz und Gempenplateau) – fast lückenlos überbaut. Lediglich im südwestlichen Teil öffnet sich die Landschaft und verzahnt sich räumlich und funktional mit dem Leimental. Als verbindendes Naturelement durchzieht die Birs das Siedlungsband auf seiner ganzen Länge.

Ergolztal/Frenkentäler
Das Ergolztal ist zweigesichtig: Die links- und rechtsseitigen Hänge und Höhen des Tafeljuras vermitteln ein weitgehend ländlich geprägtes, waldreiches Bild, während die Talachse beinahe bis Gelterkinden bis auf wenige Ausnahmen praktisch lückenlos von Siedlungsgebiet beansprucht ist.

Hochrhein
Das Hochrheintal ist von Siedlung, Industrie, Gewerbe und Verkehrsträgern durchsetzt. Nur noch wenige Grünräume quer zum Rhein tragen zur Gliederung des Siedlungsgebiets bei. Punktuell sind grosszügige, landwirtschaftlich geprägte Flussebenen und Freiflächen prägend, ebenso Bäche mit teilweise eindrücklichen Gehölzstrukturen, die die Landschaft gliedern und wertvolle Elemente darstellen. Die bewaldeten Höhenzüge von Schwarzwald und Jura rahmen das breite Tal kontrastreich ein.

Laufental/Thierstein
Oberhalb der Talenge Angenstein öffnet sich das Laufental als grosszügiges, weiträumiges Talbecken. Fast nur die ringsum säumenden Bergzüge sind bewaldet und die Siedlungen weitgehend kompakt, sodass das Laufental als agrarisch-ländlich betonter Landschaftsraum erscheint.

Leimental
Das Leimental ist landschaftlich-funktional heterogen. Zum agglomerationsgeprägten Nordteil steht der landschaftlich weit offene Süd- und Südwestteil im klaren Kontrast. Landwirtschaft prägt ausserhalb der Siedlungen kulissenhaft das Bild. Die Landschaft hat nicht nur für die Landwirtschaft sonden auch für die Naherholung eine bedeutende Funktion.

Oberrhein/Kandertal
Das Gebiet des Oberrheins gliedert sich von West nach Ost in die rheinnahe alluviale Niederung, die östlich anschliessende Niederterrasse und das Markgräfler Hügelland sowie die Vorbergzone einschliesslich des Kandertals. Der Schwarzwald bildet die östliche Begrenzung des Raumes.
Die Rheinebene ist nur noch wenig durch die früher prägende Auenlandschaft charakterisiert. Infolge der Rheinkorrektur dominieren trockene, von Kiefer und Eiche bestockte Standorte. Die bandartige Siedlungsstruktur und die von Nord nach Süd gerichtete Strassen- und Bahninfrastruktur fragmentieren die Rheinebene in hohem Masse. Das Hügelland ist durch mächtige Lössauflagen nivelliert und durch eine intensive landwirtschaftliche Nutzung gekennzeichnet. Die Höhenzüge sind überwiegend bewaldet.

Saint-Louis Agglomération
Zwei Typologien charakterisieren die Landschaft des Pays de Saint-Louis: die Flussterrassen des Rheins im Osten mit den bevölkerungsreichen Städten und Gemeinden entlang des Flusslaufs und das Sundgauplateau im Westen, das weniger dicht besiedelt ist. Prägende Elemente der französischen Landschaft sind das Naturschutzgebiet Petite Camargue Alsacienne in den Auenwäldern des Rhein sowie der Beginn des Waldgebiets Hardt, das sich im Norden bis auf die Höhe von Colmar erstreckt.

Wiesental
Das Wiesental ist ein Haupttalzug im Grundgebirge des Naturraumes Schwarzwald. Der unmittelbare Talbereich ist durch ein fast durchgängiges Siedlungsband mit entsprechender Verkehrsinfrastruktur geprägt. Der verbleibende Freiraum ist landwirtschaftlich (Ackerbau und Grünlandwirtschaft) genutzt. Die südlich gelegenen Hänge des Wiesentals gehören zum Naturraum Dinkel- berg. Wärmebegünstigte Hänge und Kuppen sind durch ein Mosaik aus Acker-, Obst- und Streuobstanbau sowie Grünlandgesellschaften gekennzeichnet. Bei den zum Teil grossflächigen Wäldern handelt es sich vorrangig um naturnahe Buchenwälder. Der Tüllinger Berg mit seinem kleinräumigen Mosaik trockener Standortbereiche gehört noch zum Markgräfler Hügelland.

Kernstadt
Der Kern der Agglomeration Basel, die Stadt Basel, ist äusserst urban geprägt. Mit einem grossen Anteil der Siedlungsfläche von rund 71% an der baselstädtischen Kantonsfläche und einer hohen Bevölkerungsdichte von rund 5‘300 EW/km² sind die Grün- und Freiflächen qualitativ als auch quantitativ unter Druck.

5.1.2 Stand der Richt- und Regionalplanung

In der Agglomeration Basel ist eine integrale Raum- und Verkehrsplanung eine besondere Herausforderung. Die Trinationalität erfordert die Abstimmung von 3 verschiedenen Raumplanungssystemen und -mentalitäten. Deshalb werden an dieser Stelle die Instrumente der regionalen Planung und deren Bedeutung sowie die relevanten Änderungen gegenüber dem AP3 erläutert.

In allen 3 Ländern hat die Richt- und Regionalplanung dieselbe Funktion. Unter Wahrung der staatlichen oder teilstaatlichen Vorgaben werden behördenverbindliche Leitlinien für die Planung auf untergeordneter Stufe definiert. Diese umfassen in allen Fällen:

- Ziele und Grundsätze für die räumliche Ordnung und Entwicklung der Region
- Ziele und Grundsätze für die regionale Siedlungsstruktur
- Ziele und Grundsätze für die regionale Freiraumstruktur
- Bereiche und Trassen für Infrastrukturvorhaben (Verkehr, Ver- und Entsorgung)

Tabelle 11 gibt eine Übersicht über den Stand und die wichtigsten Inhalte der Richt- und Regionalplanungen aus Sicht des Agglomerationsprogramms in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr.

Kursiv geschriebene Planungsabsichten sind beabsichtigte, aber noch nicht verabschiedete Festsetzungen. Als «neu» sind diejenigen Festsetzungen bezeichnet, die sich gegenüber dem AP3 geändert haben.

Tabelle 11: Stand der Richt- und Regionalplanung

Aktueller Stand	Siedlung	Landschaft	Verkehr
Regionalplan (D)			
› Regionalplan 2000 (verbindlich seit 1998) › Gesamtfortschreibung in Bearbeitung	› Siedlungsschwerpunkte (Entwicklungsachsen, Zentrale Orte, Raumstrukturen, Schwerpunkte für Wohnen, Gewerbe, Industrie, Eigenentwicklergemeinden) › Neu: zusätzliche regionale Entwicklungsachsen	› Festlegung von regionalen Grünzügen, Grünzäsuren, Vorranggebieten für Naturschutz und Landschaftspflege, Gebieten zur Sicherung von Wasservorkommen und Gebieten für den vorbeugenden Hochwasserschutz	› Grundsätze zur Weiterentwicklung der verkehrlichen Infrastruktur, Förderung des ÖV und des Schienenverkehrs
SCoT (F)			
› Überarbeitung seit 2014 und Validierung durch die Abgeordneten im März 2020 › Genehmigung für 2021 vorgesehen	› *Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf Siedlungsstrukturen mit der besten ÖV-Erschliessung* › *Erhöhung der Dichteziele (Einwohner pro Hektar) für die Wohnnutzung* › *Deutliche Reduktion der maximalen Siedlungsfläche* › *Stärkere Berücksichtigung qualitativer Aspekte bei städtebaulichen Projekten* › *Vermehrter Schutz oder Wiederherstellung von Grünflächen in den Städten* › *Räumliche Festlegung der Arbeitsplatzgebiete und der grossen städtebaulichen Projekte*	› Schutz der empfindlichen Landschaften und trennenden Grünzügen beibehalten › *Stärkung der grünen Verbindungen und blauen Bänder sowie Stärkung von Schutz- oder Wiederherstellungsmassnahmen* › *Massnahmen zur Verbesserung der Wasserqualität*	› Förderung von Städten der kurzen Wege › Stärkung des öffentlichen Verkehrs: Bus- und Bahnnetz weiterentwickeln › Umsetzung des Radwegeplanes weiterverfolgen › Verbesserung der Funktionstüchtigkeit des Strassennetzes fortsetzen
Kantonaler Richtplan AG			
› Im Jahr 2011 vom Grossen Rat beschlossen › Anpassung an das revidierte Raumplanungsgesetz (RPG1): Beschluss durch den Grossen Rat im Jahr 2015, Genehmigung durch den Bund im Jahr 2017	› Festsetzung der Siedlungsgebiete › Festlegung der Wohnschwerpunkte (WSP) › Vorgaben für die Mindestdichten pro Raumtyp › Festlegung wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkte (ESP)	› Darstellung der Waldausscheidung › Festlegunder g Landwirtschafts- und Fruchtfolgeflächen (FFF) › Festlegung von Landschaften und Naturschutzgebieten von kantonaler Bedeutung › Agglomerationspärke als Erholungsraum › Festlegung von Siedlungstrenngürteln	› Raumtypenspezifische Ansätze zur Bewältigung der wachsenden Mobilitätsbedürfnisse › Bevorzugung von flächeneffizienten Verkehrsmitteln (insbesondere in Kernstädten und urbanen Entwicklungsräumen) › Optimierung von Mobilitätsketten und damit Sicherstellung des effizienten Einsatzes der verschiedenen Verkehrsmittel › Sicherstellung der Erreichbarkeit als wichtigen Standortfaktor

Aktueller Stand	Siedlung	Landschaft	Verkehr
Kantonaler Richtplan BL			
› Anpassung an das revidierte Raumplanungsgesetz (BRB 1. Mai 2019) › Richtplangesamtüberprüfung in thematischen Teilpaketen eingeleitet	› *Neu: kantonales Raumkonzept als Richtplankapitel (Festlegung von Raumtypen und Zentrenhierarchie, funktionalen Hand- lungsräumen und Landschaftsfunktionen)* › *Neu: Festsetzung von Siedlungsflächen und Entwicklungsgebieten differenziert nach Nutzungen* › Positivplanung für verkehrsintensive Einrichtungen (VE) › Verdichtung im bestehenden Siedlungsgebiet › *Einzonungsstopp*	› Abgrenzung von Wald-,Landwirtschafts- und Fruchtfolgeflächen (FFF) › Ausweisung von Vorranggebieten für Natur und Landschaft › Festlegung von Siedlungstrenngürteln › Bezeichnung von aufzuwertenden Gewässerabschnitten (Revitalisierung)	› Verkehr effizient, wirtschaftlich, umweltgerecht, differenziert nach Verkehrsarten bewältigen › Tram und Bahn als Rückgrat › Erschliessung als wichtiges Standortmerkmal verbessern › Verkehrsplanung orientiert sich an der Siedlungsstruktur
Kantonaler Richtplan BS			
› Richtplananpassung 2012 nach revidiertem Raumplanungsgesetz, genehmigt durch den Bund im Jahr 2015 › Richtplananpassung Siedlungsentwicklung, genehmigt durch den Bund im Jahr 2019 › Richtplananpassung Mobilität, genehmigt durch den Bund im Jahr 2020	› Festsetzung von Siedlungsgebieten › Festlegung von Siedlungsschwerpunkten › Positivplanung für verkehrsintensive Einrichtungen (VE) › Verdichtung im bestehenden Siedlungsgebiet › Sicherung und Entwicklung der Siedlungsqualität	› Abgrenzung von Wald-, Landwirtschafts- und Fruchtfolgeflächen (FFF) › Festlegung von Natur- und Landschaftsschutzgebieten › Bezeichnung von aufzuwertenden Gewässerabschnitten (Revitalisierung)	› Stadtgerechte Mobilität › Priorisierung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr › Gute Erreichbarkeit sicherstellen › Angebotsorientierte Verkehrsplanung
Kantonaler Richtplan SO			
› Gesamtüberprüfung: 2018 genehmigt durch den Bund › Anpassung 2019 in Bearbeitung	› *Quantitative Festsetzung des Siedlungsgebiets* › *Ortsplanung befassen sich vordringlich mit bestehenden Bauzonen. Ausserdem werden die Reservezonen überprüft und in der Regel der Landwirtschaftszone zugewiesen.* › Festlegung von Entwicklungsschwerpunkten (Wirtschaft, Bahnhofgebiete, Einkaufs-/ Dienstleistungszentren von regionaler Bedeutung, Umstrukturierungsgebiete) › Standortkriterien für verkehrsintensive Einrichtungen (publikumsintensive und güterverkehrsintensive Anlagen)	› Abgrenzung von Wald- und Landwirtschaftsflächen (FFF) › Ausweisung von Schutzgebieten und Gebieten zur Landschaftsentwicklung › Festlegung von Siedlungstrenngürteln	› Angebotsorientierte Verkehrsplanung gemäss 3V-Strategie (Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten) › Optimierung bestehender Infrastruktur, Erweiterung des Strassennetzes nur bei gravierenden Engpässen oder Umweltbelastungen

Quellen: Geschäftsstelle Agglo Basel basierend auf Regionalverband Hochrhein-Bodensee 2000: Regionalplan, Saint-Louis Agglomeration 2019: SCoT, Regierungsrat Basel-Stadt 2019: Kantonaler Richtplan, Regierungsrat Basel-Landschft 2019: Kantonaler Richtplan, Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau (2011): Richtplan Kanton Aargau, Regierungsrat Kanton Solothurn 2017: Kantonaler Richtplan

5.2 Siedlung

Die Agglomeration Basel entwickelt sich sehr dynamisch. Wie haben sich Bevölkerung und Arbeitsplätze in den letzten Jahren verändert? Entspricht die tatsächliche Entwicklung den Zielen des Zukunftsbilds von AP3? Mit welcher zukünftigen Dynamik rechnet die Agglomeration Basel? Stehen genügend Bauzonen an geeigneten Standorten zur Verfügung, um diese Entwicklung aufnehmen zu können? Mit welchen Vorgaben lenken die übergeordneten Behörden der Agglomeration Basel die Entwicklung an den richtigen Ort? Diesen Fragen gehen die 3 folgenden Kapitel nach.

Abweichungen zwischen tatsächlicher und gewünschter Entwicklung werden im Kapitel Handlungsbedarf aufgegriffen und führen entweder zu Anpassungen am Zukunftsbild AP4 (Korrektur der Zielaussagen) oder an den Strategien (insbesondere an der Teilstrategie Siedlung).

5.2.1 Entwicklungsdynamik der Bevölkerung

In der Agglomeration Basel leben aktuell 881'000 Personen (Stand 2018). Die bevölkerungsreichsten Kommunen sind neben Basel die deutschen Kommunen Lörrach, Rheinfelden (Baden) sowie Weil am Rhein. Auch die Kommunen Saint-Louis, Riehen und Allschwil verzeichnen über 20'000 Einwohner, während die Bevölkerungszahlen aller restlichen Städte und Gemeinden darunter liegen. Es leben derzeit 2 Drittel der Bevölkerung im Agglomerationszentrum oder in den inneren Korridoren, während nur 23% in den äusseren Korridoren und 12% im ländlichen Raum wohnen (siehe Tabelle 12).

Kartenband: Karte 2.2

Tabelle 12: Bevölkerungsentwicklung 2000 bis 2018

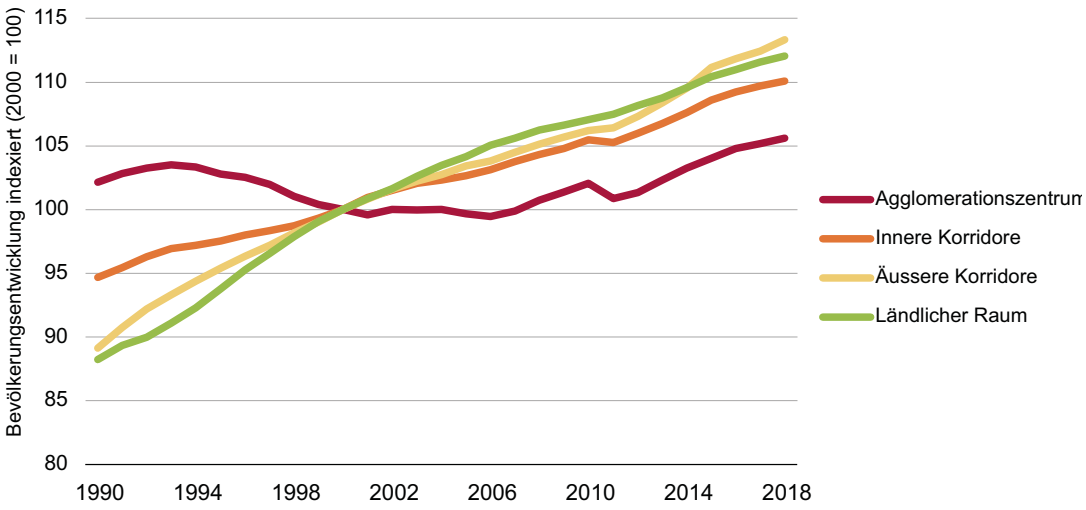
		2000*	Verteilung 2000*	2018*	Verteilung 2018*	Wachstum absolut (2000-2018)	Jährliches Wachstum (2000-2018)	Jährliches Wachstum (2012-2018)
Raumkategorie	Agglomerationszentrum	280'000	34,9%	296'000	33,6%	16'000	0,3%	0,7%
	Innere Korridore	250'000	31,0%	275'000	31,2%	25'000	0,5%	0,6%
	Äussere Korridore	181'000	22,5%	205'000	23,3%	24'000	0,7%	0,9%
	Ländlicher Raum	93'000	11,6%	104'000	11,9%	11'000	0,6%	0,6%
Korridor	Kernstadt	166'000	20,6%	172'000	19,6%	6'000	0,2%	0,7%
	Birstal	68'000	8,5%	72'000	8,2%	4'000	0,3%	0,4%
	Ergolztal/Frenkentäler	74'000	9,1%	83'000	9,4%	9'000	0,6%	0,8%
	Hochrhein	143'000	17,7%	161'000	18,3%	18'000	0,7%	0,8%
	Laufental/Thierstein	25'000	3,1%	28'000	3,2%	4'000	0,8%	0,9%
	Leimental	71'000	8,8%	82'000	9,3%	11'000	0,8%	0,8%
	Oberrhein/Kandertal	75'000	9,3%	80'000	9,1%	5'000	0,4%	0,8%
	Saint-Louis Agglomération	71'000	8,8%	84'000	9,5%	13'000	1,0%	0,8%
	Wiesental	113'000	14,0%	118'000	13,4%	5'000	0,3%	0,5%
Gesamte Agglomeration		**804'000**		**881'000**		**76'000**		

Quellen: STATPOP Ständige Wohnbevölkerung am 31. Dezember (Bundesamt für Statistik BFS), Population municipale (Institut national de la statistique et des études economiques INSEE), Bevölkerung Basis Zensus (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg StaLa); jeweils für die Jahre 2000, 2012 und 2018.

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

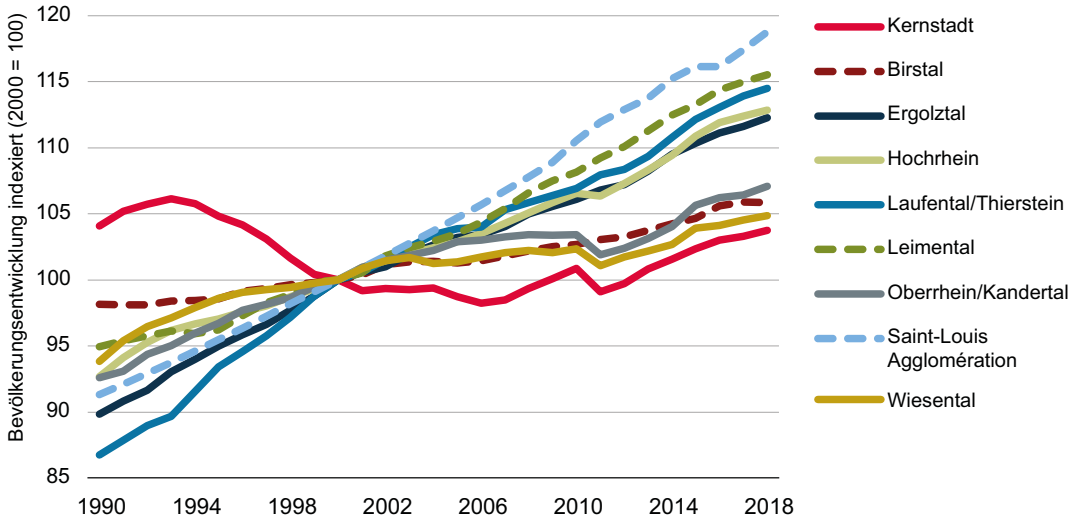
Die folgenden 2 Abbildungen zeigen die retrospektive Bevölkerungsentwicklung, einerseits nach Raumkategorie, andererseits nach den Korridoren der Agglomeration Basel.

Abbildung 15: Bevölkerungsentwicklung von 1990 bis 2018 indexiert (Jahr 2000 = 100) nach Raumkategorien



Quellen: STATPOP Ständige Wohnbevölkerung am 31. Dezember (Bundesamt für Statistik BFS), Population municipale (Institut national de la statistique et des études economiques INSEE), Bevölkerung Basis Zensus (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg StaLa); jeweils für die Jahre 1990-2018.

Abbildung 16: Bevölkerungsentwicklung von 1990 bis 2018 indexiert (Jahr 2000 = 100) nach Korridoren*



Quellen: STATPOP Ständige Wohnbevölkerung am 31. Dezember (Bundesamt für Statistik BFS), Population municipale (Institut national de la statistique et des études economiques INSEE), Bevölkerung Basis Zensus (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg StaLa); jeweils für die Jahre 1990 – 2018.

*Für die Kommunen der Saint-Louis Agglomération wurden fehlende Daten auf Grundlage der vorhandenen Bevölkerungszahlen interpoliert. Bevölkerungszahlen liegen für die Jahre 1990 – 1999, 1999 – 2006 und 2017 – 2018 vor.

Die Bevölkerung der Agglomeration Basel ist innerhalb von knapp 20 Jahren um beinahe 10% gewachsen. Dabei weisen alle Korridore seit 1990 ein relativ konstantes Bevölkerungswachstum auf. Die Stadt Basel ist dagegen ein Spezialfall: In der Entwicklung der Einwohnerzahlen erkennt man die Abwanderung aus der Stadt in den 1990er-Jahren und die darauffolgende Reurbanisierung im letzten Jahrzehnt. Städtische Wohnlagen haben wieder deutlich an Anziehungskraft gewonnen. Dennoch weisen die äusseren Korridore die höchsten Wachstumsraten auf. Besonders hohe Wachstumsraten über die gesamte Periode verzeichnen die Korridore Saint-Louis Agglomération, Hochrhein, Leimental sowie Laufental/Thierstein. Betrachtet man hingegen die jüngsten Zahlen ab 2012, ist das Wachstum wieder ausgeglichener auf die Korridore verteilt: Alle Korridore verzeichnen in den letzten 7 Jahren hohe Wachstumsraten von 0,7 bis 0,9% pro Jahr, mit Ausnahme des Birstals (0,4%) und des Wiesentals (0,5%). Bei der Analyse der Raumkategorien zeigt sich, dass auch in jüngster Zeit die äusseren Korridore proportional am stärksten wachsen.

5.2.2 Entwicklungsdynamik der Arbeitsplätze

In der Agglomeration Basel arbeiten aktuell 509'000 Beschäftigte (Stand 2017). Knapp 80% der Arbeitsplätze liegen in Kommunen des Agglomerationszentrums und der inneren Korridore. In den äusseren Korridoren befinden sich 16% und im ländlichen Raum lediglich 5% aller Arbeitsplätze.

Kartenband: Karte 2.3

In Tabelle 13 sind die Beschäftigtenzahlen von 2011 und 2017 ersichtlich. Innerhalb von 6 Jahren wurden in der Agglomeration Basel 31'000 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen. Deutlich erkennbar ist, dass die Arbeitsplätze in den inneren und äusseren Korridoren die höchsten jährlichen Wachstumsraten verzeichnen. Im ländlichen Raum insgesamt sowie in einzelnen Korridoren (insbesondere Saint-Louis Agglomération und Laufental/Thierstein) stagnieren die Arbeitsplatzzahlen bei gleichzeitig starker Bevölkerungsentwicklung.

Tabelle 13:
Beschäftigtenentwicklung
von 2011 bis 2017

		2011	Verteilung 2011*	2017*	Verteilung 2017*	Wachstum absolut (2011 – 2017)	Jährliches Wachstum (2011 – 2017)
Raumkategorie	Agglomerationszentrum	238'000	49,8%	248'000	48,7%	10'000	0,7%
	Innere Korridore	142'000	29,6%	155'000	30,5%	13'000	1,5%
	Äussere Korridore	74'000	15,6%	82'000	16,1%	8'000	1,6%
	Ländlicher Raum	24'000	5,0%	24'000	4,7%	0	0,0%
Korridor	Kernstadt	179'000	37,4%	186'000	36,5%	7'000	0,6%
	Birstal	41'000	8,6%	44'000	8,7%	3'000	1,3%
	Ergolztal/Frenkentäler	40'000	8,3%	42'000	8,2%	2'000	0,8%
	Hochrhein	81'000	17,0%	89'000	17,5%	8'000	1,6%
	Laufental/Thierstein	11'000	2,3%	11'000	2,1%	0	-0,4%
	Leimental	28'000	6,0%	29'000	5,7%	0	0,3%
	Oberrhein/Kandertal	26'000	5,5%	31'000	6,1%	5'000	2,8%
	Saint-Louis Agglomération	25'000	5,3%	25'000	5,0%	0	0,0%
	Wiesental	47'000	9,7%	53'000	10,4%	6'000	2,1%
Gesamte Agglomeration		**478'000**		**509'000**		**31'000**	

Quellen: STATENT Anzahl Beschäftigte (Bundesamt für Statistik BFS), Emplois au lieu de travail (Institut national de la statistique et des études economiques INSEE), Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte nach Arbeitsort (Bundesagentur für Arbeit, Statistik); jeweils für die Jahre 2011 und 2017.

Anmerkung: Für die deutschen Kommunen sind nur Daten zu den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten verfügbar. Um diese mit den Schweizer und französischen Zahlen vergleichen zu können, wurde ein Zuschlag von 30% dazugerechnet. Dies entspricht der Differenz zwischen der Anzahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten und den Erwerbstätigen im Landkreis Lörrach.

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

Fazit Entwicklungsdynamik

- In allen Korridoren ausser der Kernstadt wächst die Bevölkerung seit 1990 relativ konstant. In der Stadt Basel ist dies erst wieder seit 2011 der Fall.
- Seit 2012 hat sich das Bevölkerungswachstum in den Korridoren nochmals verstärkt und die Wachstumsraten haben sich angeglichen. Alle Korridore ausser dem Birstal und dem Wiesental verzeichnen ähnlich hohe jährliche Wachstumsraten. Die äusseren Korridore weisen hingegen das höchste jährliche Bevölkerungswachstum aller Raumkategorien auf.
- Die Beschäftigtenentwicklung der letzten Jahre zeigt sehr unterschiedliche Dynamiken. Der grösste Teil der Arbeitsplätze liegt nach wie vor im Agglomerationszentrum und in den inneren Korridoren. Die Zunahme ist hingegen in den inneren und äusseren Korridoren am stärksten.
- Das Verhältnis zwischen Bevölkerungsentwicklung und Arbeitsplatzentwicklung ist vor allem im ländlichen Raum sowie in den Korridoren Saint-Louis Agglomération und Laufental/Thierstein nicht ausgeglichen.

5.2.3 Entwicklungstrends von Bevölkerung und Arbeitsplätzen

Die Gebietskörperschaften der Agglomeration Basel verwenden unterschiedliche Methoden zur Berechnung ihrer Bevölkerungsprognosen. In der folgenden Tabelle sind die für die 4. Generation entscheidenden Prognosen aufgeführt (jährliche Wachstumsraten in Prozent). Daneben wird der Vergleich zu den Prognosen der 3. Generation gezeigt. In der 3. Generation wurde davon ausgegangen, dass sich die Beschäftigten überall proportional zur Bevölkerung entwickeln. In Basel-Stadt wurde inzwischen ein Lenkungsziel für Beschäftigte festgelegt, das etwas höher liegt. Deshalb wird für Basel-Stadt das Lenkungsziel als Prognose verwendet. Für die übrigen Gebietskörperschaften wird mit der Wachstumsrate der Bevölkerung gerechnet.

Tabelle 14: Trendprognosen Bevölkerung und Beschäftigte, Vergleich AP3 und AP4 (jährliche Wachstumsraten in Prozent)

Gebiet	Quelle	Bevölkerung		Beschäftigte
		AP4	AP3	AP4
BS	Kantonale Prognose 2019, mittleres Szenario	0,5%	0,3%	0,7%
BL	KRIP 2019	0,7%	0,5%	0,7%
AG	BFS Kantonale Szenarien 2015, Referenzszenario	0,9%	0,9%	0,9%
SO	BFS Kantonale Szenarien 2015, Referenzszenario	0,7%	0,5%	0,7%
D	Studie Fleck (2017) «Entwicklung der Region Hochrhein-Bodensee 2015 - 2035 unter Berücksichtigung der Entwicklung der Grenzkantone», LK Lörrach	0,4%	0,3%	0,4%
F	SLA (2019), Überarbeitung SCoT	1,4%	1,0%	1,4%[23]

Quellen: Bevölkerungsprognosen AP3: BS (Kantonale Prognose 2014, Szenario Mittel), BL (Kantonale Prognose 2011, Szenario Hoch), AG (Kantonale Prognose 2013, Region Fricktal), SO (Kantonale Prognose 2010, Szenario Hoch), D (Studie 2014 «Entwicklung der Region Hochrhein-Bodensee 2013 – 2030 unter Berücksichtigung der Entwicklung der Grenzkantone»), F (Fortschreibung des Wachstums der Saint-Louis Agglomération 1990 bis 2012 durch die SLA)

Beschäftigtenprognosen AP4: BS (KRIP 2018), restliche gemäss den Bevölkerungsprognosen

Die Entwicklung zwischen 2013 und 2018 verlief dynamischer, als dies mit dem Mengengerüst von AP3 prognostiziert worden war (siehe Abbildung 17). Die neuen Prognosen gehen deshalb von einem dynamischeren Wachstum aus als AP3.

23 Das Südelsass ist eine Wachstumsregion, die in ihrer Entwicklung hinter dem Wachstum in der Schweiz zurücksteht und deshalb in den kommenden Jahren eine höhere Dynamik aufweisen wird als der Schweizer Teil der Agglomeration Basel. Die dynamische Wachstumsannahme basiert auf der hohen Attraktivität der Saint-Louis Agglomération (SLA) für Zuzügler mit Arbeitsplatz in der Nordwestschweiz (vgl. dazu die Anzahl der Baugenehmigungsanträge zwischen 2015 und 2019). Auch die Nachfrage nach Gewerbeflächen ist gross, und das Angebot an Gewerbeflächen (Anzahl und Grösse) innerhalb der SLA ist für Unternehmen interessant, sodass die SLA insgesamt als Ansiedlungsort attraktiv erscheint.

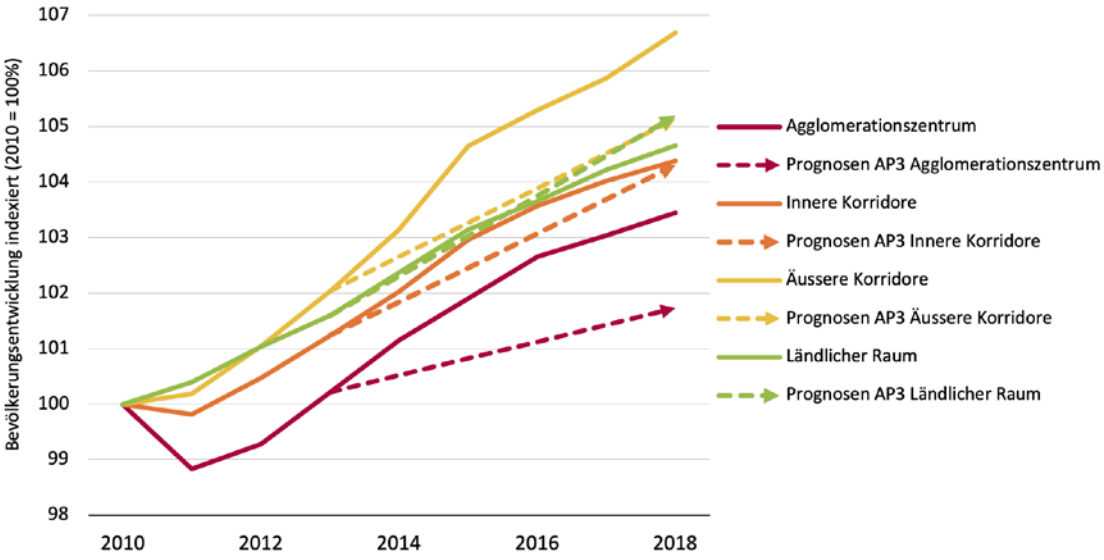


Abbildung 17:
Vergleich der Bevölkerungsentwicklung mit den Lenkungszielen von AP3

Quellen: Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation, STATPOP Ständige Wohnbevölkerung am 31.Dezember (Bundesamt für Statistik BFS), Population municipale (Institut national de la statistique et des études economiques INSEE), Bevölkerung Basis Zensus (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg StaLa); jeweils für die Jahre 2010–2018.

Die tatsächliche Bevölkerungsentwicklung von 2013 bis 2018 übertraf das Mengengerüst von AP3 sowohl im Agglomerationszentrum als auch in den äusseren Korridoren. Die aktuellen Prognosedaten liegen im Vergleich zur letzten Generation in allen Gebietskörperschaften ausser dem Kanton Aargau höher. Die grösste Veränderung betrifft die Saint-Louis Agglomération: Hier liegt die Wachstumsrate um beinahe 0,5 % höher als im AP3, da sich das Gebiet derzeit stark entwickelt.

Die Prognosen entsprechen somit nicht immer der tatsächlichen Bevölkerungsentwicklung, sondern waren in den letzten Jahren zu konservativ. Einige Gebietskörperschaften reagieren darauf mit einer quantitativen Lenkung, d. h. sie legen ihre Planung auf eine dynamischere Entwicklung aus – dies trifft v. a. auf die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt zu. Im Kanton Basel-Stadt agieren die Grundeigentümer proaktiv und werden dabei vom Kanton unterstützt[24]. Damit kann eine dynamischere Entwicklung stattfinden.

In den folgenden beiden Tabellen sind die Zahlen der Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognosen für 2040 im Vergleich zum aktuellen Stand aufgeführt. Sie leiten sich aus den Prognosen der übergeordneten Behörden ab. Diese sind nicht gemeindescharf verfügbar, weshalb die Berechnungen für die einzelnen Raumkategorien und Korridore mit einer gewissen Vorsicht zu bewerten sind. Die Entwicklung von Arbeitsplätzen kann je nach Wirtschaftslage starken Schwankungen ausgesetzt sein, weshalb auch diese Zahlen entsprechend interpretiert werden müssen.

24 bei den Arealentwicklungen von privaten Eigentümern findet eine intensive Beratung statt von Seiten der öffentlichen Hand, ausserdem beteiligt sich der Kanton mit seinen eigenen Ressourcen an den Arealentwicklungen (immer durch Arbeitsleistung und häufig auch mit finanziellen Mitteln).

Tabelle 15:
Bevölkerungsprognosen
für 2040

		Bevölkerung					
		2018*	Verteilung 2018	2040*	Verteilung 2040	Wachstum absolut*	Jährliches Wachstum
Raumkategorie	Agglomerationszentrum	296'000	33,6%	341'000	33,5%	45'000	0,6%
	Innere Korridore	275'000	31,2%	315'000	30,9%	40'000	0,6%
	Äussere Korridore	205'000	23,3%	238'000	23,3%	32'000	0,7%
	Ländlicher Raum	104'000	11,9%	125'000	12,3%	21'000	0,8%
Korridor	Kernstadt	172'000	19,6%	191'000	18,7%	18'000	0,5%
	Birstal	72'000	8,2%	85'000	8,3%	12'000	0,7%
	Ergolztal/Frenkentäler	83'000	9,4%	97'000	9,5%	14'000	0,7%
	Hochrhein	161'000	18,3%	187'000	18,3%	25'000	0,7%
	Laufental/Thierstein	28'000	3,2%	33'000	3,2%	5'000	0,7%
	Leimental	82'000	9,3%	96'000	9,4%	14'000	0,7%
	Oberrhein/Kandertal	80'000	9,1%	91'000	8,9%	11'000	0,6%
	Saint-Louis Agglomération	84'000	9,5%	115'000	11,3%	30'000	1,4%
	Wiesental	118'000	13,4%	126'000	12,4%	8'000	0,3%
Gesamte Agglomeration		**881'000**		**1'019'000**		**138'000**	

Quellen: STATPOP Ständige Wohnbevölkerung am 31. Dezember 2018 (Bundesamt für Statistik BFS), Population municipale 2018 (Institut national de la statistique et des études economiques INSEE), Bevölkerung Basis Zensus 2018 (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg StaLa); Bevölkerungsprognosen 2040 gemäss Quellen aus Tabelle 14.

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

Tabelle 16:
Beschäftigtenprognosen
für 2040

		Beschäftigte					
		2017*	Verteilung 2017*	2040*	Verteilung 2040	Wachstum absolut	Jährliches Wachstum
Raumkategorie	Agglomerationszentrum	248'000	48,7%	295'000	49,4%	47'000	0,8%
	Innere Korridore	155'000	30,5%	179'000	30,0%	24'000	0,6%
	Äussere Korridore	82'000	16,1%	95'000	15,8%	13'000	0,6%
	Ländlicher Raum	24'000	4,7%	29'000	4,8%	5'000	0,8%
Korridor	Kernstadt	186'000	36,5%	219'000	36,6%	33'000	0,7%
	Birstal	44'000	8,7%	52'000	8,7%	8'000	0,7%
	Ergolztal/Frenkentäler	42'000	8,2%	49'000	8,2%	7'000	0,7%
	Hochrhein	89'000	17,5%	104'000	17,4%	15'000	0,7%
	Laufental/Thierstein	11'000	2,1%	13'000	2,1%	2'000	0,7%
	Leimental	29'000	5,7%	34'000	5,7%	5'000	0,7%
	Oberrhein/Kandertal	31'000	6,1%	36'000	6,0%	5'000	0,6%
	Saint-Louis Agglomération	25'000	5,0%	35'000	5,8%	10'000	1,4%
	Wiesental	53'000	10,4%	57'000	9,5%	4'000	0,3%
Gesamte Agglomeration		**509'000**		**598'000**		**89'000**	

Quellen: STATENT Anzahl Beschäftigte 2017 (Bundesamt für Statistik BFS), Emplois au lieu de travail 2017 (Institut national de la statistique et des études economiques INSEE), Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte nach Arbeitsort 2017 (Bundesagentur für Arbeit, Statistik); jeweils für die Jahre 2011 und 2017. Beschäftigtenprognosen 2040 gemäss Quellen aus Tabelle 14.

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

Bis 2040 wird für die Agglomeration Basel mit zusätzlichen 138‘000 Einwohnern und 89‘000 Arbeitsplätzen gerechnet. Ein Drittel des absoluten Bevölkerungswachstums und über die Hälfte der zusätzlichen Arbeitsplätze sollen Platz im Agglomerationszentrum finden. Aber auch die inneren und äusseren Korridore werden stark wachsen. Wo die Kapazitäten für dieses Wachstum liegen, wird im nächsten Kapitel analysiert.

Fazit Entwicklungstrends

- Die Lenkungsziele von AP3 waren eher zu tief angesetzt. Die reale Entwicklung ist vor allem im Agglomerationszentrum und in den äusseren Korridoren dynamischer. Die übergeordneten Behörden mit Ausnahme des Kantons Aargau haben deshalb die Prognosedaten gegenüber dem AP3 nach oben korrigiert.
- Bis 2040 werden in der Agglomeration Basel knapp 230’00 zusätzliche Einwohner und Arbeitsplätze erwartet. Ein Drittel des absoluten Bevölkerungswachstums und über die Hälfte der zusätzlichen Arbeitsplätze sollen Platz im Agglomerationszentrum finden.

5.2.4 Entwicklungspotenziale

Die Verteilung des prognostizierten Bevölkerungswachstums auf die verschiedenen Raumkategorien hängt wesentlich davon ab, wo Bauzonenkapazitäten vorhanden sind oder geschaffen werden können.

Die Ermittlung der Entwicklungspotenziale ist aufgrund der grenzüberschreitenden Situation eine Herausforderung. Die Entwicklungspotenziale wurden deshalb über 2 Annäherungen abgeschätzt:

- Über die Berechnung der theoretischen Kapazitäten in den unüberbauten und in den überbauten Bauzonen in Anlehnung an die Logik der Technischen Richtlinien Bauzonen des ARE
- Über die Berechnung der Kapazitäten in den Schwerpunktgebieten. Sie beruht auf den Abschätzungen der zuständigen Behörden, die diese aufgrund des aktuellen Planungsstands gemacht haben.

Die beiden Ergebnisse können nicht aufsummiert werden, sondern müssen im Gesamtkontext interpretiert werden. Dies ist aus folgenden Gründen notwendig:

- Die Annäherungen beruhen auf unterschiedlichen Berechnungsmethoden. Die Zahlen der Schwerpunktgebiete sind genauer und verlässlicher als die Zahlen gemäss der Bauzonenkapazitätsberechnung, weil sie auf einer Beurteilung der konkreten Situation und nicht auf allgemeinen Berechnungsannahmen beruhen.
- Die Schwerpunktgebiete werden bei der Berechnung der theoretischen Kapazitäten einbezogen.
- Die Schwerpunktgebiete decken umgekehrt nicht alle unüberbauten und überbauten Bauzonen ab.

Theoretische Bauzonenkapazitäten

Für die Berechnung der Kapazitäten in allen unüberbauten und überbauten Bauzonen wurden basierend auf aktuellen Planungsgrundlagen die bebauten und unbebauten Flächen je Kommune zusammengestellt. Für Frankreich wurden Berechnungen zum Landverbrauch aus der Aktualisierung des SCoT, für Deutschland der Flächennutzungsplan FNP und für die Schweiz die Bauzonenstatistik des ARE herangezogen. Da diese Instrumente die Bauzonen unterschiedlich definieren und nicht zum gleichen Zeitpunkt festgesetzt wurden, unterscheiden sich vor allem die Dimensionen der unbebauten Flächen. Um die Kapazitäten trotzdem über die Grenzen hinweg vergleichen zu können, wurde eine möglichst ähnliche Auswahl der Zonen getroffen. Wegen der unterschiedlichen Berechnungsgrundlagen sind die berechneten Werte lediglich als grobe Vergleichsgrössen zu verstehen. Für die Berechnungen wurde die Logik der Technischen Richtlinien Bauzonen des ARE verwendet. Diese berechnet Nutzungsdichten basierend auf Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ).

Die Bauzonenkapazitäten wurden folgendermassen berechnet:

Schweiz	Frankreich	Deutschland
Bauzonenstatistik Schweiz (ARE), Stand: 2017 Berücksichtigte Flächen (unterteilt in bebaut und unbebaut): › Wohnzonen › Mischzonen › Zentrumszonen Die Bauzonenstatistik bestimmt bebaute und unbebaute Flächen auf Basis von Puffern um bestehende Gebäude. Diese Berechnungsweise wurde gewählt, obwohl einige Kantone genauere Erhebungen durchführen, da sie für das gesamte Schweizer Gebiet verfügbar ist. Damit sind Abweichungen gegenüber den kantonalen Zahlen möglich.	Bebaute Bauzonen: erhoben anhand von Flugaufnahmen, Kataster, Satellitenaufnahmen, Baugenehmigungen, etc, Stand: 2019 Unbebaute Bauzonen: erhoben anhand der Überarbeitung des SCoT cantons de Huningue et de Sierentz, Berechnung gemäss SIAM Urba Berücksichtigte Flächen: › Siedlungsflächen › Flächen von Freizeit- und Sporteinrichtungen Für die Gemeinden Muespach und Berentzwiler sind keine Daten vorhanden.	Flächennutzungsplandaten aus dem automatisierten Raumordnungskataster AROK des RP Freiburg, Geoportal BW, Stand: 2019 Berücksichtigte Flächen (unterteilt in Bestand und Planung): › Wohnbauflächen › Gemischte Bauflächen Als unbebaute Flächen wurden die Planungsflächen berücksichtigt, die nicht mit einem Bebauungsplan[25] überlagert sind.

Kapazitätsberechnung:

Bebaute Flächen: Für die Kapazitätsberechnung der bebauten Bauzonen wird im Bestand von einer möglichen Innenverdichtung von +5 % ausgegangen.

Unbebaute Flächen: Für die Kapazitätsberechnung der unbebauten Bauzonen wird das 3. Quartil der Bestandsdichten (EWAP/ha) der jeweiligen Raumkategorie verwendet.

25 Der Bebauungsplan (BPlan) enthält die rechtsverbindlichen Festsetzungen, aus denen sich für und gegen die Grundeigentümer ergibt, ob und wie sie ihre Grundstücke bebauen können. Er wird in der Regel aufgestellt, wenn ein konkretes Bauprojekt realisiert wird, weswegen die Flächen mit einem BPlan bei der Ermittlung der bebauten und unbebauten Flächen nicht mehr als unbebaut betrachtet werden.

Die gesamte Fläche der bebauten Bauzonen (nur Wohn-, Misch- und Zentrumszonen) beträgt in der Agglomeration Basel ungefähr 15‘150 Hektar, während die unbebaute Fläche etwa 870 Hektar umfasst (siehe Tabelle 17). Dadurch errechnet sich eine Kapazität von 69’400 zusätzlichen Einwohnern und Arbeitsplätzen (EWAP) durch innere Verdichtung sowie 89‘900 EWAP auf unbebauten Bauzonen. Insgesamt liegen die Bauzonenkapazitäten damit bei 159’300 zusätzlichen EWAP und damit knapp 70‘000 EWAP unter dem prognostizierten Bedarf (138‘000 EW und 89‘000 AP; Total: 227‘000 EWAP).

Kartenband: Karte 2.7

Tabelle 17: Bauzonenkapazitäten nach Raumkategorien und Korridoren

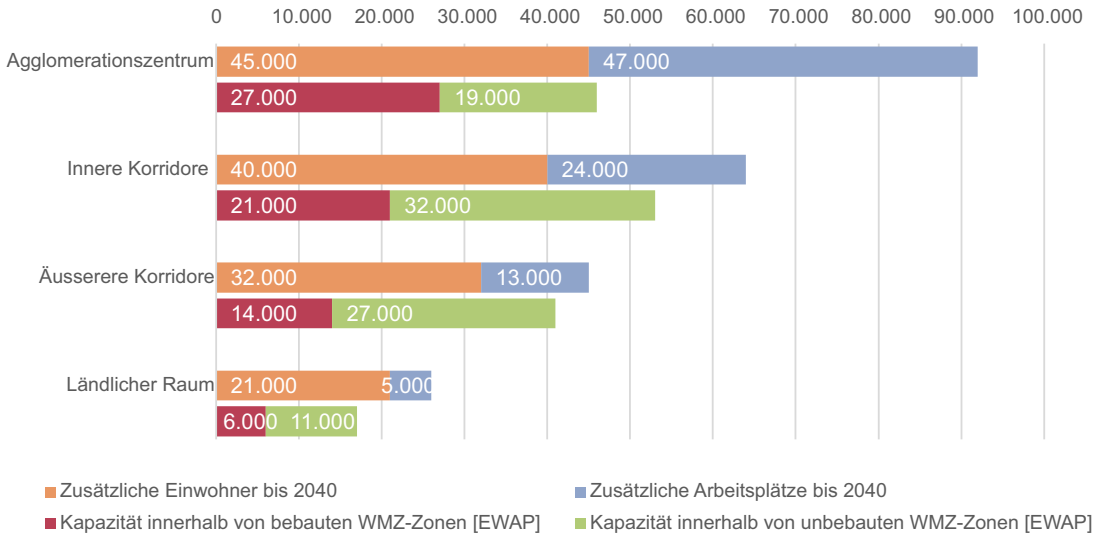
		Fläche bebaut	Fläche unbebaut*	Bedarf 2040*	Kapazität bebaut	Kapazität unbebaut*
		[ha]	[ha]	[EWAP]	[EWAP]	[EWAP]
Raumkategorie	Agglomerationszentrum	2’310	90	92’900	27’200	19’200
	Innere Korridore	4’060	240	64’100	21’500	32’300
	Äussere Korridore	4’300	320	45’500	14’400	27’000
	Ländlicher Raum	4’480	220	25’900	6’300	12’300
Korridor	Kernstadt	900	20	51’700	17’900	4’900
	Birstal	980	40	20’100	5’800	4’800
	Ergolztal/Frenkentäler	1’500	130	21’500	6’200	10’900
	Hochrhein	2’740	160	40’500	12’500	17’400
	Laufental/Thierstein	700	50	6’600	2’000	3’300
	Leimental	1’210	50	19’000	5’500	6’500
	Oberrhein/Kandertal	1’580	100	15’400	5’600	10’900
	Saint-Louis Agglomération	3’710	220	41’200	5’400	19’300
	Wiesental	1’830	110	12’300	8’500	12’000
Agglomeration		**15’150**	**870**	**228’400**	**69’400**	**89’900**

Quellen: ARE: Bauzonenstatistik Schweiz 2017, Geoportal Raumordnung Baden-Württemberg: Flächennutzungsplan Geodaten 2019, Überarbeitung SCoT cantons de Huningue et de Sierentz 2020

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

In den folgenden zwei Abbildung werden die Bauzonenkapazitäten den Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognosen je Raumkategorie und Korridor gegenübergestellt. Im oberen Balken ist jeweils die zusätzliche, prognostizierte Anzahl der Einwohner und Arbeitsplätze bis 2040 aufgeführt. Der untere Balken zeigt die Kapazitäten für zusätzliche Einwohner und Arbeitsplätze in den bestehenden Bauzonen. Diese Kapazitäten sind unterteilt nach dem Potenzial auf bereits bebauten Flächen durch Verdichtung sowie dem Potenzial auf unbebauten Flächen.

Abbildung 18:
Bauzonenkapazitäten
nach Raumkategorien



Quellen: ARE: Bauzonenstatistik Schweiz 2017, Geoportal Raumordnung Baden-Württemberg: Flächennutzungsplan Geodaten 2019, Überarbeitung SCoT cantons de Huningue et de Sierentz 2020

Anmerkung: Die Flächen von reinen Arbeitszonen wurden in Anlehnung an die technischen Richtlinien des Bundes nicht einbezogen.

Die Gegenüberstellung zeigt, dass in allen Raumkategorien die theoretischen Bauzonenreserven zu klein sind, um das prognostizierte Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum aufzunehmen. Die grösste Differenz zwischen dem Bedarf und der Kapazität ist im Agglomerationszentrum festzustellen.

Fazit Bauzonenkapazität

- Insgesamt können rund 70% des prognostizierten Wachstums in den überbauten und unüberbauten Bauzonen aufgenommen werden. Im Bestand (überbaute Bauzonen) können rund 30% des prognostizierten Wachstums aufgenommen werden.
- Die grössten Kapazitäten liegen in unbebauten Bauzonen im Ergolztal, am Hochrhein, in der Saint-Louis Agglomération sowie in den beiden deutschen Korridoren.
- Im Agglomerationszentrum können nur 20% des prognostizierten Bedarfs auf unüberbauten Flächen aufgenommen werden. In den übrigen Raumkategorien kann ein grösserer Anteil der Entwicklung auf den unüberbauten Flächen realisiert werden.
- Die Agglomeration Basel verfügt insgesamt über alle Raumkategorien hinweg nicht über genügend Reserven, um das prognostizierte Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum aufzunehmen. Die grösste Diskrepanz zwischen Bedarf und vorhandenen Flächenreserven liegt im Agglomerationszentrum vor.
- Im Bestand müsste als Zielgrösse eine Innenverdichtung von mehr als +5% angestrebt werden, damit das prognostizierte Wachstum aufgefangen werden kann. Zusätzlich müssten die unüberbauten Bauzonen dichter bebaut werden – wo situationsbedingt möglich und sinnvoll dichter als das 3. Quartil der Bestandsdichten.

Die folgende Betrachtung nach Korridoren berücksichtigt die Potenziale in den Schwerpunktgebieten gemäss der Teilstrategie Siedlung.

Wachstumspotenziale in den Schwerpunktgebieten der Agglomeration Basel

Neben den Bauzonenkapazitäten geben die in den Schwerpunktgebieten der Agglomeration Basel gelegenen Areale Anhaltspunkte über die Bauzonenkapazitäten. Die Potenziale, die bei den Schwerpunktgebieten ausgewiesen werden, wurden arealweise bei den federführenden Behörden nachgefragt und entsprechen den Abschätzungen, die aufgrund des aktuellen Planungsstandes gemacht werden können. Die Potenziale, die in den einzelnen Korridoren in den Schwerpunktgebieten vorhanden sind, werden in Tabelle 18 und Abbildung 19 ausgewiesen. Insgesamt umfassen die Areale in den Schwerpunkten der Agglomeration Basel eine Fläche von 1'399 Hektar (Stand: 3. Juni 2020).

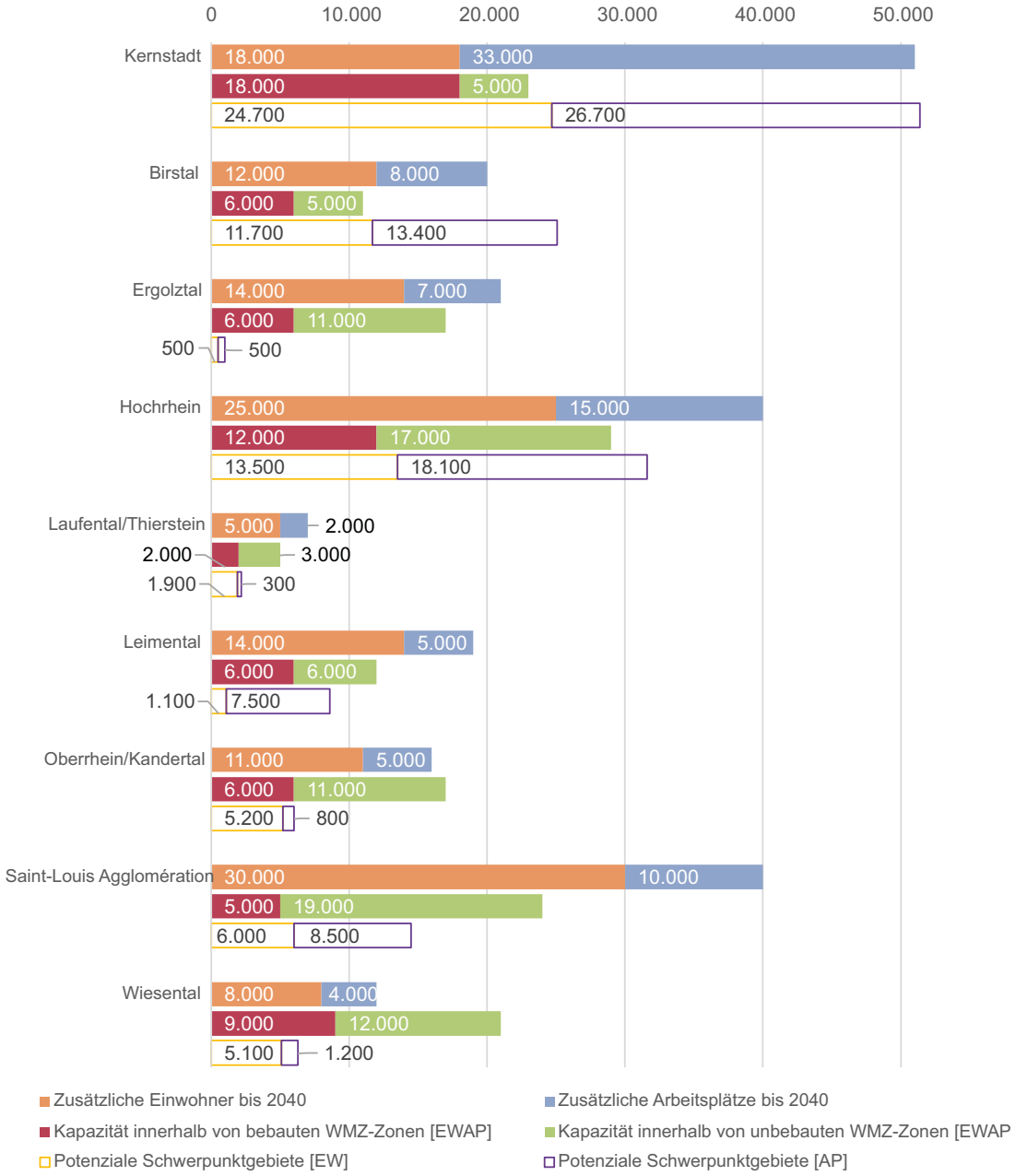
		Fläche [ha]*	zusätzliche EW	zusätzliche AP
Korridor	Kernstadt	261	24'650	26'740
	Birstal	242	11'735	13'365
	Ergolztal/Frenkentäler	11	500	500
	Hochrhein	372	13'450	18'100
	Laufental/Thierstein	19	1'930	320
	Leimental	64	1'070	7'500
	Oberrhein/Kandertal	80	5'210	805
	Saint-Louis Agglomération	251	6'025	8'520
	Wiesental	101	5'090	1'180
Agglomeration		**1'401**	**69'660**	**77'030**

Tabelle 18: Flächen und Potenziale der Schwerpunktgebiete je Korridor

Quellen: Geschäftsstelle Agglo Basel

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

Abbildung 19:
Bauzonenkapazitäten
inklusive Schwerpunkt-
gebiete nach Korridor



Quellen: ARE: Bauzonenstatistik Schweiz 2017, Geoportal Raumordnung Baden-Württemberg: Flächennutzungsplan Geodaten 2019, Überarbeitung SCoT cantons de Huningue et de Sierentz 2020, Agglo Basel

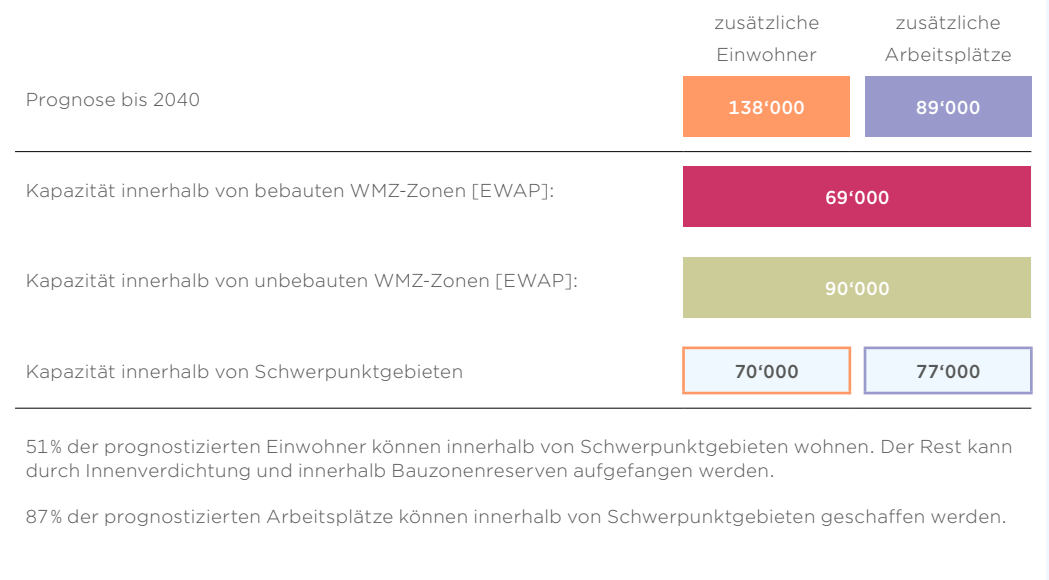
Lesehilfe zu Abbildung 19

Die Bauzonenkapazitäten beruhen auf unterschiedlichen Erhebungsmethoden, weshalb sie nicht direkt miteinander verglichen werden können. Hier eine kurze Erklärung der 3 Datenbalken:

Oberster Balken: Die Zahlen beruhen auf Bevölkerungsprognosen und geben somit die erwartete Anzahl an zusätzlichen EW und AP bis 2040 an (siehe Kapitel 5.2.3). Die Entwicklung der Arbeitsplätze ist schwierig abzuschätzen. In diesem Fall wird pauschal von derselben Entwicklung wie bei den Einwohnern ausgegangen.

Mittlerer Balken: Er zeigt die theoretischen Kapazitäten, wobei für die Bauzonenreserven berechnet wurde, wie viele EW und AP dort bei einer gewissen baulichen Dichte aufgenommen werden könnten (die Dichte entspricht dem 3. Quartil der Bestandsdichte je Raumkategorie, d. h. es wird angenommen, dass etwas dichter als bisher gebaut wird). Für bebaute Bauzonen wird von einer Innenverdichtung von +5% ausgegangen. Es muss hier beachtet werden, dass die Flächen der bebauten und unbebauten Bauzonen in den 3 Ländern unterschiedlich erhoben wurden. Die Flächen von reinen Arbeitszonen wurden in Anlehnung an die technischen Richtlinien des Bundes nicht einbezogen.

Unterster Balken: Dieser Balken beinhaltet Schätzungen dazu, wie viele zusätzliche EW und AP in Schwerpunktgebieten entstehen könnten. Diese Angaben basieren auf Schätzungen der Kommunen und sind abhängig vom jeweiligen Planungsstand der Areale unterschiedlich genau. Die Kapazitäten des mittleren und untersten Balkens können nicht direkt addiert werden, da Teile von Schwerpunktgebieten, die nicht in reinen Arbeitszonen liegen, bereits in die theoretischen Berechnungen der Bauzonenreserven mit eingeflossen sind. Für eine grobe Gegenüberstellung der Potenziale mit den Prognosezahlen kann jedoch ein grosser Teil der Kapazitäten der Schwerpunktgebiete zu den theoretischen Bauzonenkapazitäten hinzugezählt werden.



51% der prognostizierten Einwohner können innerhalb von Schwerpunktgebieten wohnen. Der Rest kann durch Innenverdichtung und innerhalb Bauzonenreserven aufgefangen werden.

87% der prognostizierten Arbeitsplätze können innerhalb von Schwerpunktgebieten geschaffen werden.

Pro Korridor ergibt sich damit folgendes Bild:

- **Kernstadt:** Das Wachstum kann grundsätzlich vollständig in den Schwerpunktgebieten aufgefangen werden. Zwischen dem Nutzungsmix Arbeiten und Wohnen der prognostizierten Entwicklung und dem vorgesehenen Nutzungsmix in den Schwerpunktgebieten besteht eine Diskrepanz. Inwiefern steuernd eingegriffen werden muss, ist unklar, denn eine ausgewogenere Entwicklung von Arbeitsplätzen und Einwohnern wird in der Kernstadt angestrebt. Ergänzend steht zusätzliches Potenzial durch die Verdichtung von überbauten Bauzonen für Wohnen und Arbeiten zur Verfügung.

- **Birstal:** Das prognostizierte Wachstum kann in den Schwerpunktgebieten aufgefangen werden. Die übrigen unüberbauten Bauzonen und das Verdichtungspotenzial in den überbauten Bauzonen bieten weitere Kapazitäten, die die Hälfte des Wachstums auffangen könnten.

- **Ergolztal/Frenkentäler:** Das Ergolztal verfügt nur über wenig Kapazitäten in Schwerpunktgebieten. Hingegen dürften die Kapazitäten in den überbauten und unüberbauten Bauzonen genügen, sofern eine dichtere Bauweise realisiert wird, als dies für die Berechnung der Kapazitäten angenommen wurde.

- **Hochrhein[26]:** Der Hochrhein kann knapp 80% des Wachstums in den Schwerpunktgebieten abdecken. Allerdings besteht zwischen dem Nutzungsmix Arbeiten und Wohnen der prognostizierten Entwicklung und dem vorgesehenen Nutzungsmix in den Schwerpunktgebieten eine grosse Diskrepanz: Nur etwas mehr als 50% des prognostizierten Bevölkerungswachstums, jedoch 120% des prognostizierten Arbeitsplatzwachstums können in den Schwerpunktgebieten abgedeckt werden. Mit den in kleineren unüberbauten Bauzonen und in den übrigen überbauten Bauzonen vorhandenen Kapazitäten verfügt der Hochrhein insgesamt über genügend Reserven, die Herausforderung liegt in der regionalen Koordination des Nutzungsmixes.

- **Laufental/Thierstein:** Die Schwerpunktgebiete decken ca. 30% der Bedürfnisse ab (15% der Arbeitsplatznachfrage und 40% der Nachfrage nach zusätzlichem Wohnraum). Zusammen mit den übrigen Kapazitäten kann das erwartete Wachstum jedoch knapp abgedeckt werden. Deshalb sind insbesondere in den Kommunen des inneren Korridors und im Regionalzentrum Laufen höhere Dichten zu prüfen.

- **Leimental:** Das prognostizierte Wachstum der Arbeitsplätze kann im Schwerpunktgebiet Bachgraben abgedeckt werden. Das Bachgraben-Areal verfügt sogar über ein Angebot, das die prognostizierte Nachfrage übersteigt (150%). Die Nachfrage, die aufgrund des Bevölkerungswachstums entsteht, kann gemäss der theoretischen Berechnung der Baukapazitäten (Tabelle 19) nicht ganz aufgefangen werden. Werden jedoch geeignete Areale, insbesondere in den Kommunen des inneren Korridors, dichter bebaut als mit den Dichtewerten der theoretischen Kapazitätsberechnung angenommen, können auch hier ausreichend Kapazitäten geschaffen werden.

- **Oberrhein/Kandertal:** Sogar ohne Schwerpunktgebiete verfügt dieser Korridor über genügend Kapazitäten. Die Schwerpunktgebiete decken ausserdem bereits über ein Drittel des Bedarfs ab – knapp 50% der Wohnnachfrage und 15% der Arbeitsplatznachfrage.

- **Saint-Louis Agglomération:** Das Schwerpunktgebiet Euro3lys mit den Arealen Technoport und Quartier du Lys können einen grossen Teil des prognostizierten Arbeitsplatzwachstums aufnehmen. Die zusätzlichen Einwohner können jedoch nur aufgefan-

26 Bemerkung betreffend Kongruenz mit dem kantonalen Richtplan AG: Die Kapazitäten im Aargauer Teil des Hochrheins sind gemäss kantonalem Richtplan AG ausreichend. Auch die weiteren Aussagen im Abschnitt zum Korridor Hochrhein treffen nur bezogen auf den Aargauer Teil des Hochrheins nicht zu. Im Agglomerationsprogramm Basel werden Kapazitätsüberlegungen jedoch für die funktionalen Räume – die Korridore – gemacht, um den Handlungsbedarf und Koordinationsfragen in diesen Räumen festzuhalten. Deshalb können die Informationen im AP4 bei grenzüberschreitenden Korridoren von den Inhalten der Instrumente der übergeordneten Behörden abweichen. Dies ist jedoch nur bedingt durch die unterschiedlichen Perimeter, für welche Aussagen betreffend Prognose und Kapazitäten gemacht werden.

gen werden, wenn alle Kapazitäten ausgeschöpft werden. Es ist zu beachten, dass die Wachstumsprognosen relativ hoch angesetzt sind, trotzdem soll unbedingt eine dichte Bauweise angestrebt werden.

› **Wiesental:** Auch ohne Schwerpunktgebiete verfügt dieser Korridor über genügend Kapazitäten auf unbebauten Bauzonen sowie durch Innenverdichtung. Die Schwerpunktgebiete decken zudem über die Hälfte des Bedarfs ab.

Damit die Potenziale aktiviert werden können, ohne die Verkehrssysteme zu überlasten, sind allerdings bei den meisten Arealen Massnahmen im Bereich Verkehr nötig, um eine attraktive Erschliessung sicherzustellen. Im Kapitel Handlungsbedarf wird über die benötigten Infrastrukturmassnahmen informiert, und die Massnahmenblätter Siedlung und Verkehr geben detailliert Auskunft über die Einzelmassnahmen.

Bilanz der Kapazitäten

Das Agglomerationsprogramm Basel geht bis 2040 von einem prognostizierten Wachstum von rund 140‘000 Einwohnern und 90‘000 Arbeitsplätzen aus (Total: 230‘000 EWAP).

Innerhalb der bebauten Flächen besteht ein Innenentwicklungspotenzial von rund 70’000 Einwohnern und Arbeitsplätzen. Auf den unbebauten Flächen steht ein Potenzial für rund 90‘000 Einwohner und Arbeitsplätze zur Verfügung. Insgesamt verfügt die Agglomeration Basel gemäss den Bauzonenkapazitätsberechnungen aus Tabelle 17 über ein Potenzial von rund 160‘000 Einwohnern und Arbeitsplätzen. Demnach übersteigt die Prognose die Bauzonenkapazitäten um rund 70‘000 Einwohner und Arbeitsplätze.

Die detaillierte Analyse der Schwerpunktgebiete zeigt, dass die effektiven Potenziale höher liegen, als wenn nur die theoretischen Bauzonenkapazitäten herangezogen werden. Dies zeigt sich besonders deutlich in der Kernstadt und im Korridor Hochrhein. Insgesamt bieten allein die Schwerpunktgebiete Potenziale für rund 150‘000 EWAP, was rund 65% der erwarteten Entwicklung entspricht (siehe Tabelle 18).

Die ausgewiesene Kapazitätslücke von 70‘000 Einwohnern und Arbeitsplätzen dürfte deshalb deutlich geringer sein: Allein in der Kernstadt werden in den Schwerpunktgebieten doppelt so viele Einwohner und Arbeitsplätze gegenüber der Bauzonenkapazitätsberechnung ausgewiesen. Am Hochrhein weisen die Schwerpunktgebiete ebenfalls mehr aus, als mit der Bauzonenkapazitätsberechnung angenommen wird. Insgesamt können die vorhandenen Kapazitäten gemeinsam mit den geplanten Schwerpunktgebieten das Wachstum in der Agglomeration Basel gut auffangen, wenn auch die Innenverdichtungskapazitäten genutzt werden.

Räumliche Verteilung der Kapazitäten

Bei einer räumlichen Betrachtung fällt auf, dass aufgrund der theoretischen Bauzonenreserven das Agglomerationszentrum und die inneren Korridore kaum in der Lage wären, das angestrebte Bevölkerungswachstum aufzunehmen. Die Kapazitätsberechnungen für die Schwerpunktgebiete erlauben jedoch eine andere Beurteilung der Situation: Dank der Schwerpunktgebiete kann das Wachstum zu einem grossen Teil auf das Agglomerationszentrum und die inneren Korridore konzentriert werden.

Fazit Wachstumspotenziale Schwerpunktgebiete

- In den Schwerpunktgebieten können ca. 65% Prozent der prognostizierten Entwicklung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen aufgenommen werden. Ein weiterer wesentlicher Teil des Wachstums kann in den übrigen unüberbauten Bauzonen und durch die Verdichtung in bestehenden Bauzonen gewährleistet werden.

- Das Potenzial der Schwerpunktgebiete konzentriert sich vor allem auf das Agglomerationszentrum und die inneren Korridore. Dabei befinden sich allein innerhalb der Kernstadt Basel jeweils ein Drittel der gesamten Einwohner- und Arbeitsplatz-Potenziale. Dadurch ist es möglich, einen wesentlichen Anteil des Wachstums auf das Agglomerationszentrum und die inneren Korridore zu lenken.

- Die teilweise schwierige Aktivierung der Reserven in den unüberbauten und bebauten Bauzonen ist in den meisten Korridoren zwingend notwendig, um der Nachfrage gerecht zu werden. In den Korridoren Ergolztal/Frenkentäler, Laufental/Thierstein, Leimental und Saint-Louis Agglomération sollten zudem höhere Dichten angestrebt werden als jene, die zur Berechnung der Reserven angewendet wurden.

5.2.5 Lenkung der Entwicklungsdynamik

Für die Umsetzung des Zukunftsbildes ist es nicht nur erforderlich, die für die Entwicklungsdynamik benötigten Bauzonenkapazitäten zur Verfügung zu stellen. Es sind auch Massnahmen vorzusehen, um die Dynamik an die geeigneten Standorte zu lenken, die Innenentwicklung und Verdichtung am richtigen Ort und in hoher Qualität zu fördern und die Nutzungsdurchmischung zu unterstützen.

In diesem Kapitel werden die entsprechenden Vorgaben der übergeordneten Behörden in ihren behördenverbindlichen Planungsinstrumenten (kantonale Richtpläne, SCoT, Regionaler Richtplan) dargestellt und bewertet.

Siedlungsbegrenzung und Dichtevorgaben

Die beteiligten übergeordneten Behörden regeln sowohl die Siedlungsbegrenzung als auch die räumliche Verteilung der Entwicklung in ihren behördenverbindlichen Instrumenten.

Kanton Aargau: Der kantonale Richtplan (KRIP) legt das Siedlungsgebiet räumlich konkret und abschliessend fest (Horizont 2040). Einzonungen sind nur im Rahmen dieses Siedlungsgebiets möglich. Zudem besteht ein Kontingent an noch nicht abschliessend räumlich zugewiesenen Siedlungsgebieten für sogenannte Wohnschwerpunkte. Die Wohnschwerpunkte in den Kernstädten und im urbanen Entwicklungsraum haben im Aargauer KRIP höhere Dichtevorgaben: 120 – 150 EW/ha. Ausserdem gibt der KRIP auch zu erreichende Einwohnerdichten für die verschiedenen Raumtypen vor. Die räumliche Entwicklung im Kanton Aargau wird somit über die Ausscheidung von Wohnschwerpunkten in urbanen Gebieten, über Dichtevorgaben und über die Festlegung des Siedlungsgebiets räumlich gelenkt.

Kanton Basel-Landschaft: Der kantonale Richtplan (KRIP) legt das Siedlungsgebiet räumlich konkret und abschliessend fest (Horizont 2035). Dazu gehört die Überprüfung und allfällige Reduktion der Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) in Kommunen mit einer Auslastung von weniger als 90%. Ausserdem gibt der KRIP zu erreichende Einwohnerdichten für das Siedlungsgebiet vor. Hier besteht das Ziel, eine Erhöhung der Dichte des Siedlungsgebietes um 2% pro 5 Jahre zu erreichen. Zudem werden konkrete Entwicklungsgebiete

und -schwerpunkte innerhalb des Siedlungsgebiets festgelegt, in denen die bauliche Dichte ebenfalls eine Mindesteinwohnerdichte ermöglichen soll.

Kanton Basel-Stadt: Als städtischer Kleinkanton ist Siedlungsbegrenzung für Basel-Stadt kein wirkliches Thema: Durch das mehrheitlich überbaute Siedlungsgebiet ist der Kanton Basel-Stadt gezwungen, den Gebäudebestand und den öffentlichen Raum qualitativ weiterzuentwickeln. Grössere Siedlungsgebietserweiterungen werden nicht mehr angestrebt, da diese politisch nicht mehrheitsfähig sind. Der kantonale Richtplan (KRIP) regelt behördenverbindlich Massnahmen zur inneren Verdichtung, indem er Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung setzt, die in der Regel durch Sondernutzungsplanungen umgesetzt werden. Bei der Strategie der inneren Verdichtung wird die Wohnnutzung mithilfe des eigentümerverbindlichen Wohnanteilsplans geschützt. Die Mehrwertabgabe von 50% (seit Sommer 2020: 40%) wird seit 30 Jahren zur Aufwertung der Freiräume und zur Kompensation von Verdichtung angewendet.

Kanton Solothurn: Das Siedlungsgebiet ist in seiner Grösse im kantonalen Richtplan festgesetzt. Es ist für die nächsten 20 bis 25 Jahre genügend gross. Änderungen des Siedlungsgebiets von kantonaler oder regionaler Bedeutung haben erhöhten raumplanerischen Anforderungen zu genügen und werden als Vorhaben in den Richtplan aufgenommen. Die aktuellen Bauzonen decken den Bedarf der nächsten 15 Jahre ab – Einzonungen sind daher grundsätzlich zu kompensieren. Für die Eignung von Bauzonen sind Kriterien festgelegt. Einzonungen von Spezialfällen ohne Kompensationspflicht sind explizit aufgeführt.

Der kantonale Richtplan (KRIP) stellt die Siedlungsentwicklung nach innen in den Mittelpunkt. Die Kommunen werden beauftragt, in den Ortsplanungen Verdichtungspotenziale zu ermitteln und Massnahmen auszuweisen. Der Kanton sorgt dafür, dass die in der kantonalen Siedlungsstrategie ermittelten Dichten gleich bleiben oder erhöht werden. Ziel ist, dass die Bevölkerungsverteilung in den einzelnen Handlungsräumen konstant bleibt.

Regionalplan Hochrhein-Bodensee: Entlang der Entwicklungsachsen sind im Regionalplan 2000 Grünzäsuren und regionale Grünzüge festgelegt. Dort ist eine Besiedlung nicht zugelassen. Durch diese Elemente der Freiraumentwicklung wird die Siedlungsentwicklung begrenzt und gesteuert. Zum Thema Siedlungsdichte sind im Regionalplan Orientierungswerte je nach Zentrenstufe und Lage der Kommunen vorgesehen. Das Ziel des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden ist bereits durch die Vorgaben im Baugesetzbuch festgeschrieben und wird durch entsprechende landes- und regionalplanerische Festlegungen konkretisiert.

Bei der Fortschreibung des Flächennutzungsplanes[27] muss der Bedarf für die Ausweisung neuer Siedlungsflächen für Wohnen und Gewerbe nachgewiesen und begründet werden.

27 Die Vorbereitung und Leitung der baulichen und sonstigen Nutzung von Grundstücken in der Kommunen erfolgt in Deutschland durch den Flächennutzungsplan (FNP, vorbereitender Bauleitplan) und den Bebauungsplan (verbindlicher Bauleitplan). Im FNP soll die vorhandene und die beabsichtige Bodennutzung für das gesamte Gemeindegebiet in den Grundzügen dargestellt werden. Der FNP ist nur behördenverbindlich und stellt die Grundlage und den Rahmen für die eigentümerverbindlichen Bebauungspläne dar. Die Karte des FNP wird im Regelfall im Massstab 1:10.000 erstellt und ist entsprechend nicht parzellenscharf. Aus dem FNP kann kein Anspruch für die Genehmigung eines Bauvorhabens abgeleitet werden.

Der Bebauungsplan (BPlan) enthält die rechtsverbindlichen Festsetzungen, aus denen sich für und gegen die Grundeigentümer ergibt, ob und wie sie ihre Grundstücke bebauen können. Insbesondere bei der Planung von Neubaugebieten in bisher unbeplanten Bereichen sowie in bereits bebauten Bereichen, die städtebaulich umstrukturiert werden sollen, werden Bebauungspläne aufgestellt. Im BPlan können die Art und das Mass der baulichen Nutzung, die Bauweise, die Höhe der Gebäude, die Zahl der zulässigen Wohnungen, Verkehrsflächen, Grünflächen, Flächen für Massnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung der Natur und Landschaft, Pflanzgebote, Eingriffsregelungen und Kompensationsmassnahmen zur Vermeidung und Minimierung von negativen Folgen bei Eingriffen in Natur und Landschaft etc. festgesetzt werden.

Für den Bedarfsnachweis müssen vom Plangeber Daten und Angaben vorgelegt werden, die von den Genehmigungsbehörden geprüft werden (hierzu zählen u. a. Vorgaben des Landesentwicklungs- und des Regionalplanes, Daten zur Bevölkerungsentwicklung des Statistischen Amtes, Belegungsdichte, Anbindung an den öffentlichen Verkehr, Darstellung von Brachflächen, Gebäudeleerstand, Baulücken und andere Nachverdichtungsmöglichkeiten sowie mögliche Mobilisierungsstrategien).

Ausgehend von der zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung und einem fiktiven Einwohnerzuwachs, der sich aus einem weiteren Rückgang der Belegungsdichte durch einen steigenden Anspruch an die Wohnfläche pro Person ergibt, wird eine theoretische Bevölkerungszahl ermittelt. Im nächsten Schritt wird dann die notwendige Siedlungsfläche basierend auf einer vorgegebenen Mindestdichte (EW/ha) berechnet, von der wiederum die bestehenden Innenentwicklungspotenziale abzuziehen sind. Die Siedlungsfläche darf nur dann ausgedehnt werden, wenn der ermittelte Bedarf an Siedlungsfläche höher ausfällt, als das Innenentwicklungspotenzial.

SCoT de Saint-Louis Agglomération à l'horizon 2040: Der SCoT 2040 legt die maximale Grösse des Siedlungsgebietes fest.[28] Die Festlegung des Siedlungsgebietes basiert dabei auf der allgemeinen Bevölkerungsprognose für die nächsten 20 Jahre und der erwarteten Bevölkerungsentwicklung in den unterschiedlichen Raumkategorien (siehe zur übergeordneten Ausgangslage der Raumstrukturen Kapitel 5.1). Auch das bestehende und zukünftige Angebot des öffentlichen Verkehrs und die örtliche Lage von bestehenden wichtigen Einrichtungen und Arbeitsplatzgebieten werden bei der Begrenzung des Siedlungsgebietes berücksichtigt. Der SCoT 2040 definiert auch, wo und wie die Siedlungsentwicklung stattfinden soll: Für die unterschiedlichen Raumkategorien legt er fest, wie viele Wohnungen pro Jahr durchschnittlich gebaut werden sollen. Dabei wird die Wohnbauentwicklung in den raumstrukturierenden Achsen (Agglomerationszentrum, innere und äussere Korridore) akzentuiert (90% des Wohnungsbaus entfallen auf diese Gebiete).

Gleichzeitig wird entsprechend den gesetzlichen Vorgaben ein grosses Gewicht auf die Reduktion des Bodenverbrauchs gelegt: Gegenüber den letzten 10 Jahren soll der Bodenverbrauch von 2020 bis 2030 um 50% und von 2030 bis 2050 um 75% reduziert werden. Damit dies gelingt, werden die Kommunen angewiesen, die Kapazitäten für eine Innenentwicklung[29] in den Zonenplänen (Plan local d'urbanisme, PLU) zu ermitteln. Die Kapazitäten durch Innenentwicklung sind zu mobilisieren und haben Vorrang gegenüber Siedlungserweiterungen, die ausserhalb des im SCoT definierten bestehenden Siedlungsgebietes liegen[30].

28 Das Siedlungsgebiet umfasst die bereits bestehenden bebauten Siedlungsflächen und die zukünftigen Erweiterungsflächen, wobei der SCoT die maximale Ausdehnung der Erweiterungsflächen festlegt. Jedes zukünftige Bauprojekt, das nicht innerhalb des initialen Siedlungsgebietes liegt, gilt als Siedlungserweiterung, und zwar unabhängig davon, ob es bereits im derzeit geltenden Zonenplan (PLU) erfasst ist. Die Kommunen sind verpflichtet, die Angaben des SCoT nach und nach im Rahmen der Revision ihrer Zonenpläne (PLU) zu berücksichtigen. Dies bedeutet, dass heutige Bauzonen angepasst werden und gegebenenfalls Bauflächen ausgezont werden.

Pro Raumkategorie wird ein Kontingent an Siedlungserweiterungsflächen vergeben (z. B. Coeur d'agglomération: ca. 25 ha), und jede Erweiterung führt zu einer Reduktion dieses Kontingents.

29 Innenentwicklung bedeutet im SCoT: «Zahnlücken (kleine, verstreut liegende Bauparzellen) schliessen», Gebäudeerneuerung, Leerstand neu bewirtschaften, Gebiete umstrukturieren, Brachen entwickeln.

30 Die im SCoT aufgeführten Erweiterungsgebiete entsprechen unbebauten Flächen, die entweder am Rand des Siedlungskörpers und ausserhalb des im SCoT festgelegten, aktuellen Siedlungsgebietes (gemäss der Festlegung von März 2020) liegen oder oder sich in Baulücken von mindestens 1 ha Grösse innerhalb des Siedlungsgebietes befinden.

In der Raumkategorie Coeur d'agglomération sollen durch Innenentwicklung mindestens 88% der neuen Wohnungen realisiert werden, in den Pôles secondaires mindestens 60%, in den Pôles d'équilibre und den Bourgs et villages mindestens 50%. Bei der Fortschreibung der Zonenpläne (PLU) muss der Bedarf für Siedlungserweiterungen ausserhalb des bestehenden Siedlungsgebietes nachgewiesen und begründet werden. Für den Bedarfsnachweis müssen vom Plangeber Daten und Angaben vorgelegt werden, die von den Genehmigungsbehörden geprüft werden.
Die Innenentwicklung allein wird nicht ausreichen, um die nötigen Wohnungen bauen zu können. Die Erweiterungen von bisher unüberbauten Flächen ausserhalb des bestehenden Siedlungsgebietes sollen sich jedoch an folgenden Grundsätzen orientieren:

- Neu zu überbauende Flächen grenzen an den bestehenden Siedlungskörper an (Ausnahmen sind möglich, um die bestehende Siedlungszäsur zu sichern, ökologische Flächen und Verbindungsachsen zu erhalten und um zusammenhängende Landwirtschaftsflächen zu bewahren).

- Neu zu bebauende Flächen befinden sich im Umfeld eines effizienten ÖV-Angebots mit attraktiver Taktdichte (attraktive Alternative zum MIV).

- Neu zu bebauende Flächen liegen in der Nähe von Dienstleistungen und von Versorgungsmöglichkeiten des täglichen Bedarfs.

Ausserdem sollen auf unbebauten Flächen höhere Dichten erzielt werden, um Bodenverschwendung zu verhindern.

Im SCoT werden im Zusammenhang mit der Siedlungs- und Wohnbauentwicklung und einer flächenschonenden Siedlungsentwicklung auch Ziele in Bezug auf die soziale Durchmischung, die Bewahrung von Espaces de respiration (Grünflächen, öffentliche Räume) und die Energieeffizienz (Förderung erneuerbarer Energien mit dem Ziel der CO_2-Reduktion) formuliert. Er enthält auch Vorgaben zur Siedlungsqualität durch die Berücksichtigung des Mikroklimas und der städtebaulichen Qualität sowie die Förderung von ökologischen Vernetzungen (Trames vertes et bleues). Ein besonderer Wert wird auf die Entwicklung von gemischten Zonen gelegt, um den Fuss- und Veloverkehr und die Stadt der kurzen Wege zu fördern.

Quantitative Vorgaben

Die Planungen der übergeordneten Behörden legen auch quantitative Ziele zur räumlichen Verteilung des Bevölkerungswachstums fest. Dichtevorgaben stellen dabei eine wichtige Kenngrösse zur Steuerung der räumlichen Entwicklung dar. Tabelle 19 fasst die aktuellen Dichteziele der Gebietskörperschaften zusammen.

Tabelle 19: Dichteziele in EWAP pro Hektar inWohn-, Misch- und Zentrumszonen bzw. Bruttobauland

Bezeichnung	BL KRIP Vorlage August 2017: Dichteziele bis 2035	AG[31] KRIP 2015: Übriges Siedlungsgebiet, Dichteziele bis 2040	SO[32] KRIP 2017: Dichteziele bei Einzonungen	D Regionalplan (2000): Orientierungswerte für Bruttosiedlungsdichten	F SCoT (Entwurf, Genehmigung 2020): Orientierungswerte für unbebautes Bauland
Stufe 1: zwischen 80 und 140 EWAP/ha					
Verdichtungsräume der inneren Korridore	95				
Kernstädte		70 – 90			
Urbane Entwicklungsräume		70 – 90			
Urbaner Raum			90		
Oberzentren				130 – 150	
Mittelzentren im Verdichtungsbereich				110	
Mittelzentren im ländlichen Bereich				90	
Coeur d'agglomération					157[33]
Pôles secondaires					84
Stufe 2: zwischen 65 und 80 EWAP/ha					
Regionalzentren	80				
Ländliche Zentren		55 – 75			
Unterzentren im Verdichtungsbereich				80	
Unterzentren im ländlichen Bereich innerhalb der Entwicklungsachsen				70 – 80	
Unterzentren im ländlichen Bereich ausserhalb der Entwicklungsachsen				70	
Kleinzentren im Verdichtungsbereich				70	
Kleinzentren im ländlichen Bereich innerhalb der Entwicklungsachsen				60 – 70	
Stufe 3: ca. 60 EWAP/ha					
Ländliche Entwicklungsachsen	60	50 – 70			
Kleinzentren im ländlichen Bereich ausserhalb der Entwicklungsachsen				60	
Pôles d'équilibres					63
Stufe 4: zwischen 40 und 55 EWAP/ha					
Ländlicher Siedlungsraum	50				
Ländliche Entwicklungsräume		40 – 60			
Ländlicher Raum			40		
Kommunen ohne Zentralität im ländlichen Raum innerhalb der Entwicklungsachsen				50 – 60	

Quellen: Geschäftsstelle Agglo Basel

Anmerkung: BS: im Kanton Basel-Stadt gibt es keine Dichteziele, da das grösstenteils städtisch geprägte Kantonsgebiet bereits heute überaus dicht bebaut ist.

31 Die Dichte-Ziele im KRIP KtAG beziehen sich nur auf Einwohner/innen pro Hektar in der Wohn-/Mischzone

32 Hinweis zum KRIP Solothurn 2018 und zur Anpassung 2019: Die mit der kantonalen Siedlungsstrategie ermittelten Dichtewerte bilden die Grundlage für die Siedlungsentwicklung nach innen. Die Dichtewerte sind als Ziele für die Handlungsräume insgesamt zu verstehen und beziehen sich nicht auf einzelne Kommunen oder Areale.

33 Die 157 EWAP/ha wurden basierend auf den Zielwerten 2040 des SCoT berechnet. Für das Gebiet «Coeur d'agglomération» gibt der SCoT einen Zielwert von 75 Wohneinheiten/ha vor. Mit einer Personenbelegung von 2,1 Personen pro Wohneinheit (Annahme/Erfahrungswert) ergeben sich 157 EWAP/ha.

Fazit Lenkung Entwicklungsdynamik

- Alle beteiligten Gebietskörperschaften definieren Rahmenbedingungen zur Siedlungsbegrenzung. Stark lenkende Wirkung entfalten die Vorgaben der Schweizer Kantone. Sie legen das Siedlungsgebiet fest. Der Regionalverband Hochrhein-Bodensee definiert das Siedlungsgebiet nicht definitiv. Die Eingrenzung des Siedlungswachstums erfolgt aus dem Blickwinkel des Landschafts- und Freiraumschutzes. Regional ergeben sich daraus sehr restriktive Rahmenbedingungen für die weitere Ausdehnung des Siedlungsgebietes. In der Saint-Louis Agglomération wurden die Vorgaben im Bereich der Siedlungsentwicklung seit AP3 verschärft. Aufgrund der hohen Bevölkerungsprognose wird allerdings davon ausgegangen, dass Siedlungserweiterungen vorgenommen werden müssen. Eine strikte Siedlungsbegrenzung wie auf der Schweizer Seite kann demnach in Frankreich nicht erzielt werden.

- Verteilungsziele betreffen die in den behördenverbindlichen Instrumenten festgelegten Raumkategorien. Die kleinräumigere Festlegung der Siedlungsentwicklung, insbesondere die Art und Dichte der Entwicklung, wird auf kommunaler Ebene entschieden. Für die Siedlungsqualität sind diese räumlich-konkreten Festlegungen von entscheidender Bedeutung.

Förderung der Innenentwicklung

Neben dem Ausformulieren von Vorgaben fördern die übergeordneten Behörden die Siedlungsentwicklung nach innen. Tabelle 20 gibt Auskunft über die verschiedenen Massnahmen zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen.

Tabelle 20: Massnahmen der Gebietskörperschaften zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen

Gebietskörperschaft	Massnahmen
Kanton Aargau	› Aktive Beratung und Unterstützung durch die Abteilung Raumentwicklung (u. a. Vermittlung von Grundlagen, Gespräche, Arbeitshilfen) › Beiträge an regionale Planungsverbände und Kommunen im Rahmen des Dekrets über die Beiträge an die Raumplanung
Kanton Basel-Landschaft	› Aktive Beratung und Unterstützung durch das Amt für Raumplanung (u. a. Vermittlung von Grundlagen, Gespräche, Arbeitshilfen) › Beiträge an regionale Planungsverbände gemäss der Verordnung zum kantonalen Raumplanungs- und Baugesetz
Kanton Basel-Stadt	› Aktive Beratung und Unterstützung durch die Abteilung Arealentwicklung und Nutzungsplanung sowie die Immobilien BS › Anwendung qualitätssichernder Verfahren und Steuerung über die Sondernutzungsplanung
Kanton Solothurn	› Beratung und Unterstützung der Kommunen zum Thema qualitative Siedlungsentwicklung nach innen › Leitfaden für die Kommunen zur Siedlungsentwicklung nach innen › Jährlich 1 bis 2 PlanerInnentreffen zum Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen dem Amt für Raumplanung (ARP) und den Planungsbüros › Jährlich 4 Sitzungen im ARP mit der Fachkommission Städtebau. Diskussionen und Austausch über qualitative und verfahrenstechnische Aspekte der Siedlungsentwicklung nach innen, Kritik und Beurteilung von Gestaltungsplänen sowie Beratungen im Rahmen von Ortsplanungsrevisionen
Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)	› Beratung und Information von Kommunen und politischen Mandatsträgern zum Thema Siedlungsdichte und -qualität, auch mit Blick in den grenznahen Raum › Siedlungsmonitoring der Regionalverbände im Rahmen der Wohnraumallianz Baden-Württemberg

Gebietskörperschaft	Massnahmen
Saint-Louis Agglomération	› Unterstützung der Kommunen beim Kauf von privaten Grundstücken für Wohnzwecke durch die Mitgliedschaft der Saint-Louis Agglomération beim Etablissement public foncier d'Alsace › Unterstützung beim Bau von Sozialwohnungen › Erarbeitung eines sogenannten Programme local de l'habitat: Massnahme zur Abnahme von leerstehenden Wohnungen, geplant 2021–2022 › Saint-Louis Agglomération ist Projektträgerin von Arealentwicklungen (z. B. Euro3lys) und setzt die Prinzipien der Siedlungsentwicklung nach innen (u. a. kontextabhängig höhere Dichten) dabei zielgerichtet um.

Fazit Förderung der Innenentwicklung

Die Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn, sowie die Saint-Louis Agglomération und der Regionalverband Hochrhein-Bodensee fördern und unterstützen die Innenentwicklung mit konkreten Massnahmen und Beratungsangeboten. Ein grenzüberschreitender Erfahrungsaustausch hat bisher nur punktuell stattgefunden. Hier kann Agglo Basel eine wichtige Vermittlerrolle übernehmen und gezielt Lücken schliessen.

Hochhausplanung

Hochhäuser haben eine grossräumige Wirkung, weshalb für diesen Bautypus ein zusätzlicher Koordinationsbedarf auf Stufe der Agglomeration besteht. Die höhere Dichte, die intensivere Nutzung, die Lage in Bezug auf die Erschliessung und der städtebauliche Impact haben vielfältige Auswirkungen auf die betroffenen Gebiete. Sowohl der öffentliche Raum als auch die direkte Nachbarschaft werden durch Hochhausprojekte stärker betroffen. Die Akzeptanz in der Bevölkerung ist oft gering.

Hochhäuser können somit nicht beliebig platziert und eingesetzt werden. Sie erfordern spezielle Rahmenbedingungen und eine verbindliche Qualitätssicherung.

Planungen der übergeordneten Behörden: Die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt verfügen über entsprechende Festlegungen in ihren Planungen:

Kanton Basel-Landschaft: Der Kanton Basel-Landschaft verfügt im Kantonalen Richtplan über ein Objektblatt. Dieses definiert die Rahmenbedingungen für Hochhaus-Sondernutzungsplanungen. Im ersten Schritt werden Möglichkeitsräume beschrieben (Berücksichtigung der ÖV-Erschliessungsqualität, Abstimmung mit Ortskernen). Auf Projektebene bedarf es einer Sondernutzungsplanung. Dabei sind weitere Anforderungen und Qualitätskriterien gemäss dem kantonalen Richtplan in Bezug auf Verkehr, Sichtbezüge und mikroklimatische Auswirkungen zu berücksichtigen.

Kanton Basel-Stadt: Auch der Kanton Basel-Stadt verfügt über ein Hochhauskonzept. Es beinhaltet städtebauliche Prinzipien: die Akzentuierung von Gleis- und Flussräumen, die punktuelle Akzentuierung, Verdichtungszentren um Bahnhöfe, Konzentration Hochhausgruppen in Firmenarealen, die Verdichtung im Bestand von Hochhäusern und die Strukturierung in Stadtentwicklungsgebieten. Es definiert die Anforderungen an Hochhäuser in Bezug auf die Themen Städtebau, Nutzung, Verkehr, Grün- und Freiräume und äussert sich zum Umgang mit dem Schattenwurf. Wie im Hochhauskonzept des Kantons Basel-Landschaft werden Eignungsgebiete festgelegt und in einer Konzeptkarte dargestellt. Bei der Aus-

scheidung der Eignungsgebiete werden allerdings zusätzliche, auf den städtischen Kontext bezogene und von den städtebaulichen Prinzipien abgeleitete Kriterien herangezogen. Die wichtigsten Eignungskriterien sind Verkehrsdrehscheiben, Stadtentwicklungsgebiete und Transformationsgebiete mit Potenzial für vertikale Verdichtung, schwerpunktmässige Standortentwicklung mit Clusterbildung zur Konzentration der Verdichtungen, vertikale Verdichtung im Bestand von Hochhausgruppen sowie räumliche Bezüge zu Gleis- und Flussräumen mit entsprechender Anordnung von Hochhäusern. Im Ergebnis setzt das Hochhauskonzept des Kantons Basel-Stadt Schwerpunkte auf die Bahnhöfe, grosse Firmenareale sowie Hafen- und Industrieareale am Stadtrand.

Hochhausstudie von Agglo Basel

In Berücksichtigung der bestehenden Planungen und Vorgaben der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft erarbeitete Agglo Basel im Rahmen der 4. Generation eine Hochhausstudie.

Basierend auf den einschlägigen Gesetzen und Normen der 3 betroffenen Länder wurde folgende Definition für Hochhäuser festgelegt: Ein Hochhaus ist ein Gebäude mit einer Wohn- und/oder Arbeitsnutzung und einer Gesamthöhe von 30 m oder mehr.

Es wurden 3 Kategorien von Hochhäusern anhand des Kriteriums der Fernwirkung festgelegt:

- Hochhäuser mit einer Höhe von 90 m oder höher sind von allen Standorten der Agglomeration Basel aus sichtbar, sofern sie im Sichtkorridor liegen.
- Hochhäuser mit einer Höhe zwischen 60 und 90 m sind regional wahrnehmbar.
- Hochhäuser mit einer Höhe zwischen 30 und 60 m sind vor allem im Gemeindegebiet und im Ortsbild wahrnehmbar.

Weiter wurde untersucht, in welchen Gebieten der Agglomeration die 3 identifizierten Hochhauskategorien vorkommen. Die nachfolgende Tabelle 21 stellt die spezifischen Unterschiede von Lage und Nutzung zwischen den Kategorien gegenüber.

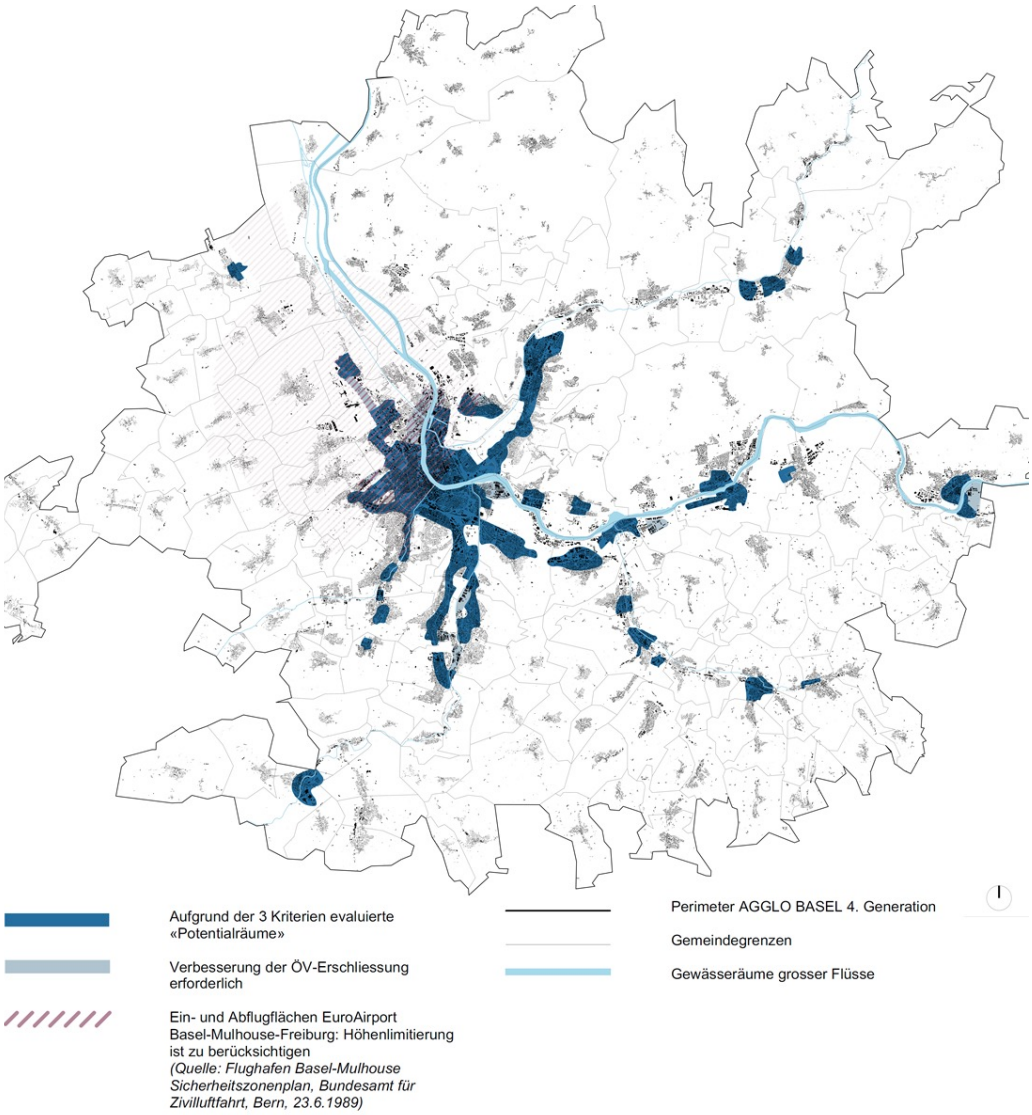
	Hochhäuser mit lokaler Wirkung (30 – 60 m Höhe)	Hochhäuser mit regionaler Wirkung (60 – 90 m Höhe)	Hochhäuser mit überregionaler Wirkung (über 90 m Höhe)
Lage	› im gesamten urbanen Siedlungsgebiet	› an wichtigen Verkehrsknotenpunkten innerhalb der Agglomeration › an zentralen urbanen Lagen innerhalb der Korridorzentren und des Agglomerationszentrums	› fast ausschliesslich im Agglomerationszentrum › an Verkehrsknotenpunkten (z. B. Pratteln, Bahnhof SBB, Badischer Bahnhof) › in grossen Entwick- lungsgebieten, z. B. Nordspitz
Nutzung	› Arbeitsnutzungen › Wohnnutzungen	› vorwiegend Arbeitsnutzungen und Mischnutzungen	› bisher vorwiegend Arbeitsnutzungen in Arbeitszonen mit überregionaler Bedeutung (zum Beispiel Roche und Novartis) › neu: Wohnen (Nordspitze des Dreispitzareals, Rosentalareal)
Anteil an der Gesamtzahl der Hochhäuser	83%	14%	3%

Quellen: metron AG 2020: Hochhausstrategie

Tabelle 21:
Lage und Nutzung der unterschiedlichen Hochhauskategorien

Basierend auf der Hochhausdefinition, der aktuellen räumlichen Verteilung der Hochhäuser und unter Berücksichtigung der 3 Kriterien Innenentwicklung/Schwerpunktgebiet, Topografie und ÖV-Erschliessung wurden Potenzialräume für Hochhäuser festgelegt. Ausserhalb dieser Räume soll der Verdichtungstyp Hochhaus aufgrund der zu erwartenden negativen Auswirkungen auf Ortskerne, Verkehrsbelastung, grossräumige Wirkung etc. nicht zur Anwendung kommen. Abbildung 20 bildet die Potenzialräume ab. Dunkelblau sind die Räume abgebildet, die alle Kriterien erfüllen, und hellblau jene Räume, die die Kriterien Innenentwicklung oder Schwerpunktgebiet und Topografie erfüllen, jedoch einer Verbesserung der ÖV-Erschliessung bedürfen.

Abbildung 20:
Potenzialräume für
Hochhäuser



Quellen: metron AG 2020: Hochhausstrategie

Fazit Hochhausstudie Agglo Basel

Mit der Hochhausstudie bestehen die erforderlichen planerischen Grundlagen, um Hochhäuser als eine von vielen Verdichtungsformen an die richtigen Standorte zu lenken.

Nutzungsmix und Durchmischung

Neben den quantitativen und qualitativen Aspekten des Siedlungswachstums und dessen räumlicher Verteilung ist für die Umsetzung des Zukunftsbildes das Fördern von kurzen Wegen entscheidend. Für eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung ist zudem auch die Art des Siedlungswachstums und damit der Nutzungsmix von Bedeutung.

Tabelle 22 gibt Auskunft über das aktuelle Verhältnis von Arbeitsplätzen und Einwohnern in den einzelnen Korridoren und über die Entwicklungsziele für zusätzliche Einwohner und Arbeitsplätze.

Korridore	Anzahl EW (2018)	Anzahl AP (2017)	Verhältnis EW/ AP	Prognose EW (2040)	Prognose AP (2040)	Verhältnis EW/AP
Kernstadt	172'300	185'600	48:51	190'700	218'900	47:53
Birstal	72'400	44'100	62:38	84'700	51'900	62:38
Ergolztal/Frenkentäler	82'600	41'700	66:34	96'700	49'100	66:34
Hochrhein	160'900	89'000	64:36	186'300	104'000	64:36
Laufental/Thierstein	28'400	10'700	73:27	33'100	12'600	72:28
Leimental	81'700	28'900	74:26	95'600	34'100	74:26
Oberrhein/Kandertal	80'200	31'100	72:28	91'000	35'700	72:28
Saint-Louis Agglomération	84'100	25'200	77:23	115'500	35'100	77:23
Wiesental	118'200	52'700	69:31	126'400	56'800	69:31

Tabelle 22: Einwohner und Arbeitsplätze je Korridor

Quellen: Bevölkerung: STATPOP Ständige Wohnbevölkerung am 31.Dezember 2018 (Bundesamt für Statistik BFS), Population municipale (Institut national de la statistique et des études economiques INSEE) 2018, Bevölkerung Basis Zensus (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg StaLa) 2018

Beschäftigte: STATENT Anzahl Beschäftigte (Bundesamt für Statistik BFS) 2017, Emplois au lieu de travail (Institut national de la statistique et des études economiques INSEE) 2017, Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte nach Arbeitsort (Bundesagentur für Arbeit, Statistik) 2017

Prognosen: siehe Tabellen 14,15,16

Anmerkung: Für die deutschen Kommunen sind nur Daten zu den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten verfügbar. Um diese mit den Schweizer und französischen Zahlen vergleichen zu können, wurde ein Zuschlag von 30 % dazugerechnet. Dies entspricht der Differenz zwischen der Anzahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten und den Erwerbstätigen im Landkreis Lörrach.

Wenn man berücksichtigt, dass nicht alle Einwohner berufstätig sind, ist ein Verhältnis von etwa 2 Dritteln Einwohnern zu 1 Drittel Arbeitsplätze als ausgewogen zu bezeichnen. In den Korridoren Birstal, Ergolztal/Frenkentäler und Hochrhein besteht demnach ein ausgeglichenes Verhältnis von Einwohnern und Arbeitsplätzen. In den übrigen Korridoren ist das Verhältnis unausgewogener. Die Korridore Laufental/Thierstein, Leimental, Oberrhein/Kandertal und Wiesental weisen im Verhältnis zur Anzahl Einwohner zu wenig Arbeitsplätze aus. Im Korridor Saint-Louis Agglomération ist dieses Verhältnis besonders ungünstig. In der Kernstadt ist das Verhältnis ebenfalls unausgewogen, hier überwiegen aber die Arbeitsplätze.

Die Verhältnisse werden sich gemäss den aktuellen Prognosen kaum ändern. Dies ist auf die bei der Prognose getroffene Annahme zurückzuführen, dass sich die Beschäftigten überall proportional zur Bevölkerung entwickeln (siehe Kapitel 5.2.3).

Fazit Nutzungsmix und Durchmischung

Ein Verhältnis von etwa 1 Drittel Arbeitsplätzen und 2 Dritteln Einwohnern kann als knapp ausgewogen betrachtet werden. Nur in 3 von 9 Korridoren wird dieses Verhältnis erreicht. In 5 Korridoren verschiebt sich das Verhältnis teilweise deutlich zugunsten der Einwohner. In der Kernstadt überwiegen die Arbeitsplätze.

Verkehrsintensive Einrichtungen

Kartenband: Karte 2.6

Eine gut abgestimmte Entwicklung von Nutzung und Verkehrserschliessung ist zentral für die Umsetzung des Zukunftsbildes. Klare Rahmenbedingungen für verkehrsintensive Einrichtungen (VE) spielen dabei eine grosse Rolle.

Die Gebietskörperschaften der Agglomeration Basel definieren verkehrsintensive Einrichtungen unterschiedlich, einige verwenden diesen Begriff sogar überhaupt nicht. Für eine agglomerationsweite Übersicht wurde deshalb eine qualitative Auslegung des Begriffs verwendet. Tabelle 23 zeigt, dass sich die flächenintensiven Fachmärkte (v. a. für Investitionsgüter wie Möbel, Baubedarf etc.) auf Standorte ausserhalb des Agglomerationszentrums mit sehr guter Strassenerschliessung konzentrieren (z. B. Pratteln, Lörrach, Binzen). Mit zunehmender Nähe zum städtischen Zentrum sind eher Einkaufs- und Freizeitzentren für Güter des täglichen Bedarfs und Konsumgüter anzutreffen.

Tabelle 23: Verkehrsintensive Einrichtungen in den einzelnen Gebietskörperschaften

Basel-Landschaft
Aesch-Nord
Muttenz, St. Jakob (Stadion mit Mantelnutzung, Freizeiteinrichtungen)
Pratteln, Grüssenareal (Fachmärkte) und Henkelareal
Lausen (Vororientierung)
Münchenstein, Spenglerareal (Vororientierung)
Arlesheim, Schoren/ABB-Areal (Vororientierung)
Sissach, Gewerbegebiet Brühl (Vororientierung)
Bachgraben, Allschwil

Deutschland
Lörrach, Ob der Gass (Gewerbegebiet, Fachmärkte)
Lörrach, Blasiring (Einkaufszentrum, Fachmärkte)
Lörrach-Haagen (Fachmarkt)
Weil am Rhein, Laguna (Freizeitzentrum)
Weil am Rhein, Rheincenter (Einkaufszentrum)
Weil am Rhein/Binzen, Dreiländereck
Rheinfelden (D), Gewerbegebiet Schildgasse (Einkaufszentrum, Fachmärkte)

Basel-Stadt
Dreispitz-Nord (Einkaufszentrum)
St. Jakob (Stadion mit Mantelnutzung, Freizeiteinrichtungen)
Gebiet Badischer Bahnhof (Vororientierung)
Bahnhof SBB
Gebiet Bahnhof St. Johann (Vororientierung)
Stücki

Aargau
Keine Standorte im Agglomerationsperimeter

Solothurn
Keine Standorte im Agglomerationsperimeter

Solothurn
Saint-Louis, Géant Casino (Einkaufszentrum)
Saint-Louis-la-Chaussée, Leclerc (Freizeit- und Einkaufszentrum)
Sierentz, Hyper U (Einkaufszentrum)
Saint-Louis, Technoport (Freizeit- und Einkaufszentrum, in Planung)
Blotzheim, Leclerc Hypermarché mit Einkaufszentrum
EuroAirport

Quellen: Regierungsrat Kanton Basel-Stadt 2014, Regierungsrat Kanton Basel-Landschaft 2012, Departement Bau, Verkehr und Umwelt Aargau 2011, Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn 2012, Geschäftsstelle Agglo Basel

Die folgende Tabelle 24 zeigt auf, welche Rahmenbedingungen die übergeordneten Behörden der Agglomeration Basel für verkehrsintensive Einrichtungen (VE) setzen.

Gebietskörperschaft	Lenkung
Kanton Aargau	Für Standorte mit hohem Personenverkehr ist im Kanton Aargau ausserhalb von Kern- und Zentrumsgebiete der urbanen Entwicklungsräume oder der ländlichen Zentren sowie den ESP mit entsprechender Vorrangnutzung ein Richtplanverfahren zwingend notwendig (Festsetzung Einzelstandort), wenn einer der 3 Schwellenwerte überschritten wird: 1'500 Personenwagenfahrten, 300 Parkfelder oder 3'000m² Nettoladenfläche. Für Einzelstandorte gelten die Kriterien gemäss Richtplankapitel S 3.1. Der Richtplan weist zudem bei den ESP Flächen für Nutzungen mit hohem Personenverkehr aus. Zudem gilt die Planungshilfe «Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen und mittelgrosse Verkaufsnutzungen».
Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft	Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft verfolgen eine Positivplanung. Verkehrsintensive Einrichtungen werden im kantonalen Richtplan festgesetzt. Als verkehrsintensive Einrichtungen gelten Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeiteinrichtungen, die mehr als 2000 MIV-Fahrten pro Tag auslösen. Es kann sich dabei um einzelne Gebäude oder um Standorte mit mehreren Gebäudekomplexen handeln, die räumlich und erschliessungstechnisch zusammenhängen.
Kanton Solothurn	Die Standortkriterien für verkehrsintensive Anlagen sind im Richtplan festgelegt. Als publikumsintensiv gilt eine Anlage, wenn sie mehr als 1'500 tägliche Personenfahrten erzeugt. Eine güterverkehrsintensive Anlage erzeugt mehr als 400 tägliche Fahrten von Last- und Lieferwagen. Verkehrsintensive Anlagen sind möglichst im urbanen Raum zu realisieren, im ländlichen Raum sind sie ausgeschlossen. Ausserdem sind Einkaufs- und Dienstleistungszentren von regionaler Bedeutung als Vorhaben in den Richtplan aufzunehmen. Im Gebiet der Agglomeration Basel ist aktuell kein Vorhaben aufgenommen.
Deutschland	In Deutschland wird der Begriff «verkehrsintensive Einrichtung» in der Raumplanung nicht verwendet. Es gelten jedoch sinngemäss folgende Grundsätze: Grössere Einzelhandelsansiedlungen sind grundsätzlich nicht in kleinen Kommunen ohne zentralörtliche Funktion zulässig. Die raumordnerischen Vorgaben schützen insbesondere die zentralen Versorgungsbereiche (i. d. R. Innenstädte und Zentren).
Frankreich	Auch in Frankreich wird der Begriff «verkehrsintensive Einrichtung» in der Raumplanung nicht eingesetzt. Alle wichtigen grösseren Einkaufs- und Freizeitanlagen ab 1'000 m² Verkaufsfläche werden in Frankreich von der Commission Départementale d'Aménagement Commercial geprüft und ggf. genehmigt. Die Kommission orientiert sich bei ihren Entscheidungen an der jeweiligen verkehrlichen Situation und an Nachhaltigkeitsüberlegungen.

Tabelle 24:
Vorgaben der Gebietskörperschaften für die Planung verkehrsintensiver Einrichtungen (VE)

Fazit verkehrsintensive Einrichtungen

Die Definitionen von verkehrsintensiven Einrichtungen durch die übergeordneten Behörden sind sehr unterschiedlich, ebenso die Regelungsarten und Regelungsdichten. Alle verfolgen aber das Ziel, dass neue VE nur an Standorten mit guter ÖV-Erschliessung realisiert und auf übergeordneter Ebene koordiniert werden.

5.3 Landschaft und Freiräume

Die Verzahnung der grünen Finger mit den Siedlungsstrukturen der inneren Korridore und des Agglomerationszentrums ist von grosser Bedeutung für die Siedlungsqualität in diesen Hauptwachstumsräumen der Agglomeration Basel. Das Agglomerationsprogramm Basel legt in strategischer Hinsicht den Schwerpunkt im AP4 auf die grünen Finger. Deshalb stellt die Beschreibung der grünen Finger das Kernelement der Situations- und Trendanalyse dar. Für die Themen «Landschaftsschutz und ökologische Vernetzung» sowie «Naturschutz und Lebensräume für Fauna und Flora» sind hauptsächlich die Mitglieder des Vereins Agglo Basel sowie die Städte und Gemeinden der Agglomeration Basel zuständig. Die entsprechenden Regelungen sind in deren behördenverbindlichen Instrumenten verankert.

5.3.1 Grüne Finger – Einordnung und Bedeutung

Das Agglomerationszentrum und die angrenzenden inneren Korridore liegen in Flusstallandschaften. Hier, in den topografisch flacheren Lagen, konzentrieren sich das Siedlungswachstum und die primären Verkehrsinfrastrukturen. Grössere Freiräume am Talboden bilden zusammen mit den Fliessgewässern – den blauen Bändern – das Rückgrat des inneren Freiraumsystems (siehe Exkurs). Die Freiräume im Siedlungsgebiet unterstützen die ökologische und erholungsbezogene Vernetzung, sind positiv klimawirksam und tragen zur Freiraumversorgung im Wohnumfeld bei.

Zwischen den Tälern und am westlichen Siedlungsrand des Agglomerationsraums gibt es weitgehend unbebaute Landschaftsräume. Wie grüne Finger stossen sie ins Siedlungsgebiet und ergänzen das Freiraumangebot im Agglomerationsraum. Sie unterscheiden sich in ihrem Landschaftsbild und besitzen verschiedene Qualitäten. Gemeinsam haben sie ihre enge Verflechtung mit dem Siedlungsgebiet und die starke Nutzung als Erholungsgebiete. In Siedlungsnähe fungieren die grünen Finger zudem als land- und forstwirtschaftliche Produktionsräume, als Lebensräume für Pflanzen und Tiere sowie als wichtige Kaltluftproduzenten. Die grünen Finger als Teil des äusseren Freiraumsystems (siehe Exkurs) machen zusammen mit dem inneren Freiraumsystem den Agglomerationsraum Basel lebenswert.

Exkurs Landschaftsverständnis und Freiraumtypen

Das Agglomerationsprogramm versteht Landschaft grundsätzlich im Sinne der Europäischen Landschaftskonvention ELK (Europarat, 2000).[34] Im täglichen Sprachgebrauch wird unter Landschaft meistens das Gebiet ausserhalb der Siedlungen, also das nicht überbaute Gebiet, gemeint. Dieses wird gern auch freie oder offene Landschaft genannt. Es wird im Folgenden als Landschaftsfreiraum bezeichnet. Da ein Freiraum per definitionem ein unbebauter Raum ist, gibt es auch Freiräume im Siedlungsgebiet. Dafür wird der Begriff Siedlungsfreiraum verwendet.

34 Europäisches Landschaftsübereinkommen (0.451.3). Bundesrecht: https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/landschaft/fachinformationen/landschaftsqualitaet-erhalten-und-entwickeln/die-landschaftsstrategie-des-bafu.html, Zugriff am 10. Februar 2021: «Landschaft umfasst den Raum wie wir ihn wahrnehmen und erleben. Landschaft bildet räumlich die gelebte und erlebte Umwelt des Menschen, welche ihm als Individuum sowie der Gesellschaft die Erfüllung physischer und psychischer Bedürfnisse ermöglicht. Landschaft hat dabei als Ressource vielfältige Funktionen. Sie ist Wohn-, Arbeits-, Erholungs- und Identifikationsraum für den Menschen, Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie räumlicher Ausdruck des kulturellen Erbes und des kulturellen Verständnisses für deren Werte. Zudem leistet sie einen Beitrag zur Wertschöpfung. Landschaft ist ein dynamisches Wirkungsgefüge und entwickelt sich aufgrund natürlicher Faktoren und durch die menschliche Nutzung und Gestaltung stetig weiter.»

Die Unterscheidung zwischen dem **inneren und äusseren Freiraumsystem** hilft, die Freiräume funktional zu bündeln und einen Überblick über die primären Nutzungen und die Angebotsvielfalt sowie allfällige Defizite zu erlangen. Das innere Freiraumsystem umfasst die Siedlungsfreiräume. Dazu zählen beispielsweise Spiel- und Sportflächen, Freiräume für Rückzug und Ruhe wie Friedhöfe oder Familiengartenareale, Parks, Allmenden und Begegnungsräume wie die Basler Innenstadt. Das äussere Freiraumsystem umfasst hingegen die siedlungsnahen Landschaftsfreiräume. Charakteristisch für die Agglomeration Basel ist, dass sie wie grüne Finger ins Siedlungsgebiet vordringen und eng mit diesem verwoben sind. Das innere und äussere Freiraumsystem sind 2 sich ergänzende Bausteine. Wichtige Verbindungselemente zwischen dem inneren und äusseren Freiraumsystem sind Stadtwälder und **Fliessgewässer**.

Die einzelnen Bausteine werden nachfolgend schematisch dargestellt und kurz beschrieben:

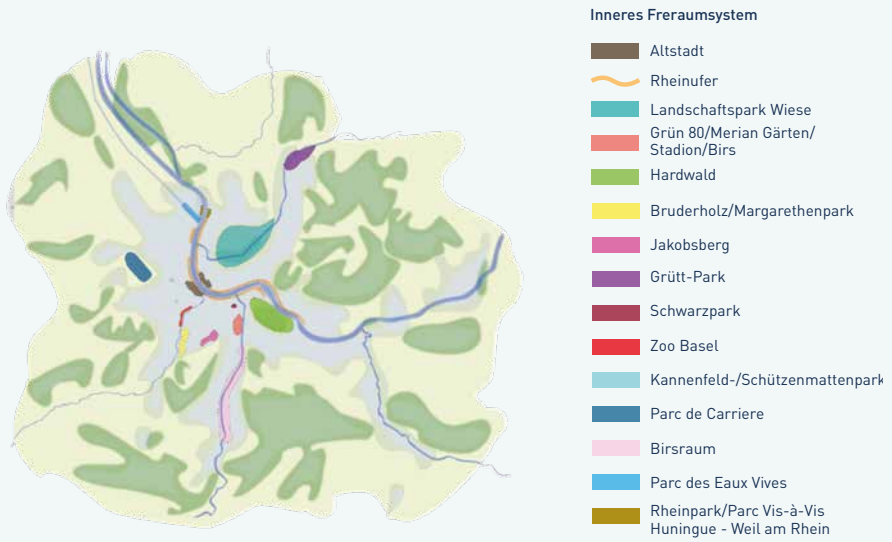


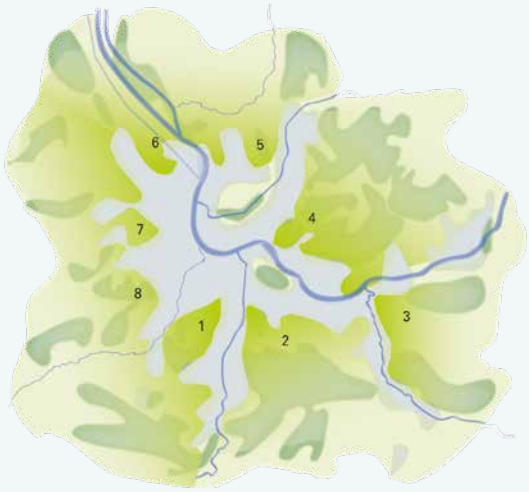
Abbildung 21: Inneres Freiraumsystem – städtische Freiraumversorgung

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Freiräume im Siedlungsgebiet können stadtgestalterische, ökologische, klimaregulierende sowie Freizeit- und Erholungsfunktionen übernehmen und dienen der Alltagsnutzung. Sie unterscheiden sich durch Grösse, Ausstattung (Spielgeräte, Bänke etc.), Funktion (Sport, Begegnungsraum etc.), Bedeutung, Nutzungsintensität, Grad der Öffentlichkeit usw. Die Bedeutung und die Ansprüche an öffentliche Freiräume sind kontextabhängig.

Der Bedarf an grossflächigen, grünen Parkanlagen für die Naherholung ist vor allem in stark städtisch geprägten Gebieten sehr hoch. Die Freiraumversorgung im Siedlungsgebiet wird im Agglomerationsprogramm Basel in der Querschnittsstrategie Siedlung (QS1: Siedlungsqualität, Kapitel 9.2.6) sowie im strategischen Massnahmenblatt Siedlung und Landschaft (Massnahmenband Siedlung und Landschaft) behandelt.

Abbildung 22:
Äusseres Freiraumsystem –
die grünen Finger

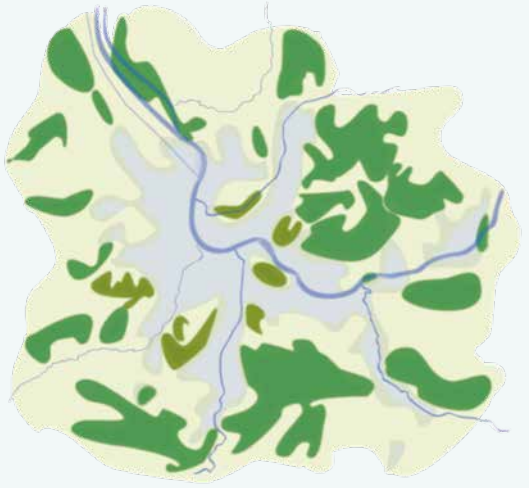


Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel
Anmerkung: Die Nummern in der Abbildung beziehen sich auf die Ausführungen ab Seite 100

Die Freiräume des **äusseren Freiraumsystems** sind nicht nur bedeutende Naherholungsgebiete, sondern auch wichtige land- und forstwirtschaftliche Produktionsräume. Zudem beherbergen sie oftmals wichtige und teilweise geschützte Lebensräume für Tiere und Pflanzen. Die Naherholung findet deshalb meist nur an ausgewiesenen Orten und entlang der Wege statt.

Am Siedlungsrand treffen unterschiedliche Nutzungen des bebauten und unbebauten Raumes aufeinander. Für die Erholung sind Siedlungsränder von besonderer Bedeutung. Ihre Durchlässigkeit ist bestimmend für die Zugänglichkeit zur anschliessenden unverbauten Landschaft. Siedlungsränder können je nach Gestaltung als verbindende Räume oder trennende Grenzen funktionieren, was sich auf die Nutzungsmöglichkeiten auswirkt.

Abbildung 23:
Stadtwälder an den
Übergängen zwischen
dem inneren und äusseren
Freiraumsystem

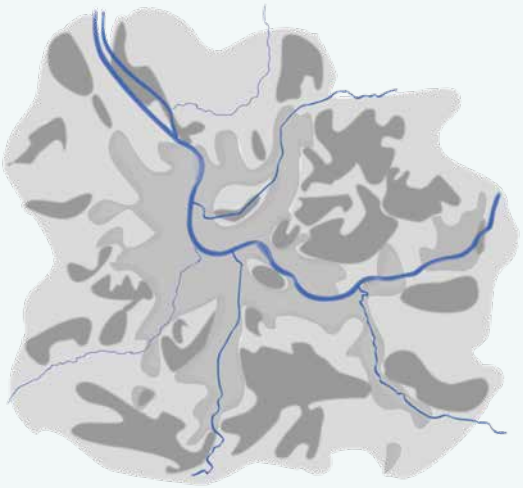


Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Je nach Lage im Agglomerationsraum variiert die Bedeutung der verschiedenen Waldfunktionen.

Stadtwälder (in der Grafik links olivfarben dargestellt) befinden sich in der näheren Umgebung des Wohnortes. Meist sind es flächenmässig kleinere Waldgebiete. Sie sind mit Einrichtungen für die Naherholung ausgestattet. Erholungsfaktoren sind vor allem der grosse Bezug zu Natur und Landschaft und die Ruhe. Die gute Erreichbarkeit über Fuss- und Velonetze ist essenziell. Die Erholungsfunktion dominiert in diesen Wäldern.

Die Stadtwälder befinden sich meist in den Übergängen zwischen dem inneren und äusseren Freiraumsystem. Sie sind wichtige Trittsteine in der ökologischen und naherholungsbezogenen Vernetzung und stehen deshalb ebenfalls im Fokus der Teilstrategie Landschaft



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Abbildung 24:
Fliessgewässer als verbindende Achsen

Die **Flüsse** und deren Ufer gehören aufgrund ihrer verbindenden Funktion zu den wichtigsten erholungsrelevanten Räumen der Agglomeration Basel. Sie sind ein identitätsstiftender und vielfältiger Erlebnis- und Bewegungsraum mit hohem Nutzen für die Naherholung. Sie bilden das Rückgrat für die Verbindung von Siedlungs- und Landschaftsfreiräumen. Als wichtige Verbindungselemente der grünen Finger stehen sie auch im Fokus der Teilstrategie Landschaft.

Nachfolgende Abbildung illustriert die grünen Finger der Agglomeration Basel, die im Folgenden beschrieben werden.

Landschaftsraum Bruderholz (Nr. 1)

Der Bruderholzrücken ist eine topografische Erhebung zwischen dem Birstal und dem Leimental/Birsigtal. Der grüne Finger «Landschaftsraum Bruderholz» erstreckt sich zwischen den beiden Tälern und reicht an seinem nördlichen Ende bis auf das Gebiet der Stadt Basel. Die Abhänge sind bewaldet und fassen die landwirtschaftlich geprägte Anhöhe ein. Entlang des Siedlungsrandes gibt es eine Akkumulation von verschiedenen Freizeitnutzungen wie Familiengärten, Sport- und Freizeitanlagen. Hier besteht eine enge Verflechtung zwischen dem inneren und dem äusseren Freiraumsystem: Die Siedlungsfreiräume liegen teilweise bereits in der offenen Landschaft, und der Landschaftsfreiraum geht in die Siedlungsfreiräume über. In Siedlungsnähe ist die Gestaltung parkartig. Mit zunehmender Entfernung vom Siedlungsgebiet nimmt die gestalterische Durchdringung ab. Insgesamt gibt es ein hohes Angebot an Naherholungsinfrastruktur. Der Landschaftsraum Bruderholz ist eine klassische Landschaft vor der Haustüre[35] und wird als gut erreichbares Naherholungsgebiet stark genutzt.

Im hinteren, südlichen Teil gibt es eine enge Verzahnung zwischen Wald und Offenland. Der Wald wirkt dabei stark kulissenbildend für die offenen Landschaftskammern. Dieses kleinteilige Mosaik aus Wald und Offenland wirkt kontrastreich und erzeugt ein abwechslungsreiches Landschaftsbild. Die landwirtschaftliche Nutzung auf dem Bruderholzrücken ist eher kleinteilig und intensiv. Elemente der klassischen Kulturlandschaft wie Hochstammobstgärten, Hecken und Feldgehölze bereichern das Landschaftsbild. Sie fördern als Strukturelemente die kleinräumige ökologische Vernetzung. Es gibt verschiedene Höfe, die eine Direktvermarktung ihrer Produkte anbieten. Die Bauern profitieren dadurch vom starken Erholungsdruck im Raum und schaffen zugleich einen zusätzlichen Erlebniswert für die Naherholenden (Tiere beobachten, Kauf von saisonalen und regionalen Produkten kombiniert mit gastronomischen Angeboten). Im Landschaftsraum ist ein dichtes Wegnetz vorhanden, das vorwiegend aus forst- und landwirtschaftlichen Erschliessungsstrassen gebildet wird und sich gut für Wanderungen und Mountainbiketouren eignet (markierte Routen sind vorhanden).

Waldgeprägte Mosaiklandschaft des Tafeljuras (Nr. 2)

Zwischen dem Birstal und dem Ergolztal stösst ein weiterer grüner Finger bis an den Siedlungsrand von Muttenz und Pratteln. Landschaftsprägend ist das stark bewegte Relief, das charakteristisch für diesen Ausläufer des Tafeljuras ist. Auf den Anhöhen gibt es attraktive Aussichtslagen, die stellenweise zu beliebten Grillplätzen ausgebaut wurden. Am Siedlungsrand des inneren Korridors bilden verschiedene Siedlungsfreiräume den Übergang zum Landschaftsfreiraum. Es gibt eine Anhäufung von Naherholungsinfrastrukturen wie Feuerstellen und Ausflugsgaststätten. Auffallend sind hier die Rebenlandschaften an den südexponierten Hängen und die verschiedenen Ruinen als Zeitzeugen der Geschichte. Die topografisch weniger steilen Hänge in Siedlungsnähe werden vorwiegend für die Ackerbewirtschaftung genutzt. Diese ist eher kleinteilig und wenig intensiv. Hochstammobstbäume, Hecken und Feldgehölze wirken strukturgebend. In den topografisch steileren Lagen prägt ein Wald-Offenland-Mosaik das Landschaftsbild. Der Waldanteil dominiert dabei und betont das stark geformte Relief zusätzlich. Die Waldränder sind gebuchtet, und es gibt einen kontrastreichen Wechsel zwischen Wald und Offenland. Die offenen Landschaftskammern werden primär als Weiden oder Wiesen bewirtschaftet. Die vereinzelten Höfe sind gut in das

35 «Landschaft vor der Haustüre» bezeichnet einen siedlungsnahen Landschaftsfreiraum, der in kurzer Zeit zu Fuss oder mit dem Velo erreicht werden kann. Der Aufenthalt dauert meistens rund eine Stunde, weshalb in diesem Zusammenhang gerne auch von «Landschaft für eine Stunde» gesprochen wird. Typische Erholungsaktivitäten sind Joggen, Spazieren oder Gassigehen mit dem Hund. Begriffsprägend ist der Bericht «Landschaft für eine Stunde» der Agglomeration St. Gallen – Bodensee von Feddersen & Klostermann und Schmid Architekten.

Landschaftsbild eingebettet und von typischen Hochstammobstbäumen umgeben. In südlicher Richtung des Waldgebietes nimmt der Offenlandanteil wieder zu. Die Dörfer Gempen, Hochwald und Nuglar sind gut in die Landschaft integriert und von ausgeprägten Hochstammobstgärten umgeben. Besonders Nuglar erinnert an die Landschaft unserer Grosseltern.

Agrargeprägte Mosaiklandschaft des Tafeljuras (Nr. 3)

Zwischen dem Ergolztal und dem Hochrhein befindet sich eine agrargeprägte Mosaiklandschaft. Die bewaldeten und ansteigenden Talflanken der beiden Korridore rahmen die sanft bewegte und landwirtschaftlich geprägte Anhöhe um Arisdorf, Olsberg und Magden ein. Die Waldgebiete wirken kulissenbildend für das agrargeprägte Offenland. Eine kleinteilige Acker-, Wiesen- und Weidenbewirtschaftung bestimmt die landwirtschaftliche Nutzung. Charakteristisch sind die vielen Strukturelemente wie Hochstammobstbäume, Hecken, Feld- und Bachgehölze. Sie bereichern das Landschaftsbild und sorgen für eine gute landschaftliche Einbettung der Dörfer. Diese liegen etwas abgesenkt und schmiegen sich an die umliegenden Hügelzüge an. Die Naherholung erfolgt primär linear entlang des Wegnetzes. Dieses wird hauptsächlich aus asphaltierten Strassen gebildet. Der Landschaftsfreiraum ist weniger eng als in den anderen grünen Fingern mit dem Siedlungsraum verflochten und schwieriger zu erreichen.

Waldgeprägte Mosaiklandschaft Dinkelberg (Nr. 4)

Der bewaldete Höhenzug Dinkelberg ist ein Ausläufer des Südschwarzwaldes und grenzt als ein weiterer grüner Finger an den Agglomerationsraum Basel. Typisch sind die Karsterscheinungen mit den verschiedenen Höhlen. Das Landschaftsbild wird durch die grossen zusammenhängenden Waldgebiete geprägt, die stellenweise durch offene Landschaftskammern unterbrochen werden. Diese sind landwirtschaftlich genutzt und teilweise mit Strukturelementen wie Hecken oder Einzelbäumen durchdrungen. Die landwirtschaftlichen Betriebe bieten mancherorts eine Direktvermarktung ihrer Produkte an. Ein weiteres prägendes Landschaftselement sind die kleineren Bachläufe. Das Element Wasser ist für Naherholende besonders attraktiv. Es gibt verschiedene Wanderwege, die entlang der Bachläufe führen. Das Wegnetz ist insgesamt gut ausgebaut und dicht. Der Dinkelberg ist eine beliebte Erholungslandschaft. Besonders im vorderen Wiesental bei Basel gibt es eine Akkumulation von Naherholungsinfrastrukturen am Siedlungsrand. Das Siedlungsgebiet bei Bettingen, Riehen und Lörrach ist stark mit dem Landschaftsfreiraum verzahnt. Mit zunehmender Distanz zum Siedlungsgebiet kommen Qualitäten wie Naturbeobachtung und Ruhe stärker zum Tragen.

Rebbaulandschaft Tüllinger Berg (Nr. 5)

Der Tüllinger Berg liegt zwischen dem Wiesental und dem Kandertal. Als Ausläufer des Markgräflerlands stösst er als grüner Finger zwischen Lörrach und Weil am Rhein an die Stadt Basel. Der Tüllinger Berg ist die letzte grössere Erhebung, bevor sich gegen Westen die Rheinebene erstreckt. Mit seinen südexponierten Reb- und Obstbaugebieten und Strukturelementen wie Hecken und Einzelbäumen ist der Tüllinger Berg nicht nur eine bedeutende Kulturlandschaft, sondern auch ein wichtiges agglomerationsnahes Erholungsgebiet. Besonders schön ist der Ausblick auf die Stadt Basel und ihre Umgebung. Das Landschaftsbild ist typisch für das Markgräflerland. Die sanfte Hügellandschaft erhebt sich hinter Lörrach und Weil am Rhein. Prägend für diese Landschaft sind das Wald-Offenland-Mosaik und das Vorhandensein vieler typischer Kulturlandschaftselemente wie Hecken, Reben und Hochstammobstbäume. Die Klimagunst, der Wein- und Obstbau, die Lage am Schwarzwaldrand und

Thermalquellen machen das Markgräfler Hügelland für die Naherholung sowie für den Tages- und Mehrtagestourismus interessant. Die Erholungsform ist eher ruhig und landschaftsbezogen. Darauf bauen auch eine Reihe von Wein- und Naturlehrpfaden auf.

Der südöstliche Hangfuss des Tüllinger Bergs grenzt an die ehemalige Schwemmebene des Flusses Wiese. Hier geht der grüne Finger nahtlos in den Landschaftspark Wiese über, der Teil des inneren Freiraumsystems ist.

Flusstallandschaft Oberrheinebene (Nr. 6)

Für die Flusstallandschaft Oberrheinebene mit dem Rhein als durchgehendem blauen Band ist die ausgeprägte Schwemmebene charakteristisch. Diese ist von einer kleinräumigen landwirtschaftlichen Nutzung geprägt. Verschiedene kleinere Waldstücke, Hecken und die Uferbestockung von Zuläufen sind strukturgebend und sorgen für ein abwechslungsreiches Landschaftsbild. Landschaftsprägend und für die Naherholung besonders interessant sind die verschiedenen Kanäle und Zuläufe, entlang denen ein Fuss- und Velowegnetz führt. Der Rhein und die Kanäle werden zudem gerne für Wassersportaktivitäten genutzt. Von besonderer Schönheit und naturkundlicher Bedeutung ist das Naturschutzgebiet Petite Camargue Alsacienne. Zwischen der französischen und der deutschen Seite des Rheins sind nur wenige Querungsmöglichkeiten vorhanden, weshalb die beiden Seiten weitgehend eigenständige siedlungsnahe Erholungsräume bilden.

Die flache Flusstallandschaft wird besonders im siedlungsnahen Raum von Infrastrukturen geprägt, die den Landschaftsfreiraum teilweise fragmentieren, ihn akustisch beeinträchtigen und den direkten Zugang erschweren. Besonders stark ist der grüne Finger zwischen Haltingen, Märkt und Eimeldingen durch Verkehrsinfrastrukturbauten überformt. Topografisch bedingt ist hier die Ebene schmäler, und die Infrastrukturen konzentrieren sich auf einem kleineren Raum als auf der französischen Seite. Gegen Norden nimmt der Grad an Infrastruktur- und Siedlungsbauten im Landschaftsraum ab. Die Autobahn verläuft nordwärts parallel zum Rhein. Auf der westlichen Seite erstreckt sich nach Saint-Louis, Village-Neuf und Huningue ein weitgehend unverbauter Landschaftsraum entlang des Rheins. Die ehemalige Schwemmkante – heute erkennbar am Augraben – wirkt wie eine natürliche Baulinie. Nur Rosenau liegt direkt am Rhein. Diese Offenhaltung ist aus Sicht von Naherholung und Ökologie eine besondere Qualität.

Agrargeprägte Mosaiklandschaft Sundgauer Rheinterrasse (Nr. 7)

Der grüne Finger reicht vom Sundgau-Plateau im Westen hinunter bis zur Rheinterrasse und stösst bei Hégenheim an das Siedlungsgebiet von Saint-Louis und der Stadt Basel. Die offene Ebene zwischen Hégenheim, Hésingue, Bourgfelden und Allschwil ist fast vollständig von Siedlungsgebiet umgeben. Westlich von Hégenheim gibt es eine kleine, noch durchgehend intakte Landschaftsverbindung. Am Siedlungsrand liegen verschiedene Naherholungsinfrastrukturen wie Familiengärten, Sport- und Freizeitanlagen. Der Landschaftsfreiraum wird landwirtschaftlich genutzt. Eine eher intensive Acker- und Weidebewirtschaftung dominiert das Landschaftsbild. Strukturelemente gibt es vor allem um Hégenheim. Hier bereichern kleine Waldstücke, Hecken und die Ufervegetation des Lertzbachs das Landschaftsbild. Im nordöstlichen Teil wird das Landschaftsbild durch Kiesabbaugebiete bestimmt. Das IBA-Projekt Parc des Carrières sieht vor, einen Teil des ehemaligen Kiesabbaugebiets als Landschaftspark der Bevölkerung zugänglich zu machen und das Gebiet als ökologisch wertvollen Lebensraum zu stärken.

Landschaftsraum Vorderes Leimental (Nr. 8)

Der Landschaftsraum Vorderes Leimental grenzt als grüner Finger bei Allschwil, Binningen, Oberwil und Biel-Benken an das Siedlungsgebiet. Auf dieser Anhöhe eröffnet sich ein Panorama über das Leimental und die Stadt Basel. Am Siedlungsrand gibt es eine Anhäufung von Naherholungsinfrastrukturen. Durch diese enge Verzahnung und die gute Erreichbarkeit ist der Landschaftsraum vorderes Leimental ein beliebtes Naherholungsgebiet. Mit zunehmender Entfernung vom Siedlungsrand nimmt die Dichte an Naherholungsinfrastrukturen und die gestalterische Durchdringung ab. Das Landschaftsbild ist entweder agrargeprägt oder durch ein Wald-Offenland-Mosaik bestimmt. Das Waldgebiet ist ein wichtiger Lebensraum für Pflanzen und Tiere und ermöglicht einen stadtnahen ruhigen Ausgleich. Eichen dominieren das Waldbild, und gebuchtete Waldränder fassen die offenen Landschaftskammern ein. Die siedlungsnahen Landwirtschaftsflächen werden intensiv für Acker- und Weidebewirtschaftung genutzt. Ein typisches und vielfach gesehenes Kulturlandschaftselement sind die Hochstammobstbäume.

Fazit grüne Finger

- Die grünen Finger fungieren als wichtige Erholungsräume, als land- und forstwirtschaftliche Produktionsräume und als Lebensräume für Pflanzen und Tiere, als Kaltluftproduzenten wirken sie ausserdem klimaregulierend.
- Die grünen Finger nehmen durch ihre enge Verzahnung mit den inneren Korridoren und dem Agglomerationszentrum – den Hauptwachstumsräumen der Agglomeration Basel – eine wichtige Rolle bei der Sicherung der Siedlungsqualität ein.
- Die 8 grünen Finger der Agglomeration Basel unterscheiden sich hinsichtlich ihres Landschaftsbilds und ihrer Nutzung.

5.3.2 Siedlungsnahe Grün- und Freiräume

Während Kapitel 5.3.1 die grünen Finger umfassend beschreibt, gibt dieses Kapitel einen Überblick über die Charakteristiken und Herausforderungen der siedlungsnahen Grün- und Freiräume in den 9 Korridoren der Agglomeration Basel. Auch sind Aussagen zum inneren Freiraumsystem enthalten, wobei die Flussläufe hier eine grosse Bedeutung haben.

Tabelle 25: Situation und Herausforderungen der siedlungsnahen Grün- und Freiräume in den Korridoren

Birstal	Die Naherholungsgebiete liegen U-förmig um das von Norden nach Süden ausgerichtete Agglomerationsband. Besonders frequentiert sind Bruderholz, Schlatthofgebiet, Klus und Ermitage. Das Gempenplateau hat als BLN[36]-Gebiet eine grosse Bedeutung. Der Flussraum der Birs ist zwischen Aesch und Birsfelden erholungsmässig stark genutzt mit Schwerpunkt im Raum Reinacher Heide und Wissgrien/Au. In den letzten Jahren wurde eine Aufwertung realisiert. Störend sind die Lärmemissionen und die räumliche Trennung der Grünräume durch die Autobahn.
Ergolztal/Frenkentäler	Abseits der Haupttalböden sind die Hochflächen des Tafeljuras attraktive Landschaftsräume mit weiten Ausblicken. Ihre ÖV- und MIV-Erschliessung ist zumeist gut. Als naher Freizeit- und Erholungsraum dient das Ergolztal jedoch vorwiegend der lokalen Bevölkerung.
Hochrhein	Generell zeichnet sich die Landschaft als sehr dynamische Siedlungs- und Kulturlandschaft als, durchsetzt mit naturnahen Elementen (Rheinuferwäldern, Wäldern und (Bachufer-)Gehölzen), offenen und weiten Kulturlandschaftsbereichen mit Wiesen, Äckern und Obstbaumbeständen sowie den Zeugen der Kulturgeschichte aus der Römerzeit. Die Landschaft ist ganzjährig ein viel besuchter Erholungsraum. Teile werden von den Menschen als Naturlandschaft erlebt, andere als kleinräumige Siedlungsfreiräume und Zwischenflächen. Hier gilt es insbesondere, Zugänglichkeit, Aufenthaltsqualitäten und Identitäten sicherzustellen und zu optimieren.
Laufental/Thierstein	Das Laufental ist ein beliebtes Zielgebiet, insbesondere für den Tages-Wandertourismus sowie für Velo- und Mountainbike-Ausflüge. Die ÖV-Erschliessung ist für diesen Bedarf ausgezeichnet. Die naturräumliche und kulturelle Verzahnung mit den Nachbargebietskörperschaften im französischen Sprachraum ist eine besondere Qualität mit hohem Erlebniswert. Intensiv-Erholungsanlagen sind lokal begrenzt (Golfanlage Zwingen, Flugfeld Dittingen). Nutzungskonflikte der mit Land- und Forstwirtschaft sind marginal.
Leimental	Die Freiräume im Leimental bilden ein attraktives Naherholungsgebiet, das nur wenige Kilometer von der Kernstadt entfernt ist. Das Bruderholz und das Westplateau sind stark frequentiert. Ihre Erreichbarkeit mit dem ÖV und MIV ist zumeist gut. Die Nutzungskonflikte zwischen Erholung und der Land-- und Forstwirtschaft verschärfen sich zusehends.
Oberrhein/Kandertal	Aufgrund der bandartigen Siedlungsstruktur in der Rheinebene liegt die besondere Bedeutung der Freiräume in der siedlungsnahen Kurz- und Feierabenderholung. Das am Schwarzwaldrand gelegene Markgräfler Hügelland ist hingegen mit seinen Wein- und Naturlehrpfaden ein beliebtes Ziel für den Tages- und Mehrtagestourismus.
Saint-Louis Agglomération	In der Saint-Louis Agglomération sind viele Freizeitaktivitäten möglich, so gibt es zahlreiche Spazier- und Wanderwege in der Petite Camargue, im Hardt-Wald, Wege entlang des Canal de Huningue und entlang des Rheinufers. Auch der Sundgau – sowohl die Ebene wie auch das Hügelland – bietet ein grosses Freizeitpotenzial. Der Park Eaux Vives eignet sich für Kanu- und Kajakfahrten und hat agglomerationsweite Ausstrahlungskraft. Freizeitaktivitäten werden seit einigen Jahren stetig ausgebaut: Kleinprojekte auf der Île de Rhin, neue Spazierwege in Saint-Louis, die Aufwertung und Nutzung von Kiesgruben in Saint-Louis, Hégenheim und Sierentz und die Erstellung eines grossangelegten Landschaft- und Freizeitparkes in Saint-Louis (Entwicklungsgebiet Technoport). Ein feingliedriges Velonetz, das derzeit geplant und ausgebaut wird, soll die verschiedenen Landschaftsräume erschliessen und verbinden.

36 Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler

Wiesental	Der Hochschwarzwald, der an das Wiesental angrenzt, gehört zu den am stärksten nachgefragten Erholungs- und Fremdenverkehrslandschaften Baden-Württembergs. Die v. a. für den Wintertourismus erschlossenen Gebiete (Todtnau, Feldberg) liegen nördlich des Wiesentals. Die Anbindung in Richtung Basel und Lörrach bedingt auch an Wochenenden eine hohe Verkehrsbelastung im Wiesental. Die talferneren Gebiete des Wiesentals sind von sehr hoher Bedeutung für ruhige Erholungsformen. Im Wiesental selbst liegt die Bedeutung der Freiräume in der wohnungsnahen Feierabend- und Kurzzeiterholung. Der Tüllinger Berg ist sowohl als Kulturlandschaft als auch für die agglomerationsnahe Erholungsnutzung bedeutend.
Kernstadt	Der Nutzungsdruck auf die Grün- und Freiflächen im Umfeld der dicht besiedelten Kernstadt nimmt zu. Im Gegenzug werden im Rahmen von Arealentwicklungen aber auch neue Grün- und Freiräume geschaffen. In diesem urbanen Umfeld kommen den siedlungsnahen Freiflächen neben der Funktion als Lebensraum und ökologische Vernetzungsachsen eine wichtige Bedeutung für die Erholung und das Stadtklima zu. Die Stadt Basel unternimmt grosse Anstrengungen, um die Grün- und Freiflächen qualitativ und quantitativ weiterzuentwickeln (z. B. Erlenmattpark, Biotopverbundkonzept).

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Fazit siedlungsnahe Grün- und Freiräume

- Die siedlungsnahen Grün- und Freiräume spielen als Naherholungsräume für die Freizeit- und Kurzzeiterholung eine wichtige Rolle.
- Sie stehen durch ihre Siedlungsnähe unter einem hohen Nutzungsdruck.

5.3.3 Landschaftsschutz und ökologische Vernetzung

Bedingt durch den Siedlungs- und Infrastrukturbau sind die Landschaftsräume in den letzten Jahrzehnten zunehmend zerschnitten und fragmentiert worden. Insbesondere die grossräumigen Wander- und Ausbreitungsmöglichkeiten für Tier- und Pflanzenarten quer über die Siedlungs- und Infrastrukturkorridore hinweg wurden dadurch unterbunden.

Die folgenden Darstellungen aus den Korridoren geben einen Überblick über den aktuellen Zustand und die Herausforderungen in Bezug auf Landschaftsschutz, ökologischen Ausgleich und Vernetzung:

Tabelle 26: Situation und Herausforderungen des Landschaftsschutzes und der ökologischen Vernetzung in den Korridoren

Birstal	Das zunehmend verdichtete Siedlungsband wirkt zusammen mit der Autobahn und der Bahnlinie als kaum durchlässige Vernetzungsbarriere für Bewegungen von Osten nach Westen. Der Birs fehlt der ihrer Grösse angemessene Gewässerraum zur wirksamen Längsvernetzung. Im Siedlungsgebiet sind zum Teil nur wenige ökologische Trittsteine und Freiflächen vorhanden.
Ergolztal/Frenkentäler	Das Siedlungsband, die Hochleistungs- und Kantonsstrasse sowie die Bahnlinie bilden einschneidende Verbreitungszäsuren. Die Siedlungstrenngürtel als multifunktionale Räume sind unter Druck. Die aquatische Vernetzung entlang der Fliessgewässer ist innerhalb des Siedlungsbandes fast durchgehend beeinträchtigt. Das Netz an ökologischen Ausgleichsflächen ist gebietsweise lückenhaft.
Hochrhein	Das Siedlungsband und die Verkehrsinfrastrukturen wirken als massive ökologische Barrieren. Der Rhein ist in seiner Vernetzungsfunktion beeinträchtigt, bildet aber zugleich eine Eingangspforte für gewässergebundene Neobiota. Im Zuge der Neukonzessionierungen der Wasserkraftwerke wurden jedoch umfangreiche Massnahmen zur Wiederherstellung der Durchgängigkeit und zur ökologischen Aufwertung von Uferbereichen durchgeführt oder sind noch in Planung.
Laufental/Thierstein	Das Netz an ökologischen Ausgleichsflächen im Landwirtschaftsgebiet ist vergleichsweise dicht. Die ökologische Vernetzung ist insgesamt gut. Entlang der Jurastrasse und der Bahnlinie wirken die Vorkehrungen zum Schutz vor Naturgefahren zunehmend als ökologische Barrieren.
Leimental	Das durchgehende Siedlungsband im Vorderen Leimental, das bis Therwil kaum unterbrochen wird, wirkt als ökologische Vernetzungsbarriere. Das Bruderholz ist verbreitungsökologisch hauptsächlich von Süden her erschlossen. Das ökologische Ausgleichsflächennetz in der Landwirtschaft ist relativ grob.
Oberrhein/Kandertal	Die Rheinkorrektur, die bandartige Siedlungsstruktur und die Strassen- und Bahninfrastruktur führen zu massiven Zerschneidungen der Landschaft und beeinträchtigen den Lebensraumverbund freilebender Arten zwischen dem Schwarzwald und der Rheinaue. Neben der regional-planerischen Sicherung der Freiräume zwischen den Siedlungskörpern sind Vernetzungsmassnahmen insbesondere auf die Entwicklung eines grossräumig wirksamen Verbundes von Auenlebensräumen (z. B. im Rahmen des Integrierten Rheinprogramms) sowie auf Waldverbundachsen ausgerichtet.
Saint-Louis Agglomération	Die ökologischen Achsen sind durch Verkehrsinfrastukturen (A35, EuroAirport, Grand Canal d'Alsace) und dichte Siedlungsflächen im östlichen Teil fragmentiert. Die ökologischen Achsen in Ost-West-Richtung, die den Sundgau mit der Rheinebene verbinden, sind teilweise unterbrochen. Die wichtigsten ökologischen Achsen sind im SCoT aufgeführt und müssen bei der Siedlungsentwicklung und in den Zonenplänen (PLU) berücksichtigt werden. Gewisse Bebauungsprojekte sehen vor, ökologische Achsen wiederherzustellen oder ihren Bestand zu gewährleisten.
Wiesental	Der Talraum des Wiesentals ist durch ein fast durchgängiges Siedlungsband, die Bundesstrasse und die Bahnstrecke gekennzeichnet. Die ökologische Vernetzung zwischen den beiden Talseiten ist deshalb stark beeinträchtigt. Die hohe Bedeutung der Hang- und Hochlagen für die biologische Vielfalt und den Artenschutz zeigt sich an den hohen Flächenanteilen für Flora-Fauna-Habitate (FFH). Die durch Grünzäsuren gesicherten Freiräume zwischen den Siedlungskörpern haben sowohl siedlungsstrukturelle als auch vernetzende Funktionen in einem grossräumigen Biotopverbund. Die Wiese stellt ein bedeutsames Freiraum- und Vernetzungselement in Längsrichtung dar.
Kernstadt	Der Rhein mit seinen Ufern spielt als Vernetzungskorridor wie auch als Lebensader Basels eine besonders wichtige Rolle. Gemäss dem Biotopverbundkonzept des Kantons Basel-Stadt weist jedoch ein Grossteil der Vernetzungsachsen Beeinträchtigungen auf oder ist in Abschnitten unterbrochen. Gerade im Siedlungsgebiet ist die ökologische Vernetzung durch zahlreiche Barrieren wie Mauern, Randsteine oder Strassen besonders stark beeinträchtigt. Der Erhalt und die fachgerechte Pflege der noch intakten Vernetzungsachsen sind zentral. Im Rahmen diverser Projekte (z. B. Landschaftspark Wiese, Naturschutzkonzept) werden die Vernetzungsachsen gestärkt und die Vernetzungsqualität verbessert. Bei neuen Arealentwicklungen wird darauf geachtet, dass Ausgleichsflächen und Trittsteine mitgedacht und Vernetzungsbarrieren überwindbar gestaltet werden. Gute Beispiele für ein Nebeneinander von Ökologie, Naturschutz, Erholung und Siedlungsentwicklung sind die Areale Erlenmatt und Volta-Nord.

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Zur Gliederung von Siedlungsgebieten und zum Erhalt verbleibender Grünraumverbindungen («Grünkorridore») und ökologischer Vernetzungsachsen definieren die Gebietskörperschaften in ihren regionalen Plänen geschützte Bereiche. Alle Richt- und Regionalplanungen enthalten zudem geschützte Gebiete zum Erhalt von grossräumigen, zusammenhängenden Landschaftsteilen.

Tabelle 27: Planungsinstrumente der Gebietskörperschaften für Siedlungsgliederung, Vernetzung und Landschaftsschutz

Planungsinstrument	Siedlungsgliedernde Elemente	Ökologische Vernetzung	Landschaftsschutz
Regionalplan (D)	Grünzäsuren	Schutzbedürftige Bereiche für Naturschutz und Landschaftspflege Landschaftsrahmenplan 2007 als fachliche Grundlage mit Zielaussagen zu Schwerpunkträumen und grossräumigen funktionalen Beziehungen	Regionale Grünzüge, Schutzgebiete und Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege
SCoT (F)	Grünzäsuren und Siedlungsrandbegrenzungen	Identifizierung und Schutz einer grünen Verbindung und eines blauen Bandes, um Standorte mit hoher Biodiversität dank ökologischen Korridoren zu verbinden Schutz der Gewässer und Feuchtgebiete Schutz der Standorte mit hoher Artenvielfalt (Landschaft mit grossem ökologischem Nutzen) und der erfassten Korridore	Natürliche, landschaftlich wertvolle Räume
Kantonaler Richtplan Kanton Aargau	Siedlungstrenngürtel	Überregionale Ausbreitungsachsen, Wildtierkorridore	Landschaften von kantonaler Bedeutung
Kantonaler Richtplan Kanton Basel-Landschaft	Siedlungstrenngürtel	Wildtierkorridore	Vorranggebiete Landschaft
Kantonaler Richtplan Kanton Basel-Stadt	Siedlungsgliedernde Freiräume	Ökologische Korridore und Bewegungsachsen	Landschaftsschutzgebiete
Kantonaler Richtplan Kanton Solothurn	Siedlungstrenngürtel	Wildtierkorridore	Kantonale Vorranggebiete Natur und Landschaft, Juraschutzzone

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Die offene Landschaft wurde in den letzten Jahrzehnten bedingt durch den wirtschaftlichen Aufschwung und die zunehmende Motorisierung breiter Bevölkerungsschichten von einem schnell und unkoordiniert ausgreifenden Siedlungs- und Infrastrukturwachstum zurückgedrängt. Aufgrund des Gesinnungswandels in der Raumplanung (Siedlungsentwicklung nach innen) und der Einführung und Anpassung entsprechender Instrumente hat der Stellenwert der Landschaft und des Kulturlanderhaltes wieder zugenommen. In den Schweizer Agglomerationsteilen ist der Flächenverbrauch vorerst gestoppt. In den Französischen und deutschen Kommunen der Agglomeration könnte jedoch ein weiteres Siedlungsflächenwachstum stattfinden, womit der Druck auf siedlungsnahe Freiflächen örtlich steigen könnte. In beiden Ländern gibt es allerdings auch sehr weitgehende Vorgaben, die den Schutz der Landschaft sicherstellen und Siedlungsflächenwachstum nur begrenzt zulassen.

Fazit Landschaftsschutz und ökologische Vernetzung

- Die Landschaftsräume sind vielerorts durch Siedlungsgebiete und Verkehrsinfrastrukturen zerschnitten, was die ökologische Vernetzung beeinträchtigt.
- Zum Erhalt der verbleibenden Grünraumverbindungen und Landschaftsräume werden in der Richt- und Regionalplanung geschützte Bereiche definiert.

5.3.4 Naturschutz und Lebensräume für Fauna und Flora

Kartenband: Karte 2.1

Die Ausscheidung von Schutzgebieten und ihre Bestimmung sind abhängig vom zugrundeliegenden Recht. Daher besteht in der trinationalen Agglomeration Basel eine Vielzahl von verschiedenen Schutzzonen, die nur schwer miteinander vergleichbar sind.

Für eine Übersicht der Schutzgebiete (siehe Karte 2.1 im Kartenband) wurde auf einen Datensatz der Oberrheinkonferenz von 2006 zurückgegriffen. Dieser berücksichtigt nur die rechtlich streng geschützten Flächen mit dem Zweck des grossräumigen Biotopschutzes und -verbundes.

Tabelle 28: Planungsinstrumente für Naturschutz und Lebensräume für Flora und Fauna

Fachplanungsbehörden Natur und Landschaft (D)[37]	Fauna-Flora-Habitate (FFH), Special Protection Area for Wild Birds (SPA), Schutzgebietssystem Natura 2000, Waldschutzgebiete, Auenschutzgebiete, Naturschutzgebiete.
SCoT (F)	Fauna-Flora-Habitate (FFH), Special Protection Area for Wild Birds (SPA), Schutzgebietssystem Natura 2000, Vogelschutzgebiet, Forêt de protection, réserves naturelles, Espaces Naturels Sensibles (ENS)
Kantonale Richtpläne (CH)	Kantonale Naturschutzgebiete, Naturschutzzonen der Kommunen, Waldflächen, Gewässer- und Uferschutzgebiete

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Im schweizerischen Teil der Agglomeration Basel umfassen die Schutzgebiete die kantonalen Naturschutzgebiete (unterschiedliche Bezeichnungen je nach Kanton) und zahlreiche kleinere Naturschutzzonen der Kommunen. Waldflächen, die anstatt über Schutzgebiete mit langfristigen Verträgen geschützt sind, werden separat ausgeschieden. Agglomerationsrelevante Schutzgebiete befinden sich insbesondere im Raum Allschwil, auf dem Bruderholz und dem Gempenplateau sowie nördlich von Frenkendorf und südlich von Rheinfelden. Zahlreiche Wasserläufe sind mit linearen Gewässer- und Uferschutzgebieten geschützt.

Am Oberrhein, am Hochrhein und im Wiesental sind grossflächige Fauna-Flora-Habitate (FFH) und Special Protection Area» (SPA) vorhanden, im Schwarzwald sind Waldgebiete und entlang des Oberrheins sind Auengebiete prägend. Mit der FFH-Richtlinie (FFH-RL) und der Vogelschutzrichtlinie Special Protection Area for Wild Birds (SPA-RL) hat die Europäische Union ein verbindliches europäisches Naturschutzrecht mit einem strengen Schutz bis auf Stufe der einzelnen Objekte geschaffen. Die Richtlinien bezwecken einen europäi-

37 Der Regionalplan ist nicht das Planungsinstrument für die aufgeführten Schutzgebietstypen. Diese Schutzgebiete werden durch die Fachplanungsbehörden Natur und Landschaft (Untere und Höhere Naturschutzbehörden) festgelegt. Die Vorrangbereiche Natur- und Landschaft des Regionalplanes dienen v.a. der der rechtlichen Sicherung des regionalen Biotopverbundes (der in der Karte nicht dargestellt ist) und nur im Einzelfall der Sicherung von naturschutzfachlich hochwertigen Bereichen, die bislang nicht durch die in der Tabelle aufgelisteten Schutzgebietstypen verfahrensrechtlich abgesichert sind. Konzeptionell sind die Vorrangbereiche Natur- und Landschaft für die Fachbehörde allerdings von grosser Bedeutung.

schen, Ländergrenzen übergreifenden Biotopverbund Natura 2000 zum Schutz gefährdeter wildlebender heimischer Pflanzen- und Tierarten und ihrer natürlichen Lebensräume. Ergänzend existieren Naturschutzgebiete, die in der Regel von den höheren Naturschutzbehörden (Regierungspräsidien) festgelegt werden, und Landschaftsschutzgebiete, die wiederum von den unteren Naturschutzbehörden (Landratsämter) erlassen werden. Besonders geschützte Biotope sind in den Naturschutzgesetzen des Bundes und der Länder benannt und geniessen unmittelbaren gesetzlichen Schutz. Es handelt sich dabei um besonders wertvolle und gefährdete Lebensräume. Waldschutzgebiete schliesslich werden von den höheren Forstbehörden ausgewiesen.

Die Schutzgebiete in der Saint-Louis Agglomération umfassen mit dem FFH-Gebiet auf und entlang des Rheins und dem Vogelschutzgebiet Forêt de la Hardt ebenfalls grossflächige Natura-2000-Gebiete. Dazu kommt ein Natura-2000-Gebiet im Jura und der Forêt de protection de la forêt de Kembs. Die Réserves naturelles (z. B. Petite Camargue Alsacienne) und die Espaces naturels sensibles (meist für den Schutz von kleinräumigen, lokalen Biotopen) komplettieren die Naturschutzzonen. Erstere werden über ein zentralstaatliches Vorgehen festgesetzt, letztere werden auf Departementsebene definiert, wobei lokale Vorschläge den Anstoss geben.

Die Naturschutzgebiete sind wichtige Lebensräume für Fauna und Flora. Aus Sicht der Korridore bestehen folgende Herausforderungen:

Tabelle 29:
Situation und Herausforderungen des Naturschutzes in den einzelnen Korridoren

Birstal	Neben dem meist beengten Flussraum der Birs ist das national bedeutsame Trockenvegetationsgebiet der Reinacher Heide der wichtigste Lebensraum für Fauna und Flora. Es liegt inmitten des Siedlungsbandes, und die Konkurrenz durch Freizeit- und Erholungsnutzungen ist eine ständige Herausforderung. Die Westflanken des Gempenplateaus tragen vielfältige, reich verzahnte Waldgesellschaften mit hohem Biodiversitätswert. Ihr Fortbestand scheint durch den Schutz grossflächiger Gebiete (z. B. Eremitage) derzeit nicht gefährdet. Weiter zu erwähnen sind die Hofstettobstbaumlandschaften des Gempenplateaus.
Ergolztal/Frenkentäler	Die Biodiversität folgt einem deutlichen West-Ost-Gradienten: Der Anteil an schützenswerten und geschützten Naturobjekten, teils von nationaler Bedeutung, nimmt im östlichen Talabschnitt deutlich zu. Im Vordergrund stehen südexponierte, artenreiche Wiesen- und Weidelandflächen sowie trockenwarme Waldhänge mit seltenen Waldgesellschaften. Den Fliessgewässern steht der erforderliche Gewässerraum räumlich und ökologisch nicht zur Verfügung.
Hochrhein	Die Klimagunst der Oberrheinebene erreicht das Hochrheintal noch knapp. Die faunistisch-floristisch charakteristischen Auen- und Trockengebiete finden sich nur noch fragmenthaft (z. B. im Hardwald und am Grenzacher Horn). Bodensaure Buchenwälder auf Deckenschotter bei Olsberg-Magden sowie die Eichenbestände bei Rheinfelden-Möhlin und am Dinkelberg sind für die Region bedeutsam. Der Dinkelberg ist eine Kulturlandschaft mit naturnahen Buchenwäldern, Hecken, Kalkmagerrasen, Glatthaferwiesen, Höhlen und temporärem Karstsee und daher ein hervorragender Lebensraum für zahlreiche FFH-Arten und daher in grossen Bereichen Bestandteil des kohärenten Schutzgebietssystemes Natura2000 (FFH-Gebiet). Der Rhein ist als aquatischer Lebensraum eingeschränkt, u. a. wegen fehlender Geschiebezufuhr.
Laufental/Thierstein	Die Biodiversität des Laufentals ist regional wie gesamtschweizerisch ausserordentlich gut. Der südexponierten Magerwiesen- und Magerweiden-Gürtel kontrastiert mit reichhaltigen Waldbeständen auch in schattigen Nordlagen. Obwohl mehrfach gestaut, fliesst die Birs ausserhalb der Siedlungen weitgehend naturnah. Für freies Mäandrieren fehlt ihr jedoch der erforderliche Gewässerraum.
Leimental	Die intensive Landschaftsbeanspruchung schränkt die Biodiversität ein. Die Förderung der national bedeutsamen Eichenwälder erfolgt noch nicht flächendeckend. Im Offenland sind naturnahe Lebensräume punktuell und verinselt. Insbesondere fehlen gebietstypische Feucht- und Nasshabitate. Den Fliessgewässern steht im Siedlungsgebiet der erforderliche Gewässerraum räumlich und ökologisch nicht im erforderlichen Ausmass zur Verfügung.

Oberrhein/Kandertal	Weite Teile der Freiräume der Rheinniederung sowie des Übergangs von Niederterrasse zu Rheinebene zwischen Weil und Bad Bellingen sowie grössere Waldbereiche mit naturnahen Buchenwäldern im Kandertal (Rötteler Wald) sind Bestandteil des kohärenten Schutzgebietssystems Natura 2000. Das Integrierte Rheinprogramm und die Redynamisierung des Restrheines sowie der Rheinzuflüsse (Kander) werden die Arten- und Lebensraumausstattung weiter verändern. Die Umsetzung der Pläne und Programme steht im Spannungsfeld mit dem Nutzungsdruck als siedlungsnahe Freiräume. Die Schutzgebiete Natur und Landschaft, die regionalen Grünzüge und die Grünzäsuren begrenzen eine weitere grossflächige Siedlungsentwicklung.
Saint-Louis Agglomération	2006 wurde die Petite Camargue Alsacienne erheblich erweitert. Die Ausdehnung konnte von 120 auf 902 Hektar erhöht werden. Die im Jahr 2014 erfolgte Renaturierung der Ile de Rhin hat den Lebensraum von Flora und Fauna nochmals stark vergrössert. Ausserdem wird die bereits erfolgte oder in Kürze stattfindende Schliessung mehrerer Kiesgruben eine weitere Vergrösserung des Lebensraumes für Flora und Fauna ermöglichen. Neben diesen positiven Entwicklungen hat der Lebensraum für Flora und Fauna aufgrund der Ausdehnung der Siedlungsflächen abgenommen. Die beiden Tendenzen halten sich derzeit im Gleichgewicht und die Situation kann als stabil bezeichnet werden. Die ökologischen Korridore unterstehen einem strikten Schutz. Dennoch sind sie teilweise beschädigt und verlangen Massnahmen zur Wiederherstellung ihrer Vernetzungsfunktion.
Wiesental	Die Fliessgewässer der Talungen stellen wesentliche Elemente der Landschaftsstruktur dar. Im Zusammenhang mit dem Hochwasserschutz sind die Auen auch im Hinblick auf den Biotopverbund zu sichern und weiterzuentwickeln. Bei der Wiese steht die Freiraumsicherung im Vordergrund. Für den Hochschwarzwald charakteristisch sind die extensiv genutzten Weidefelder und die extensiven Mähwiesen sowie die Buchen- und bodensauren Fichtenwälder in den Hochlagen um Gersbach. Markant durch sein kleinräumiges Standort- und Nutzungsmosaik und die spornartige Lage am Übergang vom Hochrhein zum Oberrhein ist der als FFH- und SPA-Gebiet ausgewiesene Tüllinger Berg.
Kernstadt	Der Erhalt der Artenvielfalt und des alten Baumbestands, der Erhalt und die Neuschaffung von für den Biotopverbund wertvoller Lebensräume, sowie die Bereitstellung von Ersatz- und Ausgleichmassnahmen stellen im Kanton Basel-Stadt eine Herausforderung dar. Im Rahmen von Arealentwicklungen werden frühzeitig umfassende Bestandsaufnahmen der Naturwerte vorgenommen, die in den weiteren Planungsphasen Berücksichtigung finden und intensiv fachlich begleitet werden.

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Bei den Naturschutzgebieten muss zwischen agglomerationsnahen und -fernen Gebiete unterschieden werden. Agglomerationsnah hat der Nutzungsdruck auf geschützte und schutzwürdige Gebiete durch Freizeitaktivitäten in den letzten Jahren stark zugenommen. Gerade die für viele Nutzergruppen leicht zugänglichen Gewässerräume sind davon stark betroffen. Dabei besteht oft nicht nur ein Konflikt zwischen Schutzzielen und Nutzeransprüchen, sondern auch zwischen den verschiedenen Nutzergruppen. In den agglomerationsfernen Schutzgebieten ist der Nutzungsdruck weniger gross. Hier ergeben sich aber neue Herausforderungen, namentlich aus den Ansprüchen der neuen Energiestrategien (v. a. Windkraft). Dies ist jedoch ein Thema der Richt- und Regionalpläne und nicht des Agglomerationsprogramms.

Fazit Naturschutz- und Lebensräume für Fauna und Flora

- Die leicht zugänglichen, agglomerationsnahen Naturräume stehen unter hohem Nutzungsdruck.
- Es bestehen sowohl Konflikte zwischen Schutzzielen und Nutzeransprüchen wie auch zwischen verschiedenen Nutzergruppen.
- In der trinationalen Agglomeration Basel besteht eine Vielzahl an verschiedenen Schutzgebieten mit unterschiedlichen Schutz- und Nutzungsvorgaben, die nur bedingt vergleichbar sind.

5.4 Verkehr

5.4.1 Gesamtverkehr

Verkehrsverhalten

Die Analyse des Verkehrsverhaltens des Schweizer Agglomerationsgebiets basiert auf den Erhebungen des Mikrozensus 2015. Für Deutschland werden die neuesten Daten des MiD 2017 (Mobilität in Deutschland) für die Bewohner des Landkreises Lörrach verwendet. Die Daten des französischen Teils der Agglomeration Basel stammen aus der Haushaltsbefragung des Trinationalen Eurodistricts Basel (TEB), die im Frühjahr 2011 durchgeführt wurde.

In Tabelle 30 werden die wichtigsten Mobilitätskennzahlen der 3 Länder verglichen. Die Anzahl täglicher Wege liegt überall in einem ähnlichen Rahmen, wobei sie in Frankreich am höchsten ist. Der Grund dafür liegt in einem höheren Bevölkerungsanteil im mittleren Alter (PTV 2011). Entsprechend ist die Aufkommensrate der immobilen Personen etwas tiefer als in Deutschland und der Schweiz.

Die mittlere Tagesdistanz beträgt in der Schweiz 32 und in Deutschland 40 Kilometer, für Frankreich bestehen keine Distanzdaten. Für diese Distanzen sind die Bewohner durchschnittlich ca. 80 Minuten pro Tag unterwegs. In Frankreich liegt die Reisezeit je Weg tiefer als in Deutschland und der Schweiz.

Der prozentuale Anteil der Wege, die hauptsächlich mit dem MIV vorgenommen werden, liegt im Schweizer Teil der Agglomeration bei 40%. Im Landkreis Lörrach sind es 57% und im französischen TEB-Gebiet sogar 67%. Der MIV-Anteil ist im Schweizer Gebiet so tief, weil in der Kernstadt für die meisten Wege kein Auto zum Einsatz kommt. Ein Grossteil der Wege wird zu Fuss oder auf dem Velo absolviert. Mit 39% in der Schweiz und 33% in Deutschland ist der Velo- und Fussverkehr bedeutender als in Frankreich mit 24%. Der ÖV wird anteilsmässig seltener genutzt, er erreicht in der Schweiz den höchsten Anteil mit 20%. Gemessen an der Anzahl Wege ist der motorisierte Individualverkehr nach wie vor das bedeutendste Verkehrsmittel.

Tabelle 30: Kenngrössen zum Mobilitätsverhalten in den 3 Ländern der Agglomeration Basel

	Schweiz[38]	Deutschland[39]	Frankreich[40]
Mobilitätskennziffern			
Mittlere Anzahl Wege pro Tag	3,3	3,0	3,7
Immobile Personen	10,9%	14,0%	8,4%
Mittlere Tagesdistanz [km]	32	40	k. A.
Reisezeit je Weg [min]	24	28	20
Modal Split (Anteil der Verkehrsmittel an den Wegen)			
ÖV	19,9%	10,0%	7,7%
MIV	39,7%	57,0%	66,8%
Velo- und Fussverkehr	38,7%	33,0%	23,8%
Ausstattung mit Mobilitätswerkzeugen			
Personen über 18 Jahren mit Führerschein	70%	90%	94%
Haushalte mit Auto	78%	88%	96%

Quelle: BFS Mikrozensus 2015, Mobilität in Deutschland 2017, PTV 2011, Geschäftsstelle Agglo Basel

Betrachtet man den MIV-Anteil gemessen an der Tagesdistanz anstelle der Anzahl Wege, liegt dieser um einiges höher. Im Vergleich zu den anderen Schweizer Grossagglomerationen ist der MIV-Anteil mit 56,8% in der Agglomeration Basel aber eher tief (siehe Tabelle 31). Innerhalb der Agglomeration unterscheiden sich die MIV-Anteile stark. So wird im ländlichen Raum 74% der Tagesdistanz mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt, während der Anteil im Agglomerationszentrum nur 45% beträgt.

Die Bevölkerung des schweizerischen Agglomerationsgebiets von Basel legt im Vergleich zu anderen Agglomerationen eher kürzere Tagesdistanzen zurück. Nur in der Agglomeration Genf ist die mittlere Tagesdistanz tiefer als in Basel. Die Anzahl Wege pro Tag unterscheidet sich zwischen den Grossagglomerationen und der Gesamtschweiz kaum.

Die Bevölkerung des Agglomerationszentrums bewältigt die kürzeste Tagesdistanz mit 28 Kilometern (nur Wege im Inland), die Bevölkerung der äusseren Korridore die längste mit 41 Kilometern. Die Anzahl der täglichen Wege liegt in der gesamten Agglomeration ähnlich hoch.

38 Die aufgeführten Kennzahlen beziehen sich auf Personen bzw. Haushalte mit Wohnort im schweizerischen Teil der Agglomeration Basel.
39 Die aufgeführten Kennzahlen beziehen sich auf Personen bzw. Haushalte mit Wohnort im Landkreis Lörrach.
40 Die aufgeführten Kennzahlen beziehen sich auf Personen bzw. Haushalte mit Wohnort im französischen Teil des TEB und in einzelnen ausserhalb des Distrikts liegenden Kommunen.

Gebiet	MIV-Anteil an der Tagesdistanz	Mittlere Tagesdistanz [km]	Mittlere Anzahl Wege
Schweizer Agglomerationen			
Gesamtschweiz	66,1%	36,8	3,4
Zürich	57,6%	34,5	3,3
Bern	54,2%	39,3	3,3
Genf	65,2%	25,6	3,5
Basel	56,8%	32,1	3,3
Raumkategorien Agglomeration Basel			
Agglomerationszentrum	45,4%	28,3	3,3
Innere Korridore	59,1%	31,8	3,2
Äussere Korridore	66,6%	41,1	3,3
Ländlicher Raum	73,8%	35,6	3,2

Tabelle 31: Kenngrössen zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung in der Schweiz im Jahr 2015 pro Person und Tag

Quelle: Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung ARE 2018, BFS Mikrozensus 2015, Berechnung INFRAS (nur für in der Schweiz wohnhafte Personen)

Der Blick auf die Verkehrsmittelanteile gemessen an der Anzahl der Wege (siehe Abbildung 25) zeigt, dass die ÖV- und LV-Anteile in der Agglomeration Basel (19,9% und 38,7%) über dem Schweizer Durchschnitt liegen (13,3% und 35,3%). Ein Grund dafür ist das gut ausgebaute ÖV-Angebot. Die Auswertungen des Mikrozensus 2015 bestätigen, dass sich die Verkehrsmittelwahl bei guter ÖV-Erschliessung markant zu den öffentlichen Verkehrsmitteln und zum Fussverkehr verschiebt (BFS 2017). Bemerkenswert ist ausserdem die starke Ausrichtung des Agglomerationszentrums auf den ÖV (25,3%) sowie den Velo- und Fussverkehr (46,6%) und der tiefe MIV-Anteil (26,5%). Im Gegensatz dazu ist das Auto gemessen an der Anzahl der Wege in den anderen Raumkategorien immer noch das am häufigsten verwendete Verkehrsmittel. Am höchsten ist der MIV-Anteil in den äusseren Korridoren und im ländlichen Raum (in dieser Differenzierung nur für das Schweizer Territorium der Agglomeration Basel auswertbar).

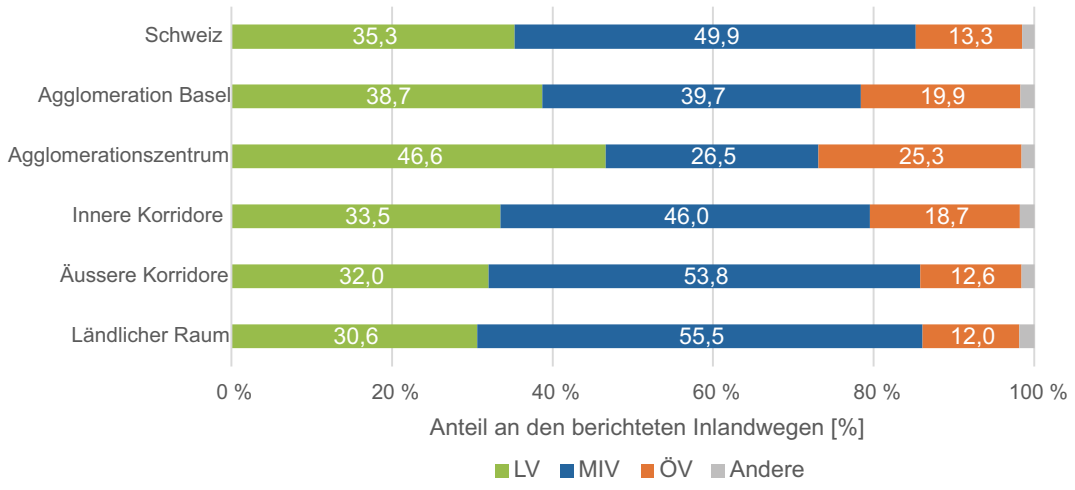


Abbildung 25: Verkehrsmittelanteile an den berichteten Inlandwegen nach Raumkategorie im Jahr

Quelle: BFS Mikrozensus 2015, Geschäftsstelle Agglo Basel (nur für in der Schweiz wohnhafte Personen)

Anmerkung: In dieser Darstellung sind nur die Werte des Schweizer Agglomerationsteils berücksichtigt. Für den französischen und deutschen Teil liegen keine Daten vor.

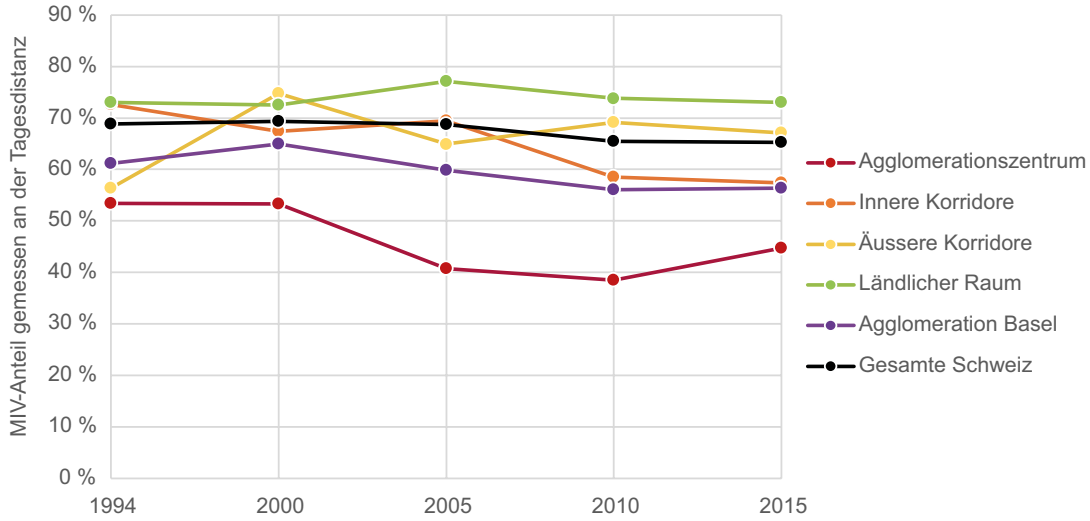
Gemäss schweizerischem Mikrozensus hat sich die Anzahl der täglichen Wege in der Schweiz und auch in der Agglomeration Basel seit 1994 kaum verändert. Die mittleren Tagesdistanzen haben dagegen etwas zugenommen. Interessanterweise liegt die Tagesdistanz in der Agglomeration Basel stets einige Kilometer unter jener der Gesamtschweiz, die Unterwegszeit unterscheidet sich aber jeweils nur um wenige Minuten (siehe Tabelle 31).

Innerhalb der Agglomeration Basel bestehen grössere Unterschiede im Hinblick auf die täglich zurückgelegten Wege. So hat sich beispielsweise die Anzahl der Wege in allen Raumkategorien zwischen 1994 und 2000 deutlich erhöht. Anschliessend ist dieser Wert jedoch überall ausser im Agglomerationszentrum wieder stark gesunken. Seit 2005 liegen nun alle im selben Bereich und schwanken weniger. Die täglich zurückgelegte Distanz hat in jüngerer Zeit nur noch leicht zugenommen, nachdem sie bis ca. 2000 stetig gewachsen ist. Im ländlichen Raum absolvierte die Bevölkerung bis 2010 jeweils die grössten Distanzen, 2015 lag dieser Höchstwert in den äusseren Korridoren.

Der Blick auf die Entwicklung der Verkehrsmittelanteile zeigt, dass der MIV-Anteil gemessen an der Tagesdistanz gesamtschweizerisch seit dem Jahr 2000 leicht abgenommen hat (siehe Abbildung 26). Dieser Effekt ist in der Agglomeration Basel noch deutlicher zu erkennen, am stärksten sind die MIV-Anteile in den inneren Korridoren sowie im Agglomerationszentrum zurückgegangen. Seit dem letzten Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 sind die Anteile relativ konstant geblieben, einzig im Agglomerationszentrum ist der MIV-Anteil wieder gestiegen. Mit 44 % ist der MIV-Anteil hier aber immer noch 10 % tiefer als im Durchschnitt der Agglomeration41. Der MIV-Anteil liegt in den äusseren Korridoren und im ländlichen Raum über dem Schweizer Durchschnitt.

Die ÖV-Anteile sind zwischen 2000 und 2010 in allen Raumkategorien relativ stark angestiegen (siehe Abbildung 27). Eine Erklärung für diese markante Nachfragezunahme dürfte die Attraktivitätssteigerung aufgrund der Ausbauten von Bahn 2000, der S-Bahn und der Tramangebote sein. Nach 2010 konnten die ÖV-Anteile nicht weiter steigen und verzeichneten sogar einen leichten Rückgang im Agglomerationszentrum und im ländlichen Raum. In diesem Zeitraum konnten die ÖV-Angebote nicht mehr bedeutend ausgebaut werden.

Abbildung 26:
Entwicklung des MIV-Anteils nach Raumkategorien von 1994 bis 2015



Quelle: BFS Mikrozensus 2015 (Wege im In- und Ausland), Geschäftsstelle Agglo Basel (nur in der Schweiz wohnhafte Personen)

41 Der zwischenzeitliche MIV- Anstieg im Agglomerationszentrum muss vorsichtig interpretiert werden. Dieser Trend muss sich in der laufenden Erhebung Mikrozensus 2020 zuerst bestätigen (Stichprobenerhebung der Wohnbevölkerung). Der Strassenverkehrsindex von Basel-Stadt (gemäss Auftrag Umweltschutzgesetz §13b Abs. 1) zeigt zwischen 2010 und 2018 eine abnehmende Entwicklung auf dem städtischen Strassennetz.

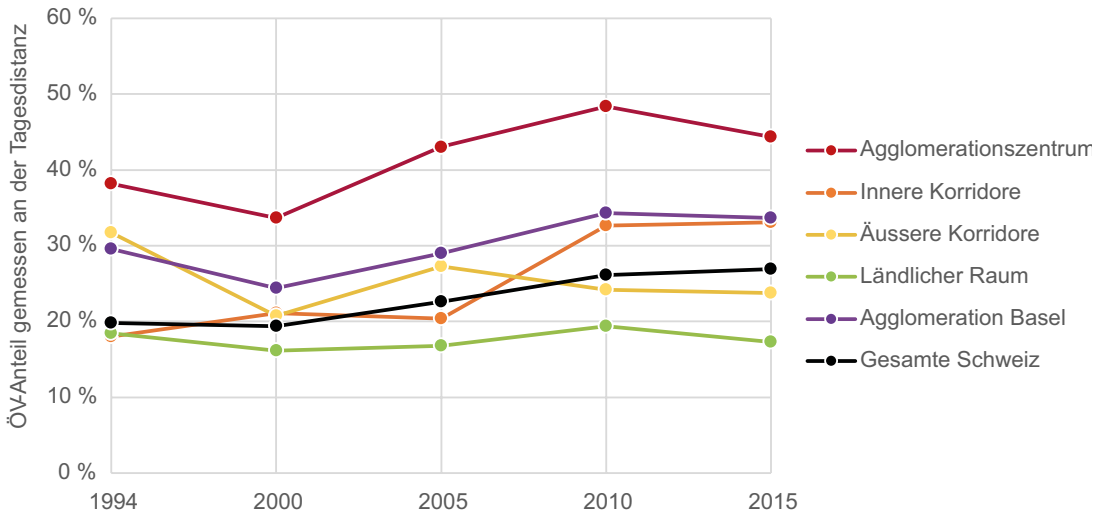


Abbildung 27: Entwicklung des ÖV-Anteils nach Raumkategorien von 1994 bis 2015

Quelle: BFS Mikrozensus 2015 (Wege im In- und Ausland), Geschäftsstelle Agglo Basel (nur in der Schweiz wohnhafte Personen)

Pendlermobilität

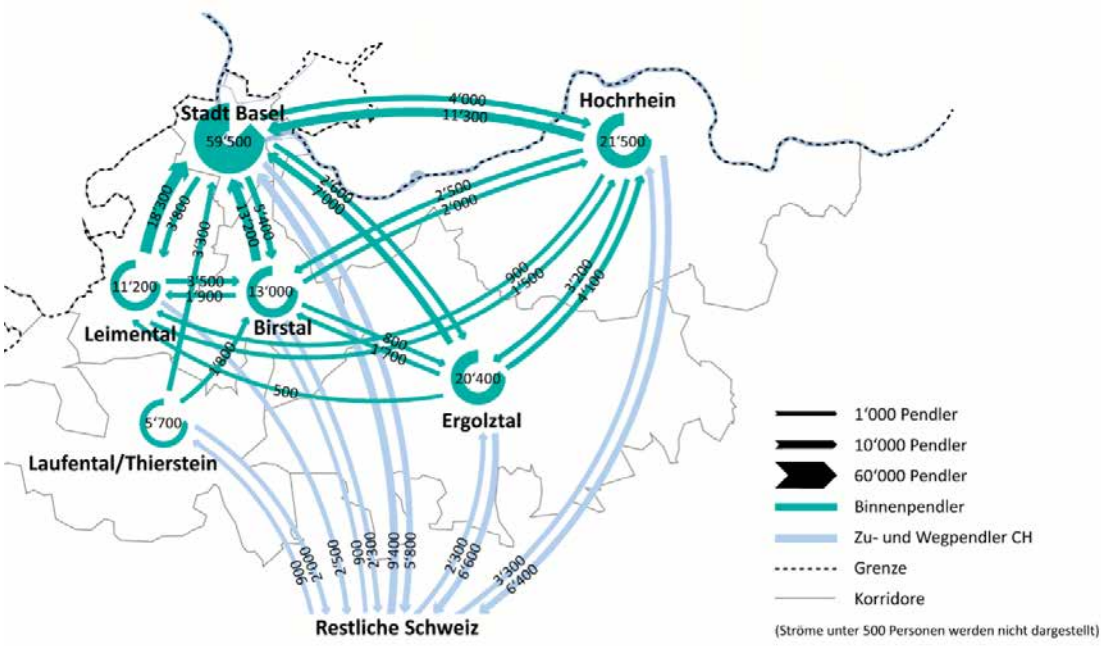
Im Jahr 2017 haben 9 von 10 Erwerbstätigen in der Schweiz ihr Wohngebäude verlassen, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen und waren demzufolge Pendlerinnen und Pendler. Darunter arbeiteten 71% ausserhalb ihrer Wohngemeinde. Ein Vergleich der Schweizer Kantone zeigt, dass Basel-Stadt und Zug gemessen an ihrer Grösse am meisten Pendlerinnen und Pendler aus anderen Kantonen anziehen (BFS Pendlermobilität 2019).

In Abbildung 28 sind die Pendlerströme innerhalb des Schweizer Teils der Agglomeration Basel für das Jahr 2014 ersichtlich. Knapp 60‘000 der insgesamt 163‘000 Beschäftigten42 in der Kernstadt wohnen auch innerhalb dieser. Weitere 53‘000 wohnen im Schweizer Teil der Agglomeration Basel und arbeiten in der Kernstadt. Der grösste Teil davon ist in den Korridoren Leimental, Birstal und Hochrhein wohnhaft, wobei die meisten aus den Nachbargemeinden Allschwil, Riehen, Binningen, Reinach (BL), Muttenz und Birsfelden stammen.

Neben der Kernstadt verfügen auch die Korridore Hochrhein, Ergolz- und Birstal über eine Vielzahl von Arbeitsplätzen. Im Korridor Hochrhein und im Korridor Ergolztal/Frenkentäler sind die Hälfte der Beschäftigten Binnenpendler, d. h. sie wohnen und arbeiten im selben Korridor. Im Birstal ist der Anteil der Binnenpendler etwas kleiner, da ein Grossteil der Erwerbstätigen in Basel arbeitet. Die Ströme zwischen den Korridoren sind zwar deutlich kleiner als jene in die Kernstadt, aber in der Summe bedeutend. Aus der restlichen Schweiz pendeln 17‘000 Beschäftigte in den Schweizer Teil der Agglomeration, und umgekehrt arbeiten 26‘000 der in der Agglomeration Wohnhaften ausserhalb.

42 In der Pendlerstatistik gibt es eine Abweichung von der tatsächlichen Anzahl der Beschäftigten, da die Statistik auf der Stichprobe der Strukturerhebung basiert. Zudem können Arbeitsorte nicht klar zugewiesen werden, wenn eine Person bei einer Firma mit mehreren Standorten arbeitet.

Abbildung 28:
Pendlerströme innerhalb des Schweizer Teils der Agglomeration Basel



Quelle: Pendlerstatistik BFS 2014

Durch die Lage am Dreiländereck gibt es viele Grenzgänger, also Personen, deren Wohnort in einem anderen Land liegt als ihr Arbeitsort. In der folgenden Abbildung 29 sind die Verflechtungen zwischen den unterschiedlichen Gebietskörperschaften in Raum der Agglomeration Basel ersichtlich. Die Grenzgängerstatistik des BFS liefert eine gute Grundlage zu den Einpendlern, zu Auspendlern gibt es in der Schweiz jedoch keine Daten. Die Statistik zu Pendlerverflechtungen in Deutschland (Bundesagentur für Arbeit) gibt zudem Auskunft über in Frankreich wohnhafte Personen, die im Landkreis Lörrach arbeiten. Die Oberrheinkonferenz stellt auf Basis von deutschen und französischen Daten grobe Zahlen für die Pendlerbewegungen zwischen der Nordwestschweiz und der Region Baden sowie dem Elsass zusammen. Diese Zahlen sind nicht in Abbildung 29 enthalten, da es sich lediglich um 500 Grenzgänger von der Nordwestschweiz nach Baden und 100 ins Elsass handelt.

Es ist auf den ersten Blick ersichtlich, dass eine Vielzahl von Personen in der Schweiz arbeitet, aber nicht dort wohnt. Umgekehrt gibt es nur sehr wenige Grenzgänger aus der Schweiz[43]. Die Anzahl der Grenzgänger, die im Schweizer Teil der Agglomeration Basel arbeiten, beläuft sich auf ca. 62'000 Personen. Etwa die Hälfte davon arbeitet innerhalb des Kantons Basel-Stadt und ungefähr ein Drittel im Kanton Basel-Landschaft, aber auch im Kanton Aargau sind es über 10'000 Grenzgänger. Etwa 60% der Grenzgänger in Basel-Stadt und in Basel-Landschaft wohnen in Frankreich, und etwa 40% stammen aus Deutschland. Die Anzahl der Grenzgänger hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Im Jahr 2000 waren es 44'000 Personen, d. h. innert 19 Jahren gab es ein Wachstum von 40% auf nun 62'000 Grenzgänger im Schweizer Teil der Agglomeration Basel.

43 Gemäss der erwähnten Quelle Oberrheinkonferenz. Eine schweizerische Datenquelle für Grenzgänger in Richtung Ausland gibt aktuell es nicht.

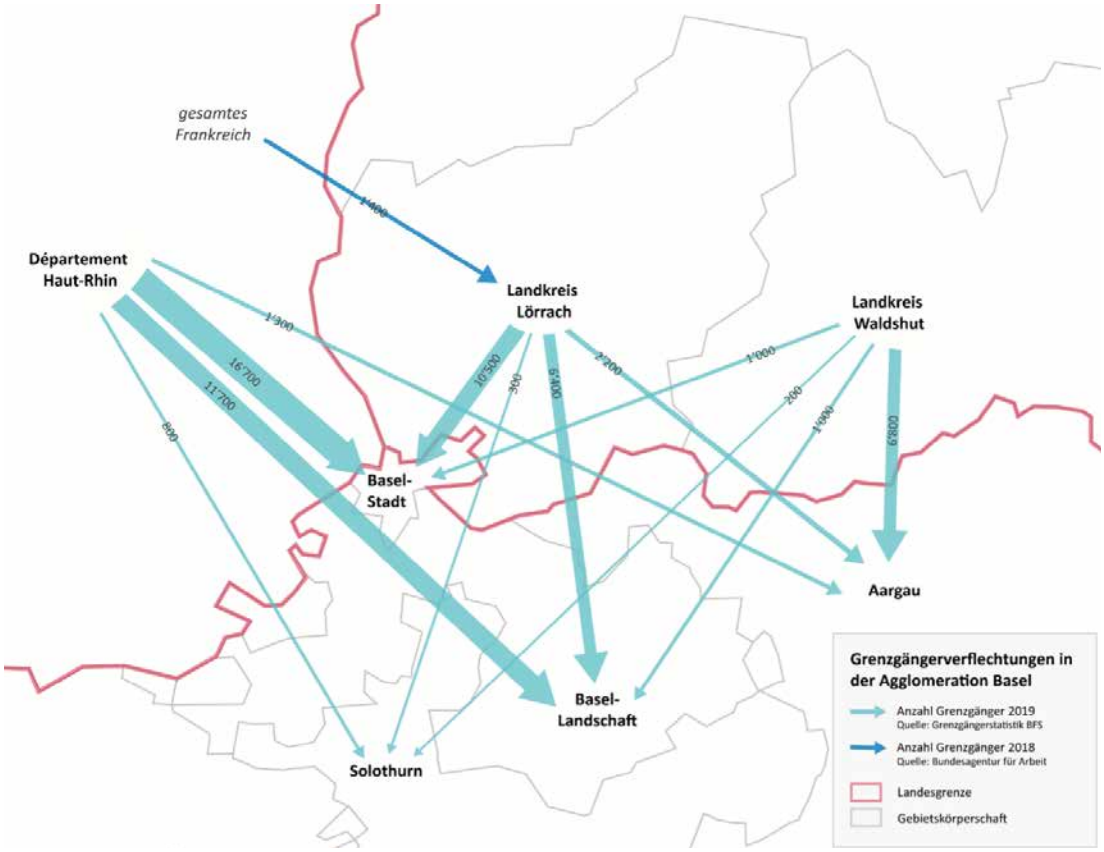


Abbildung 29:
Grenzgängerverflechtungen in der Agglomeration Basel

Quellen: Grenzgängerstatistik BFS, Oberrheinkonferenz, Bundesagentur für Arbeit

Gesamtverkehrsprognose

Für eine Übersicht der Verkehrsbeziehungen in der Agglomeration Basel werden Berechnungen aus dem aktualisierten Gesamtverkehrsmodell (GVM) Region Basel 2016/40 verwendet. Die GVM-Kernzone hat eine ähnliche räumliche Ausdehnung wie die Agglomeration Basel, weshalb gewisse Zahlen direkt aus dem Ergebnisbericht stammen. Die Anzahl der Wege zwischen den Korridoren der Agglomeration Basel und den restlichen Gebieten innerhalb der GVM-Zone wurde für den MIV und ÖV zusätzlich berechnet. Das modellierte Basisszenario 2040 (mittel) umfasst neben den Bevölkerungs- und Arbeitsplatzprognosen der Trendentwicklung nur bereits planungsrechtlich und finanziell gesicherte Vorhaben im Verkehr, also keine Massnahmen, die mit dem vorliegenden Agglomerationsprogramm beantragt werden bzw. bei den übergeordneten Massnahmen aufgeführt sind (also z. B. ohne Herzstück und Rheintunnel).[44]

Im Jahr 2016 beginnen oder enden im Perimeter der Agglomeration Basel werktäglich rund 3,8 Mio. Wege. Diese bestehen aus 1,9 Mio. MIV-, 0,7 Mio. ÖV-, 0,4 Mio. Velo- und 0,8 Mio. Fusswegen. Rund 50% der Wege werden heute mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt. Je ca. ein Fünftel der Wege werden zu Fuss oder mit dem ÖV vorgenommen. Das Velo wird nur für jeden zehnten Weg verwendet.

44 Für eine detaillierte Beschreibung der GVM-Grundlagen siehe Gesamtverkehrsmodell der Region Basel. Ergebnisse Ausgangszustand 2016 und Szenarien 2040, Basel/Liestal 2019

Tabelle 32: Makrokennzahlen der Gesamtverkehrsentwicklung (Personenwege)

Makrokennzahl	2016	2040 (Basiszustand)	2016 – 2040 (absolut)	2016 – 2040 (in %)
Durchschnittlicher Werktagesverkehr nach Verkehrsmittel [Anzahl tägliche Wege in Mio.] (GVM Kernzone)				
Total	**3,8**	**4,2**	**+0,310**	**+8%**
MIV	1,9	2,0	+0.072	+4%
ÖV	0,7	0,8	+0,105	+15%
Velo	0,4	0,5	+0,067	+16%
Fuss	0,8	0,9	+0,066	+8%
Modal Split [Anzahl tägliche Wege in %] (GVM Kernzone)				
Anteil MIV	49,2%	47,2%	–	-1,9%-Punkte
Anteil ÖV	18,3%	19,5%	–	+1,2%-Punkte
Anteil Velo	10,9%	11,7%	–	+0,8%-Punkte
Anteil Fuss[45]	21,6%	21,6%	–	+0,0%-Punkte
Modal Split [Anzahl tägliche Wege in %] (GVM Kernzone)				
Total	**1,8**	**1,9**	**+0,054**	**+3%**
davon Binnenverkehr	1,4	1,4	+0,032	+2%
davon Quell- und Zielverkehr	0,5	0,5	+0,022	+7%
Modal Split [Anzahl tägliche Wege in %] (GVM Kernzone)				
Total	**0,6**	**0,7**	**+0,093**	**+15%**
davon Binnenverkehr	0,5	0,6	+0,070	+14%
davon Quell- und Zielverkehr	0,1	0,1	+0,023	+23%

Quellen: Ergebnisbericht GVM Region Basel, Aktualisierung 2016/40, Berechnung INFRAS

Berechnet man die modalen Anteile basierend auf den geleisteten Personenkilometern, beträgt der MIV-Anteil über 60%. Allerdings muss berücksichtigt werden, dass dabei die Transitverkehre auf dem HLS-Netz stark ins Gewicht fallen.

Tabelle 33: Makrokennzahlen der Gesamtverkehrsentwicklung (Personenkilometer)

Makrokennzahl	2016	2040 (Basiszustand)	2016 – 2040 (absolut)	2016 – 2040 (in %)
Durchschnittlicher Werktagesverkehr [in Mio. Personenkilometer täglich] (GVM Kernzone)				
Total	**21,0**	**23,8**	**+2,865**	**+14%**
MIV	12,9	13,8	+0,903	+7%
ÖV	5,4	6,9	+1,471	+27%
Velo	1,7	2,1	+0,399	+23%
Fuss	0,9	1,0	+0,092	+10%

45 Der Anteil der Fusswege ist eher tief, was sich aus der Funktionsweise des GVM ergibt – sehr kurze Wege werden darin nicht dargestellt. Die Anteile können nicht mit den Angaben im vorangehenden Unterkapitel zum Verkehrsverhalten verglichen werden, da dieses auf dem Mikrozensus Verkehrsverhalten basiert.

Makrokennzahl	2016	2040 (Basiszustand)	2016 – 2040 (absolut)	2016 – 2040 (in %)
Modal Split [Personenkilometer täglich in %] (GVM Kernzone)				
Anteil MIV	61,5%	57,9%	–	–3,6%-Punkte
Anteil ÖV	26,0%	29,0%	–	+3,0%-Punkte
Anteil Velo	8,3%	9,0%	–	+0,7%-Punkte
Anteil Fuss	4,2%	4,1%	–	–0,1%-Punkte

Quelle: Ergebnisbericht GVM Region Basel, Aktualisierung 2016/40

Die aus dem GVM Region Basel (Ist-Zustand 2016) berechnete Anzahl der Wege zwischen den Korridoren mit ÖV und MIV sind in Abbildung 30 ersichtlich. Die Auswertung der Quelle-Ziel-Matrizen führt zu folgenden Erkenntnissen:

› Innerhalb der Agglomeration Basel bestehen starke radiale MIV-Beziehungen zwischen der Kernstadt und den Korridoren Leimental, Hochrhein und Birstal. Die tangentialen Verkehrsbeziehungen des MIV zwischen dem Hochrhein sowie dem Ergolz- und dem Wiesental generieren ebenfalls eine hohe Anzahl täglicher Wege. Dasselbe gilt für die Beziehung zwischen dem Leimen- und dem Birstal. Die Ströme zwischen der Kernstadt und den benachbarten Korridoren in Deutschland und Frankreich sind deutlich schwächer und jene ins Ergolztal und Laufental/Thierstein am schwächsten.

› Beim öffentlichen Verkehr weisen wiederum die Beziehungen zwischen der Kernstadt und den angrenzenden Korridoren Leimental und Birstal die grösste Nachfrage auf. Zwischen der Kernstadt und dem Hochrhein und dem Wiesental sind die ÖV-Beziehungen etwas schwächer. In den restlichen Korridoren sind die ÖV-Anteile deutlich tiefer. Im Gegensatz zum MIV sind die tangentialen ÖV-Beziehungen zwischen den Korridoren gering. Im Binnenverkehr innerhalb der Korridore sind die ÖV-Anteile hingegen bedeutender, mit Ausnahme der Saint-Louis Agglomération und des Korridors Oberrhein/Kandertal.

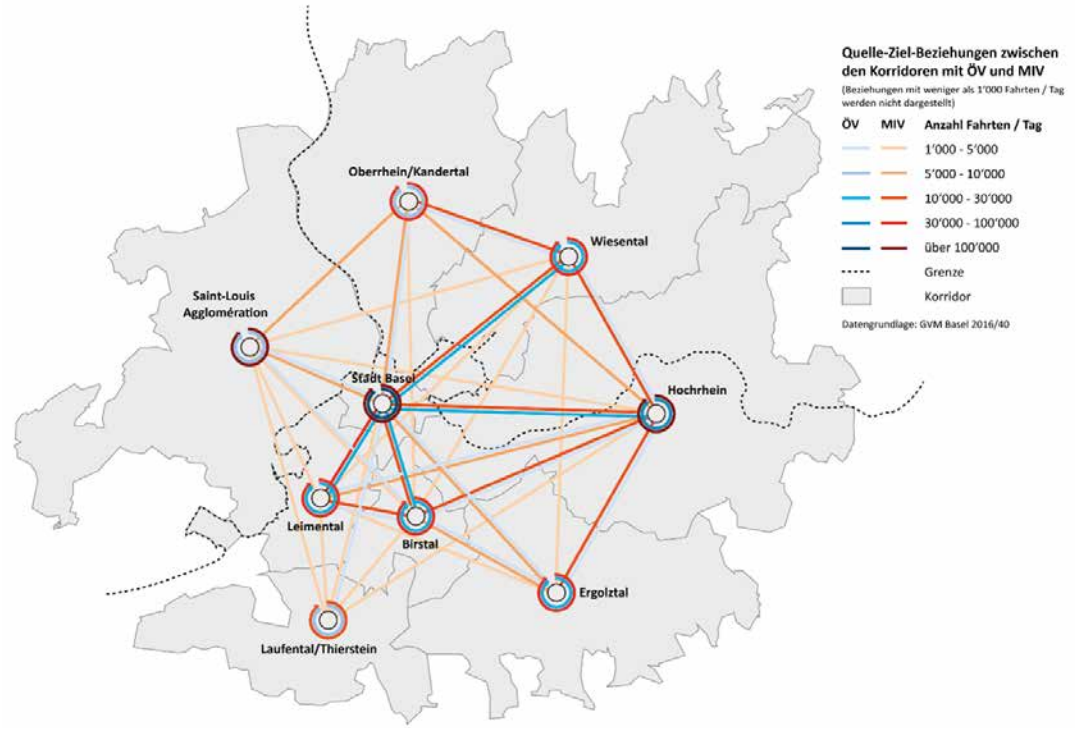


Abbildung 30: Quelle-Ziel-Beziehungen zwischen den Korridoren mit ÖV und MIV (gemäss GVM 2016)

Quelle: GVM Region Basel, Aktualisierung 2016/40, Darstellung INFRAS

Entwicklungstrends

Das GVM prognostiziert im mittleren Szenario von 2016 bis 2040 eine Gesamtverkehrszunahme von +310‘000 Personenwegen und somit +8% im Modell-Kernzonengebiet (siehe Tabelle 32). Das Wachstum des öffentlichen Verkehrs und des Veloverkehrs ist mit +15% und +16% doppelt so hoch wie das Gesamtwachstum, während die MIV-Wege unterdurchschnittlich wachsen. Haupttreiber für das Wachstum der Personenwege ist die Zunahme der Einwohner und der Arbeitsplätze, untergeordnet auch die Alterung der Bevölkerung mit den entsprechenden Verschiebungen bei den unternommenen Wegzwecken hin zu mehr Einkaufs- und Freizeitwegen.

Die Verkehrsleistung wächst etwas stärker als die Anzahl der Wege: Die Anzahl der Personenkilometer nehmen im Modell-Kernzonengebiet bis 2040 um +14% zu (siehe Tabelle 33). Beim ÖV- und Veloverkehr sind die Zunahmen mit +27% und +23% am stärksten. Unterdurchschnittlich wachsen wiederum die Anteile des MIV und des Fussverkehrs. Die Verlagerung vom MIV auf den ÖV ist vor allem auf den Angebotsausbau im ÖV bei gleichzeitig hoher Auslastung der Strassen zurückzuführen. Beim Veloverkehr wurde die durchschnittliche Geschwindigkeit infolge des gestiegenen E-Bike-Anteils im Modell erhöht, wodurch das Wachstum verstärkt wird. Die sich verlangsamende Zunahme beim MIV ist u. a. auf die Erhöhung der Parkierungskosten in der Stadt Basel zurückzuführen.

Der Vergleich der Quelle-Ziel-Matrizen der Korridore von 2016 und 2040 zeigt, dass die Personenwege nicht überall zunehmen. Beim MIV nehmen beispielsweise die Beziehungen zwischen der Kernstadt und den 3 ausländischen Korridoren Oberrhein/Kandertal, Wiesental und Saint-Louis Agglomération ab. Dafür nimmt die Anzahl der mit dem ÖV zurückgelegten Wege in den beiden letztgenannten Korridoren deutlich zu, was auf den Ausbau der ÖV-Infrastruktur zurückzuführen ist. Eine MIV-Verbindung, die stark zunimmt, ist dagegen die zwischen der Kernstadt und dem Hochrhein. Auch zwischen der Kernstadt und dem Ergolztal erhöht sich die Nachfrage, während die restlichen Unterschiede beim MIV unter 800 Fahrten pro Tag gegenüber 2016 liegen. Beim Vergleich der ÖV-Beziehungen wird ersichtlich, dass diese insgesamt stark zunehmen, vor allem die Verbindungen von und zur Kernstadt wachsen um bis zu 5‘600 Fahrten pro Tag (Leimental). Die Beziehungen zwischen der Kernstadt und dem Hochrhein (+4‘400), dem Birstal (+2‘900) und dem Ergolztal (+1‘200) sowie dem Wiesental (+900) und der Saint-Louis Agglomération (+2‘000) verzeichnen gemäss dem GVM die höchsten Zunahmen der ÖV-Wege.

Die Entwicklung des Binnenverkehrs innerhalb der Korridore verläuft sehr unterschiedlich. Das GVM prognostiziert einzig in der Kernstadt und im Wiesental eine Abnahme der Anzahl der mit dem MIV zurückgelegten Wege. In der Saint-Louis Agglomération und am Hochrhein nimmt der MIV-Binnenverkehr absolut gesehen mit +15‘800 und +10‘500 Wegen am stärksten zu. Der Binnenverkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln nimmt lediglich im Wiesental ab. Die Nachfrage steigert sich innerhalb der Kernstadt am stärksten (+12‘600), gefolgt vom Hochrhein (6‘100) und der Saint-Louis Agglomération (+3‘600).

Fazit Gesamtverkehr

- Rund 50% der Wege innerhalb der Agglomeration Basel werden heute mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt. Je ca. ein Fünftel der Wege werden zu Fuss oder mit dem ÖV vorgenommen. Das Velo wird nur für jeden zehnten Weg verwendet.
- Der MIV-Anteil liegt in Frankreich höher als in Deutschland. In der Schweiz ist der Anteil deutlich geringer.
- Bei den Pendlerströmen weisen die an die Stadt Basel angrenzenden Korridore starke Pendlerbeziehungen zur Kernstadt auf. Zwischen den einzelnen Korridoren sind die Ströme jeweils kleiner, dennoch sind die tangentialen Ströme insgesamt ebenfalls bedeutend.
- Etwa 70% der in der Kernstadt Arbeitenden wohnt im Schweizer Teil der Agglomeration, und rund ein Fünftel lebt im Ausland.
- Die Anzahl der Grenzgänger hat in den letzten 20 Jahren deutlich zugenommen. Im Schweizer Teil der Agglomeration arbeiten heute 62'000 Grenzgänger wovon ca. 60% in Frankreich und 40% in Deutschland wohnen.
- Insgesamt bewältigt die Bevölkerung des Agglomerationszentrums die kürzesten Tagesdistanzen, während die zurückgelegten Wege in den äusseren Korridoren am längsten sind.
- Die bisherige Entwicklung zeigt, dass der MIV-Anteil auf Schweizer Territorium insgesamt leicht abnimmt und der ÖV-Anteil zunimmt. Dies hängt v. a. mit dem Ausbau der ÖV-Angebote und dem stark belasteten Strassennetz im Agglomerationszentrum zusammen. Auch die Erhöhung der Parkierungskosten in der Stadt Basel tragen zur Abnahme des MIV-Anteils bei (Kapitel 5.4.6).
- Das Gesamtverkehrsmodell prognostiziert eine starke Zunahme der Anzahl Wege und der Personenkilometer im öffentlichen Verkehr sowie im Velo- und Fussverkehr, während der motorisierte Individualverkehr unterdurchschnittlich wachsen wird.

5.4.2 Öffentlicher Verkehr: S-Bahn

Aktuelles Angebot der trinationalen S-Bahn Basel

Kartenband: Karte 2.8

Alle S-Bahn-Linien führen radial in das Agglomerationszentrum. Ausnahmen bilden lediglich die Linien S5 (Gartenbahn) zwischen Weil am Rhein und Steinen sowie die Linie S9 («Läufelfingerli») zwischen Sissach und Olten über die alte Hauensteinlinie (siehe Abbildung 31). Die im Wiesental verkehrende S6 bedient als einzige Linie beide grossen städtischen Bahnhöfe (Basel Badischer Bahnhof und Basel SBB) im regelmässigen Takt.

Die Linien S1 und S3 im Frick-, Ergolz- und Laufental, die S5 und S6 im Wiesental sowie – mit Taktlücken am Vormittag – die RB35 Basel Badischer Bahnhof – Waldshut verkehren im Halbstundentakt. Im Gegensatz dazu fahren die RB27 Basel Badischer Bahnhof – Freiburg (Breisgau), der TER Basel SBB – Mulhouse sowie die S9 (Sissach – Läufelfingen – Olten) im Stundentakt, teilweise mit Verdichtungen zur Hauptverkehrszeit.

Ausser im Wiesental werden auf allen Ästen die Angebote der trinationalen S-Bahn Basel mit beschleunigten interregionalen Zügen ergänzt.

Abbildung 31: Liniennetzplan der trinationalen S-Bahn Basel (2020)

Quelle: trireno

Nachfrage der trinationalen S-Bahn Basel

Die Abbildung 32 zeigt die Nachfrageentwicklung der letzten Jahre auf dem gesamten Netz der trinationalen S-Bahn Basel. Die Kurve stellt die Gesamtsumme der Fahrgäste (Einsteiger) pro Jahr in Deutschland, Frankreich und der Schweiz dar. Die Nachfrage ist von 2011 bis 2019 um rund 22 % gewachsen, obwohl das S-Bahn-Angebot im gleichen Zeitraum praktisch unverändert geblieben ist. Entsprechend hat die Nachfrage auf den einzelnen Zügen in diesem Zeitraum stark zugenommen, was in den Hauptverkehrszeiten zu spürbaren Überlasten führte – insbesondere auf den Linien S3 und S6.

Kartenband: Karte 2.11

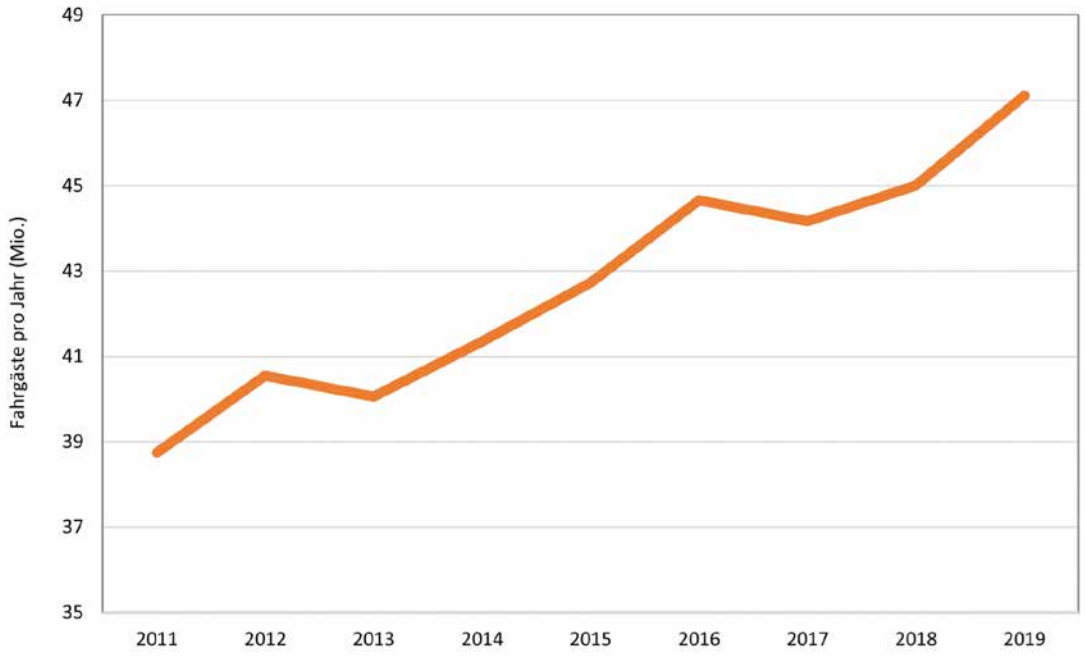


Abbildung 32: Nachfrageentwicklung auf allen Linien der trinationalen S-Bahn Basel (Fahrgäste in Mio. pro Jahr)

Quellen: DB Regio, SBB, SBB GmbH und SNCF Mobilités. Die Daten der Linie TER Mulhouse – Basel fehlen für die Jahre 2011 bis 2015 und wurden entsprechend nur für die Jahre 2016 bis 2019 mitgezählt (durchschnittlich rund 1,5 Mio. Fahrgäste pro Jahr).

Netzstruktur

Das Schienennetz in der Agglomeration Basel ist historisch gewachsen und ein Abbild der topografischen Gegebenheiten. Die Bahnstrecken laufen entlang der Talachsen radial auf das Agglomerationszentrum zu und treffen sich in den Bahnhöfen Basel SBB oder Basel Badischer Bahnhof. Die trinationale Agglomeration Basel fungiert ausserdem als wichtige Drehscheibe für den internationalen Güter- und Personenfernverkehr. Dadurch überlagern sich auf dem Schienennetz rund um Basel mehrere bedeutende Verkehrsströme, was zu zahlreichen Kreuzungskonflikten und Kapazitätsengpässen im Fern-, Güter- und Regionalverkehr führt.

Die bestehende Gleistopologie und die Anordnung der Gleise und Bahnhöfe sowie die geringe Anzahl an Zeitfenstern, an denen die Bahnhöfe und Strecken dem Regionalverkehr zur Verfügung stehen, ermöglichen zurzeit keine direkten Durchbindungen der S-Bahn-Linien durch das Agglomerationszentrum. Für die 2 einzigen S-Bahn-Linien, die zurzeit nicht in Basel SBB oder in Basel Badischer Bahnhof enden, sind aufwendige und zeitintensive Wendemanöver in Basel SBB (S-Bahn-Linie S3) und in Basel Badischer Bahnhof (S-Bahn-Linie S6) notwendig.

Aufgrund der Trinationalität ist das Schienennetz bahntechnisch und betrieblich sehr heterogen: Es bestehen unterschiedliche Stromsysteme, Zugsicherungssysteme sowie Bahnsteighöhen und -längen. Die Hochrheinbahn zwischen Basel Badischer Bahnhof und Waldshut wurde beispielsweise noch nicht elektrifiziert. Vor allem die unterschiedlichen Strom- und Zugsicherungssysteme machen es notwendig, dass die eingesetzten Züge im grenzüberschreitenden Verkehr je nach befahrener Linie mindestens 2 oder sogar 3 unterschiedliche technische Ausrüstungen und Zulassungen vorweisen müssen, um alle Streckenabschnitte befahren zu können.

In den letzten Jahren bestand der Ausbau der Bahninfrastrukturen im Agglomerationsperimeter mehrheitlich aus der Renovation bestehender Haltepunkte (zwecks Einrichtung barrierefreier Zugänge) sowie der Eröffnung neuer Haltestellen: Schopfheim-Schlattholz (2017), Pratteln-Salina Raurica (2008), Rheinfelden-Augarten (2008), Riehen-Niederholz (2008), Lörrach-Schwarzwaldstrasse (2007), Schopfheim-West (2007), Basel-Dreispitz (2006), Lörrach-Dammstrasse (2005) und Lörrach-Museum/Burghof (2004).

Fazit öffentlicher Verkehr – S-Bahn

- Die Agglomeration Basel verfügt über ein radiales, trinationales S-Bahn-Netz, über das die Korridore an das Agglomerationszentrum angebunden sind.
- Die S-Bahn-Linien verkehren entweder im Halbstunden- oder Stundentakt. Alle Äste (Ausnahme Wiesental) werden von beschleunigten interregionalen Zügen ergänzt.
- Trotz gleichbleibendem S-Bahn-Angebot hat die Nachfrage zwischen 2011 und 2019 um rund 22% zugenommen, was zu Überlastungen führt. Zusätzlich überlagern sich auf dem Schienennetz rund um Basel Verkehrsströme des Fern-, Güter- und Regionalverkehrs.
- Bahntechnische Faktoren, fehlende Infrastrukturen sowie eingeschränkte Infrastrukturverfügbarkeit für den Regionalverkehr verhindern derzeit Angebotsverbesserungen mit Takterhöhungen und mit direkten Durchmesserlinien der S-Bahn durch das Agglomerationszentrum.

5.4.3 Öffentlicher Verkehr: Tram und Bus

Angebot und Netzstruktur

Kartenband: Karte 2.8

2 Betreiber bedienen das Basler Tramliniennetz: die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) sowie die Baselland Transport AG (BLT). Zudem gibt es im Kanton Basel-Landschaft die Waldenburgerbahn, die die Gemeinden des Waldenburgertals mit Liestal und der S-Bahn verbindet. Diese wird seit 2016 von der BLT betrieben. Die folgende Abbildung zeigt das aktuelle Liniennetz für Basel und Umgebung.

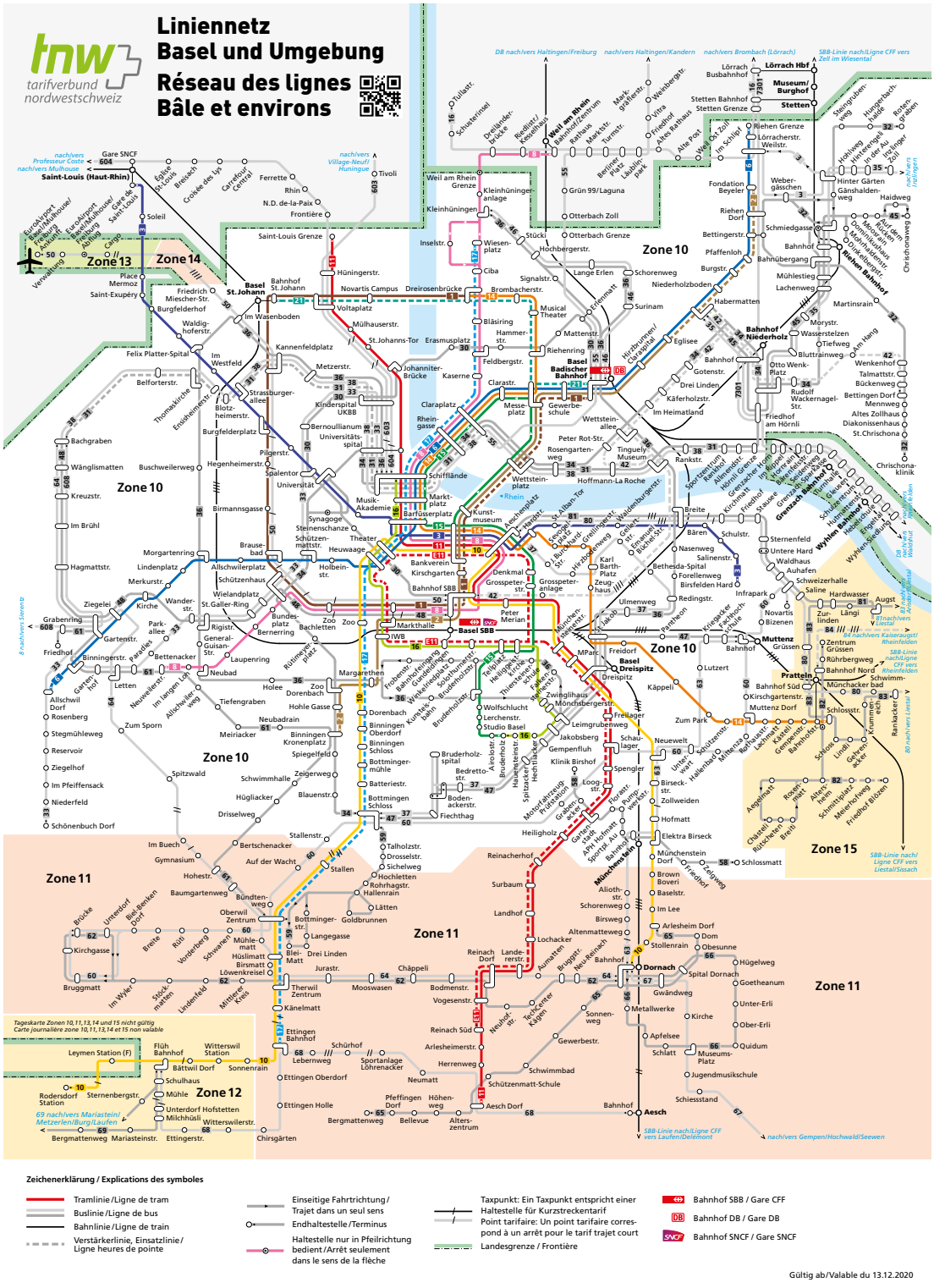


Abbildung 33: Liniennetz Basel und Umgebung

Quelle: Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW), (2020): Liniennetz Basel und Umgebung

Im Zentrum von Basel überlagern sich auf vielen Strecken mehrere radiale Tramlinien. Ausserdem ermöglichen die Linien 1, 14, 21 Verkehrsbeziehungen entlang den Ringstrassen um die Innenstadt. Busse decken weitere tangentiale Verbindungen ab. Die Mehrheit der Tram- und urbanen Buslinien in der Agglomeration Basel werden an Werktagen tagsüber

im 7,5-Minuten-Takt betrieben. Die Tramlinie 10 zwischen Rodersdorf und Ettingen sowie die neu gebauten Tramverlängerungen nach Weil am Rhein und Saint-Louis verkehren im 15-Minuten-Takt. Während der Hauptverkehrszeiten werden Taktverdichtungen geführt.

Das Busliniennetz zeigt deutliche länderspezifische Unterschiede. Während auf Schweizer Seite annähernd jede Ortschaft mit mehr als 100 ständigen Einwohnern an den ÖV angebunden ist, weisen der deutsche und insbesondere der französische Agglomerationsteil einen deutlich schwächeren Feinerschliessungsgrad auf. Diverse kleinere Ortschaften werden gar nicht oder nur mit wenigen Kursen pro Tag bedient, und abends und an den Wochenenden wird das Angebot dort zusätzlich ausgedünnt oder gänzlich eingestellt.

Im Agglomerationszentrum bildet das Tramnetz zusammen mit den Buslinien ein dichtes Netz zur Mittel- und Feinerschliessung. Dieses deckt alle massgeblichen Siedlungskorridore ab. Im Leimental übernimmt das Tram die Funktion des fehlenden Bahnangebots.

Das Busnetz ergänzt das Tram, wo keine Schieneninfrastruktur vorhanden ist, und übernimmt die gesamte Feinverteilung im äusseren Agglomerationsgürtel. Es orientiert sich an den grossen Talachsen, bietet aber auch tangentiale Verbindungen im weniger dicht besiedelten Gebiet abseits der grossen Talachsen.

Das Tramnetz konzentriert sich hauptsächlich auf das Schweizer Agglomerationsgebiet. Mit der 2014 in Betrieb genommenen Verlängerung der Tramlinie 8 nach Weil am Rhein (D) sowie der Ende 2017 eröffneten Linie 3 nach Saint-Louis existieren mittlerweile auch 2 grenzüberschreitende Tramverbindungen. Die Tramlinien 11 und 6 enden an der französischen bzw. der deutschen Grenze, zudem bedient die Tramlinie 10 die französische Ortschaft Leymen im äusseren Agglomerationsgürtel. In Lörrach übernimmt die S-Bahn mit ihrem dichten Haltestellennetz mit 7 Haltestellen in der Stadt teilweise die Funktion des fehlenden Tramangebots.

Das Tramnetz ist fast durchgehend doppelspurig ausgebaut. Die letzten einspurigen Abschnitte befinden sich in Binningen, Arlesheim, zwischen Ettingen und Rodersdorf sowie in Basel zwischen Zoo und Heuwaage. Im Jahr 2014 wurden auf letzterer Strecke die Abschnitte Ettingen – Sonnenrain und Witterswil – Bättwil zur Doppelspur ausgebaut. Dies ermöglichte die Einführung eines 7,5-Minuten-Takts bis Flüh in den Hauptverkehrszeiten. Ein Grossteil der Vorortsstrecken verfügt über ein Eigentrassee. Allerdings sind im ausserstädtischen Gebiet nur Teilabschnitte baulich von der MIV-Fahrbahn abgetrennt.

Das grenzüberschreitende Busangebot zwischen Deutschland und der Schweiz, das die Tram- und Bahnlinien ergänzt, ist mit diversen Linien (3, 6/16, 38, 55, 7300, 7301, 7312) relativ gut ausgebaut. Entlang des Hochrheins (CH/D) gibt es zwischen der Schweiz und Deutschland eine stadtnahe Verbindung zwischen Grenzach und Basel-Claraplatz (Linie 38) sowie den Ortsverkehr, der die beiden Rheinfelden verbindet. Querungsmöglichkeiten über den Rhein am Oberrhein zwischen Deutschland und Frankreich fehlten jedoch bisher. Der Landkreis Lörrach plant deshalb ab Dezember 2020 eine direkte Buslinie von Lörrach über Weil am Rhein und die Palmrainbrücke nach Saint-Louis und zum EuroAirport. Zwischen Frankreich und der Schweiz bestehen 3 Buslinien nach Saint-Louis, Village-Neuf und Hegenheim (603, 604, 608) sowie zu den Hauptverkehrszeiten oder als Bedarfsbus 2 Linien nach Kembs und Bartenheim (Distribus 7, 8).

Nachfrage Tram

Insgesamt trifft das Tramangebot in der Agglomeration Basel auf eine starke Nachfrage und ist entsprechend gut ausgelastet. Insbesondere im Innenstadtbereich erreicht die Auslastung einzelner Linien zeitweise Spitzenwerte, die die Angebotsqualität schmälern.

Die Fahrgastzahlen der Tramlinien entwickelten sich im Zeitraum von 2006 bis 2018 aber unterschiedlich (siehe Abbildung 34). Die Hintergründe zu den einzelnen Linienentwicklungen sind komplex und können an dieser Stelle nicht systematisch hergeleitet werden. Besonders zu beachten sind aber die folgenden Trends: Die Linien 10 und 17 im Leimental verzeichnen die deutlichste Nachfragezunahme über die gesamte Periode hinweg. Die Fahrgastzahlen nahmen seit der Einführung der damaligen Einsatzlinie E10 im Jahr 2008 deutlich zu. Nach einer zwischenzeitlichen Abschwächung des Nachfragewachstums, weil die Neukonzeption der Buslinien zu einer Verschiebung vom Tram auf die verschiedenen Buslinien führte (Regierungsrat Basel-Landschaft 2013: 15), erfolgte ab 2012 wieder ein deutlicher Aufschwung durch die Einführung des 7,5-Minuten-Takts auf den Linien 10 und 17. Die Linie 8 (Weil am Rhein – Neuweilerstrasse) verzeichnete zwischen 2006 und 2015 ebenfalls eine Zunahme, seither nehmen die Fahrgastzahlen jedoch wieder ab, liegen aber immer noch in einem hohen Bereich von über 18 Millionen. Bei der Linie 6 (Riehen Grenze – Allschwil) sinken die Fahrgastzahlen seit 2013. Dies dürfte verschiedene Gründe haben, etwa Baustellen, den S-Bahn-Ausbau der Wiesentallinie sowie die neue S-Bahn Haltestelle Riehen-Niederholz. Die Linie 1 (Dreirosenbrücke – Badischer Bahnhof) weist eine sehr konstante Auslastung auf. Auch die Fahrgastzahl der Linie 3 (Birsfelden-Hard – Gare de Saint-Louis) veränderte sich bis 2017 kaum, ist jedoch seit der Verlängerung bis Saint-Louis wieder gestiegen. Die Linie 14 im Hochrhein verzeichnet rund 14 Mio. Fahrgäste. Diese Nachfrage ist über die untersuchten Jahre hinweg relativ konstant, der Rückgang im Jahr 2009 dürfte v. a. auf den neu eingeführten 15-Minuten-Takt der S-Bahn zwischen Pratteln und Basel zurückzuführen sein.

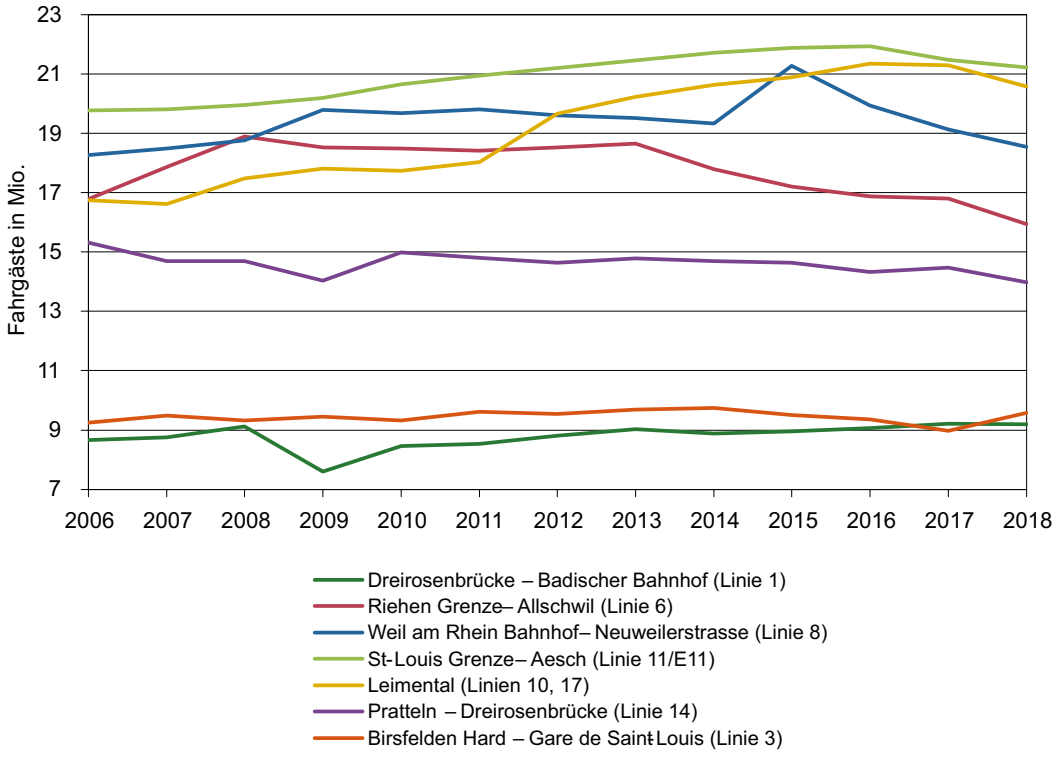


Abbildung 34: Nachfrageentwicklung ausgewählter Tramlinien (Fahrgäste in Mio.)

Quelle: Geschäftsberichte BVB und BLT von 2006 bis 2018

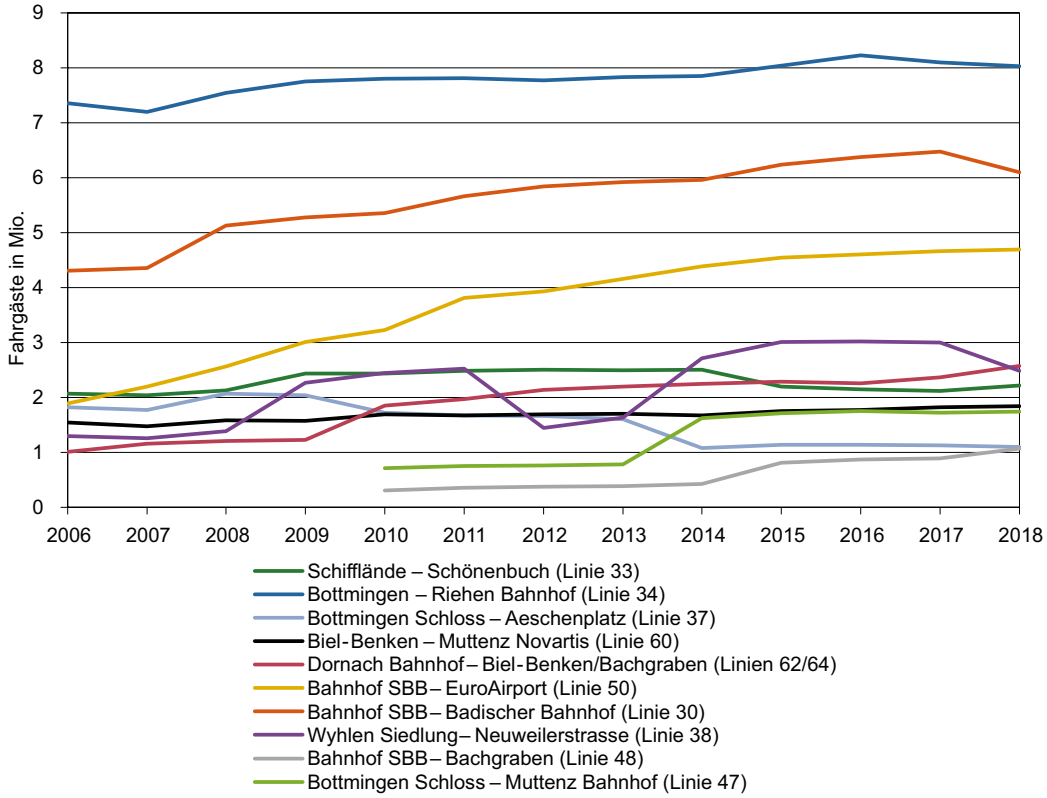
Nachfrage Bus

Die Nachfrageentwicklung auf dem Busnetz ist wie beim Tramnetz nur für ausgewählte Linien dargestellt (siehe Abbildung 35). Zum einen handelt es sich dabei um die im äusseren Stadtbereich tangential verlaufenden Linien 30, 36, 37, 47, 48, 60, 62 und 64, und zum anderen sind die Radiallinien 33 und 34 dargestellt, die das Leimental mit Basel und Riehen verbinden.

Bei den tangentialen Linien ist kein einheitlicher Trend erkennbar. Die Entwicklungsdynamik auf der Linie 37 ist relativ volatil. Die Nachfrage auf den Linien 62 und 64 ist im Zeitraum von 2009 bis 2010 infolge des Angebotsausbaus deutlich angestiegen, und seither steigt die Nachfrage stetig, wenn auch langsam. Auf der Linie 60 haben die Fahrgastzahlen ebenfalls konstant, aber weniger stark zugenommen.

Auf der stark befahrenen Buslinie 34 stiegen die Fahrgastzahlen im Zeitraum von 2004 bis 2009 leicht, während sie in den letzten Jahren konstant blieben. Darauf folgt die Linie 30, die ebenfalls hoch frequentiert ist und bis 2017 eine konstante Nachfragesteigerung verzeichnet. Die Buslinie 50, die den EuroAirport bedient, verzeichnete im Agglomerationsraum Basel das grösste Wachstum. Die Nachfrage ist im Zeitraum von 2006 bis 2015 um mehr als das Doppelte gestiegen. In den letzten 2 Jahren hat sich diese Entwicklung jedoch abgeschwächt. Die neueren Linien 47 und 48 können sich seit dem Wachstumsschub in den Jahren 2013 und 2014 konstant halten.

Abbildung 35: Nachfrageentwicklung ausgewählter Buslinien (Fahrgäste in Mio. pro Jahr)



Quellen: Geschäftsberichte BVB und BLT von 2006 bis 2018

Entwicklungstrends

Das GVM Region Basel prognostiziert im Zustand 2040 (mittel) eine Zunahme der ÖV-Personenfahrten im Agglomerationsperimeter (Binnenverkehr sowie Quell- und Zielverkehr) um +15% und bei den Personenkilometern um +27%. Mengenmässig die stärksten ÖV-Zunahmen weist das GVM innerhalb der Kernstadt sowie zwischen Kernstadt und Leimental bzw. Hochrhein aus.

In Karte 2.11 (Kartenband) sind die daraus zu erwartenden Nachfrageveränderungen auf dem ÖV-Netz dargestellt. Entsprechend dem ÖV-Wachstum in allen Teilen der Agglomeration werden auch die Netzbelastungen auf der Mehrheit der Abschnitte zunehmen. Innerhalb des Busnetzes sind die höchsten Nachfragesteigerungen in der Kernstadt und im ersten Agglomerationsgürtel zu erwarten, wo die Buslinien Entwicklungsgebiete erschliessen.

Vor diesem Hintergrund haben die beiden Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt beschlossen, die bisherige Konzeption «Tramnetz 2020» komplett zu überarbeiten – mit dem Resultat einer neuen «Tramnetzentwicklung 2040». Sie verbindet mit dem Ausbau des Tramstreckennetzes verschiedene Ziele[46]:

- Optimale Erschliessung von Entwicklungsgebieten (z. B. Bachgraben, Salina Raurica)
- Entlastung gewisser Streckenteile (z. B. Umstellung der Linie 30 und des Trams Polyfeld)
- Erhöhung der Netzflexibilität (z. B. am Claragraben)
- Radiale Ausdehnung des Netzes in die Agglomeration (geplante Tramverlängerungen auch in D und F)
- Beschleunigung des Tramverkehrs (z. B. durch das Expresstram Leimental und am Claragraben)

Basierend auf weiteren Abklärungen und Machbarkeitsstudien wurden die Ausbauschritte neu priorisiert und etappiert. Die verfolgten Massnahmen und Ziele sind in der Teilstrategie Tram/Bus zusammengefasst.

Fazit öffentlicher Verkehr – Tram und Bus

- Die Agglomeration Basel verfügt über ein sehr dichtes Tram- und Bus-Angebot. Durch ein Netz von tangential und radial verlaufenden Linien werden die Stadtteile und Talachsen miteinander verbunden.
- Die Analyse der Fahrgastzahlen zeigt, dass die Linien insgesamt eine konstante Auslastung aufweisen, wobei einige stärker wachsen, andere aber stagnieren. Das kann unterschiedliche Gründe haben, beispielsweise kann die Einführung von neuen Linien und Verlängerungen zwischen Tram- und Buslinien veränderte Nachfragen mit sich bringen.
- Das Gesamtverkehrsmodell prognostiziert im öffentlichen Verkehr eine Zunahme der Personenwege um 15% und der Personenkilometer um 27% (Tram und Bus zusammen). Das heisst, der Modal Split wird in Bezug auf die Personenkilometer von heute 26% auf rund 30% bis 2040 steigen.
- Die Basler Kantone haben die Tramnetzstrategie 2040 erarbeitet, um das Angebot der Nachfrage entsprechend schrittweise weiter ausbauen zu können. Die Priorisierung der Einzelprojekte erfolgt in der Teilstrategie ÖV und im Massnahmenband.

46 siehe den Bericht zum Stand der Umsetzung Ausbau des Tramstreckennetzes und zur Aktualisierung des Plans zum Tramstreckennetz und zum Ratschlag zur Ausgabenbewilligung für die weitere Planung und Gesamtkoordination (UVEK Basel-Stadt, 15. Januar 2020, Bericht Nr. 18.1730.02)

5.4.4 ÖV-Erschliessungsgüte

Bevölkerung nach ÖV-Güteklassen[47] (nur Schweiz)

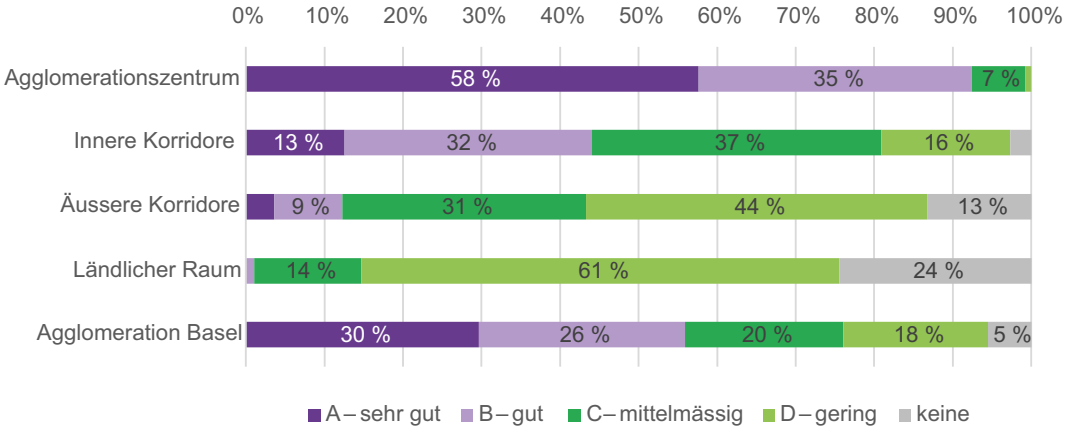
Kartenband: Karte 2.3

In den Schweizer Gebieten der Agglomeration Basel wohnen 30% der Einwohner in sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Gebieten (Güteklasse A) und weitere 26% in gut erschlossenen Wohnlagen (Güteklasse B). Dies entspricht ungefähr dem Durchschnitt der grossen Schweizer Agglomerationen, wobei z. B. in Genf deutlich mehr Einwohner an sehr gut erschlossenen Lagen leben (50%) und in Zürich deutlich weniger (23%).

Im des Agglomerationszentrums wohnen über 90% der Bevölkerung in Lagen mit guter oder sehr guter ÖV-Erschliessung. In den inneren Korridoren liegt dieser Wert bei 45% (A: 13%, B: 32%), während der grösste Teil der Bevölkerung in mittelmässig erschlossenen Lagen wohnt (37%). In den äusseren Korridoren liegt der Anteil der Einwohner mit geringer oder keiner ÖV-Erschliessung bei 57%, und weitere 31% wohnen in nur mittelmässig erschlossenen Lagen.

Der Vergleich zwischen den Jahren 2014 und 2017 zeigt, dass sich die Anteile in den äusseren Korridoren und im ländlichen Raum kaum verändern. In den inneren Korridoren und im Agglomerationszentrum sind jedoch die Anteile der Einwohner mit sehr guter und guter Erschliessung gestiegen. Dies führt dazu, dass über die ganze Agglomeration Basel hinweg der Anteil der Einwohner mit sehr guter ÖV-Erschliessung 2017 um 4% höher liegt als 2014.

Abbildung 36: Anteil der Einwohner nach ÖV-Güteklassen und Raumkategorien (nur Schweiz), 2017



Quelle: Monitoring Agglomerationsprogramme Siedlung und Verkehr, ARE 2018

Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen (nur Schweiz)

Kartenband: Karte 2.5

Im Jahr 2017 arbeiteten im Schweizer Teil der Agglomeration Basel 70% der Beschäftigten in Lagen, die gut oder sehr gut an den öffentlichen Verkehr angebunden sind. Im Agglomerationszentrum sind es 95% der Beschäftigten und in den inneren Korridoren 46%. In den äusseren Korridoren und im ländlichen Raum sind die Arbeitsplätze hingegen schlechter erschlossen. Im ländlichen Raum verfügen 83% über eine geringe oder gar keine Erschliessung. Im Vergleich zu 2014 hat sich bei der ÖV-Erschliessung der Arbeitsplätze kaum etwas verändert, ausser dass im Agglomerationszentrum 3% mehr Arbeitsplätze eine sehr gute anstelle einer guten Erschliessung vorweisen.

47 Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2011), ÖV-Güteklassen – Berechnungsmethodik ARE

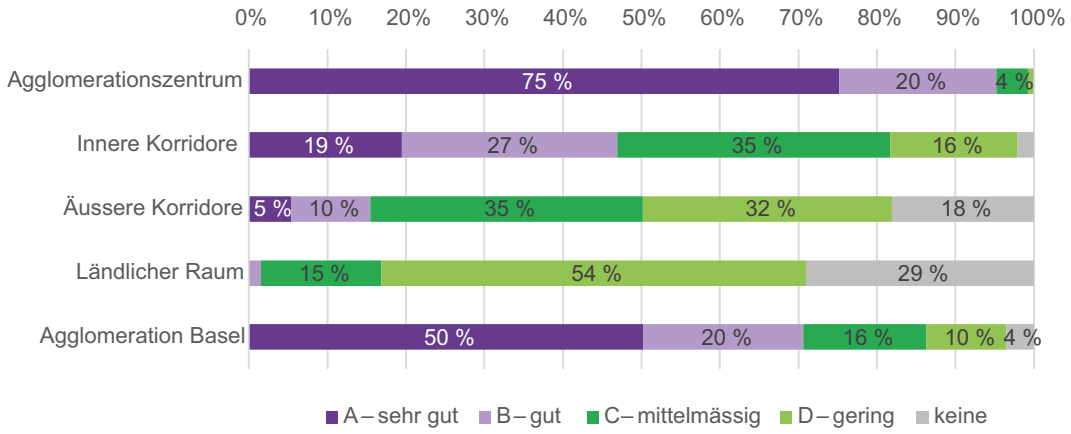


Abbildung 37:
Anteil der Beschäftigten nach ÖV-Güteklassen und Raumkategorien (nur Schweiz), 2017

Quelle: Monitoring Agglomerationsprogramme Siedlung und Verkehr, ARE 2018

Für die deutschen und französischen Agglomerationsteile sind aufgrund der gröberen Datenauflösung keine vergleichbaren Aussagen zu Einwohner- und Beschäftigtendichte nach ÖV-Güteklassen möglich. Die Situation der ÖV-Erschliessungsgüte zeigt sich jedoch in den Karten 2.3 und 2.5 im Kartenband. Auffallend im Vergleich zum Schweizer Teil ist die schlechte ÖV-Erschliessungsqualität im ländlichen Siedlungsraum, abseits der Bahnlinien (siehe Abbildung 38).

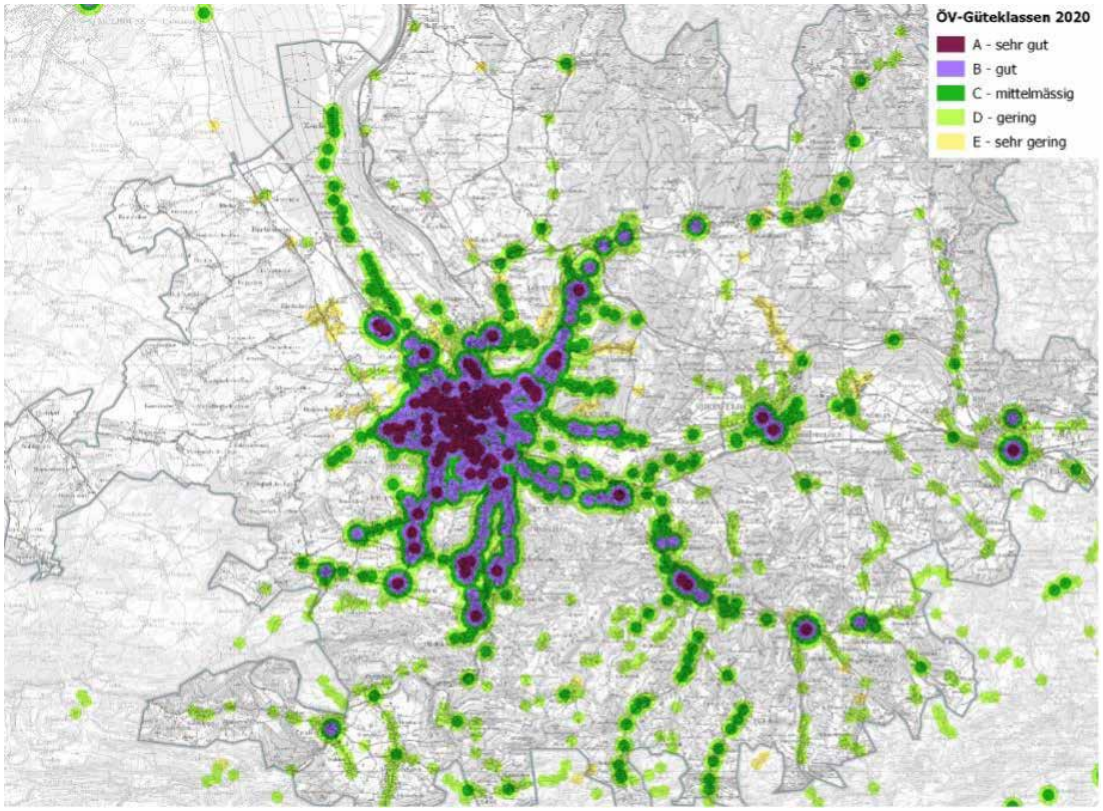


Abbildung 38:
ÖV-Güteklassen in der trinationalen Agglomeration Basel

Quelle: Metron Raumentwicklung AG (2020): ÖV-Güteklassen 2020, 2030, 2040. Brugg

Fazit ÖV-Erschliessungsgüte

- In der Agglomeration Basel leben heute bereits 56% der Einwohner an Standorten, die mit dem ÖV gut bis sehr gut erschlossenen sind. Der Anteil der Bevölkerung, der in gering oder gar nicht erschlossenen Lagen wohnt, ist jedoch mit 23% immer noch bedeutend.
- Die Arbeitsplätze liegen zu 70% an gut bis sehr gut erschlossenen Lagen. Dies liegt hauptsächlich an der hohen Arbeitsplatzdichte in der Kernstadt. In den äusseren Korridoren und im ländlichen Raum sind die meisten Arbeitsplätze nur mittelmässig oder gering mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.

5.4.5 Strassennetz und Verkehrsmanagement

Für das Agglomerationsprogramm der 3. Generation wurde die Strategie Strasse erarbeitet (siehe Exkurs). Die Arbeitspakete umfassten (a) die Bestimmung eines gemeinsamen Zielnetzes und einer sich darauf beziehenden Schwachstellenanalyse, (b) die Untersuchung von Verkehrsmanagement-Massnahmen und (c) eine Situationsanalyse zur Parkierung und zur Erkundung von Massnahmen zur verbesserten Harmonisierung der Parkraumbewirtschaftung. Die Grundlagen wurden im Rahmen der 4. Generation in Zusammenarbeit mit der Fachgruppe Strasse aktualisiert.

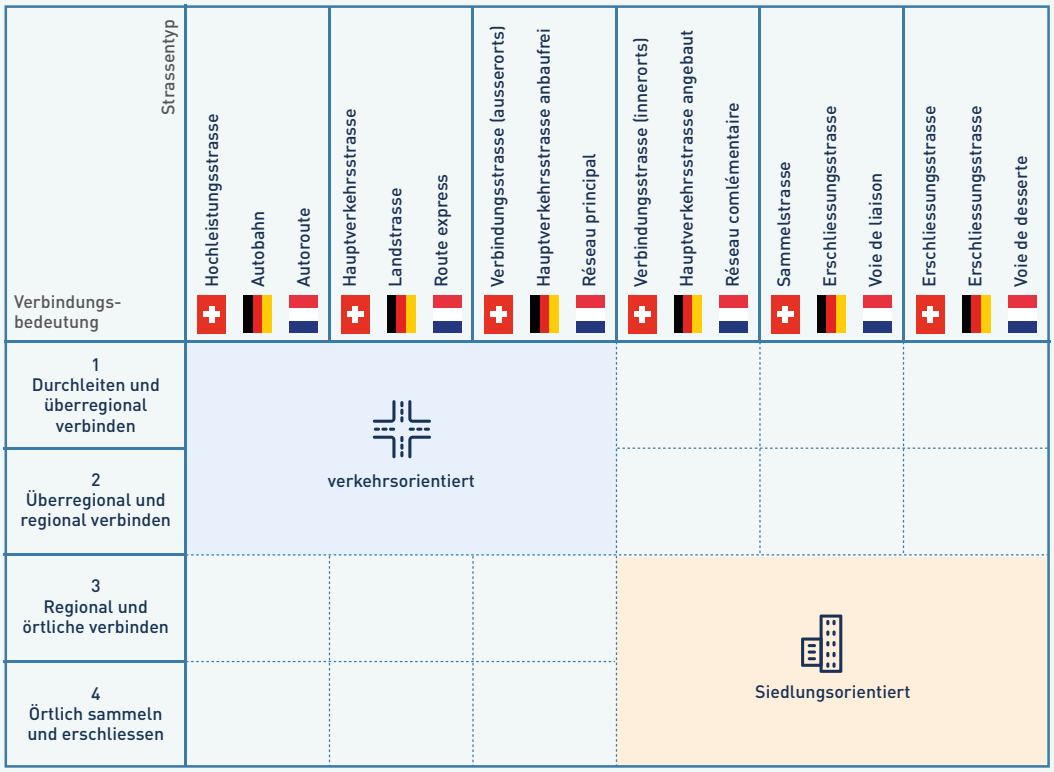
Exkurs Strategie Strasse – Hierachiestufen und Verbindungsbedeutungen

Tabelle 34: Hierarchiestufen und Verbindungsbedeutungen des Strassennetzes

Verbindungstyp 1: Durchleiten und überregional verbinden	› Kanalisierung des internationalen und nationalen Durchgangsverkehrs › Zu- und Abführung agglomerationsüberschreitender Quell-Ziel-Verkehre › Verbindung zwischen Kernstadt und Korridoren sowie innerhalb der Korridore
Verbindungstyp 2: Überregional und regional verbinden	› Zu- und Abführung agglomerationsüberschreitender Quell-Ziel-Verkehre › Verbindung zwischen Kernstadt und Korridoren › Verbindung innerhalb der Korridore (zwischen den Regionalzentren in den inneren und äusseren Korridoren)
Verbindungstyp 3: Regional und örtlich verbinden	› Zu- und Abführung zu den übergeordneten Elementen (in und zwischen den Korridoren sowie innerhalb der Kernstadt) › Anbindung von weiteren Regionalzentren und Siedlungsschwerpunkten
Verbindungstyp 4: Örtlich sammeln und erschliessen	› Sammlung des Quell-Ziel-Verkehrs und Führung auf übergeordnete Elemente › Erschliessung von Quellen und Zielen sowie von Ver- und Entsorgungspunkten

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Jedem Verbindungstyp können die in den 3 Ländern der Agglomeration Basel vorhanden Strassentypen zugeordnet werden (siehe Abbildung 39). Mit den Verbindungstypen wurde die methodische Grundlage für eine trinationale Hierarchisierung geschaffen.



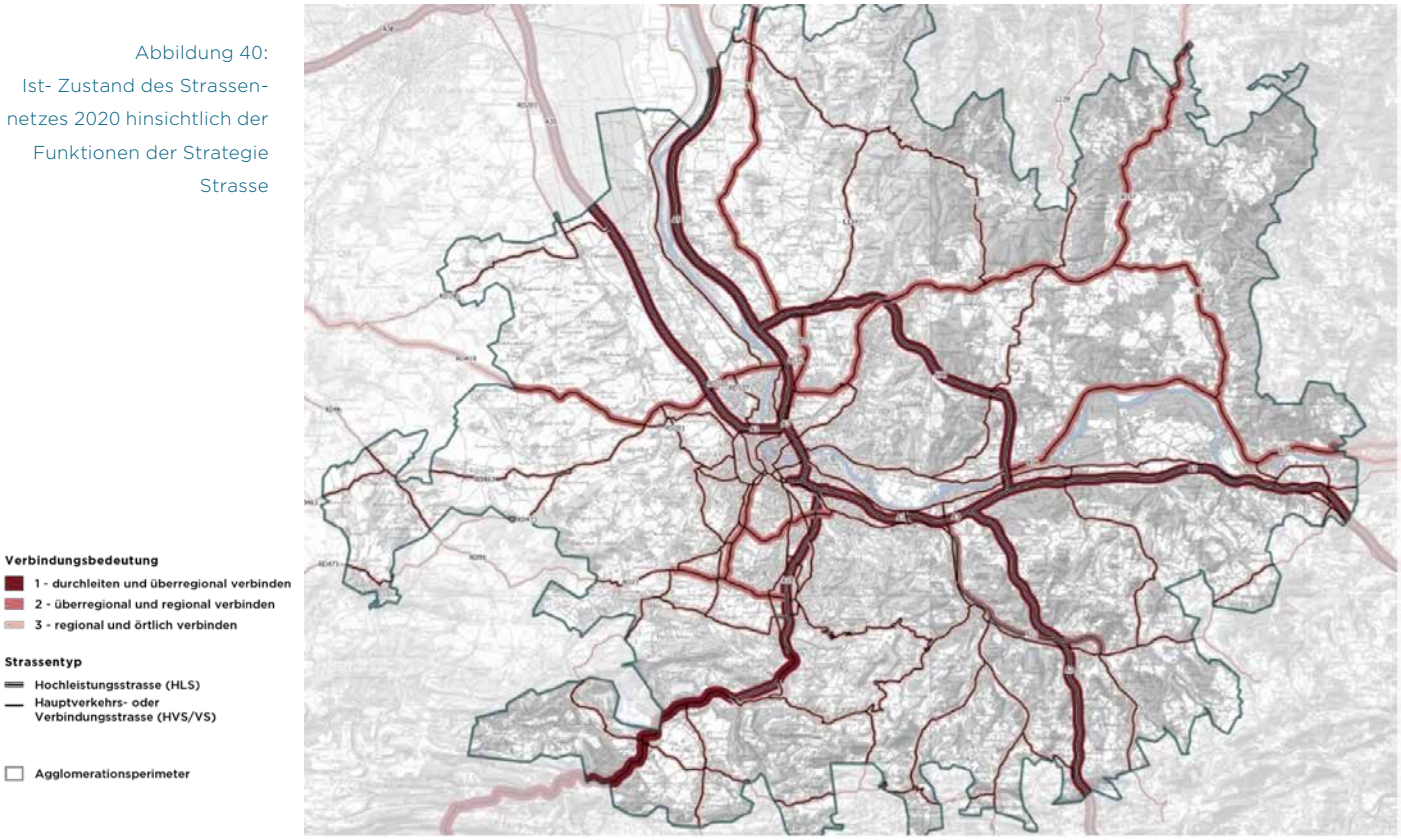
Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Abbildung 39: Teilstrategie Strasse – Typisierung der Netzelemente

Im Folgenden wird die Analyse zum Strassennetz und zum Verkehrsmanagement dargelegt. Die Parkierung wird im nächsten Kapitel gesondert behandelt.

Netzstruktur

Abbildung 40:
Ist- Zustand des Strassennetzes 2020 hinsichtlich der Funktionen der Strategie Strasse



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Kartenband: Karte 2.9

Das Strassennetz in der Agglomeration Basel ist einerseits geprägt durch die Topografie und die damit korrespondierenden Siedlungskorridore, andererseits aber auch durch die trinationale Grenzlage. Zum Hochleistungsstrassennetz der Agglomeration Basel gehören die schweizerischen Autobahnen A2 (Achse Basel – Sissach – Härkingen/A1 – Luzern) und A3 (Achse Basel – Fricktal – Baden – Zürich), die von Süden und Osten kommend in der Verzweigung Augst zusammenlaufen. Nördlich von Basel führt die Osttangente (A2) auf deutscher Seite direkt als A5 (Achse Basel – Freiburg) weiter, während die Nordtangente auf der französischen Oberrheinseite in die A35 übergeht (Achse Basel – Elsass). Die genannten Autobahnen haben neben dem Agglomerationsverkehr auch eine hohe Bedeutung für den internationalen Nord-Süd-Transitverkehr.

Aus der Netzstruktur ist ersichtlich, dass sich die auf Basel zulaufenden Autobahnen im zentralen Bereich der Agglomeration vereinigen. Die Verkehre aus den Korridoren überlagern sich entsprechend auf der Osttangente der A2/A3 zwischen Basel-Wiese und der Verzweigung Hagnau sowie weiter ostwärts bis zur Verzweigung Augst von A2 und A3.

Die A98 und die daran anschliessende Querspange A861, die die Kernagglomeration zwischen der A5 bei Weil am Rhein und der A3 bei Rheinfelden (D) in einem weiten Bogen umfahren, bilden eine Alternative Autobahnverbindung unter Umfahrung des Stadtgebiets von Basel. Die A18 von Aesch bis zur Verzweigung Hagnau ergänzt das Hochleistungsstrassennetz. Die A18/H18, die das Laufental und den Jura mit der Agglomeration Basel verbindet, ist mit dem neuen Netzbeschluss seit dem 1. Januar 2020 vollständig ins Netz der Bun-

desstrassen überführt worden. Die A22 im Ergolztal ist als Hochleistungsstrasse zwischen dem A2-Anschluss Liestal und Sissach seit dem 1. Januar 2020 ebenfalls Bestandteil des Nationalstrassennetzes, allerdings mit einer deutlich stärkeren regionalen Bedeutung.

Die offiziellen rechtlichen und funktionalen Strassenklassierungen in den 3 Ländern der Agglomeration Basel sind nur bedingt miteinander vergleichbar. Um eine gemeinsame und abgestimmte Sicht auf das Strassennetz und dessen Entwicklung zu ermöglichen, wurde im Rahmen der Strategie Strasse ein agglomerationsweites Zielnetz definiert. Dieses differenziert Strassen nach ihrer Verbindungsbedeutung (siehe Exkurs Strategie Strasse – Hierachiestufen und Verbindungsbedeutungen). Die Abbildung 40 zeigt das Resultat der intensiven Diskussionen zur Definition dieses Netzes für den Ist-Zustand, also ohne geplante Ausbauten.

Nachfrage Strassenverkehr

Aus den Zahlen der Schweizerischen automatischen Strassenverkehrszählung (SASVZ) ist ersichtlich, dass zwischen 2010 und 2017 auf verschiedenen Autobahnabschnitten in der Agglomeration Basel eine generelle Verkehrszunahme stattfand (siehe Abbildung 41). Die meistbefahrene Strasse ist die A2/A3 bei Muttenz mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr von ca. 130‘000 Fahrzeugen. Die grösste relative Zunahme ist bei Rheinfelden sowohl auf dem Autobahnzubringer der A3 auf Schweizer Seite als auch auf der A861 in Deutschland zu verzeichnen, die ebenfalls die A3 erschliesst. Ebenfalls stark gewachsen ist das Verkehrsaufkommen auf dem Querschnitt Basel – Saint-Louis.

Kartenband:
Karte 2.13
Karte 2.14

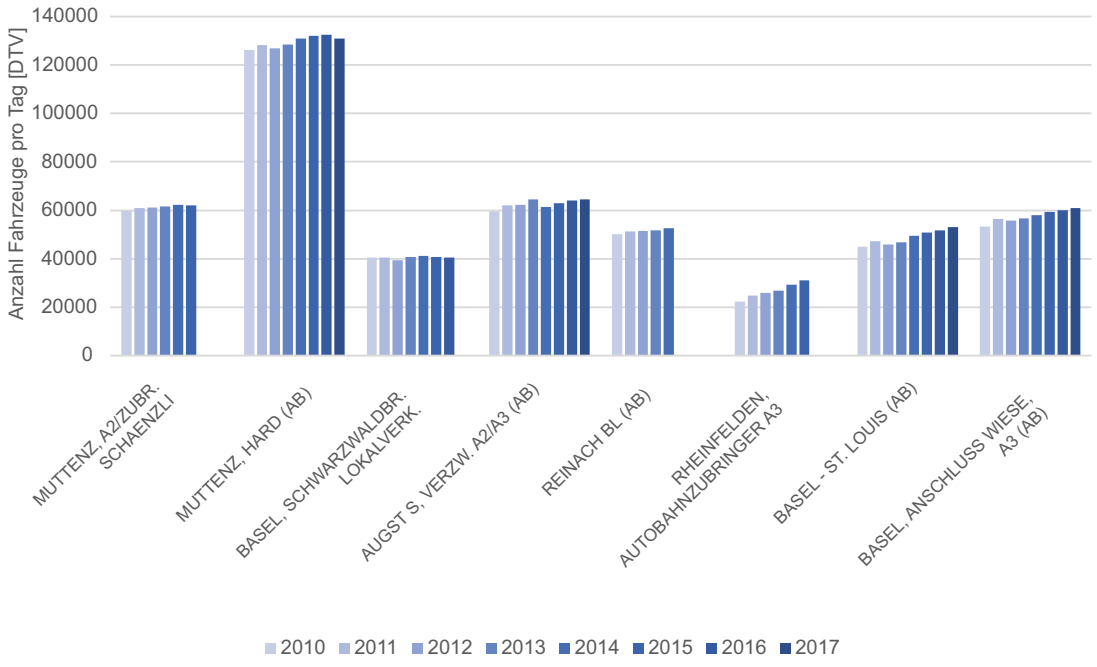
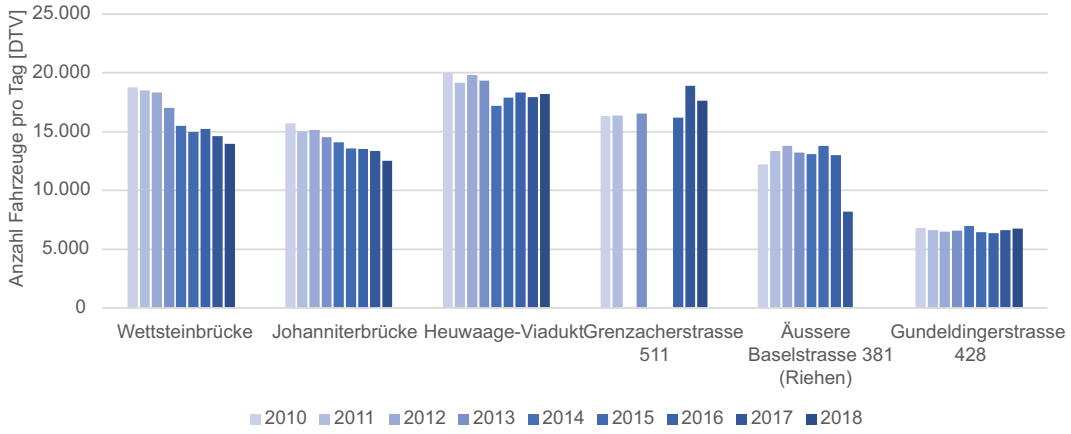


Abbildung 41:
Durchschnittlicher Tagesverkehr auf Nationalstrassen von 2010 bis 2017

Quelle: Schweizerische automatische Strassenverkehrszählung (SASVZ), ASTRA (Daten sind nicht für alle Zählstellen jährlich verfügbar)

Im Kanton Basel-Stadt gab es auf allen Kantonsstrassenquerschnitten mit automatischen Zählstellen eine Abnahme des durchschnittlichen Tagesverkehrs (siehe Abbildung 42).

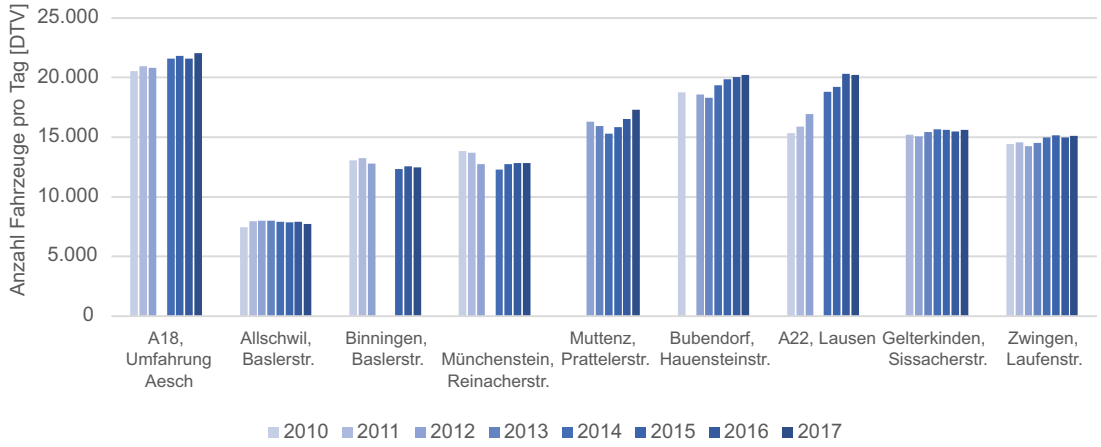
Abbildung 42: Durchschnittlicher Tagesverkehr in Basel-Stadt von 2010 bis 2018



Quelle: Verkehrsstatistik MIV, Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt (Daten sind nicht für alle Zählstellen jährlich verfügbar)

Im Kanton Basel-Landschaft (siehe Abbildung 43) waren die Belastungen zwischen den Jahren 2010 und 2017 an den meisten Querschnitten relativ konstant oder leicht steigend. Einzig die A22 bei Lausen südlich von Liestal verzeichnet eine deutlichere Zunahme.

Abbildung 43: Durchschnittlicher Tagesverkehr im Kanton Basel-Landschaft von 2010 bis 2017



Quelle: Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft (Daten sind nicht für alle Zählstellen jährlich verfügbar)

Eine Betrachtung der Zählstellen in Deutschland zeigt, dass der Verkehr auf den Autobahnen ebenfalls zunimmt. Auch auf den Bundesstrassen ist die Belastung sehr hoch. Zwar hat der Verkehr an der Zählstelle B317 bei Lörrach nach 2011 leicht abgenommen (siehe Abbildung 38). Dennoch ist die B317 gemäss BVWP 2016 zwischen Lörrach (A98) und Schopfheim (L139) über die Kapazität des bestehenden zweistreifigen Querschnittes belastet (21‘000 Kfz/Tag). Die Grenze der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Knotenpunkte in diesem Teilabschnitt ist ebenfalls überschritten.

Für Frankreich liegen keine langjährigen Strassenverkehrszählungen vor.

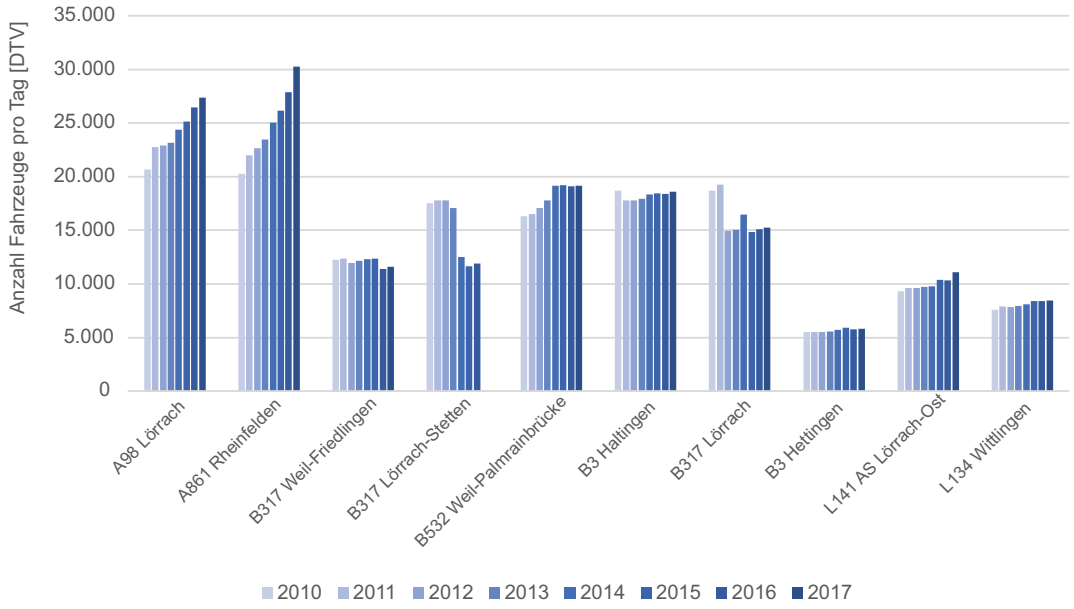


Abbildung 44: Durchschnittlicher Tagesverkehr im Landkreis Lörrach von 2010 bis 2017

Quelle: Automatische Strassenverkehrszählungen in Baden-Württemberg, Regierungspräsidium Tübingen

Verkehrsmanagement

Im Rahmen der Strategie Strasse hat die Geschäftsstelle Agglo Basel auch eine Auslegeordnung zur aktuellen Situation sowie erste strategische Stossrichtungen zum weiteren Ausbau des Verkehrsmanagements erarbeitet (Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel 2015a und c). Im Agglomerationsprogramm der 4. Generation wurde eine aktualisierte Grundlage zum Verkehrsmanagement erarbeitet.

Die VSS-Norm SN 640 781 subsummiert unter dem Begriff «Verkehrsmanagement Strasse» mehrere Begriffsebenen. Die vorliegende Analyse fokussiert auf die Verkehrsbeeinflussung, worunter sämtliche Massnahmen fallen, die dazu beitragen, den Strassenverkehr sicher und flüssig zu halten. Neben der Verkehrsbeeinflussung sind auch das Management des ruhenden Verkehrs und das Management der Fahrberechtigungen Teil des strassenbezogenen Verkehrsmanagements.

Innerhalb der Verkehrsbeeinflussung werden 4 Handlungsfelder unterschieden:

- **Verkehrslenkung:** Beeinflussung der Routenwahl in Strassennetzen und Empfehlungen zur Zeit- und Verkehrsmittelwahl, etwa durch Hinweise zu Störungen und grossräumigen Umfahrungen auf variablen Textanzeigen und durch Navigationsgeräte in den Fahrzeugen
- **Verkehrsleitung:** Beeinflussung des Verkehrs auf einer Strecke, zum Beispiel durch dynamische Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs, dynamische Fahrstreifensignalisation, dynamische Anpassung der Maximalgeschwindigkeit, Geschwindigkeitsharmonisierung bei Verkehrsüberlastung, Rampenbewirtschaftung und Gefahrenwarnung
- **Verkehrssteuerung:** Beeinflussung des Verkehrs an Knoten, etwa durch Lichtsignalanlagen an Kreuzungen, Zufahrtsdosierung, Rampenbewirtschaftung und Streckensperrungen bei bestimmten Ereignissen

› **Verkehrsinformation:** Information der Verkehrsteilnehmer betreffend Verkehrszustand, als Grundlage für optimale Entscheide vor oder während der Fahrt, Informationsübermittlung z. B. über Rundfunk, Traffic Message Channel (TMC), Telefon, Fernsehen, Datenplattformen oder entlang einer Strecke z. B. über Wechseltextanzeigen (WTA)

Kartenband: Karte 2.10

Der Betrieb der bestehenden Verkehrsmanagement-Systeme in der Agglomeration Basel ist aktuell auf verschiedene Akteure verteilt. Dabei muss unterschieden werden zwischen dem Verkehrsmanagement auf dem HLS-Netz (v. a. Verkehrslenkung und Verkehrsleitung), das in der Regel von staatlichen Akteuren (oder allenfalls regionalen Vertretungen davon) betrieben wird, und der örtlichen Verkehrssteuerung, die meist von kantonalen oder kommunalen Stellen verantwortet wird. Im Nachfolgenden sind die wichtigsten Akteure und die von ihnen kontrollierten Systeme beschrieben:

› Auf **Schweizer Seite** ist grundsätzlich der Bund mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) für den Bau, Unterhalt und Betrieb auf den Autobahnen verantwortlich. Die verkehrspolizeilichen Tätigkeiten nehmen die Kantone wahr. Während der Bund die Kantone (in Form von Gebietseinheiten oder Betreibergesellschaften) mit dem kleinen baulichen und betrieblichen Unterhalt beauftragt, werden Planung, Projektierung und Realisierung der Verkehrsmanagementausrüstung durch das ASTRA selbst wahrgenommen. Das überregionale Verkehrsmanagement erfolgt durch die schweizerische Verkehrsmanagementzentrale (VMZ-CH). Die VMZ-CH ist für das Verkehrsmanagement auf den Nationalstrassen zuständig und erstellt beispielsweise Verkehrsmanagementpläne (VMP). Die Abstimmung der Verkehrsmanagementmassnahmen auf dem Nationalstrassennetz mit denjenigen auf dem untergeordneten Netz kann mittels Kantonalen Verkehrsmanagementplänen (kVMP) sichergestellt werden. Diese werden von den Kantonen ausgearbeitet und müssen vom ASTRA genehmigt werden.

› Im Kanton Basel-Stadt ist das Amt für Mobilität für die Regelung des Verkehrsregimes und für die Steuerung der Lichtsignalanlagen auf dem Strassennetz zuständig. Aktuell wird eine Lichtsignalanlagen-Steuerungsstrategie mit grundlegenden Steuerungsregeln ausgearbeitet. In Basel-Landschaft verantwortet das Tiefbauamt das Verkehrsmanagement auf den Kantonsstrassen; bei Ereignissen liegt diese Verantwortung bei der Kantonspolizei. In beiden Kantonen unterhält die Kantonspolizei je eine regionale Verkehrsleitzentrale in Basel und in Sissach, von wo aus im Auftrag des ASTRA der Betrieb auf den Autobahnen überwacht und gesteuert wird. Im Vordergrund steht dabei allerdings die Krisenintervention bei Unfällen, Streckenunterbrüchen, schlechter Witterung etc. Die Verkehrsmanagement-Installationen auf den Autobahnen A2 und A3 umfassen Wechseltextanzeigen und eine dynamische Geschwindigkeitsbegrenzung mit automatischer Steuerung.

› **Auf deutscher Seite** ist das Regierungspräsidium Tübingen zuständig für das Verkehrsmanagement auf Bundes- und Landesstrassen. Dazu betreibt das Regierungspräsidium die Strassenverkehrszentrale Baden-Württemberg (SVZ BW). Auf dem HLS-Netz sind aktuell 2 Verkehrsbeeinflussungsanlagen verantwortet durch die SVZ-BW in Betrieb: Sowohl auf der A5 bei Weil am Rhein als auch auf der A861 bei Rheinfelden wird mit einer Verkehrsbeeinflussungsanlage die Zufahrt der Lastwagen zu den Grenzzollanlagen dosiert. Beide Anlagen werden automatisch gesteuert, wobei die Überwachung und eine mögliche Übersteuerung durch das Autobahnpolizeirevier Weil am Rhein sichergestellt sind.
Für die Verkehrsbeeinflussung auf den Kreisstrassen im Landkreis Lörrach ist das Sachgebiet Strassen im Fachbereich Verkehr und Strassen des Dezernats III - Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik zuständig. Allerdings unterhält der Landkreis auf den ihm unterstellten Strassen keine über den Einzelknoten hinausgehenden Beeinflussungssysteme.

› **Auf französischer Seite** gelten für die Aufgaben des Verkehrsmanagements grundsätzlich die Zuständigkeiten gemäss der rechtlichen Strassenklassierung. Für das Verkehrsmanagement auf den konzessionierten Nationalstrassen im französischen Teil

der Agglomeration Basel ist die Direction Interdépartementale des Routes - Est (DIR Est) zuständig. In Strasbourg unterhält die DIR Est eine Verkehrsleitzentrale (Centre d'ingénierie, de sécurité et de gestion du trafic). Sowohl die operative Überwachung und Steuerung des Verkehrs auf den Autobahnen als auch die konzeptionelle Weiterentwicklung der Verkehrsmanagement-Systeme erfolgt von hier aus. Auf den Departementsstrassen ist die Direction des Routes et des Transports (DRT) mit Sitz in Colmar für das Verkehrsmanagement zuständig. In den Innerortsbereichen fällt die Entscheidungskompetenz für die Verkehrsbeeinflussung allerdings massgeblich den kommunalen Bürgermeistern zu. Die Direction des Routes et des Transports beschränkt sich vor allem auf die Festlegung des Verkehrsregimes auf den Departementsstrassen (Höchstgeschwindigkeit je Abschnitt, Standorte von Lichtsignalanlagen etc.). Ausserdem betreibt die DRT in Colmar die Cellule Opérationelle de Coordination Routière (COCR), die Informationen zur Verkehrslage auf dem Departementsstrassennetz bündelt und verbreitet sowie im Krisenfall das Verkehrsmanagement übernimmt.

Die Komplexität der Kommunikationsströme in einem Verkehrsmanagementsystem des trinationalen Agglomerationsraums Basel zeigt die folgende Darstellung.

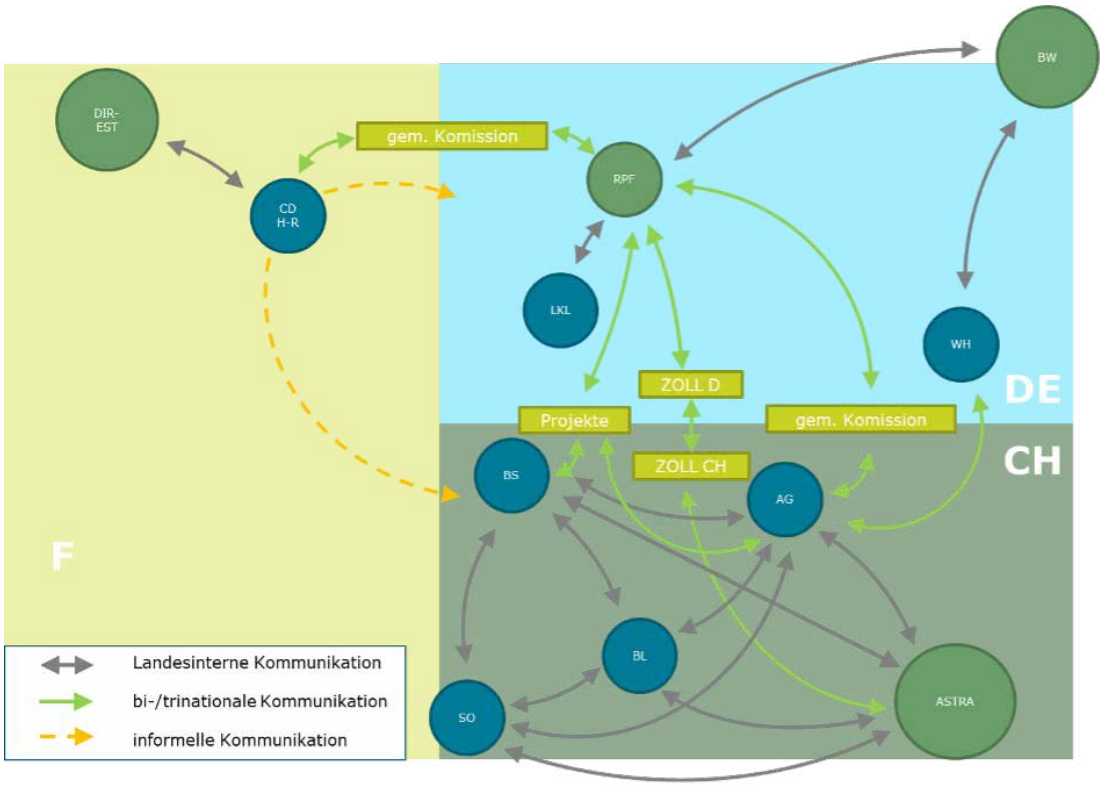


Abbildung 45: Kommunikationsströme Verkehrsmanagement Agglomeration Basel

Quelle: Rapp Trans (2020)

Diese Auslegeordnung und Auskünfte von Fachleuten der einzelnen Gebietskörperschaften zeigen zusammenfassend, dass eine strategisch bestimmte Verkehrsbeeinflussung ausserhalb der Autobahnen noch kaum praktiziert wird. In wenigen Fällen gelangen koordinierte Lichtsignalanlagen-Steuerungen über wenige Knoten hinweg zum Einsatz. Weitergehende Massnahmen wie eine grenzüberschreitende regionale Verkehrslenkung (v. a. bei Störungen des Normalbetriebs), Rampenbewirtschaftungen auf Einfahrten zu Hochleistungsstrassen oder Pförtneranlagen auf Zufahrtsachsen in das Agglomerationszentrum werden bisher nicht eingesetzt. Eine Schwierigkeit bildet dabei die örtlich enge Verzah-

nung der Strassennetze, die Funktionsüberlagerung auf internationalen Routen mit dem Agglomerationsverkehr, die hohe Zahl an involvierten Organen und Zuständigkeiten sowie die sehr unterschiedliche Problemlage in den einzelnen Agglomerationsteilen.

Verkehrsablauf

Im Rahmen der Arbeiten zur Strategie Strasse wurde das Zielnetz einer Schwachstellenanalyse unterzogen. Grundlage dafür bildeten Auswertungen des Gesamtverkehrsmodells und Fachgespräche mit regionalen Fachpersonen. Die untersuchten Themen umfassten den Verkehrsablauf, Konflikte mit dem ÖV und dem Veloverkehr, Konflikte mit Umfeldnutzungen sowie Unfallschwerpunkte (siehe Kapitel 5.4.10).

Übereinstimmend mit den täglichen Erfahrungen der regionalen Fachpersonen bestätigen die Auswertungen die hohe Auslastung der A2/A3 auf der Osttangente zwischen den Verzweigungen Basel-Wiese und Hagnau sowie weiter östlich zwischen den Verzweigungen Hagnau und Augst. Erschwerend wirken dabei die Reduktion von 3 auf 2 durchgehende Fahrspuren zwischen den Verzweigungen Gellert und Basel-Breite in Fahrtrichtung Nord und die zahlreichen Spurwechselvorgänge infolge der Ein- und Ausfahrten in beiden Fahrtrichtungen. Diese Abschnitte sind regelmässig überlastet. Dies erhöht den Druck auf das untergeordnete Strassennetz infolge von Ausweichverkehren. Von diesen kurzfristigen hohen Belastungen sind vor allem das städtische Netz in Basel und die beiden parallelen Kantonsstrassen 2/12 und 3/7 zwischen Basel und dem Raum Pratteln – Augst betroffen. Die Ausweichverkehre führen auch zu grossen Behinderungen des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs. Zudem wirken sich die hohen Belastungen der A2 und A3 durch Behinderungen der Zufahrt im Knoten Hagnau auch negativ auf die A18 aus. Obwohl einzelne Anschlussbereiche ihre Kapazitätsgrenze erreicht haben, lassen sich im Birstal bis jetzt noch kaum unerwünschte Ausweichverkehre beobachten.

Im Ergolztal konnte mit der durchgehenden Eröffnung der A22 im Dezember 2013 die Rheinstrasse zwischen Frenkendorf und Liestal als über Jahre hinweg dringlichster verkehrlicher Engpass entlastet werden. Die A22 sowie einzelne Anschlüsse stossen jedoch bereits wieder an ihre Kapazitätsgrenze. Als Alternative steht prinzipiell die parallele Achse A2 zur Verfügung.

Auf französischer Seite sind die grenznahen Abschnitte der A35 in den Spitzenstunden stark ausgelastet; morgens in Richtung Basel, abends in Richtung Mulhouse. Regelmässig ergeben sich Rückstaus auf der Autobahn, Überlastungen auf der RD105, den Anschlüssen A35/RD105 und A35/Aéroport. Die Zeitverluste provozieren Ausweichverkehre im gesamten französischen Grenzraum. Diese Situation ist im Sektor Allschwil – Hégenheim – Saint-Louis wegen der Pendlerströme aus dem französischen Sundgau akzentuiert.

Im vorderen Leimental führen die Netzhierarchie und die Wunschlinienstruktur zu einer problematischen Überlagerung von radialen und tangentialen Verkehren und zu instabilen Strömen, da die Reisenden die Routenwahl via Birseck oder via Basel von der aktuellen Verkehrssituation und den momentanen Rahmenbedingungenabhängig machen. Die Hauptstrassen führen mitten durch die Ortschaften. Die Überlagerungen beeinträchtigen vor allem den Verkehrsablauf an den Knoten, etwa am Mitteldorfkreisel in Bottmingen, an der Kreuzung Bottminger-/Therwilerstrasse in Oberwil, am Knoten Reinacherstrasse/Baslerstrasse/Bahnhofstrasse in Therwil oder am Kreisel Postplatz in Oberwil.

Eine spezielle Problematik in der Agglomeration Basel betrifft die Grenzübergänge. Die Verzollung des grenzüberschreitenden Strassengüterverkehrs beeinträchtigt den Ver-

kehrsablauf sowohl im Umfeld des Autobahn-Grenzübergangs zwischen der Schweiz und Frankreich als auch beim Zoll Rheinfelden A861/A98. Die Zollanlage Rheinfelden wurde beim Bau der A861 wegen des Staatsvertrages zwischen Deutschland und der Schweiz bewusst zurückhaltend dimensioniert. Dennoch hat sich die Verkehrsmenge seit der Eröffnung im Jahr 2006 mehr als verdoppelt. In den Hauptverkehrszeiten bilden sich ausgehend vom Grenzübergang Rückstaus, die regelmässig die B34 sowie auf Schweizer Seite die A3 und das angrenzende Kantonsstrassennetz (K292) im Umfeld des A3 Anschlusses Rheinfelden-West tangieren.

Konflikte mit Umfeldnutzungen

Die Konflikte mit Umfeldnutzungen betreffen stark ausgelastete Abschnitte in Ortsdurchfahrten und Stadtstrassen. Dies sind zum einen Ortsdurchfahrten an den radialen Verbindungsachsen von und nach Basel, z. B. die Achsen in Laufen, im Raum Oberwil – Binningen – Bottmingen, in Therwil, in Allschwil, in Dornach, in Hégenheim und in Hésingue sowie stark frequentierte innerstädtische Strassen. Zum anderen betrifft die Problematik Siedlungsgebiete entlang von regelmässig stark belasteten Ausweichrouten. Besonders von dieser Problematik betroffen sind z. B. Teile der Stadt Basel (Quartiere Breite, St. Alban), Birsfelden sowie oft auch Muttenz und Pratteln.

Entwicklungstrends

Die nachfrageseitige Entwicklung wurde bereits in Kapitel 5.4.1 (Gesamtverkehr) dargelegt. Das GVM rechnet zwischen 2016 und 2040 mit einem agglomerationsweiten MIV-Wachstum von 4% bezogen auf die Anzahl Wege und 7% bezogen auf die Personenkilometer. Der Differenzplot (Kartenband, Karte 2.15) zeigt, dass das Wachstum vor allem auf dem HLS-Netz erwartet wird. Weite Teile des städtischen Netzes stagnieren oder sollten sogar Entlastungen erfahren.

Für die zukünftige Entwicklung des Zielnetzes bestehen sowohl von übergeordneter, staatlicher Seite als auch von regionaler Seite her bedeutende Ausbaupläne. Gerade auf schweizerischer Seite hat die entsprechende Debatte in den letzten beiden Jahren eine neue Dynamik erhalten. Hervorzuheben sind die 2 kombinierten Vorhaben Rheintunnel (zur Entlastung der Osttangente) und der 8-Spur-Ausbau Hagnau – Augst. Beide Projekte sind im Rahmen von STEP 2030 beschlossen und befinden sich in der Phase Ausführungsplanung. Planerisch ebenfalls weit fortgeschritten sind der Zubringer Allschwil-Bachgraben, die Umfahrung Hésingue/Hégenheim und die Neugestaltung RD105/A35. Auf deutscher Seite ist geplant, das bestehende Teilstück der A98 von Weil am Rhein bis zum Autobahndreieck Hochrhein in den nächsten Jahren etappenweise nach Osten zu erweitern. Diese und weitere Projekte werden in der Teilstrategie Strasse weiter ausgeführt und im Massnahmenteil näher beschrieben.

Fazit Strassennetz und Verkehrsmanagement

- Die Agglomeration Basel verfügt über ein sehr dichtes Strassennetz mit unterschiedlichen Hierarchien. Durch die trinationale Grenzsituation und die Überlagerung von Transitverkehr und regionalem Verkehr, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr, ist die Verkehrsbelastung insgesamt sehr hoch.
- Stausituationen gehören auf den Autobahnabschnitten in allen 3 Ländern zum Alltag, insbesondere auf dem Abschnitt Hagnau – Augst und in der Fortsetzung bis zur deutschen Grenze. Die dadurch erzeugten Ausweichverkehre auf dem nachgelagerten Netz beeinträchtigen nicht nur die umliegenden Siedlungsgebiete, sondern auch die Pünktlichkeit des strassengebundenen ÖV. Entsprechende Projekte zur Engpassbeseitigung auf dem übergeordneten Strassennetz sind hingegen erst langfristig umsetzbar. Bis zu deren Umsetzung sind verstärkte Verkehrsmanagementmassnahmen umso dringender.
- Die Verkehrszählungen bestätigen die anhaltende Dynamik auf dem Autobahnnetz, auf Schweizer ebenso wie auf deutscher und französischer Seite. In den Korridoren sind die Ursachen, der Umfang sowie die Entwicklung jedoch sehr unterschiedlich. In weiten Teilen des basel-städtischen Netzes sind stagnierende oder sogar rückläufige Tendenzen zu beobachten. Das kann einerseits auf gesättigte Netze, andererseits auf ÖV- und LV-fördernde Massnahmen sowie eine konsequentere Parkraumbewirtschaftung zurückgeführt werden.
- Gemäss den Prognosen des GVM wächst der MIV weiterhin, das MIV-Wachstum soll aber weiter abflachen. Der hohe Druck auf das gesamte übergeordnete Strassennetz bleibt bestehen und die bestehenden Probleme akzentuieren sich.

5.4.6 Parkierung

Sowohl das Parkplatzangebot als auch das Bewirtschaftungsregime der Parkplätze auf öffentlichem Grund regeln die Städte und Gemeinden autonom. Auf Basis der Eigenleistung V3 Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation hat die Geschäftsstelle Agglo Basel den bestehenden Grundlagenbericht aktualisiert.[48] Es wurde die Arbeitsgruppe Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung mit den Städten und Gemeinden des ersten Agglomerationsgürtels (d. h. Basel und die angrenzenden Kommunen Allschwil, Binningen, Birsfelden, Bottmingen, Grenzach-Wyhlen, Hégenheim, Huningue, Lörrach, Münchenstein, Muttenz, Pratteln, Reinach, Riehen, Saint-Louis und Weil am Rhein) lanciert. Der Bericht gibt einen Überblick über die aktuell geltenden kommunalen Parkierungsregimes und identifiziert Ansatzpunkte für eine agglomerationsweite Harmonisierung. Die wichtigsten Ergebnisse dieser Untersuchung werden im Folgenden vorgestellt.

Parkplatzregime auf öffentlichem Grund

In den letzten Jahren ist im Grossraum Basel eine neue Dynamik zur Regulierung der Parkierung entstanden. Anstoss dazu gab die im Jahr 2011 verabschiedete Parkraumbewirtschaftung der Stadt Basel. Die Stadt hat zwischen 2012 und 2016 schrittweise alle nicht gebührenpflichtigen weissen Parkplätze in blaue Parkplätze mit Zeitbeschränkung umgewandelt

48 Grundlagenbericht Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung, Geschäftsstelle Agglo Basel 2020

sowie nach Lage differenzierte Parkuhrgebühren und eine durchgängige Gebührenpflicht auf öffentlichen Parkplätzen in der Innenstadt eingeführt. Um die Nachfrage nach Parkplätzen im öffentlichen Strassenraum zu dämpfen, hat der Kanton Basel-Stadt die Preise für die wichtigsten Parkkarten per 1. Januar 2019 erhöht und deren Bezug eingeschränkt. Der Regierungsrat möchte ausserdem die Anzahl der Parkplätze erhöhen, Quartierparkings verstärkt fördern sowie Park&Ride-Anlagen mitfinanzieren.

Weiter führte die Stadt eine Gebührenpflicht für die Langzeitparkierung in Form einer Besucherparkkarte und einer Pendlerparkkarte ein. Mehrere umliegende Kommunen haben als Reaktion darauf ebenfalls ihr Parkierungsregime angepasst, um unerwünschte Auswirkungen wie das verstärkte Parkieren von Pendlern in stadtnahen Wohnquartieren zu vermeiden. Ein Vergleich zwischen den bestehenden Parkierungsregelungen der stadtnahen Kommunen ist anhand der folgenden Grafiken ersichtlich. In den nachfolgenden Tabellen sind die Regimes und Parkkarten detaillierter beschrieben.

Kartenband: Karte 2.16

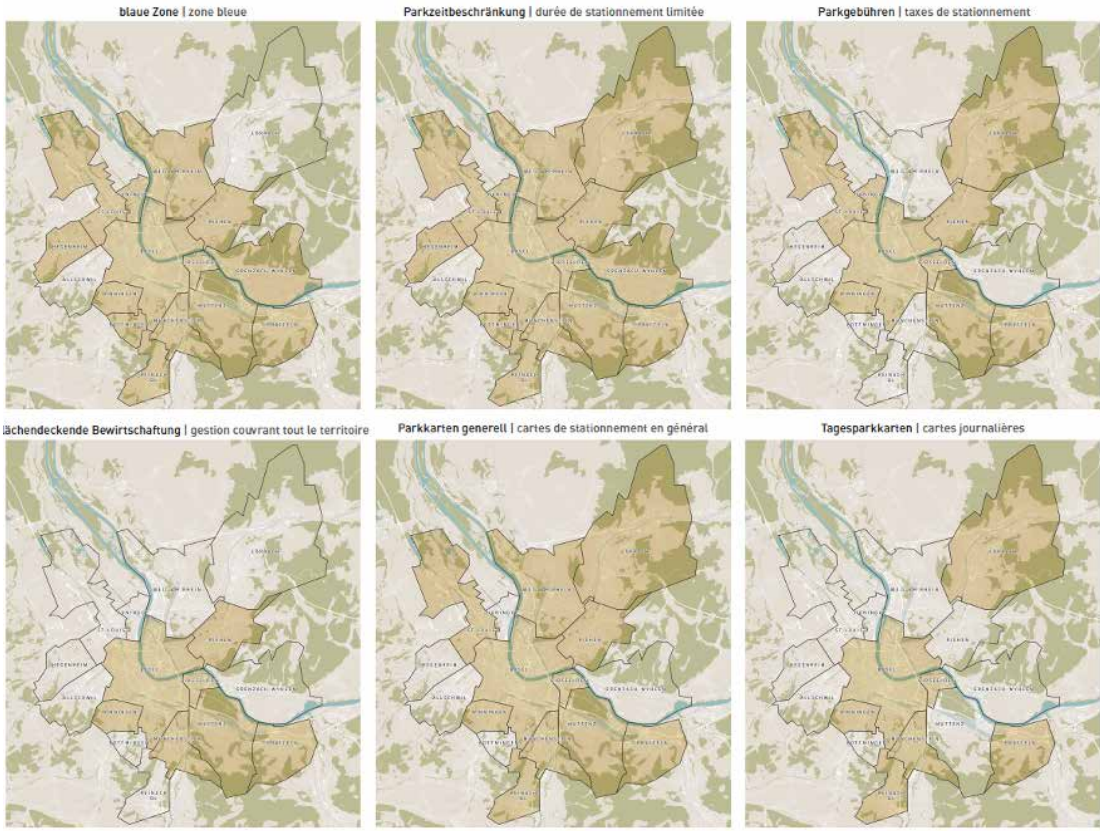


Abbildung 46: Vergleich der Parkraumbewirtschaftung in den Kommunen der Arbeitsgruppe Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung

Quelle: Metron 2019
Hinweis: Die aufgeführte Parkraumbewirtschaftungsform wird in den dunkeleingefärbten Kommunen angewendet

Beim Parkierungsregime auf öffentlichem Grund besteht ein Zentrum-Peripherie-Gefälle. Die restriktivsten Vorgaben machen die Stadt Basel, Binningen und Birsfelden mit der flächendeckenden Etablierung der blauen Zone. In den umliegenden Kommunen beschränken sich die Parkplätze mit zeitlicher Beschränkung auf einzelne Teilgebiete. Diese befinden sich entweder im Ortszentrum oder an der Stadtgrenze zu Basel. Bei Letzteren ist es das Ziel, durch die zeitliche Beschränkung die Belegung durch Arbeitspendler nach Basel zu unterbinden. Eine spezielle Regelung innerhalb der untersuchten Kommunen hat ausserdem Birs-

felden, wo das regelmässige Parkieren über Nacht (mehr als zweimal wöchentlich über einen Zeitraum von mehr als einem Monat) bewilligungspflichtig ist.

Gebührenpflichtige Parkplätze sind, innerhalb der untersuchten Kommunen, vor allem im Zentrum von Basel zu finden. In der Mehrzahl der untersuchten Kommunen gibt es immer noch unbeschränkte öffentliche Parkplätze, die tendenziell abseits des Ortszentrums liegen. In Allschwil gibt es sogar noch zahlreiche weiss markierte Parkplätze, und die Gemeinde verfügt bisher über keine differenzierten Parkierungsregimes für Parkplätze auf öffentlichem Grund. Aufgrund von MIV-Pendlern, die tagsüber ihr Auto in Allschwil abstellen, besteht allerdings ein hoher Handlungsdruck. Ein entsprechendes Parkreglement inklusive Parkraumkonzept wurde jedoch an der Urne im Jahr 2015 abgelehnt.

Tabelle 35: Parkierungsregimes auf öffentlichem Grund

		Allschwil	Basel	Binningen	Birsfelden	Bottmingen	Grenzach-Wyhlen	Hégenheim	Huningue	Lörrach	Münchenstein	Muttenz	Pratteln	Reinach	Riehen	Saint-Louis	Weil am Rhein
Parkierungsregime																	
Gebührenparkplätze Parkgebühren, differenziert nach Lage, Parkierungsdauer und Tageszeit	Grundsätzliche gebührenpflichtig:		x							x		x	x		x		
	Generell keine Gebührenpflicht:	x		x	x	x	x	x	x		x			x		x	x
Blaue Zone Gebührenfreies Parkieren mit Parkscheibe (zeitl. Beschränkung)	Flächendeckend:		x	x	x												
	In Teilgebieten:					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Weisse Zone Unbeschränktes Parkieren	Keine unbeschränkten Parkplätze:		x	x	x												
	In Teilgebieten unbeschränkt:					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Ergänzend zum allgemeinen Parkierungsregime haben die Kommunen nutzerspezifische Parkberechtigungen festgelegt (Parkkarten), die unterschiedliche Preise aufweisen. Von den untersuchten Kommunen ist in Allschwil, Bottmingen, Grenzach-Wyhlen, Hégenheim und Huningue keine Differenzierung nach Nutzerkategorien vorhanden. Dies ist darauf zurückzuführen, dass in diesen Kommunen mit Ausnahme von einigen zentral gelegenen Gebieten unbeschränkt parkiert werden kann.

Tabelle 36:
Parkraumbewirtschaftung mit Parkkarten

		Allschwil	Basel	Binningen	Birsfelden	Bottmingen	Grenzach-Wyhlen	Hégenheim	Huningue	Lörrach	Münchenstein	Muttenz	Pratteln	Reinach	Riehen	Saint-Louis	Weil am Rhein
Parkkarten																	
Anwohnerparkkarte Zeitlich unbeschränktes Parkieren in der blauen Zone [CHF/Jahr]	Gebührenpflichtige Abgabe für gemeldete Anwohnende		284	48	30					30*	30	30	500	0	40		30*
Tagesparkkarte Verlängertes Parkieren in der blauen Zone [CHF/Tag]	Gebührenpflichtige Abgabe, von allen Personen erwerbbar:		20	8	5					5*	10		5	5	20		
Angestelltenparkkarte Zeitlich unbeschränktes Parkieren in der blauen Zone im Umkreis des Arbeitgebers [CHF/Jahr]	Unbeschränkter Bezug [CHF/Jahr]:			360						540*	550	0	250		50		120*
	Zusätzliche Auflagen (z. B. ÖV-Arbeitsweg > 60 min oder Arbeitsbeginn/-ende ausserhalb ÖV-Zeiten):		860		240												
Gewerbeparkkarte/Handwerkergenehmigung Zeitlich unbeschränktes und gebührenfreies Parkieren täglich wechselnden Kundenstandorten [CHF/Jahr]	Kantonale (BL, BS) oder kommunale (Weil) Gewerbeparkkarte	100	200	100	100	100					100	100	100	100	200		120*
	Kombinierte Gewerbeparkkarte Basel-Landschaft und Basel-Stadt	250	250	250	250	250					250	250	250	250	250		

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel
* in Euro

Parkplatzregime auf Privatgrund

In der Schweiz ist die Erstellung von Parkplätzen auf Privatgrund in der kantonalen Baugesetzgebung geregelt. Die basel-städtische Parkplatzverordnung (PPV) formuliert eine Obergrenze für die zulässige Anzahl von Abstellplätzen, während die Kantone Basel-Landschaft[49], Aargau und Solothurn eine Mindestzahl an Abstellplätzen verlangen. Auf deutscher Seite definiert die Landesbauordnung Baden-Württemberg eine Verpflichtung von 1 Stellplatz je Wohnung für Wohngebäude. Die Kommunen können aus verkehrlichen oder städtebaulichen Gründen die Stellplatzverpflichtung in ihren örtlichen Bauvorschriften einschränken oder für Wohnungen auch erhöhen (Art. 74 Abs. 2 LBO). In Frankreich werden die Anforderungen auf regionaler und lokaler Ebene geregelt. Im SCoT können gemäss der nationalen Gesetzgebung Minimal- oder Maximalvorgaben festgelegt werden, die im Plan Local d'Urbanisme (PLU) zu berücksichtigen sind. Im Fall von Saint-Louis und Huningue sind im Reglement zum PLU Kennziffern zur Parkplatzerstellung für verschiedene bauliche Nutzungen enthalten.

Parkierungsangebot und -nachfrage

Zum mengenmässigen Parkplatzangebot gibt es in der trinationalen Agglomeration Basel keine gesamtheitliche Statistik. Dies ist auf die kommunale Planungshoheit sowie die umfangreiche Grauzone unmarkierter Parkplätze im Strassenraum zurückzuführen.

Basel-Stadt verfügt per Ende 2019 über 20'700 Parkplätze in der blauen Zone, 2'300 gebührenpflichtige Parkplätze und 900 Parkplätze mit Zeitbeschränkung. Parkplätze in der weissen Zone gibt es keine mehr (Amt für Mobilität Basel-Stadt, 2019). Dem stehen rund 34'000 verkaufte Parkkarten gegenüber (Anwohner, Gewerbepark-, Spitex- und Ärzteparkkarten, Pendler- und Carsharing-Parkkarten).

Die übrigen Kommunen verfügen nur über Teilerfassungen ihres Parkplatzangebots (Parkplätze mit Parkuhren, Parkplätze in Parkhäusern). Die Stadt Lörrach weist beispielsweise rund 2'000 Parkplätze in 9 Parkhäusern und ca. 650 weitere Parkplätze in verschiedenen Parkzonen aus. Die Parkhäuser in Basel und Lörrach sind zudem an ein dynamisches Parkleitsystem angeschlossen.

49 Für Wohnnutzungen in Quartierplänen sind andere Regelungen möglich.

Fazit Parkierung

- Nach dem Ausbau der Parkraumbewirtschaftung in der Stadt Basel folgen immer mehr Nachbargemeinden mit Anpassungen der Parkierungsregimes.
- Einige Kommunen haben gebührenpflichtige oder zeitlich beschränkte Parkplätze eingeführt. Vor allem im Zentrumsgebiet und an hochfrequentierten Orten haben die meisten der untersuchten Kommunen inzwischen blaue Zonen eingeführt.
- Durch unterschiedliche Arten und Preise von Parkkarten können die Kommunen die Nachfrage nach Parkplätzen im öffentlichen Strassenraum dämpfen.
- In der Mehrzahl der untersuchten Kommunen gibt es aber immer noch unbeschränkte öffentliche Parkplätze, deren Nachfrage jedoch aufgrund der Lage eher klein ist.

5.4.7 Veloverkehr

Der Veloverkehr[50] hat in der Agglomeration Basel, insbesondere auch im grenzüberschreitenden Verkehr, ein grosses noch unausgeschöpftes Potenzial. Gemäss dem Mikrozensus 2015[51] ist die Hälfte aller Etappen kürzer als 1,5 km. Die Hälfte der mit dem Auto zurückgelegten Etappen ist weniger als 6 km lang, und ein Viertel ist gar kürzer als 2,5 km. Der Anteil des Veloverkehrs ist im Schweizer Teil der Agglomeration Basel (11%) und auf deutscher Seite (11%[52]) höher als im französischen Teilgebiet (4,6%[53]). Insbesondere im Agglomerationszentrum (16%) der Agglomeration Basel liegt der Anteil des Veloverkehrs deutlich höher als im gesamtschweizerischen Vergleich (7%). Damit ist der Veloverkehr in der Agglomeration Basel bereits gut aufgestellt. Der seit 1994 erkennbare Trend des rückläufigen Veloverkehrs ist gestoppt. Der Anteil des Veloverkehrs nimmt in der gesamten Agglomeration Basel seit 2005 wieder zu.

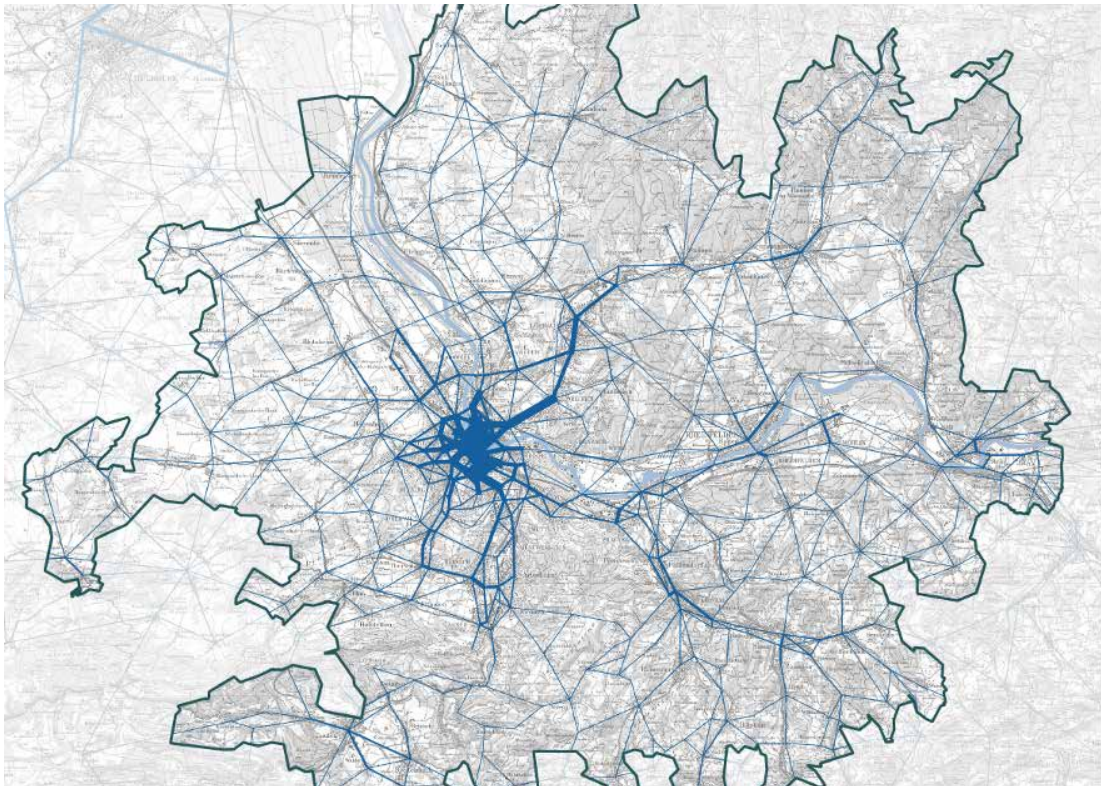
50 Unter Velo werden auch E-Bikes verstanden.
51 Die Angabe bezieht sich nur auf den Schweizer Teil der Agglomeration Basel (Quelle: Mikrozensus 2015)
52 Die Angabe bezieht sich auf den gesamten Landkreis Lörrach (Quelle: Mobilität in Deutschland 2017, Regionalbericht Landkreis Lörrach)
53 Die Angabe bezieht sich auf den französischen Teil des TEB (Quelle : PTV 2011: Renforcement des transports en commun et de mobilité combinée de l'Eurodistrict Trinational de Bâle, Lot 2: Réalisation d'une enquête ménages téléphonique sur les comportements liés à la mobilité sur la partie française de l'ETB)

Nachfragebeziehungen und Velopotenzial

Kartenband: Karte 2.20

Die Nachfrage ist dort hoch, wo wichtige Quell- und Zielpunkte miteinander verbunden werden. Abbildung 47 zeigt wichtige Nachfragebeziehungen und das Velo-Nachfragepotenzial in der Agglomeration Basel. Je dicker eine Nachfragebeziehung eingezeichnet ist, desto höher wird die potenzielle Velonutzung eingeschätzt.

Abbildung 47: Velo-Nachfragebeziehungen und Velo-Nachfragepotenzial in der Agglomeration Basel



Quellen: ewp 2019 (basiert auf der Modellversion GVM Region Basel 2010/30)

Anmerkung: Nach der Durchführung der Potenzialberechnungen wurde das GVM Region Basel im Sommer 2019 auf die neue Version 2016/40 aktualisiert. Da auf der geforderten Abstraktionsebene keine grossen Änderungen zu erwarten sind, wurde die Potenzialberechnung nicht erneut durchgeführt.

Das höchste Potenzial wird in der Kernstadt Basel sowie in den Talachsen in Richtung Zentrum ausgewiesen. Auch in den urbanen Räumen ausserhalb der Kernstadt sowie auf wichtigen Tangentialverbindungen zwischen den Talachsen ist ein hohes Potenzial auszumachen. Das Potenzial nimmt in den Tälern mit zunehmender Distanz zu den urbanen Räumen ab. In ländlich geprägten Gebieten ist die Nachfrage grundsätzlich tiefer.

Veloplanung in der Agglomeration Basel

Kartenband: Karte 2.19

In allen Gebietskörperschaften der Agglomeration Basel existieren bereits Velonetzplanungen, diese weisen jedoch teilweise unterschiedliche Konkretisierungsgrade und Planungsstände auf. Die Spannbreite der Planungsinstrumente reicht dabei von übergeordneten Konzepten bis zu konkreten Netzplanungen. Die vorliegenden Velonetze sind sehr unterschiedlich entstanden, und entsprechend gross sind die Unterschiede in Bezug auf Netzdichte, Hierarchien, Funktionen und Merkmale.

Das kantonale Veloroutennetz des **Kantons Aargau** ist im kantonalen Richtplan festgelegt und kennt bisher keine Hierarchisierung. Das Velonetz soll gemäss dem Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr (2018) quantitativ und qualitativ weiterentwickelt werden. In Teilräumen ausserhalb der Agglomeration Basel laufen Abklärungen zur Einführung von Vorzugsrouten. Kantonsweit wurden 2016 in einer Potenzialabschätzung Korridore für solche priorisierten Velorouten identifiziert. Das heutige kantonale Netz verbindet auf dem Gebiet der Agglomeration Basel die wichtigen urbanen Räume entlang des Rheins miteinander. Weitere Verbindungen stellen den Anschluss an die ländlich geprägten Nebentäler des Fricktals sicher.

Einige Aargauer Kommunen verfügen zusätzlich über einen kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV). Im KGV werden Verkehrsthemen wie das Velonetz auf kommunaler Ebene vertieft. In der Agglomeration Basel verfügen bisher die Kommunen Kaiseraugst, Rheinfelden, Möhlin und Wallbach über einen KGV.

Das kantonale Veloroutennetz des **Kantons Basel-Landschaft**, das primär dem täglichen Verkehr dient, ist im kantonalen Richtplan festgelegt und kennt bisher keine Hierarchisierung. Auf der Basis des Regionalplans Radrouten im Kanton Basel-Landschaft wurde das Netz der kantonalen Radrouten seit 1984 kontinuierlich ausgebaut. Im zukünftigen Radroutennetz 2030, welches aktuell erarbeitet wird, soll eine Hierarchisierung (Basisnetz, Hauptrouten und Velovorzugsrouten) des kantonalen Veloroutennetzes erfolgen. Zudem möchte der Kanton Basel-Landschaft das Thema Vorzugsrouten vorantreiben. Dazu sollen erste Pilotstrecken im Birstal sowie im Bereich Bachgraben Allschwil umgesetzt und Erfahrungen gesammelt werden. Das heutige Velonetz orientiert sich stark an den Talachsen und weist einerseits Längsverbindungen in Richtung der Kernstadt Basel sowie andererseits auch Tangentialverbindungen zwischen den Talschaften auf. Im Vergleich zu ländlichen Gebieten ist das Netz in urbanen Räumen dichter.

In der Energie-Region Birsstadt, die sich mit Ausnahme von Dornach (Kanton Solothurn) aus den basel-landschaftlichen Kommunen Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Münchenstein, Muttenz und Reinach zusammensetzt, wurde im Rahmen des sogenannten Aktionsplans Mobilität die Prioritäten und der Handlungsbedarf auf dem regionalen Veloroutennetz in der Birsstadt identifiziert.

Im Masterplan Velo (2017) legt der **Kanton Basel-Stadt** seine übergeordnete Velostrategie fest. Das konzeptionelle Veloroutennetz wird im behördenverbindlichen Teilrichtplan (TRP) Velo von 2018 definiert. Neben dem kantonalen Veloroutennetz (Basis- und Pendlerrouten) und dem Planungsstand von Netzergänzungen (Netzlücken) beinhaltet der TRP auch mögliche Standorte für neue und grössere, öffentliche Veloparkieranlagen von kantonaler Bedeutung (Velostationen und Bike&Ride-Anlagen). Das Veloroutennetz erschliesst die relevanten Attraktoren des Alltags- und Freizeitverkehrs. Es ist unterteilt in 2 gleichwertige, jedoch unterschiedlich dichte Routennetze: ein Pendlerroutennetz und ein Basisroutennetz.

- Pendlerroutennetz: Pendlerrouten bieten eine rasche Verbindung ohne Umwege auch über grössere Strecken von A nach B an. Sie sind primär auf geübte und schnelle Zweiradfahrende ausgelegt, für die der Zeitfaktor entscheidend ist. Wo es zweckmässig ist, werden sie deshalb parallel zum motorisierten Individualverkehr auf Hauptverkehrsachsen geführt.

- Basisroutennetz: Basisrouten ermöglichen eine dichte und sichere Erschliessung aller Ziele des Alltagsverkehrs und des Freizeitverkehrs. Sie werden deshalb möglichst abseits der stark befahrenen Hauptverkehrsstrassen geführt. Sie erfüllen primär die Anforderungen von Velofahrenden mit erhöhtem Sicherheitsbedürfnis.

In der Stadt sind 9 Alltagsrouten ausgeschildert. Es handelt sich dabei um wichtige Routen aus dem Pendler- und Basisroutennetz, die die umliegenden Kommunen mit dem Stadtzentrum Basel und dem Bahnhof Basel SBB verbinden.

Der Velonetzplan des **Kantons Solothurn** wurde kürzlich überarbeitet (2019). Basis des Alltagsnetzes bildet das Kantonsstrassennetz als direkteste Verbindung zwischen Siedlungsschwerpunkten, wobei der Veloverkehr situativ auf oder entlang dieser Strassen geführt wird. Das kantonale Netz wird durch weitere kommunale Wege abseits der Kantonsstrassen (Ergänzungsstrecken) komplettiert, um eine Alternative zu stark befahrenen Kantonsstrassen oder zu Verbindungen mit einem hohen Veloaufkommen anzubieten.

Wichtigste Grundlage des **Landkreises Lörrach** stellt das Radverkehrskonzept (2013) dar. Darin wurde ein dichtes Velonetz definiert und eine umfassende Schwachstellenanalyse durchgeführt. Das Netz ist in mehrere Hierarchiestufen unterteilt: Pendlerrouten (teilweise als Radschnellverbindungen), Basisrouten 1. bis 3. Ordnung sowie Verdichtungsrouten.

- Pendlerrouten: Pendlerrouten sollen ein schnelles und zügiges Fahren ermöglichen und können als interkommunale Verbindungen mit hoher Priorität angesehen werden. Langfristig sind hohe Standards vorgesehen. In einer Machbarkeitsstudie (2017 – 2019) wurden für 3 besonders wichtige Pendlerrouten Linienführungen im Sinne von Radschnellverbindungen ausgearbeitet.

- Basisrouten: Basisrouten stellen regionale, nahräumige oder innergemeindliche Veloverbindungen dar. Die Routen werden anhand ihrer Netzfunktion weiter in 3 Unterstufen aufgeteilt.

- Verdichtungsnetz: Das Verdichtungsnetz soll gewährleisten, dass 90 % aller Einwohner im Umkreis von 200 m an eine Veloroute angeschlossen sind.

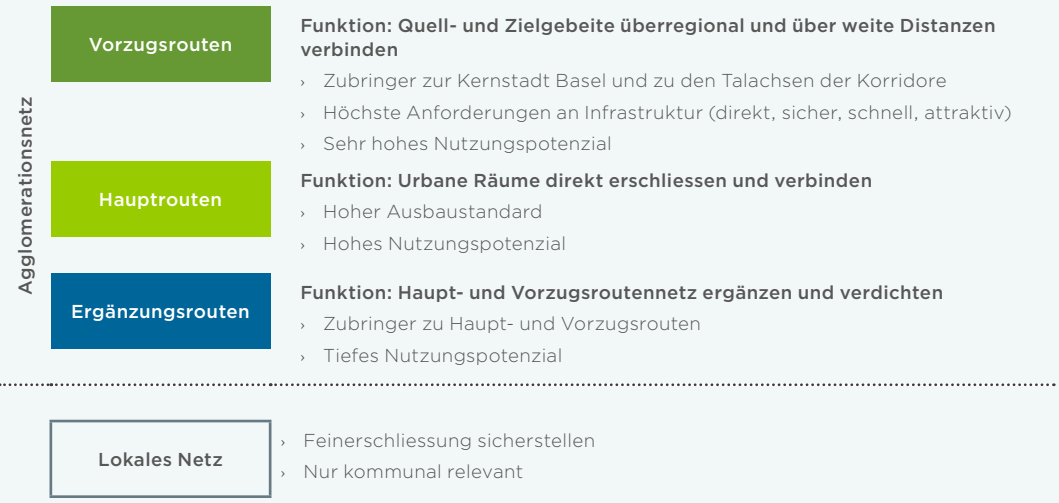
Auf deutscher Seite umfasst ein Teil der Agglomeration Basel neben dem Landkreis Lörrach auch den Landkreis Waldshut. Dieser besitzt ein Radverkehrskonzept, das sich in Aufbau und Methodik mit dem des Landkreises Lörrach deckt. Das Land Baden-Württemberg weist in seinem Landesradnetz weitere wichtige Veloverbindungen aus.

In der **Saint-Louis Agglomération** wurde Ende 2019 ein Schéma Directeur des pistes cyclables/programme 2020 – 2030 verabschiedet. Dieses Dokument beinhaltet das vorhandene überörtlichen Velonetz und eine Liste von konkreten Massnahmen, die bis 2030 umgesetzt werden sollen (Investitionsplanung). Diese Netzplanung ist hauptsächlich auf den täglichen Verkehr ausgerichtet und kennt bisher keine Hierarchisierung. In gewissen Teilräumen wie der Stadt Saint-Louis und der Stadt Huningue gibt es vereinzelt kommunale Netzplanungen. In den ländlichen Gebieten der Saint-Louis Agglomération gibt es grossen Nachholbedarf im Bereich der Veloinfrastrukturen.

Aufgrund der Unterschiedlichkeiten in den Veloplanungsinstrumenten wurde im Rahmen von AP4 ein einheitliches Zielnetz für die Agglomeration Basel erarbeitet (siehe Exkurs).

Exkurs trinationales Velonetz

Im Rahmen der 4. Generation wurde das trinationale Velonetz (Zielnetz) grundlegend überprüft und nach einem konsistenten methodischen Vorgehen überarbeitet. Durch den Abgleich mit sogenannten Points of Interest, also wichtigen Quell- und Zielpunkten des Veloverkehrs, durch die Berücksichtigung des Nachfragepotenzials und durch die Abstützung auf bestehen-de Velonetzplanungen wurde sichergestellt, dass das Velozielnetz alle wichtigen Nachfragebeziehungen für den Alltags- und Pendlerverkehr enthält und eine zweckmässige Netzdichte aufweist. Das neue Zielnetz wurde gemeinsam mit den zuständigen Akteuren der Gebietskörperschaften und Kommunen in Velo-Workshops konsolidiert und finalisiert.



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel, ewp 2020

Abbildung 48: Teilstrategie Velo – Typisierung der Netzhierarchiestufen

Vorzugsrouten sind direkte und attraktive Veloverkehrsverbindungen auf Relationen mit einem sehr hohen Veloverkehrspotenzial und regionaler bis überregionaler Bedeutung. Velofahrende werden auf diesen Routen sofern möglich verkehrlich bevorzugt, indem ihnen Sicherheit, Komfort und konstantes und dadurch schnelleres Vorankommen ermöglicht wird. An Knoten und Querungen wird das Velo soweit möglich vortrittsberechtigt und prioritär behandelt. Auf Vorzugsrouten werden deshalb auch weit grössere Distanzen als sonst üblich zurückgelegt. Zur Erreichung der hohen angestrebten Verbindungsziele muss die Infrastruktur hohe verkehrliche Standards erfüllen (z. B. Bevorzugung an Knoten, von Fussverkehr abgetrennte Velowege).

Die **Hauptrouten**, die ein zusammenhängendes Netz bilden, weisen ein hohes Nutzungspotenzial auf. Je nach räumlicher Lage in der Agglomeration nehmen die Hauptrouten eine andere Verbindungsfunktion ein. Im dichten, urbanen Raum funktionieren Hauptrouten als direkte, schnelle Verbindungsachsen zwischen wichtigen Quell- und Zielpunkten und als Achsen zur Querung des Agglomerationszentrums. In den Korridoren bilden die Hauptrouten direkte Verbindungen entlang der Talachsen in Richtung Kernstadt und bieten Querbeziehungen zwischen den Korridoren im Sinne regionaler und zwischenörtlicher Verbindungen an. Auf Achsen mit geringerem Potenzial (äussere Korridore, ländlicher Siedlungsraum) haben Hauptrouten ähnlich wie Vorzugsrouten eine regionale Verbindungsfunktion.

Die **Ergänzungsrouten** komplettieren und verdichten das Vorzugsrouten- und Hauptroutennetz. Je nach Raumstruktur funktionieren die Ergänzungsrouten sowohl als Zubringer zu den Haupt- und Vorzugsrouten (innere und äussere Korridore) als auch als Groberschliessungsachsen (ländlicher Siedlungsraum).

Entwicklungstrends

Der Trend hin zu einer immer grösseren Anzahl von E-Bikes bringt verschiedene verkehrliche Auswirkungen mit sich. Zum Beispiel verlieren bisherige Hemmfaktoren für Velofahrende wie grosse Steigungen, längere Distanzen oder schwere Transportgüter an Bedeutung. Weiter vergrössern und verschieben sich der potenzielle Nutzerkreis sowie die Bedürfnisse.

Das Bedürfnis nach möglichst hindernisfreien Strecken mit einer Priorisierung des Veloverkehrs wächst. Zu solchen velopriorisierenden Führungsformen gehören zum Beispiel Velovorzugsrouten (auch Veloschnellrouten, Radschnellverbindungen oder itinéraires à Haut Niveau de Service) und Velostrassen (auch Fahrradstrassen). Der Landkreis Lörrach hat von 2017 bis 2019 eine Machbarkeitsstudie für Radschnellverbindungen in den Korridoren, Wiesental (4LV1), Hochrhein und Oberrhein erstellen lassen. Die Studie empfiehlt vorerst 2 Radschnellwege, eine im Wiesental und eine am Oberrhein voranzutreiben. Auch in den Kantonen Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Aargau und Solothurn laufen derzeit vertiefte Abklärungen zu potenziellen Velovorzugsrouten. Im Schweizer Teil der Agglomeration Basel sind daraus unter anderem 2 Pilotstrecken für Velovorzugsrouten im Birstal und eine im Bereich Bachgraben Allschwil resultiert (4LV2, 4LV3, 4LV4, 4LV8).

Fazit Veloverkehr

- Der Veloverkehr hat in der Agglomeration Basel, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr, ein grosses, noch unausgeschöpftes Potenzial. Am grössten ist das Potenzial in den Talachsen in Richtung Agglomerationszentrum (innere Korridore), aber auch auf Tangentialverbindungen, wo der ÖV oft weniger gut ausgebaut bzw. weniger attraktiv ist.
- Die Veloplanung in der Agglomeration Basel ist sehr heterogen. Zwischen den Gebietskörperschaften bestehen grosse Unterschiede in Bezug auf Dichte, Hierarchien und Funktionen der Velonetze.
- Durch den anhaltenden E-Bike-Trend verlieren bisherige Hemmfaktoren wie ungünstige Topografien und grosse Distanzen an Bedeutung. Hingegen wächst als Folge der wachsenden Anzahl an Velofahrenden das Bedürfnis nach priorisierten Velorouten, sogenannten Velovorzugsrouten.

5.4.8 Fussverkehr

Der Fussverkehr hat als umweltschonende, bewegungs- und gesundheitsfördernde, kostengünstige, flexible, leise und sehr raumsparende Fortbewegungsart eine immense Bedeutung im Hinblick auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung und siedlungsgerechte Mobilität in der Agglomeration Basel. So stellen Fusswege im Individualverkehr (MIV) wie auch beim öffentlichen Verkehr (ÖV) oftmals das erste und letzte Glied einer Reise dar.

Gemäss den Auswertungen des Mikrozensus 2015 legt die Bevölkerung des schweizerischen Teils der trinationalen Agglomeration Basel im Jahr 2015 rund 28% der täglichen Wege im Inland zu Fuss zurück. Am meisten gehen die Bewohner des Agglomerationszentrums zu Fuss (31%), während dieser Anteil in den Korridoren und im ländlichen Raum mit 24 bis 27% tiefer liegt. Der Anteil des Fussverkehrs an den einzelnen Etappen beträgt für die gesamte Agglomeration 45% und im Agglomerationszentrum sogar 50%. Gegenüber 2010 hat der Anteil des Fussverkehrs an den Wegen im Inland jedoch abgenommen (Agglomeration Basel

2010: 32%, 2015: 27,6%). Im Landkreis Lörrach macht der Fussverkehr 22% der Wege aus, und im französischen Teil des TEB sind es 19% der Wege.

Tempo-30- und Begegnungszonen

Im gesamten Agglomerationsraum besteht ein dichtes Fussverkehrsnetz. Besonders innerhalb des Siedlungsgebiets ist jedoch die Qualität der Fussverkehrsflächen genauso wichtig wie deren Verfügbarkeit. Diese Qualität ergibt sich u. a. aus der Linienführung der Fusswegverbindungen und bei Fusswegen entlang von Strassen aus der Strassenraumgestaltung und der Interaktion mit den übrigen Verkehrsteilnehmenden.

In der Basler Innenstadt sind zahlreiche Gassen und Wege als Fussgängerzone oder als Begegnungszone – zum Teil sogar motorfahrzeugfrei – ausgestaltet. Auch in Lörrach und den beiden Rheinfelden bestehen Fussgängerzonen. Entsprechend hoch ist die Aufenthaltsqualität in diesen Räumen.

Mit der Tempo-30-Zone in der Schweiz, Deutschland und Frankreich und der Begegnungszone in der Schweiz, der Zone de rencontre in Frankreich sowie der Tempo-20-Zone und dem verkehrsberuhigten Bereich in Deutschland bestehen in allen Ländern der trinationalen Agglomeration Basel rechtlich und fachlich fundierte Konzepte zur Verkehrsberuhigung und zur Förderung der Koexistenz von MIV, Fuss- und Veloverkehr. Diese werden auch in Wohnquartieren und kleineren Ortszentren umgesetzt. Abbildung 49 gibt eine räumliche Übersicht zu den Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen und Fussgängerbereichen in der Agglomeration Basel.

Kartenband: Karte 2.21

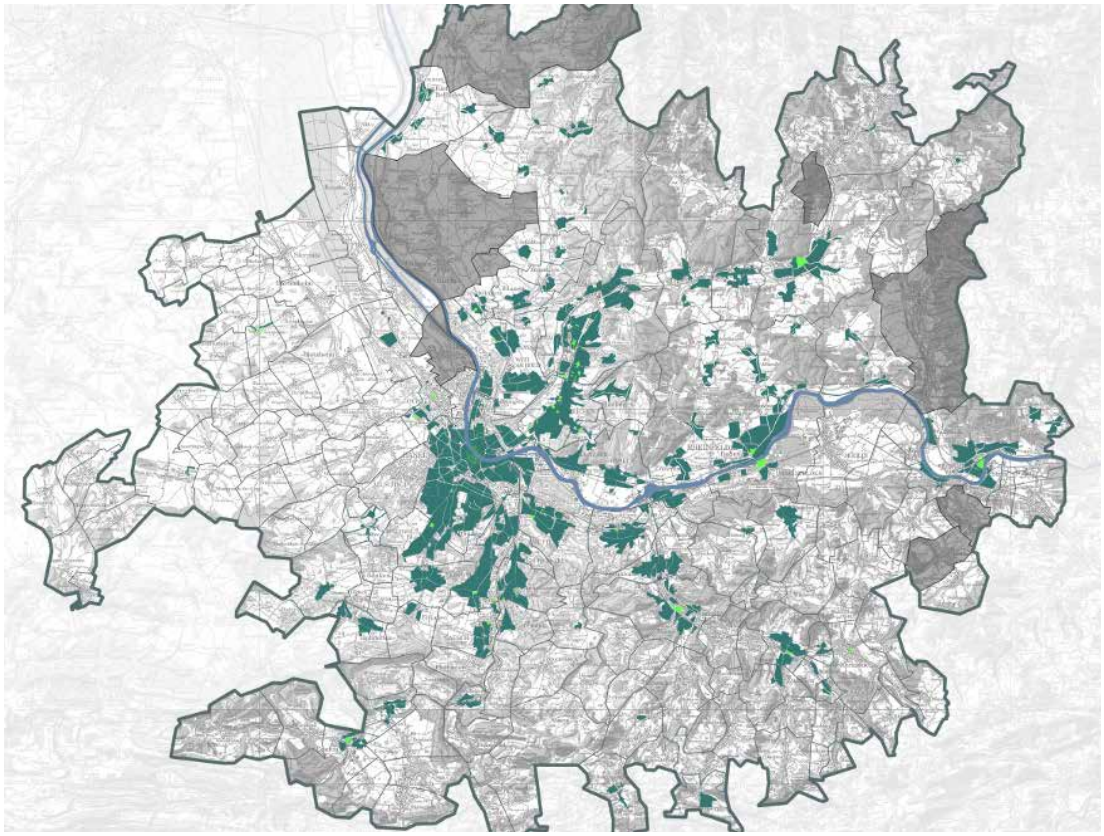


Abbildung 49: Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen und Fussgängerzonen in der Agglomeration Basel

Quellen: Geschäftsstelle Agglo Basel

Der **Kanton Basel-Stadt** treibt die Erweiterung der bereits zahlreichen Tempo-30-Zonen weiter voran. Der Umsetzungs- und Prüfauftrag des Grossen Rats zur weiteren Umsetzung von Tempo 30 umfasst rund 80 Strassen und Strassenabschnitte, wovon heute bereits 60 Strassenabschnitte (exklusive der Innenstadt) umgesetzt sind. Weitere untergeordnete Strassen sollen in die Tempo-30-Zonen integriert werden. Neben Tempo-30-Zonen wird es auch vermehrt Strassenabschnitte geben, auf denen aufgrund eines zeitlich beschränkten Bedarfs nur temporär Tempo 30 gilt. Hier kommen LED-Wechselsignale zum Einsatz, die primär dafür sorgen, dass der Schulweg für Kinder sicherer wird. Seit März 2019 gibt es bereits 5 Strassenabschnitte, auf denen temporär Tempo 30 gilt. Um die Wohnbevölkerung an stark frequentierten und übergeordneten Strassen effektiv vor überhöhten Luft- und Lärmbelastungen zu schützen, wurde auf der Sevogelstrasse zugunsten der Sicherheit und der Lebensqualität im Quartier Tempo 30 eingeführt. Im März 2018 hat das Bundesgericht den dazu nötigen und wegweisenden Entscheid gefällt: Das Bundesgericht lehnte eine entsprechende Beschwerde ab und stützte das Vorhaben des Kantons Basel-Stadt zur Einführung von Tempo 30 auch auf übergeordneten Strassen.

In den stadtnahen, urbanen Kommunen im **Kanton Basel-Landschaft** sind fast alle Wohnquartiere Tempo-30-Zonen. Von den Kommunen im Agglomerationszentrum, den inneren Korridoren und den Korridorzentren fehlen nur noch in Allschwil, Augst und Gelterkinden flächendeckende Verkehrsberuhigungsmassnahmen. Auch in den äusseren Korridoren sind Tempo-30-Zonen punktuell oder bereits quartierweise vorhanden. Im ländlichen Raum hingegen sind nahezu keine Tempo-30-Zonen vorhanden. Eine Ausnahme bildet dabei nur Diepflingen. Begegnungszonen sind vor allem in den Kommunen der inneren Korridore (Aesch, Arlesheim, Binningen, Reinach, Therwil, Oberwil, Muttenz, Liestal und Pratteln) sowie im Regionalzentrum Sissach vorzufinden. In den ländlicheren Kommunen Lausen, Gelterkinden und Niederdorf gibt es in den Dorfzentren zwar Begegnungszonen, aber keine Gebiete mit einer maximal festgesetzten Geschwindigkeit von 30 km/h.

In den Agglomerationsgemeinden im Kanton Aargau bestehen Tempo-30-Zonen in Kaiseraugst, Magden, Mumpf, Sisseln und Rheinfelden, während in den weiteren Kommunen keine solchen vorhanden sind. Die breite Akzeptanz für Tempo-30-Zonen fehlt in einigen Kommunen, wo nach Abstimmungen auf eine flächendeckende Einführung verzichtet werden musste. In Rheinfelden wurden bereits 2 Begegnungszonen eingeführt.

Im Kanton Solothurn gibt es in der Mehrheit der Kommunen der Agglomeration Basel keine Verkehrsberuhigungsmassnahmen. Ausnahmen sind Hofstetten-Flüh, wo Tempo 30 bereits flächendeckend umgesetzt ist, und Dornach. Potenzial besteht vor allem noch für Begegnungszonen in den Vorortgemeinden der Kernstadt Basel und in den Korridorzentren.

Auf **deutscher Seite** bestehen verbreitet verkehrsberuhigte Strassen, insbesondere die flächendeckende Verbreitung von Tempo-30-Zonen in den ländlicheren Gebieten ist bemerkenswert. In Lörrach sind die Wohngebiete mit Tempo-30-Zonen stadtweit verkehrsberuhigt. Im Raum Weil am Rhein und in den Kommunen des Kandertals bestehen in den meisten Quartiersstrassen Tempo-30-Zonen. Zudem ist der zentrale Teil der Hauptstrasse in Weil am Rhein als Tempo-30- und Tempo-20-Zone ausgestaltet. In Rheinfelden gibt es im Zentrum eine Fussgängerzone und einzelne Wohnquartiere mit Tempo-30-Zonen.

Auf **französischer Seite** sind die Bemühungen zur Aufwertung von Fussgängerflächen am wenigsten weit fortgeschritten. In Wohnquartieren gibt es vereinzelt Tempo-30-Zonen. Die Ortskerne dagegen, insbesondere das Zentrum von Saint-Louis und Huningue, sind mit Ausnahme einzelner gesperrter Plätze weiterhin mit üblichem Innerortstempo befahrbar und Trottoirs klar von der Fahrbahn abgetrennt.

Entwicklungstrends

Zahlreiche von Verkehr belastete Städte und Gemeinde bemühen sich derzeit, ihre Ortsdurchfahrten durch eine entsprechende fussgängerfreundliche Gestaltung sicherer und attraktiver zu gestalten. Damit soll die Koexistenz verschiedener Verkehrsteilnehmer gefördert werden. Gestärkt durch die politische Gewichtsverlagerung zugunsten des Velo- und Fussverkehrs wird heute bei Umgestaltungsprojekten von Strassenräumen vermehrt auf den Fussverkehr geachtet. Aufbauend auf den Entwicklungen der 2. und 3. Generation arbeiten viele Kommunen an der Umsetzung oder Ergänzung von flächendeckenden Tempo-30-Zonen auf untergeordneten Strassen.

Fazit Fussverkehr

- Gemäss dem Mikrozensus wird fast ein Drittel der täglichen Wege im Schweizer Teil der Agglomeration Basel zu Fuss zurückgelegt. Damit kommen dem Fussverkehr und der Qualität der Fussverkehrsinfrastruktur eine grosse Bedeutung zu.
- Die Attraktivität von Fussverkehrsverbindungen wird stark durch deren Linienführung und Direktheit bestimmt.
- Bei Fusswegen entlang von Strassen hängt die Qualität der Fussverkehrsflächen eng mit der Strassenraumgestaltung und Massnahmen zur Verkehrsberuhigung sowie zur Förderung der Koexistenz zusammen.
- In allen Teilen der Agglomeration Basel bestehen Konzepte zur Verkehrsberuhigung (Tempo-30-/Tempo-20-Zonen, Begegnungszonen, Fussgängerzonen). Die Verbreitung und die Umsetzung dieser Massnahmen ist jedoch trinational sehr heterogen.

5.4.9 Intermodalität und kombinierte Mobilität

Aus wirtschaftlichen Gründen ist die räumliche Verfügbarkeit eines öffentlichen Verkehrssystems in gewissen Teilräumen begrenzt. Um die Erschliessungswirkung zu verbessern, ist eine Verknüpfung mit den Infrastrukturen des Individualverkehrs unentbehrlich.

Multimodale Drehscheiben

Multimodale Drehscheiben sind einerseits die wichtigsten Vernetzungspunkte zwischen S-Bahn, Tram und Bus innerhalb des ÖV-Systems der Agglomeration Basel, anderseits verfügen sie über ein qualitativ hochstehendes Angebot zur Vernetzung mit den übrigen Verkehrsmitteln (z. B. Fuss-/Veloverkehr, MIV, Taxi, CarSharing). Schliesslich sind multimodale Drehscheiben nicht nur Verkehrsknotenpunkte, sondern haben in aller Regel auch ein bedeutendes Siedlungsentwicklungspotenzial für Verdichtung oder Transformation. Die Drehscheiben sind somit nicht rein betrieblich zu verstehen, sondern haben eine grosse Bedeutung zur besseren Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

Im AP 3 wurden in der Teilstrategie ÖV und Kombinierte Mobilität 14 Drehscheiben definiert (damals noch als ÖV-Drehscheiben bezeichnet). Das sind die wichtigsten Bahnhöfe in den verschiedenen Korridoren und der Kernstadt. Es gibt aber auch wichtige Drehscheiben in den Korridoren ohne Bahnangebot (Leimental, Kandertal). Und gewisse Drehscheiben, v. a. in den äusseren Korridoren, haben überdurchschnittliches P+R-Potenziale. Entsprechende

Untersuchen wurden gemacht (siehe nachfolgend) und flossen in die überarbeitete Teilstrategie kombinierte Mobilität und multimodale Drehscheiben ein (Kapitel 9.4.10).

Das heutige Verständnis von multimodalen Drehscheiben in den 3 Ländern ist aber noch unterschiedlich. Im Rahmen eines trinationalen Gesamtkonzepts soll deshalb das Thema vertieft werden (Kapitel 10.7), um im AP der 5. Generation noch gezielter Massnahmen ableiten zu können.

Park&Ride

Seit der 1987 im Konzept «Bahnhof Plus»[54] skizzierten Verknüpfung von MIV und Bahnangebot wurde im Schweizer Teil der Agglomeration Basel ein dichtes Netz von Park&Ride-Anlagen realisiert.

Die neue Potenzialstudie Park&Ride der Agglomeration Basel aus dem Jahr 2018 analysiert das Angebot und die Nachfrage an den bestehenden Park&Ride-Anlagen. In der Agglomeration Basel stehen an 51 Standorten insgesamt rund 4'000 Park&Ride-Parkplätze, die explizit als solche ausgewiesen sind, zur Verfügung. Grosse Anlagen mit über 100 Parkfeldern sind in Saint-Louis, Bartenheim, Sierentz, Liestal, Stein-Säckingen, Schopfheim und Zell im Wiesental vorhanden. In Frankreich können alle Anlagen kostenlos benutzt werden. In Deutschland sind nur die grossen Park&Ride-Anlagen in Schopfheim, Bad Säckingen und Rheinfelden gebührenpflichtig. In der Schweiz hingegen sind alle Anlagen ausser den Standorten Itingen und Läufelfingen gebührenpflichtig.

Das Angebot wurde in den letzten Jahren teilweise stark ausgebaut. In Saint-Louis wurde die Park&Ride-Anlage um über 500 Parkplätze erweitert (AP2-Massnahme). In Schopfheim-West wurde eine neue Anlage mit 92 Plätzen und in Schopfheim-Schlattholz eine neue Anlage mit 42 Parkfeldern erstellt. In Stein wurde kürzlich die bestehende Anlage durch ein Parkhaus mit ca. 250 Parkplätzen ersetzt. Diese Projekte wurden vom Pendlerfonds des Kantons Basel-Stadt unterstützt, der die Erstellung von Park&Ride-Anlagen ausserhalb des Stadtgebiets fördert, um Zielverkehre in die Stadt zu reduzieren. Die Finanzierung der Anlagen erfolgt über die Pendler- und Besucherparkkarten.

Die Auslastung der bestehenden Park&Ride-Anlagen liegt bei durchschnittlich rund 60%, variiert jedoch je nach Anlage stark (zwischen 20% und 100%). Die Park&Ride-Anlagen in der Schweiz sind im Vergleich zu Deutschland und Frankreich geringer ausgelastet. Die Standorte in Frankreich weisen generell eine hohe Auslastung auf, da das ÖV-Angebot weniger dicht und das Strassennetz im Raum Saint-Louis stark ausgelastet ist. Die Mehrheit der Park&Ride-Standorte liegt an Bahnhaltestellen mit einer nur mittleren ÖV-Erschliessung, insbesondere in den französischen und deutschen Gebieten sowie an den Schweizer S-Bahn Haltestellen der äusseren Korridore. Im Agglomerationszentrum und im inneren Korridor sind jedoch viele auch sehr gut (Güteklasse A) und einige gut (Güteklasse B) erschlossen. Zusätzlich zur Auslastung wurde analysiert, ob es sich bei den Nutzern um Dauerparkierende (Parkdauer > 4 Stunden) handelt. Das Ergebnis zeigt, dass die Anlagen mehrheitlich zur Dauerparkierung genutzt werden. In Rheinfelden (D) und Bad Säckingen nutzt jedoch ein relativ grosser Anteil die Parkplätze nur am Vor- oder Nachmittag. Dies lässt darauf schliessen, dass die Parkplätze neben klassischem Park&Ride auch zu anderen Zwecken wie zum Einkauf verwendet werden.

54 Erhältlich als Broschüre: Bahnhof Plus – Konzept und Ideen für attraktivere Bahnhöfe und Haltestellen. Von der Bandstadt zur Bahnstadt, Regierungsrätliche Delegation für Regionalplanung beider Basel (Hrsg.), 1987

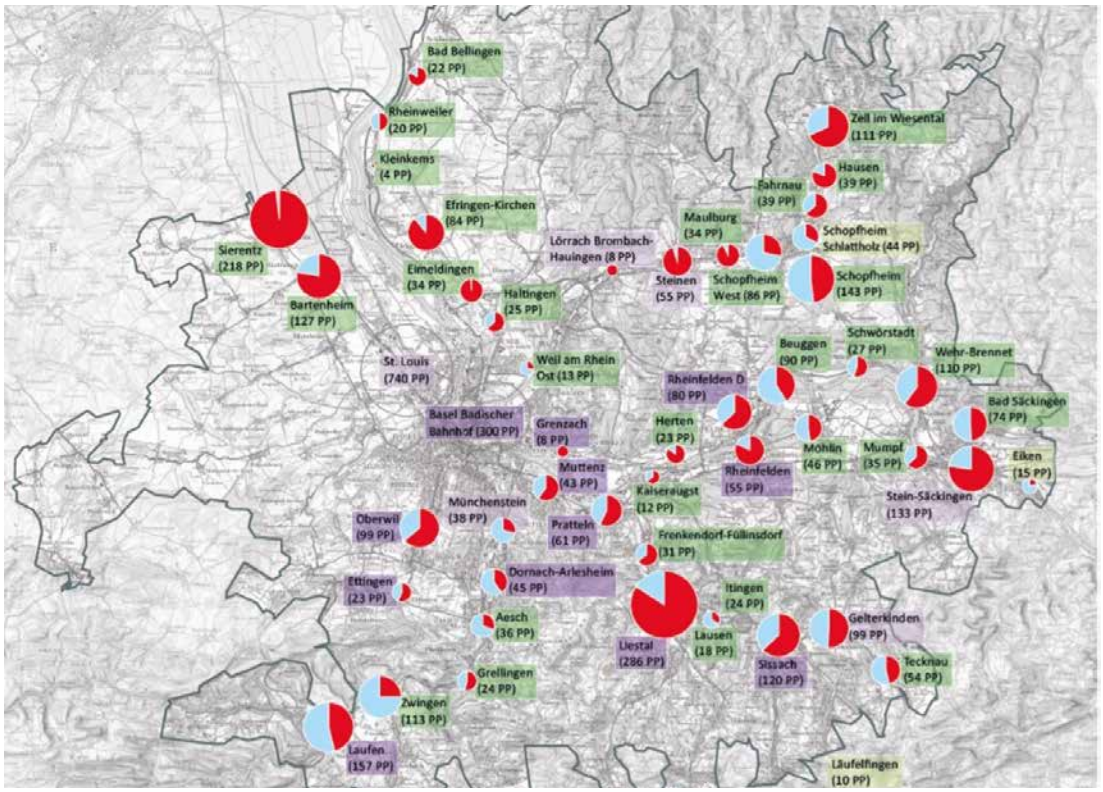


Abbildung 50:
Grösse und durchschnittliche Auslastung der Park&Ride-Anlagen

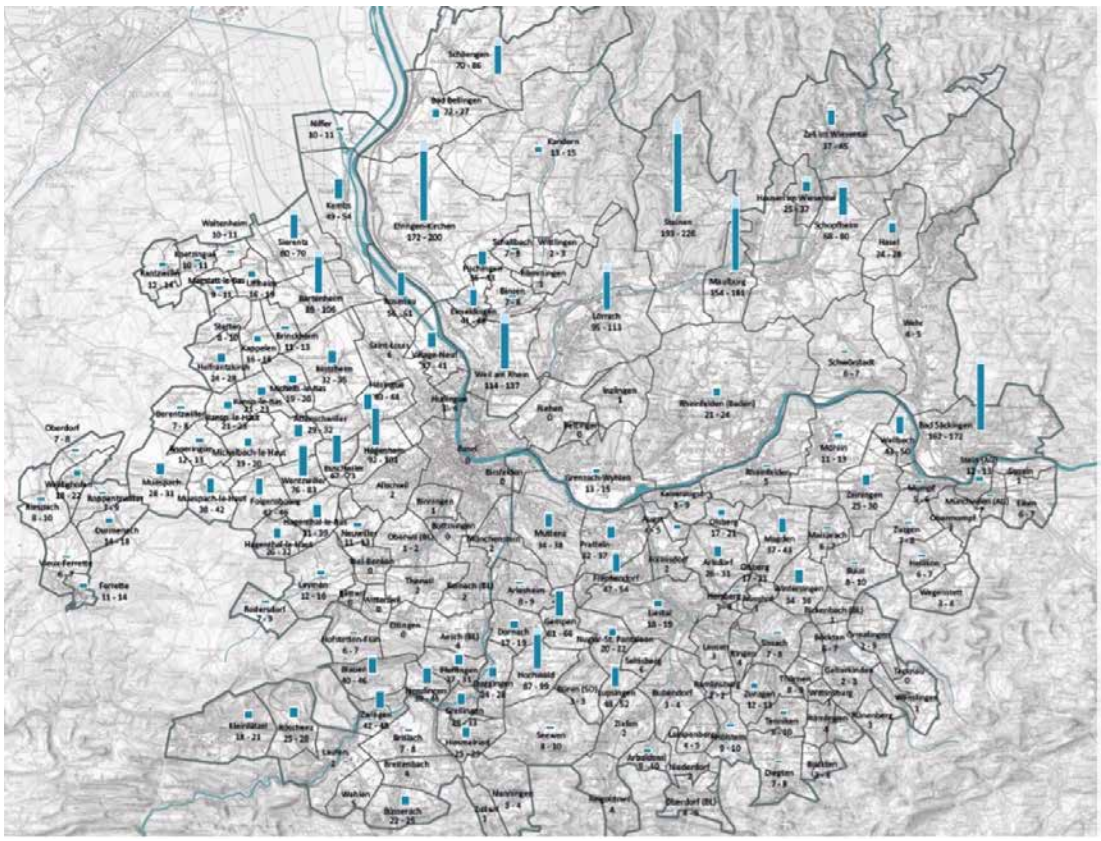
Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel basierend auf Potenzialstudie Park&Ride Agglomeration Basel, Roland Müller Küsnacht 2018

Kartenband: Karte 2.17

Zur Abschätzung des Nachfragepotenzials (total einer spezifischen Kommune) wurde das dezentrale[55] Park&Ride, also die Wege von der Peripherie ins Zentrum betrachtet. Dazu wurden die Stärke der Verkehrsnachfrage, die ÖV-Erschliessungsqualität im Einzugsbereich der Haltestelle sowie ein Vergleich der MIV- und Park&Ride-Reisezeiten ins Zentrum an den einzelnen Standorten untersucht. Bei Haltestellen mit Schnellzugangebot wurde ein zusätzliches Potenzial für Park&Ride-Wege von der Agglomeration in die übrige Schweiz berechnet, also das zentrale Park&Ride.

55 **zentrales** P&R = P&R-Wege von der Agglomeration in die übrige Schweiz (v. a. Bei Haltestellen mit einem Schnellzugsangebot), **dezentrales** P&R = P&R-Wege von der Peripherie ins Zentrum der Agglomeration Basel

Abbildung 51: Nachfragepotenzial für dezentrales Park&Ride je Kommune



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel basierend auf Potenzialstudie Park&Ride Agglomeration Basel, Roland Müller Küsnacht 2018

Anmerkung: Die Balken stellen das Gesamtpotenzial dar, unabhängig davon, wieviele P&R-Plätze es heute schon gibt. Das heutige Angebot ist in der Abbildung 50 dargestellt. Min-Max sind Bandbreiten aufgrund der unterstellten Kriterien (Verkehrsnachfrage, ÖV-Erschliessungsqualität sowie ein Vergleich der MIV- und Park&Ride-Reisezeiten ins Zentrum).

Kartenband: Karte 2.18

Die grössten Potenziale weisen die deutschen Kommunen Efringen-Kirchen, Steinen und Maulburg auf. Dies ist auf die starke Verkehrsnachfrage ins Agglomerationszentrum sowie nach Lörrach und auf den hohen Anteil nicht erschlossener Einwohner zurückzuführen. In der Schweiz sind die Potenziale je Kommune insbesondere aufgrund der guten ÖV-Erschliessung tendenziell geringer. Insgesamt wird ein maximales Nachfragepotenzial von rund 4‘800 bis 5‘500 Park&Ride-Parkplätzen ermittelt. Bei rund 80% davon handelt es sich um Parkplätze für dezentrales Park&Ride von der Peripherie ins Agglomerationszentrum. Somit liegt das zusätzliche maximale Nachfragepotenzial in der Agglomeration Basel bei 800 bis 1‘500 Parkplätzen. Die aktuellen Auslastungen auf Schweizer Seite weisen aber darauf hin, dass dieses Nachfragepotenzial nur bedingt ausschöpfbar ist.

Entwicklungstrends

Mit dem mittelfristigen Ausbau der trinationalen S-Bahn bei gleichzeitiger Überlast auf dem HLS-Netz wird die Attraktivität von Park&Ride tendenziell zunehmen. Die steigende Auslastung der bestehenden Park&Ride-Anlagen wird örtlich zu Ausbaubedarf führen. Besonders auf deutscher und französischer Seite zeichnet sich dies ab.

Um zu definieren, an welchen Standorten das Angebot weiterentwickelt werden soll, wurden im Rahmen der genannten Potenzialstudie (2018) weitere Kriterien betrachtet. Der Konflikt zwischen kosten- oder flächenintensiven Park&Ride-Anlagen und der Innenentwicklung ist in zentral gelegenen Kommunen höher. Basierend auf den Raumkategorien des Zukunftsbildes wurden diese Konfliktpotenziale bestimmt. Zudem wurde das Nachfragepotenzial der bestehenden Anzahl von Parkplätzen gegenübergestellt. Gemeinsam mit diesen Faktoren wurde anschliessend definiert, welche Standorte ausgebaut werden sollten. Tendenziell nimmt die Eignung für Park&Ride mit steigender Entfernung zum Agglomerationskern zu. Die strategischen Folgerungen aus diesen Analysearbeiten fliessen in die Teilstrategie Kombinierte Mobilität ein (siehe Kapitel 9.4.10).

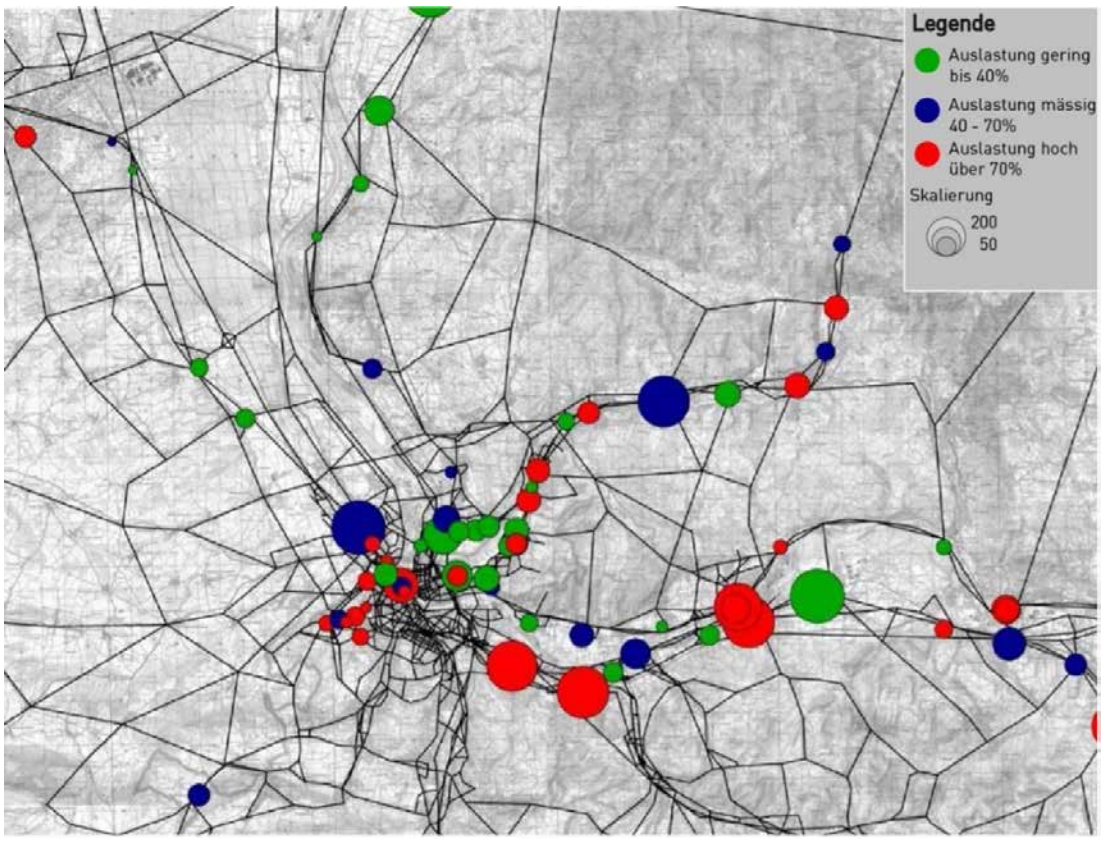
Bike&Ride

Die Analysegrundlagen zum Thema Bike&Ride basieren auf denjenigen des AP3. Abbildung 52 zeigt die Auslastung der Bike&Ride-Plätze im TEB-Raum. Grosser Handlungsbedarf besteht entlang der S1 Basel – Frick/Laufenburg im Hochrheintal sowie im Wiesental, wo vielerorts die Kapazitäten bereits ausgeschöpft sind. Dies betrifft insbesondere auch Haltepunkte mit einem grossen Bike&Ride-Angebot wie Pratteln, Muttenz und beide Rheinfelden. Im Westen Basels (Allschwil, Gebiet Bachgraben) und im grenznahen Saint-Louis sind die vergleichsweise kleinen Anlagen stark ausgelastet. Hierbei besteht die Problematik, dass nur begrenzt Platz für Veloabstellanlagen im öffentlichen Raum in der Nähe der Tram- und Bushaltestellen vorhanden ist. Am Bahnhof Saint-Louis und entlang der Strecke Richtung Mulhouse sowie entlang der Oberrhein-Strecke präsentiert sich die Situation entspannter. Auch im Raum Riehen bis Niederholz sind die Bike&Ride -Plätze nur gering ausgelastet (PTV 2011d).

Defizite bestehen in der Basler Kernstadt. Die 2002 eröffnete unterirdische Velostation beim Centralbahnplatz wurde aufgrund der hohen Nachfrage mehrfach erweitert. Einstellplätze und die Veloboxen sind hier kostenpflichtig. Trotzdem bestehen Wartelisten für Monats- und Jahresabonnemente.

Angaben zur Auslastung in den Korridoren Birstal, Laufental/Thierstein und Ergolztal/Frenkentäler sind in der ergänzenden PTV-Studie aus dem Jahr 2012 ersichtlich. Im Ergolztal sind die meisten Veloabstellplätze entlang der Strecke Basel – Olten stark belegt. Viele Haltestellen weisen eine Auslastung von über 70 % auf. In Sissach, Gelterkinden und Tecknau sind die Abstellanlagen überbelegt. Die Abstellplätze, die an der Waldenburgerbahn liegen, sind verhältnismässig gering ausgelastet. Eine Ausnahme ist die Station Talhaus, die eine Überbelegung aufweist. Entlang der S-Bahn von Basel Richtung Laufen sind die Abstellanlagen in Duggingen und Zwingen überbelegt. Die Mehrheit der weiteren Anlagen ist zu mehr als 60 % belegt (PTV 2012).

Abbildung 52:
Grösse und Belegung der Parkmöglichkeiten für Fahrräder im TEB-Raum (ohne Birstal, Laufental/Thierstein und Ergolztal/Frenkentäler)



Quelle: PTV 2011d, bearbeitet

Die hohe Nachfrage nach gesicherten Aufbewahrungsangeboten ist in der oft mangelhaften Sicherheit öffentlich zugänglicher Abstellanlagen und damit verbundener Probleme wie Diebstahl und Vandalismus zu suchen. Ein neues Konzept wird für die im Dezember 2009 eröffnete Velostation am Bahnhof St. Johann eingesetzt. Die Benutzung ist kostenlos, wird jedoch automatisch überwacht. Am Bahnhof Liestal wurde 2010 eine neue Velostation eröffnet, die mehr bewachte (116) als unbewachte (93) Veloabstellplätze anbietet. Die 2011 in Lörrach eröffnete Velostation bietet ebenfalls abschliessbare Veloboxen. Der Pendlerfonds hat ausserdem die Erstellung von neuen Veloboxen am Bahnhof Steinen mitfinanziert. Weitere mitfinanzierte Projekte sind der Ausbau und die Neuerstellung von Bike&Ride-Anlagen in Therwil (55) und Eimeldingen (65).

Entwicklungstrends

Das Nachfrage nach Bike&Ride-Anlagen wird, insbesondere wegen der geplanten Angebotsausbauten im ÖV sowie der Verlagerung auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel, weiter steigen und die teilweise bereits heute unzureichende Angebotssituation an Bike&Ride-Anlagen verschärfen. Aufgrund der starken Zunahme von E-Bikes steigen auch die Ansprüche an die Aufbewahrungssicherheit. Eine Förderung der Velo-ÖV-Intermodalität ist nur da möglich, wo diese Sicherheit garantiert ist. Hinzu kommt der örtliche Bedarf für den Ausbau von Velostationen in den Korridoren.

Auch Car Sharing ist eine sinnvolle Ergänzung zum ÖV. Die spezifische Stärke liegt in einer hohen Verfügbarkeit von individueller motorisierter Mobilität bei geringem Flächenver-

brauch. Zudem wird durch die Verfügbarkeit am Zielort meist ein Teil der Weglänge mit dem ÖV zurückgelegt. In der Kernstadt besteht ein dichtes Netz von Car-Sharing-Standorten. Weiter wurde in der Kernstadt und der näheren Umgebung im Jahr 2014 eine Pilotphase für ein stationsungebundenes Car-Sharing-Angebot eingeführt (Catch a Car). Das Angebot wird von der Firma Mobility als Mobility-Go ins ordentliche Angebot überführt. In den Korridoren liegen die Car-Sharing-Standorte mehrheitlich an den Bahnlinien, wobei das Leimental, das Birstal und das Ergolztal gut abgedeckt sind. Im Fricktal und im Laufental ist die Verfügbarkeit geringer. Auf deutscher Seite gibt es, abgesehen vom im Jahr 2014 neu eröffneten Car-Sharing-Standort in Efringen-Kirchen und den Standorten in Weil am Rhein an der Oberrheinlinie, nur vereinzelte Car-Sharing-Angebote im Wiesental und am Hochrhein. In der Saint-Louis Agglomération fehlen diese mit Ausnahme von Saint-Louis gänzlich. Verbesserungsfähig ist zudem die Freizügigkeit zur Benutzung von Car-Sharing-Angeboten über alle Länder hinweg. Zwischen Deutschland (Stadtmobil Südbaden) und Frankreich (Auto'trement) sowie zwischen Deutschland und der Schweiz (Mobility) besteht diese Möglichkeit. Ein grenzüberschreitendes Angebot zwischen der Schweiz und Frankreich existiert dagegen noch nicht.

Zurzeit erleben in vielen Schweizer (und noch mehr europäischen) Städten auch Velo- und Scooter-Verleihsysteme einen Boom, insbesondere im Zusammenhang mit der Elektrifizierung. Solche Systeme sind auch in Basel bereits vorhanden (z. B. Pick-e-Bike). Der Kanton Basel-Stadt bereitet gegenwärtig ein grösser angelegtes Veloverleihsystem mit der Intermobility SA aus Biel vor, das mit denen in Bern und Zürich vergleichbar ist.

Fazit Intermodalität und kombinierte Mobilität

- Eine Verknüpfung des öffentlichen Verkehrssystems mit individuellen Verkehrsmitteln ist vor allem in schlecht mit dem ÖV erschlossenen Gebieten unentbehrlich. Dies ist in den französischen und teilweise in den deutschen Agglomerationsgebieten stärker der Fall.
- Die bestehenden 51 Park&Ride-Anlagen mit insgesamt 4'000 Parkplätzen in der Agglomeration Basel sind zu durchschnittlich 60% ausgelastet. Die Anlagen in Deutschland und Frankreich weisen eine höhere Nachfrage auf als jene in der Schweiz. Das Potenzial für zusätzliche Park&Ride-Parkplätze ist in einzelnen deutschen Kommunen relativ hoch.
- Mit dem mittelfristigen Ausbau der trinationalen S-Bahn bei gleichzeitiger Überlast auf dem HLS-Netz wird die Attraktivität von Park&Ride tendenziell zunehmen.
- Bike&Ride-Plätze sind meist sehr gut ausgelastet, und gemäss der etwas veralteten TEB-Studie von 2011 sind die Kapazitäten insbesondere entlang der S-Bahn-Linien am Hochrhein und im Wiesental sogar ausgeschöpft.
- Die Nachfrage nach Bike&Ride-Angeboten wird aufgrund der ÖV-Angebotsausbauten und der Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel weiter wachsen. Zudem steigen die Ansprüche an die Aufbewahrungssicherheit von Velostationen aufgrund der Zunahme von E-Bikes.
- Die heutigen Velo- und Scooter-Verleihsysteme in der Agglomeration Basel sind im Städtevergleich eher mittelmässig. Der Kanton Basel-Stadt plant jedoch eine Ausweitung mit ähnlichen Systemen wie in Zürich oder Bern.

5.4.10 Verkehrssicherheit

Unfallstatistik

Im Jahr 2017 verunfallten in der Agglomeration Basel 1,32 Personen pro 1‘000 Einwohner ausserhalb des Nationalstrassennetztes. Dies ist im Vergleich zu den anderen grossen Agglomerationen eine niedrigere Rate.

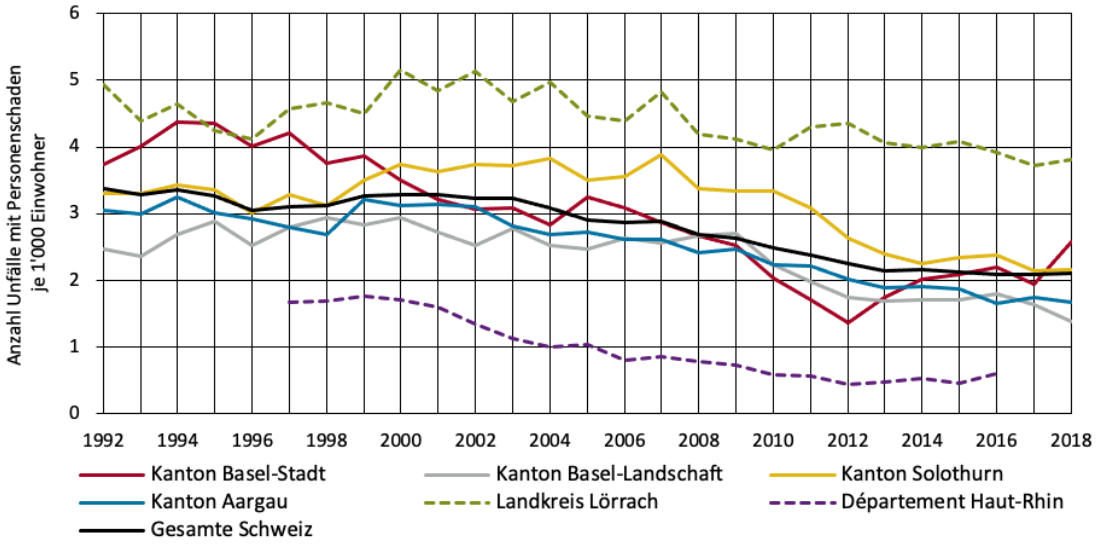
Tabelle 37: Anzahl der Verunfallten pro 1‘000 Personen (ausserhalb des Nationalstrassennetzes) 2017

Agglomeration	Anzahl der Verunfallte pro 1‘000 Personen
Zürich	1,68
Bern	1,50
Genf	1,89
Lausanne	1,44
Basel	1,32

Quelle: Monitoring Agglomerationsprogramme Siedlung und Verkehr, ARE 2018

In allen Teilgebieten der Agglomeration Basel sind jährliche Unfallstatistiken verfügbar. Zwischen den Ländern bestehen aber definitorische und methodische Unterschiede. Unabhängig davon zeigen die Zahlen jedoch im Allgemeinen sinkende Unfallraten. Im trinationalen Vergleich fallen die bezogen auf die Bevölkerungszahl sehr tiefen Unfallzahlen im Département Haut-Rhin gegenüber den höheren und stärker schwankenden Unfallzahlen im Landkreis Lörrach auf. Hier können aber auch methodische Unterschiede eine Rolle spielen (v. a. auch die Definition des Personenschadens).

Abbildung 53: Entwicklung der Unfallzahlen im trinationalen Raum Basel



Quellen: Préfet du Haut-Rhin (DGO de sécurité routière), Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, BFS STATTAB; Geschäftsstelle Agglo Basel

Anmerkung: Die Zahlen gelten jeweils für die gesamte Gebietskörperschaft, nicht nur für den Teil innerhalb der Agglomeration Basel. Es ist zu beachten, dass zwischen den 3 Ländern methodische Unterschiede bestehen, weshalb. die die Zahlen aus Deutschland und Frankreich (gestrichelte Linien) nicht direkt mit den Schweizer Zahlen vergleichbar sind.

In der Schweiz stellt das ASTRA online eine Karte zur Verfügung, auf der die aktuellen Unfalldaten über alle Strassenebenen (National-, Kantons- und Gemeindestrassen) hinweg klassiert nach Unfalltyp und -schwere dargestellt sind. Die folgende Abbildung zeigt den Ausschnitt dieser Karte für den inneren Teil der Agglomeration Basel. Wenig überraschend zeigt sie eine Häufung von Fussgängerunfällen innerhalb des Stadtgebiets. Auffallend sind dabei die Häufungen am Centralbahnplatz und entlang der Tramachse zwischen Barfüsserplatz und Marktplatz. Auf der Autobahn und auf einzelnen stark befahrenen Zufahrtsachsen zum Stadtzentrum ereignen sich gehäuft Auffahrunfälle mit zumeist leichten Personenschäden.

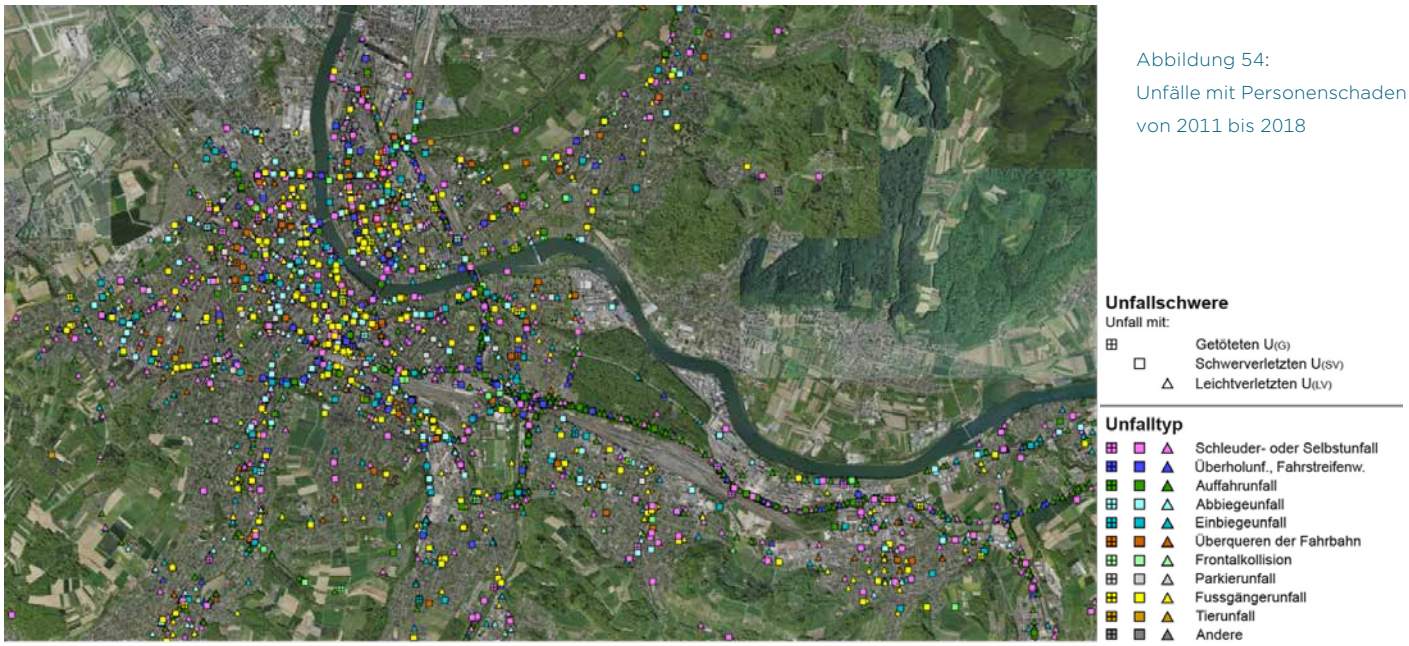


Abbildung 54:
Unfälle mit Personenschaden von 2011 bis 2018

Quelle: ASTRA-Unfalldaten (www.map.geo.admin.ch)

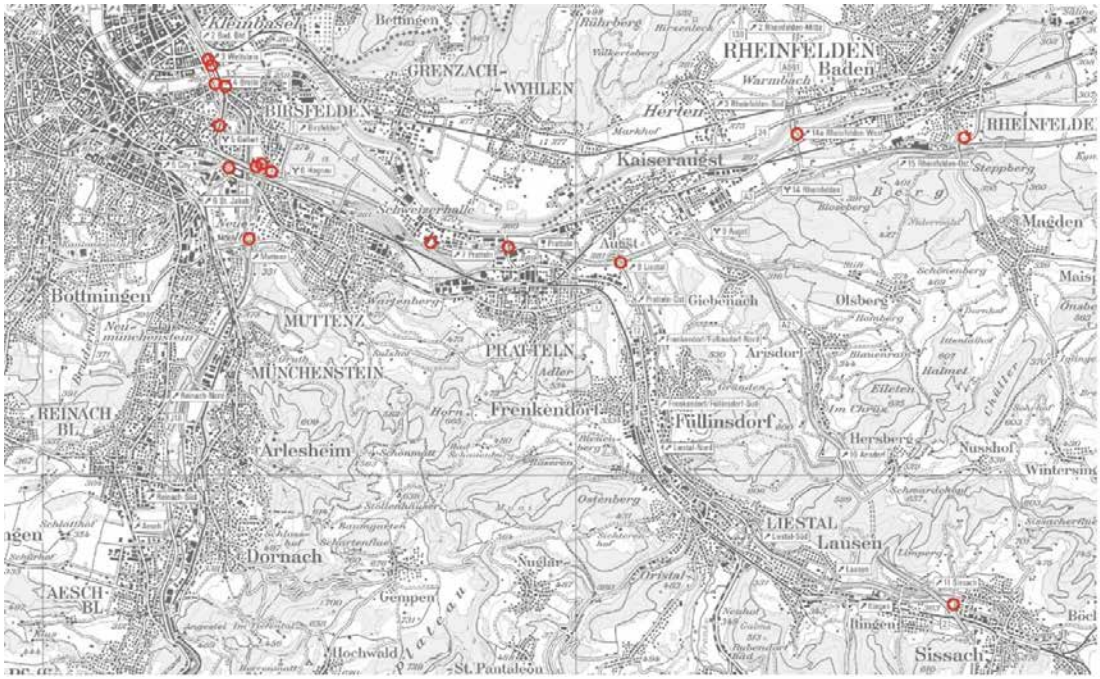
Unfallschwerpunkte

Gemäss Art. 6a Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes analysieren Bund, Kantone und Gemeinden ihr Strassennetz auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen und erarbeiten eine Planung zu deren Behebung. Die Lokalisierung von Unfallschwerpunkten ist in der neuen VSS-Norm SN 641 724 geregelt (Strassenverkehrssicherheit; Unfallschwerpunkt-Management). Der Berechnungswert entspricht der Summe der nach Unfallschwerekategorie gewichteten Anzahl der Unfälle der letzten 3 Jahre, innerhalb einer definierten Zone im Strassennetz[56].

Nationalstrassen: Das ASTRA identifizierte für die Jahre 2016 bis 2018 in der Schweiz 118 Unfallschwerpunkte, wovon 16 in der Agglomeration Basel liegen (siehe Abbildung 55). Die meisten Unfallschwerpunkte befinden sich im Knotenbereich der Nationalstrassen. Der Hauptanteil entfällt auf Anschlussknoten zum untergeordneten Netz der Kantons- und Gemeindestrassen.

56 Als solche gelten Strassenabschnitte mit einer Länge von 50 m innerorts, 150 m ausserorts und 200 m auf Autobahnen und Autostrassen.

Abbildung 55:
Unfallschwerpunkte auf Nationalstrassen von 2016 bis 2018



Quelle: Bundesamt für Strassen (ASTRA)

Basel-Stadt: Der Kanton Basel-Stadt konnte die Anzahl der Unfallschwerpunkte in den letzten Jahren kontinuierlich senken. Dafür wurde Basel von der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) Ende 2011 mit dem bfu-Sicherheitspreis ausgezeichnet. Mittlerweile sind im Kanton alle Unfallschwerpunkte saniert, und es werden im jährlich publizierten Bericht zur Strassenunfallstatistik keine statistisch relevanten Unfallschwerpunkte mehr ausgewiesen.

Basel-Landschaft: Der Kanton Basel-Landschaft arbeitet mit den Infrastruktur-Sicherheitsinstrumenten (ISSI), die vom ASTRA erarbeitet wurden. Dazu gehört auch das Black-Spot-Management (BSM), das eine schrittweise Beseitigung von Unfallschwerpunkten im Strassennetz zum Ziel hat. Die Massnahmenliste auf Grundlage der Unfallschwerpunkte wird jährlich überarbeitet und aktualisiert, die entsprechenden Massnahmen werden anschliessend vom Tiefbauamt als Projekte umgesetzt.

Aargau: Mittels Black-Spot-Management (BSM) identifiziert der Kanton Aargau systematisch Unfallschwerpunkte nach Sanierungspriorität. Geeignete Massnahmen zur Sanierung werden auf Basis der Unfallanalyse abgeleitet, projektiert und realisiert. Auf diese Weise besteht ein Programm, mit dem die Unfallschwerpunkte nach und nach saniert werden.

Solothurn: Wie die anderen Kantone betreibt auch der Kanton Solothurn ein Black-Spot-Management (BSM). Zurzeit sind im Solothurner Teil der Agglomeration Basel keine Unfallschwerpunkte nach VSS-Norm ausgewiesen.

Deutschland: Das Bundesland Baden-Württemberg verfügt über ein Verkehrssicherheitsscreening-Werkzeug. Dieses führt alle relevanten Informationen wie Unfalldaten, Strassenzustand und Strecken- sowie Verkehrsdaten zusammen. So können besonders kritische Strecken identifiziert und Mittel gezielt eingesetzt werden. Die zugrundeliegenden Unfalldaten der Polizeidienststellen können im Unfallatlas des Statistischen Bundesamtes eingesehen werden. Darin ist ersichtlich, auf welchen Strassenabschnitten häufig Unfälle passieren. In

der folgenden Abbildung sind Fahrzeugunfälle sowie die Unfälle mit Fussgänger-Beteiligung ersichtlich.

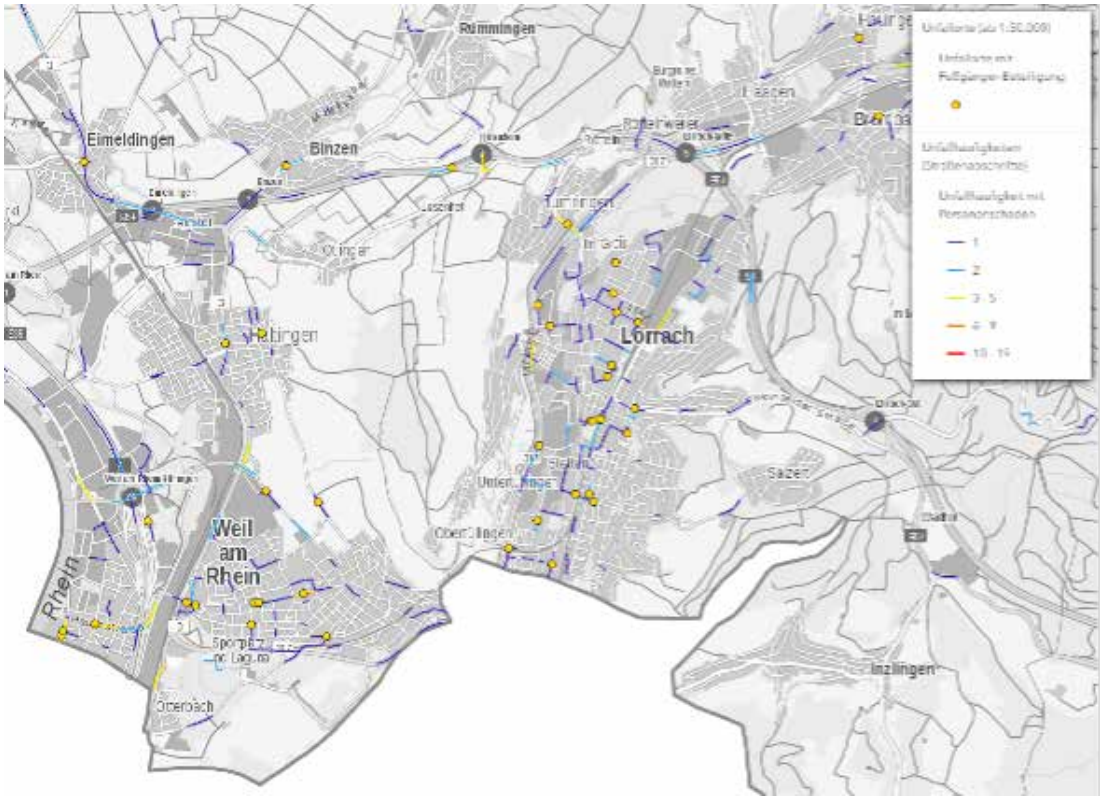


Abbildung 56: Unfallhäufigkeiten nach Strassenabschnitten und Unfallorte mit Fussgänger-Beteiligung 2018 in Teilen des Landkreises Lörrach

Quelle: Unfallatlas (Statistisches Bundesamt)

Frankreich: Die Staatsbehörden betreiben pro Departement eigene Websites zum Thema Strassenverkehrssicherheit, auf denen sie Informationen zum aktuellen Strassenzustand und zur Unfallprävention sowie Unfallstatistiken veröffentlichen. Im Département Haut-Rhin liegt diese Verantwortung beim Service transports, risques et sécurité der Direction Départementale des Territoires (DDT) du Haut-Rhin. Die staatliche direction de la sécurité et de la circulation routière (DSCR) gibt eine Methodik vor, in der Zones de Vigilance Accrues (ZVA) bezeichnet werden. Neben dem Unfallgeschehen wird auch die örtlich-räumliche Situation (z. B. gefährliche Kurven und Abschnitte mit reduzierter Geschwindigkeitsbegrenzung) berücksichtigt. Mehrere Abschnitte der D419 zwischen Basel und Altkirch sind als ZVA ausgewiesen (Stand 2014), ausserdem je ein kurzer Abschnitt auf der D66 und auf der D469 in Saint-Louis.

Fazit Verkehrssicherheit

- Die Anzahl der im Strassenverkehr verunfallten Personen liegt in der Agglomeration Basel tiefer als in den anderen Grossagglomerationen.
- Die Anzahl der verunfallten Personen ist in den letzten Jahren mehr oder weniger konstant gesunken. In den Schweizer Kantonen liegen sie in einem ähnlichen Bereich, in Basel-Stadt ist sie jedoch in den letzten Jahren wieder etwas angestiegen. Im Landkreis Lörrach sind es deutlich mehr und in der Saint-Louis Agglomération weniger verunfallte Personen als im Schweizer Teil, dies liegt aber teilweise an der Methodik der Erhebung.
- Alle Gebietskörperschaften identifizieren systematisch Unfallschwerpunkte, um darauf basierend Prioritäten für Sanierungsarbeiten bestimmen zu können.

5.4.11 Mobilitätsmanagement

In der Agglomeration Basel befinden sich Aktivitäten des Mobilitätsmanagements, d. h. nachfrageorientierte Massnahmen zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens, je nach Teilgebiet auf einem unterschiedlichen Stand. Einzelne Gebietskörperschaften haben umfassende Mobilitätsmanagementprogramme mit breit aufgestellten Konzepten und Massnahmen, andere Regionen konzentrieren sich auf einzelne Zielgruppen oder Teilaspekte des Mobilitätsmanagements.

www.ag.ch/aargaumobil

Das Mobilitätsmanagement im **Kanton Aargau** ist weit fortgeschritten (www.ag.ch/aargaumobil) und wurde bereits in der 2006 erarbeiteten Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU verankert. In der neuen Strategie mobilitätAARGAU vom Dezember 2016 wurde das Mobilitätsmanagement weiter verstärkt. Weiter zeigt das Umsetzungskonzept Mobilitätsmanagement auf, wie sich der Kanton zukunftsgerichtet mit den anstehenden Mobilitätsfragen auseinandersetzt. Ein zentraler Bestandteil des kantonalen Mobilitätsmanagements ist die kantonale Anlaufstelle aargaumobil. Sie informiert Städte, Gemeinden und Regionen sowie Unternehmen und Standortbetreiber über die Möglichkeiten des Mobilitätsmanagements. In Zukunft möchte sich der Kanton vermehrt auch den neuen Mobilitätsentwicklungen im Zuge der Digitalisierung widmen. Mit dem Innovationsfonds Mobilitätsmanagement unterstützt der Kanton die Lancierung von Pilotprojekten. Zusätzlich zu den bisherigen beitragsberechtigten Gesuchstellern können seit 2019 auch weitere relevante Akteure im Kanton Aargau (öffentliche Hand, Wirtschaft, Mobilitätsbranche, Forschung) vom Innovationsfonds profitieren.

www.so-mobil.ch

Im **Kanton Solothurn** besteht mit dem Programm so!mobil ein vergleichbares Angebot (www.so-mobil.ch). Die dafür verantwortliche Geschäftsstelle informiert zusammen mit ihren Partnern (z. B. LOS!, Energieschweiz, badenmobil) über Mobilitätsangebote, koordiniert die verschiedenen Akteure und berät Unternehmen, Schulen und die Gesamtbevölkerung. 2018 feierte das vom Kanton und den Energiestädten Olten, Grenchen, Solothurn und Zuchwil gegründete und seither um das Beförderungsmittel Postauto sowie die Gemeinde Oensingen und die Region Thal erweiterte Programm so!mobil sein 10-jähriges Bestehen. Neben einer 28-köpfigen Begleitgruppe umfasst das Programm ein grosses Netzwerk von über 270 Partnern aus Schulen, Unternehmen, Medien sowie regionalen und nationalen Akteuren im Mobilitätsbereich.

www.basel-unterwegs.ch

Im **Kanton Basel-Stadt** ist die Bedeutung des Mobilitätsmanagements spätestens seit 2010 gross. Basel unterwegs ist ein profiliertes Aktionsprogramm (www.basel-unterwegs.ch). Beispielhafte Projekte der letzten Jahre sind Fair im Verkehr, bike to work, Sattelfest, European Cycling Challenge oder die Aktion Work by Bike[57]. Baselunterwegs soll langfristig weiterlau-

57 Cargo-Bikes für Gewerbebetriebe

fen. Das Programm setzt auf die Web-Präsenz, die jährlich stattfindende Mobilitätswoche Basel Dreiland sowie eine jährlich neue Attention-Massnahme. Auch das Thema Mobilitätsmanagement in Unternehmen wird seit Jahren gepflegt: von 2015 bis 2019 gemeinsam mit der Handelskammer beider Basel unter dem Stichwort wirtschaftsfreundliches Mobilitätsmanagement. Ab 2021 ist eine neue Ausrichtung mit Einbezug von regionalen Partnern geplant. Zudem bietet der Kanton Basel-Stadt Programme und Massnahmen zur Mobilitätsbildung von Kindern und Jugendlichen an und unterstützt das Projekt DéfiVelo. Mobilitätsmanagement in Arealentwicklungen ist für den Kanton Basel-Stadt ebenfalls wichtig. Seit 2018 gehört der Kanton zu den Trägern des Projektes MiWo (Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen).

In Basel-Landschaft, Deutschland und Frankreich sind die bisherigen Bemühungen zur flächendeckenden Förderung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements weniger weit fortgeschritten. In **Deutschland** stehen die überregionalen Aktivitäten des Landes Baden-Württemberg hauptsächlich im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements sowie der durchlässigeren Informations- und Tarifsysteme im ÖV im Vordergrund. Eine weitere Dienstleistung bietet die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mit der Mobilitätsplattform 3-Löwen-Takt. Diese informiert in Echtzeit über die Angebote der verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbunds und unterstützt die Nutzenden mit Routenvorschlägen bei der Reiseplanung. In **Basel-Landschaft** bildet der Richtplan eine strategische Basis für das Mobilitätsmanagement. Der Kanton hat noch keine flächendeckenden Massnahmen lanciert, es bestehen aber punktuell kantonale Projekte mit Pilotcharakter (z. B. Mobilitätsmanagement Salina Raurica, flankierende Massnahmen Erhaltungsprojekt Schänzli). Gemeinsam mit den Städten und Gemeinden erfolgt die Umsetzung von Massnahmen insbesondere in Entwicklungsgebieten (z. B. Allschwil-Bachgraben). Eine Kooperation mit dem Kanton Basel-Stadt im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements ist angedacht. Auch im Teilraum **Frankreich** gibt es noch kein übergeordnetes Mobilitätsmanagement-Konzept. In Bezug auf das betriebliche Mobilitätsmanagement verfügt Frankreich aber über deutlich striktere gesetzliche Regelungen als die anderen Länder. Die französischen Unternehmen sind verpflichtet, mindestens 50% der ÖV-Transportkosten ihrer Arbeitnehmenden zu finanzieren. Aktuell wird zudem gemeinsam mit den wichtigsten Arbeitgebern im Südelsass (Saint-Louis, Huningue und Hésingue) die Zweckmässigkeit einer App geprüft, die die Bildung von Fahrgemeinschaften für die Belegschaft erleichtern soll.

Ähnlich wie in Baden-Württemberg verfügt die Region Grand Est über eine Mobilitätsplattform namens Fluo. Diese informiert über Fährpläne und Tarife der ÖV-Angebote und bietet Informationen zum Radwegenetz sowie zu Park&Ride- und Park&Pool-Standorten.

Wichtig für die Implementierung des Mobilitätsmanagements ist die Einbindung der kommunalen Ebene. Hier werden, zumindest auf Schweizer Seite, zahlreiche Massnahmen umgesetzt (z. B. in der Energieregion Birsstadt), unter anderem im Rahmen der Bundesprogramme Energiestadt und Mobilitätsmanagement in Unternehmen. Diese umfassen vor allem die Förderung von Mobilitätsmanagement in den kommunalen Verwaltungen und die Beratung von Unternehmen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Weitere Massnahmen werden im Rahmen von Sondernutzungsplanungen implementiert.

Grenzüberschreitende Mobilitätsmanagement-Projekte bestehen nur sehr punktuell oder sind erst in Entwicklung. So läuft beispielsweise im Grenzbereich zwischen Bad Säckingen und Stein zurzeit ein grenzüberschreitendes Bike-Sharing-Projekt mit dem Anbieter «ViertelMobilität» der in-tech GmbH auf Probe. Weiterhin existiert die trinationale Internetplattform triregio, die Informationen über Fahrpläne und Tarife des öffentlichen Verkehrs liefert. Der TEB hat zudem den Zugang zu grenzüberschreitenden Informationen zu den existierenden Mobilitätsangeboten erleichtert und eine entsprechende, vielfältig durchsuchbare Linksammlung geschaltet[58]. Die

58 www.eurodistrictbasel.eu/de/mobilitaetsportal.html

ÖV-Tarifierung ist in der Agglomeration Basel noch nicht vollständig vereinheitlicht. Die Betreiber TNW, RVL und Distribus bieten aber grenzüberschreitende Tages-, Monats- und Jahreskarten an. Mit dem Fahrplanwechsel 2020 konnte bei den ÖV-Beziehungen zwischen der Schweiz und Deutschland ein Fortschritt erzielt werden, indem das TNW-Abo auf die deutschen Kommunen Weil am Rhein, Lörrach, Grenzach-Wyhlen und Rheinfelden erweitert wurde.

Fazit Mobilitätsmanagement

- Die 3 Kantone Basel-Stadt, Solothurn und Aargau betreiben kantonale Mobilitätsmanagementprogramme.
- In Basel-Landschaft, Deutschland und Frankreich sind die Bemühungen zur Förderung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements weniger weit fortgeschritten.
- Grenzüberschreitende Angebote konzentrieren sich auf die ÖV-Tarifierung. Zudem macht eine Linksammlung des TEB die wichtigsten Informationen zu allen Verkehrsmitteln aus allen 3 Ländern an einem zentralen Ort verfügbar.

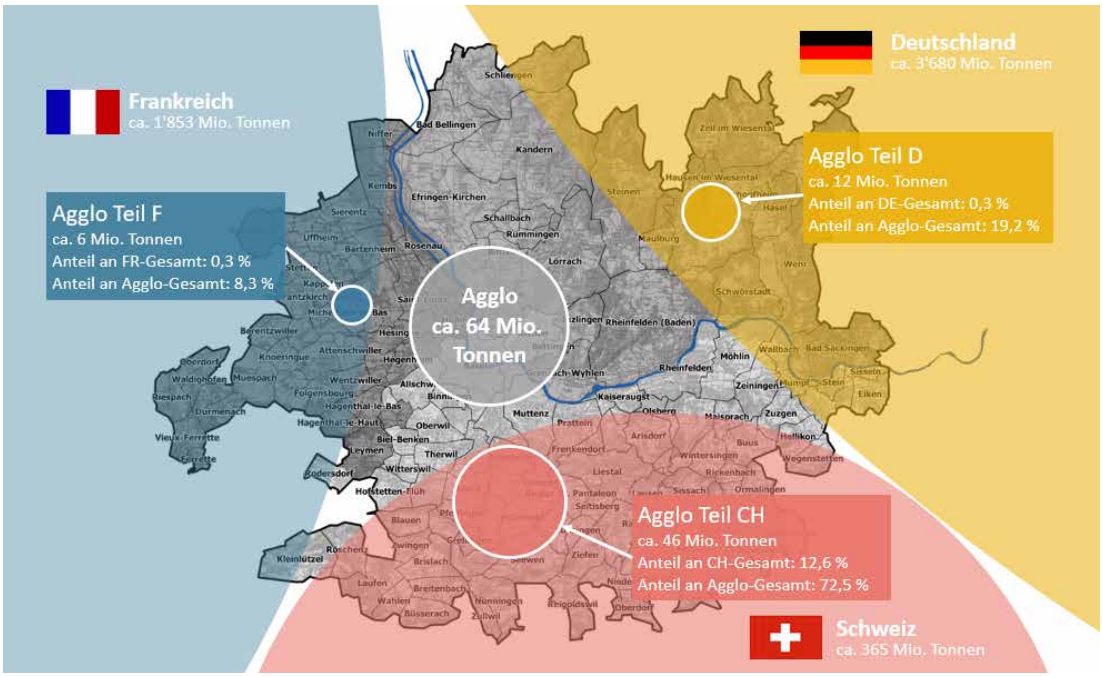
5.4.12 Güterverkehr

Ein funktionierendes und effizientes Güterverkehrssystem ist ein wichtiger Standortfaktor für die wirtschaftliche Entwicklung der Agglomeration. Die Agglomeration Basel hat als multimodaler Güterverkehrsknoten überregionale Bedeutung, weshalb Agglo Basel gemeinsam mit dem Logistikcluster Region Basel ein regionales Güterverkehrskonzept erarbeitet hat.

Marktumfang des Güterverkehrs in der Region Basel

Die gesamte Güterverkehrsmenge mit Bezug zur Region (d. h. mit Quelle und/oder Ziel in der Agglomeration) lässt sich auf jährlich ca. 64 Mio. Tonnen bemessen (Datenstand 2016). Davon entfallen knapp 3 Viertel auf den Schweizer Teil der Agglomeration, ca. ein Fünftel auf den deutschen Teil und etwas weniger als 10 % auf den französischen Teil.

Abbildung 57: Marktumfang des Güterverkehrs in der Agglomeration Basel



Quelle: AGGLO Basel und Logistikcluster Region Basel (2020): Regionales Güterverkehrskonzept Basel. Basel/Liestal

Modal Split

Bei der Aufteilung der oben gezeigten Nachfragemengen auf die einzelnen Verkehrsträger zeigen sich die logistischen Funktionen der Teilregionen wie auch ihre (in der Regel infrastrukturell bedingten) Angebotsstrukturen. Der mit 20% deutlich höhere Bahnanteil auf Schweizer Seite gegenüber dem ausländischen Gebiet spiegelt die logistische Bedeutung der Region für den Schweizer Import und Export wider.

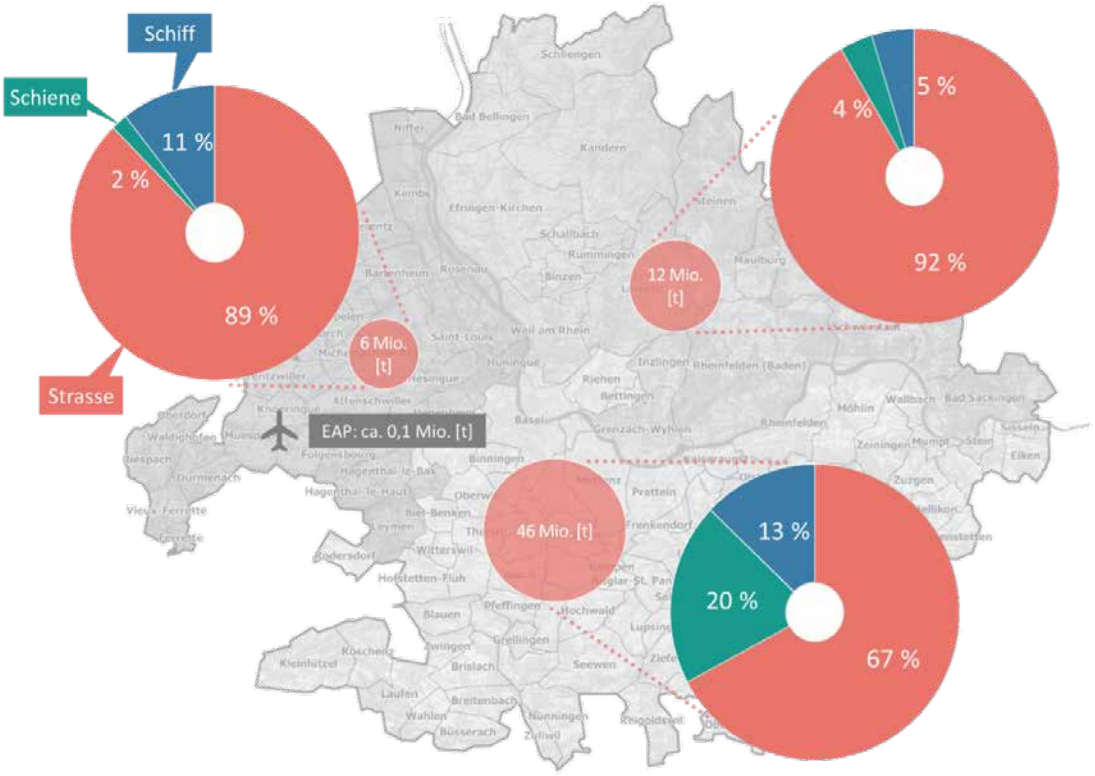


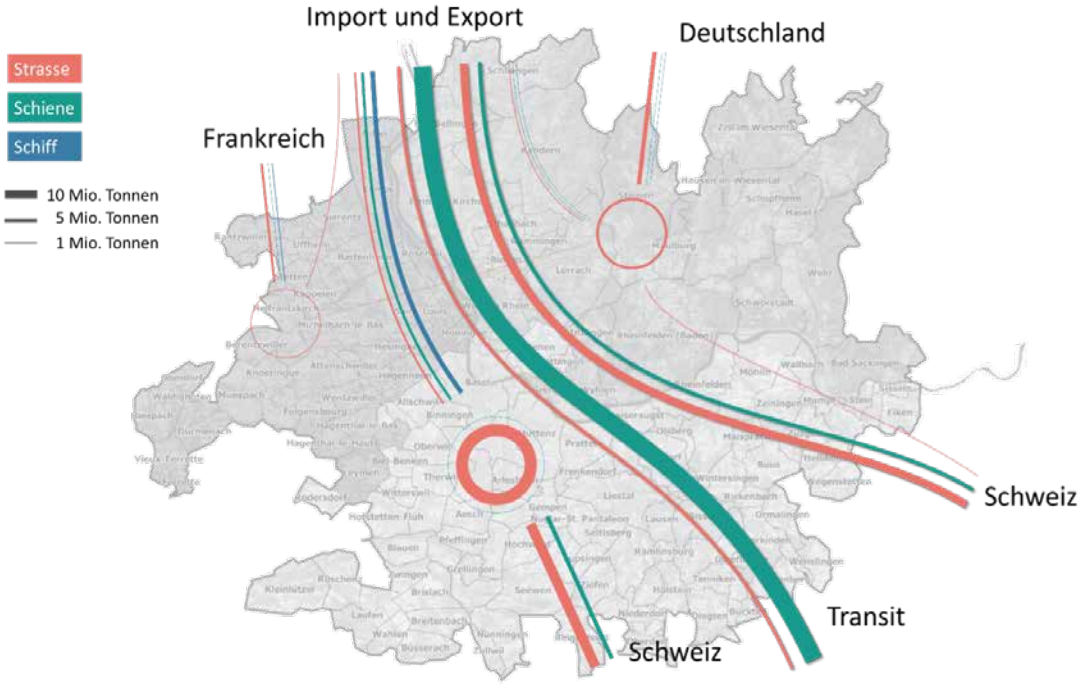
Abbildung 58: Aufkommensbezogener Modal Split des Güterverkehrs in der Agglomeration Basel (in Tonnen)

Quelle: AGGLO Basel und Logistikcluster Region Basel (2020): Regionales Güterverkehrskonzept Basel. Basel/Liestal

Verkehrsarten und Transportströme

Bei den Transportströmen fällt auf, dass die nicht explizit dem Quell-Ziel-Aufkommen der Agglomeration zurechenbaren Ströme am bedeutendsten sind – ca. 14 Mio. Tonnen sind Schweizer Export- und Importströme und ca. 26 Mio. Tonnen sind europäischer (alpenquerender) Nord-Süd-Verkehr. Damit lässt sich feststellen, dass ca. 40% des über Infrastrukturen der Region transportierten Güterverkehrsaufkommens keinen originären Bezug zur Agglomeration Basel besitzen. Die modale Betrachtung dieser Verkehrsartenanteile verschärft das Bild nochmals, da insbesondere auf der Schiene der Anteil der die Region nur durchquerenden Transportmengen auf 73% ansteigt. Im Gegensatz dazu ist der Anteil der grenzüberschreitenden Transporte zwischen den 3 Ländern innerhalb der Agglomeration sehr gering. Fast vernachlässigbare 2% des Güterverkehrsaufkommens der Agglomeration entsprechen diesen Verkehrsströmen.

Abbildung 59:
Verkehrsarten resp. Transportströme im Güterverkehr in der Agglomeration Basel



Quelle: AGGLO Basel und Logistikcluster Region Basel (2020): Regionales Güterverkehrskonzept Basel. Basel/Liestal

Warengruppen

Ein bedeutsamer Teil der Gütertransporte und deren Tonnagen steht im Zusammenhang mit den Aktivitäten des Baugewerbes. Diese Transporte werden vielfach in der Diskussion von Güterverkehrstransporten vergessen, weil deren leistungsbezogene Anteile mit ca. 30 % aufgrund ihrer regional geprägten niedrigen Transportweiten geringer ausfallen als beim Aufkommen mit ca. 50 %.

Ebenfalls bedeutsam sind die in Zusammenhang mit der Versorgung der Bevölkerung mit Nahrungsmitteln und Konsumgütern (Stück-/Sammelgut) stehenden Transporte (Anteil von ca. 30 %). Diese Transporte sind in der Regel dem Detailhandel und teilweise noch dem Segment der Kurier-, Express-, Paketdienstleister (KEP) zuzuordnen.

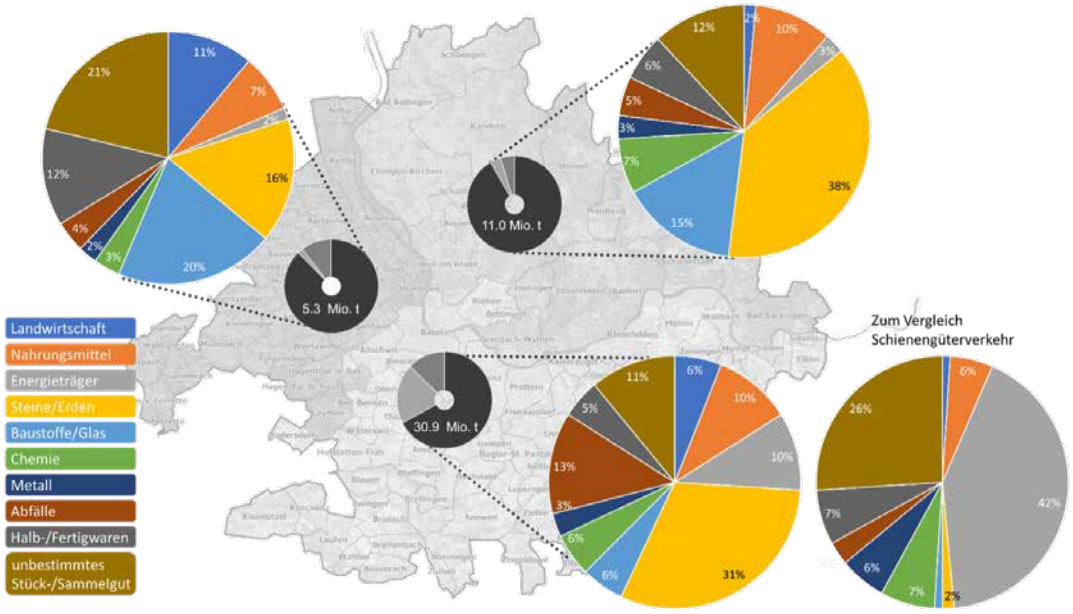


Abbildung 60:
Warengruppen im Strassengüterverkehr der Agglomeration Basel

Quelle: AGGLO Basel und Logistikcluster Region Basel (2020): Regionales Güterverkehrskonzept Basel. Basel/Liestal

Logistikrelevante Megatrends

Als Grundlage für das Güterverkehrskonzept wurden logistikrelevante Megatrends eruiert. Die Ergebnisse wurden in Interviews mit Akteuren aus lokalen Logistikunternehmen, grossen güterverkehrsrelevanten Firmen, Industrie- und Handelskammern sowie mit Infrastrukturbetreibern validiert und ergänzt. Anhand dieser Megatrends können zukünftige Entwicklungen des Güterverkehrs abgeschätzt werden. Die Auswirkungen der logistikrelevanten Megatrends auf das Gesamtverkehrssystem und den Raum sind für das Güterverkehrskonzept und somit für das Agglomerationsprogramm am bedeutendsten. Die folgenden Megatrends werden die weitere Entwicklung prägen:

Güterstruktureffekt und Güterwerteffekt	› Der Anteil an hochwertigen Konsum- und Investitionsgütern nimmt zulasten der Grundstoff- und Massengüter zu (Güterstruktureffekt). › Die Bündelung der Warenströme wird immer schwieriger, da die Empfänger ihre Ware just in time anliefern lassen. › Es gibt einen Trend zu höheren Wertdichten (Güterwerteffekt), was die Anforderungen an die Schnelligkeit (Kapitalbindung) und den Transportschutz erhöht. › Insgesamt ist ein Anstieg der Fahrleistungen in der Region Basel zu erwarten.
Zunehmende Globalisierung	› Durch die Zunahme der internationalen Arbeitsteilung und Märkte steigt der Anteil der internationalen Verkehre.
Überlastung der Infrastruktur	› Die zunehmende Überlastung der Strasseninfrastruktur vermindert die Zuverlässigkeit der Transporte und führt zu steigenden Kosten. › Der Schienengüterverkehr ist aufgrund der Trassenkonkurrenz mit dem Personenverkehr ebenfalls von Kapazitätsengpässen betroffen.
Konkurrenz um Flächen	› Die Transport- und Logistikbranche benötigt zentral gelegene Verkehrs-, Lager- und Umschlagflächen, die in Konkurrenz zu Wohn- und Büronutzungen stehen. › Ohne die Flächen sinkt die Effizienz der Transporte, und der Verkehr nimmt zu.
Fachkräftemangel	› Der Mangel an Lkw-Chauffeuren kann zu steigenden Kosten führen. › Die Bahnattraktivität steigt leicht, ist jedoch ebenfalls mit einem Fachkräftemangel an Lokführern konfrontiert.
Steigende Anforderungen an die Transportgeschwindigkeit	› Die Anforderungen an die Transportgeschwindigkeit steigen durch die Zunahme des Online-Handels, die höheren Wertdichten der Waren, die steigende Bedeutung von Same-day-Angeboten und die steigenden Frische-Anteile bei Lebensmitteln.
Steigende Bedeutung der Luftfracht	› Eng verbunden mit der zunehmenden Bedeutung der Transportgeschwindigkeit ist die steigende Bedeutung der Luftfracht. › Die Luftfracht ist für die Region Basel ein wichtiger Standortfaktor, insbesondere für die Pharmaindustrie.
Steigende Anforderungen an die Zuverlässigkeit und zunehmende Lieferzeitvorgaben	› Durch reduzierte Reserven und eine schlanke Supply Chain wird die Gewährleistung einer hohen Zuverlässigkeit immer wichtiger. › In den letzten Jahren ist der Anteil der Sendungen mit vorgegebenen Lieferzeiten immer weiter gestiegen. Dadurch wird die Disposition und Bündelung immer schwieriger, und in der Folge nimmt die Verkehrsbelastung tendenziell zu.
Zunehmende Marktvolatilität und steigende Anforderungen an die Flexibilität	› Die Schwankungen der Güterverkehrsleistungen werden immer grösser und damit die Gütermengen immer weniger planbar. › Die geringe Planbarkeit erschwert die Bündelung, sodass mit einer leichten Verkehrszunahme zu rechnen ist. Der Trend wirkt sich insgesamt negativ auf den Schienengüterverkehr aus, da das System weniger flexibel ist als die Strasse.
Green Logistics	› Der Trend hin zur Verminderung von Treibhausgasemissionen der anfallenden Aktivitäten im Transport- und Logistikbereich gewinnt an Bedeutung. › Insgesamt besteht hierdurch ein leichter Trend zur Vermeidung von Verkehren, und Unternehmen versuchen zunehmend, Verkehre auf die Bahn zu verlagern.
Digitalisierung **Nutzung Big Data & einfachere Kooperation** **Zunehmender Online-Handel** **Digitalisierung & Marktkonzentration** **Personalkostenreduktion**	› Effizientere Steuerung durch Nutzung von Big Data und einfachere Kooperation: Durch effizientere und transparente Informationen über die Transportbedarfe und -angebote kann eine bessere Auslastung von Transportkapazitäten erreicht werden. › Zunehmender Online-Handel: Sinkende Sendungsgrössen, hohe Zeitanforderungen und der hohe Anteil von Retouren führen zu einer Zunahme des Güterverkehrs. › Digitalisierung und Marktkonzentration: Die hohen Anforderungen können kleinere Unternehmen organisatorisch und finanziell überfordern. Dies kann zu einer etwas besseren Bündelung und damit zu einer Verkehrsentlastung führen. › Personalkostenreduktion durch Digitalisierung und Automatisierung: Die Personalkosten- und Standortnachteile sinken in Hochlohnländern wie der Schweiz, wodurch eine Rückverlagerung von ins Ausland verlagerten Produktionen folgen kann, was tendenziell zu weniger grenzüberschreitendem Verkehr führt.

Situationseinschätzung in der Region Basel

Die Interviewpartner aus der Logistikbranche wurden zusätzlich zur Beurteilung der Megatrends nach ihrer Einschätzung zur Situation des Güterverkehrs und der Logistik in der Region Basel befragt.

Verschiedene Aspekte der Logistik in der Agglomeration Basel wurden von den Interviewpartnern für das Jahr 2019 und den Zeithorizont 2025/2030 beurteilt. Am schlechtesten wird die Situation im Hinblick auf die Abstellflächen für Lkw gesehen. Ähnlich schlecht, wenn auch etwas besser ist die Situation im Hinblick auf die Abstellflächen für Container. Durch den Bau des trimodalen Umschlagterminals Gateway Basel Nord müsste hier eine Besserung eintreten. Sehr schwierig wird von den Befragten auch das Angebot an Lkw-Chauffeuren beurteilt. Hier besteht ein zunehmender Mangel an Fahrern, was in der Folge zu Laderaummangel führen kann. Die Strasseninfrastruktur von Bund und Kanton wird in der Region als ausreichend, aber nicht sehr gut bewertet. Ähnlich wird die heutige Terminalinfrastruktur eingeschätzt, wobei hier in Zukunft eine erhebliche Verbesserung erwartet wird. Im Vergleich zur Strasseninfrastruktur wird die Situation bei der Schieneninfrastruktur von den Befragten etwas besser beurteilt.

In den Interviews wurde zusätzlich erfragt, wie sich unterschiedliche Faktoren bis zum Zeithorizont 2025/2030 verändern werden.

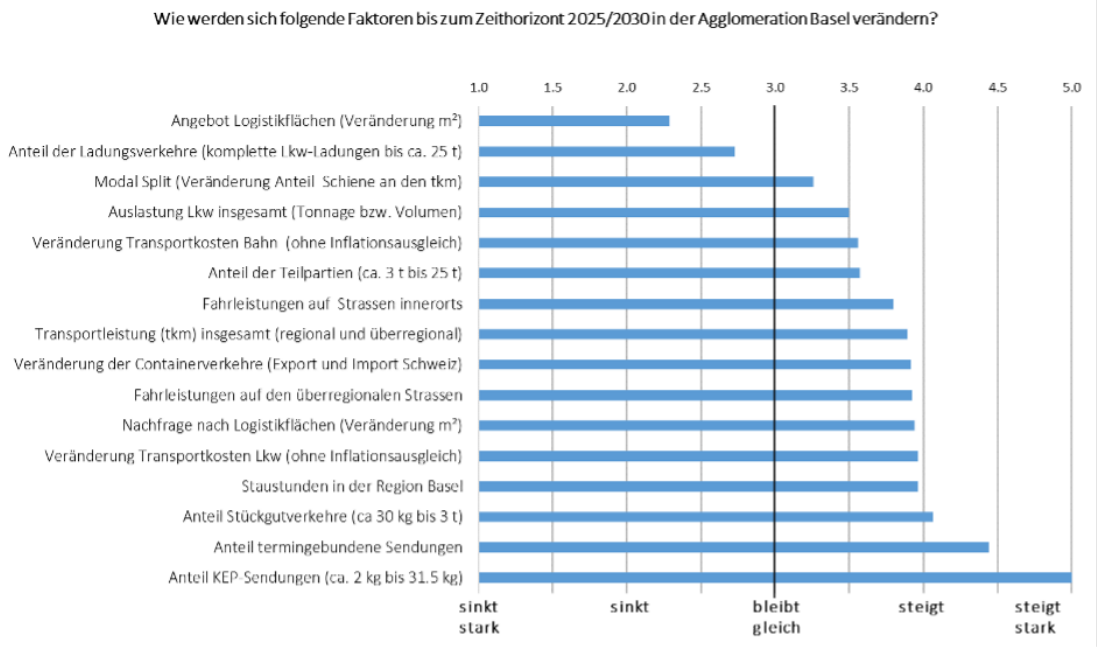


Abbildung 61: Einschätzung zur Entwicklung güterverkehrsrelevanter Faktoren in der Region Basel aus Sicht der Interviewpartner

Quelle: Regionales Güterverkehrskonzept Basel (Geschäftsstelle Agglo Basel und Logistikcluster Region Basel, 2020)

Auf einer Skalierung von 1 (sinkt stark) bis 5 (steigt stark) sehen die Interviewpartner die grössten Veränderungen bei den KEP-Sendungen (Kurier-, Express und Paketdienste). Hier rechnen nahezu alle Befragten mit einem starken Anstieg dieser Sendungen, was sicherlich eine Folge des erwarteten weiteren Anstiegs des Online-Handels ist. Auch weitere Megatrends zeichnen sich in den Antworten ab, wie beispielsweise der Güterstruktureffekt. Angesichts des Anstiegs der KEP- und Stückgutsendungen ist ein Anstieg der Fahrzeuge in der Region Basel zu erwarten, weil diese Sendungen eher mit kleineren Lieferfahrzeugen ausgeliefert werden. Interessant ist auch der erwartete Anstieg der termingebundenen Sendungen. Wie oben bereits beschrieben, erschweren termingebundene Sendungen die Dis-

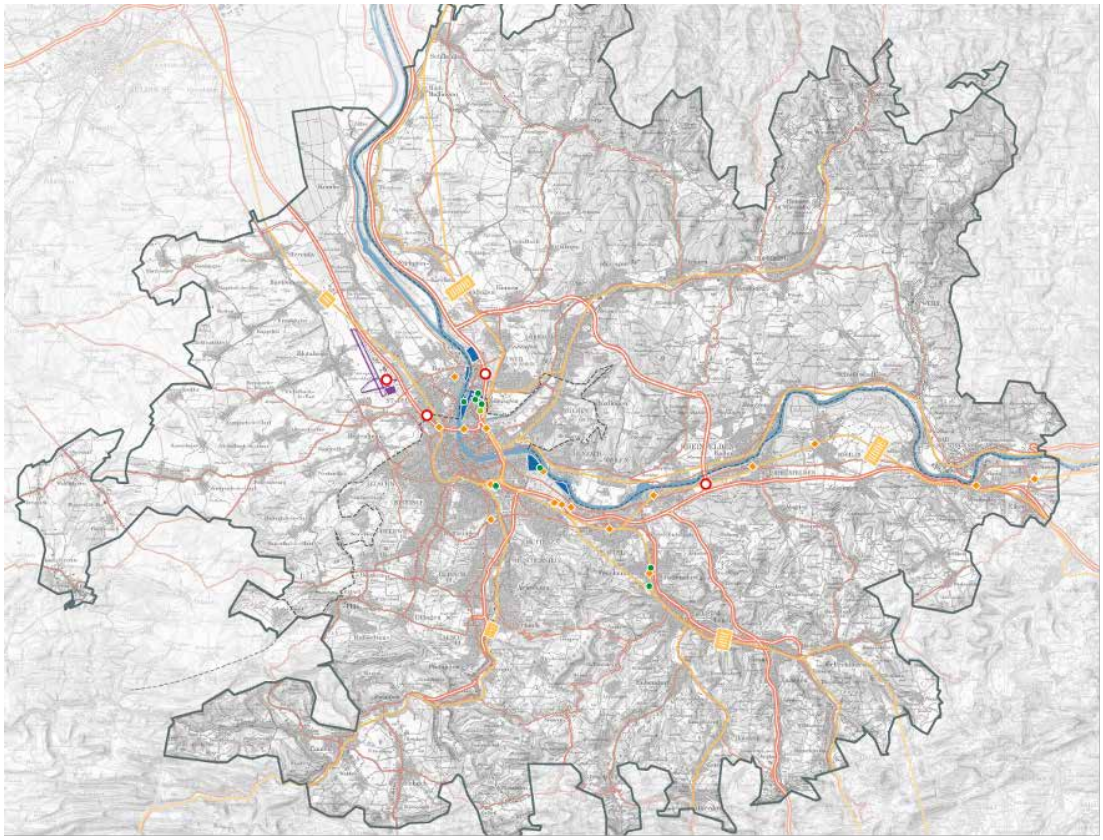
position und damit die Bündelung, was insgesamt zu mehr Verkehr führt. Den geringsten Anstieg verzeichnet nach der Einschätzung der Interviewpartner das Angebot an Logistikflächen, während gleichzeitig eine wesentlich stärker steigende Nachfrage in diesem Bereich gesehen wird. Insgesamt wird mit einem Anstieg der Tonnenkilometer (tkm) in der Agglomeration Basel gerechnet, was bei kaum veränderter Auslastung der Lkw zu einem ähnlichen Anstieg der Fahrleistungen und der Staustunden führen wird. Nicht zuletzt dadurch wird ein Anstieg der Transportkosten bei den Lkw prognostiziert, während bei der Schiene mit einem geringfügig geringeren Anstieg der Transportkosten gerechnet wird.

Die Befragten wurden ausserdem um eine Einschätzung der Relevanz unterschiedlicher Infrastrukturprojekte für den Güterverkehr gebeten. Von nahezu allen Befragten wurde die Bedeutung des NEAT-Zulaufs auf der Schiene Karlsruhe – Basel als sehr hoch eingeschätzt. Ähnlich wichtig werden die Infrastrukturprojekte A2-Rheintunnel und die Kapazitätserweiterung auf der A3 eingestuft. Eine etwas geringere, aber immer noch sehr hohe Bedeutung haben die Projekte Zubringer Bachgraben, die Entflechtung Basel Ost – Muttenz und die Entflechtung Pratteln sowie die Kapazitätserweiterung der A18 (Raum Birseck). Angesichts der vielen grenzüberschreitenden Verkehre haben auch die Grenzübergänge für die Befragten eine sehr hohe Relevanz. Schliesslich wird dem trimodalen Terminal eine hohe bis sehr hohe Bedeutung beigemessen.

Kartenband: Karte 2.22

Zuletzt sollten die Befragten die Bedeutung von Logistikflächen beurteilen. Die mit Abstand grösste Bedeutung als Logistikstandort hat aus Sicht der Beteiligten das Areal Wolf in Basel. Hier besteht dringender Handlungsbedarf, um das Areal auch zukünftig für Logistikaktivitäten zu sichern. Eine ähnlich hohe Bewertung hat der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg (EAP), was nicht zuletzt auch auf seine hohe Bedeutung als Standortfaktor zurückzuführen ist. Eine ähnliche Bewertung wird für die Flächen am Terminal Basel-Nord gesehen. Eine etwas geringere, aber immer noch hohe Bedeutung messen die Befragten den Standorten Frenkendorf, Dreispitzareal, Möhlin und Au-Hafen bei.

Abbildung 62:
Für den Güterverkehr relevante Infrastrukturen in der Agglomeration Basel



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Fazit Güterverkehr

- Von der Güterverkehrsmenge mit Bezug zur Agglomeration Basel entfallen knapp 3 Viertel auf den Schweizer Teil. Der Hauptteil der Güter wird per Strasse transportiert, wobei in der Schweiz die Schiene mit 20% und in Frankreich die Rheinschifffahrt mit 10% ebenfalls wichtig sind.
- Der alpenquerende Nord-Süd-Verkehr aus vielen europäischen Ländern verläuft über die Netzinfrastrukturen der Agglomeration Basel, weshalb 40% der transportierten Güter keinen Bezug zur Region haben.
- Durch logistikrelevante Megatrends wird die Gesamtverkehrsmenge tendenziell zunehmen. Es sind kleinere und wertintensivere Sendungen zu definierten Lieferzeiten gefragt, die eine Bündelung der Transporte erschweren. Die Überlastung der Strasseninfrastruktur führt zu einer verminderten Zuverlässigkeit und eventuell zu steigenden Kosten.
- Infrastrukturprojekte wie der A2-Rheintunnel und die Kapazitätserweiterung auf der A3 sind sehr bedeutend für die Zukunft des Güterverkehrs. Ebenso wichtig für effiziente Transporte ist die Sicherung von Logistikflächen an geeigneten Standorten.

5.5 Umwelt

Die Agglomeration Basel ist trotz getroffener Schutz- und Reduktionsmassnahmen nach wie vor stark von Lärm und Luftschadstoffen belastet. Die primäre Lärmquelle ist der Strassenlärm. Daneben sind der Eisenbahn- und der Flugverkehr (EuroAirport) als sekundäre Lärmquellen zu nennen.

In Europa besteht das Ziel, bis 2050 die Klimaneutralität zu erreichen. Um dies umzusetzen, schlägt die Europäische Kommission vor, die Netto-Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55% gegenüber dem Stand von 1990 zu senken; das ursprüngliche Ziel von 40% wurde auf diese 55% erhöht. Die Schweiz hat im Oktober 2017 das Übereinkommen von Paris ratifiziert und sich damit zu dessen Zielen und Verpflichtungen bekannt. Bis 2030 sollen die Treibhausgasemissionen halbiert und bis 2050 das Netto-Null-Ziel erreicht werden.

5.5.1 Lärmbelastung

Strassenlärm

Im **schweizerischen Agglomerationsteil** bestehen mit den kantonalen Lärmkatastern räumlich hoch aufgelöste Übersichten zur örtlichen Lärmbelastung. Diese zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte der Lärmschutzverordnung (je nach Empfindlichkeitsstufe zwischen 55 und 70 dB(A) am Tag) an stark befahrenen Hauptverkehrsachsen innerorts und an den Hochleistungsstrassen verbreitet überschritten werden. Die folgenden Strassenzüge sind mit hohen Lärmbelastungen für die angrenzenden Siedlungsgebiete verbunden.[59]

- **Kanton Basel-Stadt:** Bahnhof SBB (Grosspeterstrasse, Nauenstrasse), äusserer Stadtring (Morgartenring, Wasgenring, Luzernerring), innerer Stadtring (Viaduktstrasse, Steinenring, Spalenring), Innenstadt (Steinengraben), St. Alban und Breite (Hardstrasse, Zürcherstrasse, Gebiete im Umfeld der A2), Matthäus und Clara (Feldbergstrasse, Klybeckstrasse, Riehenring), Wettstein (Grenzacherstrasse, Riehenstrasse), Gundeldingen (Gundeldingerstrasse, Margarethenstrasse Münchensteinerstrasse) Riehen (Aeussere Baselstrasse, Baselstrasse).

- **Kanton Basel-Landschaft:** Allschwil (Binningerstrasse, Baslerstrasse), Binningen/ Bottmingen/ Oberwil (Oberwilerstrasse, Binningerstrasse), Therwil/Reinach (Birsigtalstrasse), Münchenstein (Reinacherstrasse, Bruderholzstrasse, Schwertrainstrasse, A18), Reinach (Baselstrasse, Bruggstrasse, A18), Arlesheim (Birseckstrasse), Aesch (Haupstrasse, A18), Laufen/Zwingen (A18), Muttenz/Pratteln (St. Jakobs-Strasse/ Prattelerstrasse/Hardstrasse/Hohenrainstrasse).

- **Kanton Aargau:** Rheinfelden (Habich-Dietschy-Strasse/Fröschweid, Salinenstrasse, Riburgstrasse, Kaiserstrasse/Zürcherstrasse), Kaiseraugst (Landstrasse), Möhlin (Hauptstrasse, Landstrasse, Zeiningerstrasse, Haldenstrasse).

- **Kanton Solothurn:** Dornach (Bruggweg)

59 Diese Aussagen beziehen sich auf die aktuellen kantonalen Lärmkataster, die online über die Geoportale der kantonalen Verwaltungen einsehbar sind.

Für eine Übersicht über die Lärmbelastung im gesamten schweizerischen Agglomerationsteil kann die Lärmdatenbank sonBASE des Bundesamtes für Umwelt verwendet werden. Zur Beurteilung der Betroffenheit einzelner Gebäude oder Grundstücke sind die exakteren Daten der kantonalen Lärmkataster vorzuziehen.

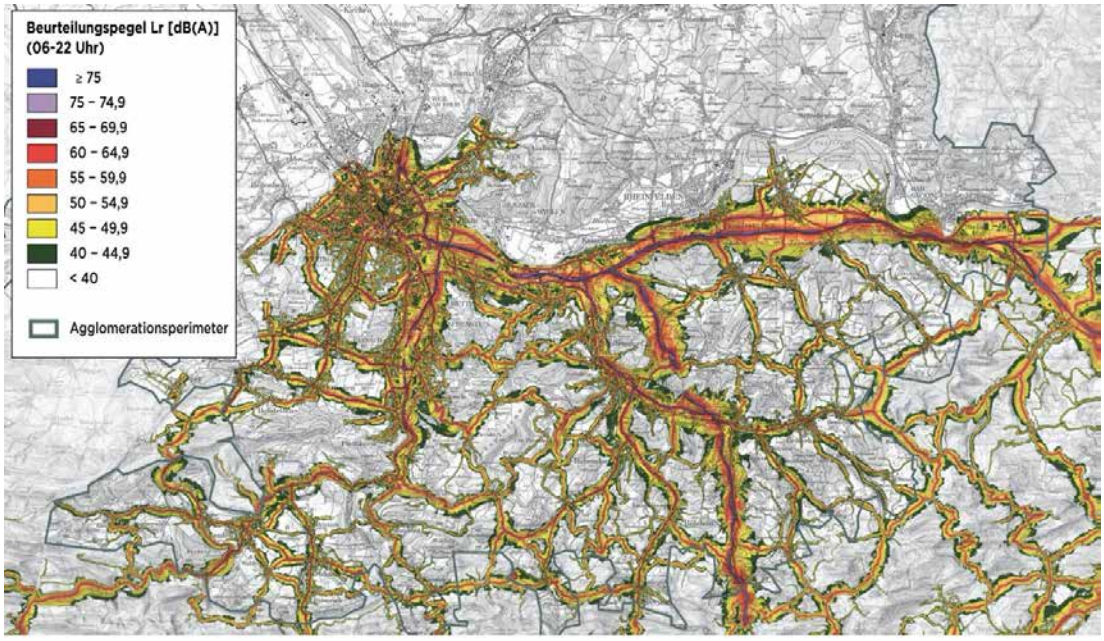


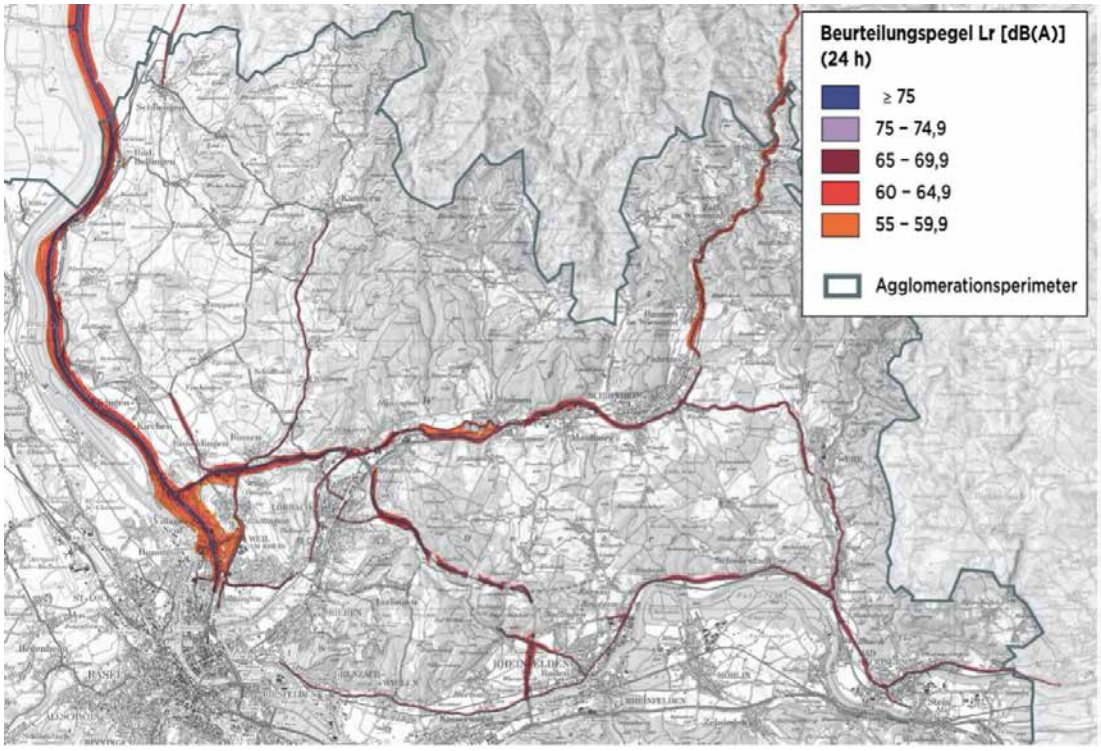
Abbildung 63: Strassenlärmbelastung (Lr) im schweizerischen Agglomerationsteil

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel basierend auf: sonBASE – Lärmdatenbank des Bundes, Bundesamt für Umwelt (2015)

Für die deutschen und französischen Agglomerationsteile wurden im Zuge der EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) die Lärmbelastungen an Hauptverkehrsstrassen (mehr als 16'200 Fahrzeuge pro Tag) und an Haupteisenbahnstrecken (mehr als 164 Züge pro Tag) kartiert.

Auf **deutscher Seite** finden sich von Strassenlärm belastete Siedlungsgebiete in Haltingen, entlang der B317 im Wiesental und an der A5. In Lörrach befinden sich von Strassenlärm belastete Gebiete an der Bundesautobahn A98, genauer sind die Gebiete Röttelnweiler, Homburgersiedlung und Salzert davon betroffen.

Abbildung 64:
Lärmbelastung an Hauptverkehrsstrassen im deutschen Agglomerationsteil



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel basierend auf: Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (2017)

Auf **französicher Seite** sind die A3 und die RD105 im Abschnitt Palmrain-Brücke bis Hésingue die am stärksten von Lärm betroffenen Hauptachsen. Auf lokaler Ebenen kommen die Strassen parallel zur Autobahn auf der Nord-Süd-Achse dazu, insbesondere die D66 und die D201. Der Abschnitt zwischen dem Quartier Neuweg und der Friedhof-Kreuzung (carrefour du cimetière) in Saint-Louis ist besonderes beeinträchtigt vom Strassenlärm.

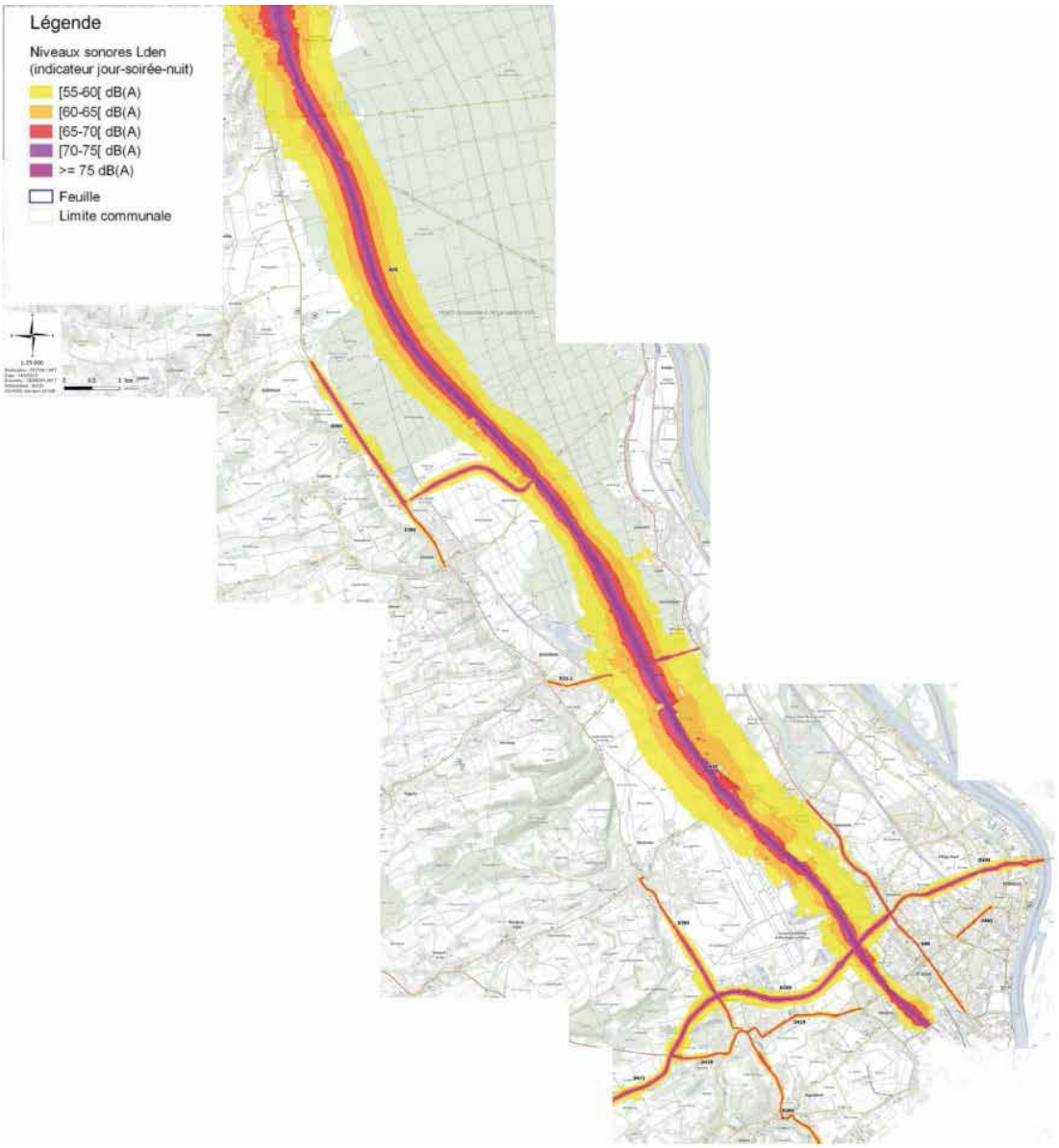


Abbildung 65: Lärmbelastung Hauptverkehrsstrassen im französischen Agglomerationsteil (24h)

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel basierend auf : Atlas du bruit, Direction Départementale de l'Equipement du Haut-Rhin (2018)

Eisenbahnlärm

Die Lärmbelastung durch den Eisenbahnverkehr ist aufgrund der geringeren Netzausdehnung räumlich konzentrierter. Dennoch treten im Fricktal und im Ergolztal beträchtliche Belastungen auf, insbesondere nachts durch den Schienengüterverkehr. Die infrastrukturellen Projekte zur Bahnlärmsanierung im Schweizer Agglomerationsteil (Erstellung von Lärmschutzwänden und Einbau von Schallschutzfenstern) sind abgeschlossen. Zudem dürfen seit Anfang 2020 keine lauten Güterwagen (mit Gusseisen- Bremsklötzen) mehr durch die Schweiz fahren. Dieses Verbot hat bereits zu einer raschen und merklichen Entlastung der lärmigen Gebiete beigetragen: Im ersten Quartal erfüllten bereits gegen 98% des Bahngüterverkehrs die neuen Vorschriften. Für die verbleibenden lauten Wagen sind schrittweise schärfere Sanktionen vorgesehen.

Auf deutscher Seite sind Gebiete entlang der Bahnstrecke Basel – Karlsruhe von hohen Lärmbelastungen betroffen, insbesondere Haltingen, Efringen-Kirchen, Rheinweiler und Bad Bellingen.

Auf der französischen Seite sind insbesondere die Siedlungsgebiete von Sierentz und Saint-Louis (von Saint-Louis la Chaussée bis Saint-Louis Centre/quartier de la gare) dem Eisenbahnlärm[60] ausgesetzt. In der Gemeinde Saint-Louis sind die Lärmbelastungen entlang der Bahnlinie, welche parallel zur Autoban A35 verläuft merklich präsenter.

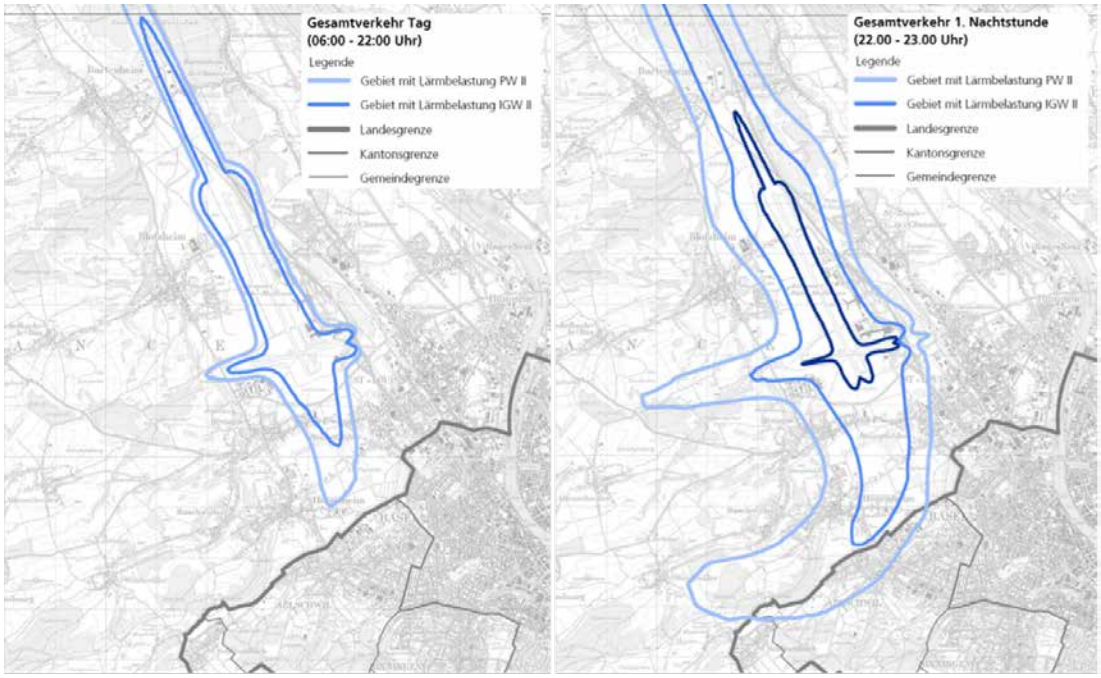
In der EU gilt das Verbot von lauten Güterwagen seit dem 13. Dezember 2020 und wird voraussichtlich ebenfalls für eine deutliche Verringerung der Bahnlärmbelastung sorgen.

Flugverkehrslärm

Der EuroAirport ist die dritte wichtige verkehrliche Lärmquelle in der Agglomeration Basel. Die Landungen erfolgen grundsätzlich aus Norden und die Starts nach Süden. Bei besonderen Windverhältnissen ergeben sich Abweichungen von diesem Pistenbenützungsregime. Dadurch schwankt insbesondere die Benützung der Piste 33 für Landungen (Südanflug).

Die folgenden beiden Abbildungen zeigen, dass sich das Pistenbenützungsregime in der Lärmbelastung widerspiegelt. Tagsüber tangiert der Fluglärm einzelne Siedlungsgebiete in Bourgfelden und Hésingue. In den Nachtstunden bewirken tiefere Planungswerte (PW) und Immissionsgrenzwerte (IGW) eine Ausdehnung der belasteten Gebiete. Davon sind insbesondere Hégenheim, grössere Gebiete in Hésingue und Bourgfelden sowie Teile Allschwils betroffen.

Abbildung 66: Lärmbelastete Gebiete im Umfeld des EuroAirports während des Tages (links) und während der ersten Nachtstunde (22:00 – 23:00 Uhr, rechts)



Quelle: Bundesamt für Zivilluftfahrt, Lärmbelastungskataster des Landesflughafens Basel-Mulhouse (2009)

60 Im französischen Teil der Agglomeration sind die Lärmkarten und der PPBE Haut-Rhin 2018-2023 für Eisenbahnlinien mit 82 Zügen/Tag erstellt worden.

Entwicklungstrends

Auf Schweizer Seite waren Bund, Kantone und Kommunen gemäss der Lärmschutzverordnung verpflichtet, Nationalstrassen bis 2015 und übrige Strassen bis 2018 lärmschutztechnisch zu sanieren. Im Kanton Basel-Landschaft umfasst dies insbesondere die Lärmsanierung der A2, der H18 sowie der stark belasteten Kantonsstrassen. Im Kanton Basel-Stadt betrifft dies die angrenzenden Gebiete der Stadtautobahn sowie die Hauptverkehrsachsen in der Stadt und die Kantonsstrasse in der Gemeinde Riehen.

Der Kanton Basel-Landschaft hat sein gesamtes Kantonsstrassennetz sowie die wichtigsten Gemeindestrassen bereits einer ersten Lärmsanierung unterzogen und bedeutende Massnahmen gegen die hohe Lärmbelastung umgesetzt. Nun werden für die verbleibende Lärmbelastung so genannte Nachsanierungsprojekte gestartet, die zum Ziel haben, die heutige Lärmbelastung noch weiter zu senken.

Der Kanton Basel-Stadt baut bei Belagsersatz an stark befahrenen Strassen standardmässig einen lärmmindernden Belag ein. Zusätzlich zu den bereits bestehenden Temporeduktionen sollen weitere Massnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt werden, und zwar auch während der Nachtstunden.

Auf französicher Seite wird die Lärmbelastung im Siedlungsgebiet signifikativ gesenkt, indem die auf der Zoll-Platforme geparkten Kühllastwagen an einen neuen Standort verlegt werden (Auffahrt A35/A2). Ausserdem werden in Gebieten, wo der Einsatz von Lärmschutzwänden oder Lärmwällen nicht möglich ist, Fenster isoliert – weitere Massnahmen sieht der PPBE 2018 – 2023 nicht vor.

Im Bahnbereich ist der Einsatz von verbessertem Rollmaterial ein wichtiges Ziel. Gerade im grenzüberschreitenden Güterverkehr kommt oft noch lautes Rollmaterial (mit Gusseisen-Bremsklötzen) zum Einsatz. Durch angepasste Trassenpreissysteme sind in diesem Bereich in den nächsten Jahren Verbesserungen zu erwarten. Zudem werden die Verbote von lauten Güterwagen vor allem in der Nacht zu einer Abnahme der Lärmbelastung führen.

In den vergangenen Jahren hat der Fluglärm, insbesondere in der Nacht, stark zugenommen. Bereits heute liegen die Dauerschallpegel in ausgewählten Siedlungsgebieten der Agglomeration Basel während der Nachtstunden nahe an den Immissionsgrenzwerten. Die Mehrbelastung wird mit der vom Bund beschlossenen Umsetzung des Vorhabens FABEC SWAP voraussichtlich weiter zunehmen, weil die geplante Verkehrsverlagerung zu einer Erhöhung der Anzahl der Starts der Stadt und der Agglomeration Basel führt. Auf französischer Seite können dank der Fluglärmsteuer, Gebäude in Flughafennähe lärmtechnisch saniert werden.

5.5.2 Luftschadstoffbelastung

Trotz vielfältiger Bemühungen werden in der Region des Oberrheins die Luftreinhaltegrenzwerte für Feinstaub, Stickstoffdioxid und Ozonregelmässig überschritten. Zusätzlich zu den drohenden Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Kommission, gefährdet dies die Gesundheit der im Gebiet lebenden Menschen. Diese Problematik erfordert, dass die lokalen Beteiligten die geografische, sektorielle und energetische Herkunft der Luftbelastung besser verstehen.

Unter diesem Gesichtspunkt hat die Expertengruppe Luftreinhaltung der Oberrheinkonferenz im Rahmen des Programms INTERREG V das Projekt Atmo-VISION ausgearbeitet. Atmo-VISION ist ein umfangreiches grenzüberschreitendes Projekt, das die Luftqualität

in der Region des Oberrheins verbessern möchte und dazu die vernetzten Themen Luft, Klima und Energie untersucht. Im Rahmen von Atmo-VISION wurden Modellierungen zur Bestimmung der sektoriellen, geografischen und energetischen Herkunft der Luftbelastung (Ursachenanalyse) durchgeführt. Die neuen Instrumente, die im Rahmen des Projekts entwickelt wurden, ermöglichen es, die räumliche Analyse der Luftverschmutzung zu verfeinern, insbesondere in städtischen Gebieten, in denen die Gebäudestrukturen bei den bisherigen Modellrechnungen zu wenig berücksichtigt wurden.

Anhand der Beurteilungskriterien der schweizerischen Luftreinhalte-Verordnung (LRV) sowie der europäischen Regularien ergibt sich für die Luftqualität der Agglomeration Basel folgende Situation:

Tabelle 38: Luftschadstoffsituation in der Agglomeration Basel

Standorttyp	Feinstaub (PM10 und PM2.5)		Stickstoffdioxid (NO_2)		Ozon	
	Dauerbelastung	Kurzzeitbelastung	Dauerbelastung	Kurzzeitbelastung	Dauerbelastung	Kurzzeitbelastung
Stark verkehrsbelastet						
Städtische Wohnquartiere						
Agglomerationsgemeinden						
Ländliches Gebiet						

Grün = Grenzwerte eingehalten; gelb = im Bereich der Grenzwerte; rot = Grenzwerte überschritten

Anmerkung: Die Immissionsgrenzwerte für Schwefeldioxid (SO_2) und Kohlenmonoxid (CO) werden schon seit einigen Jahren flächendeckend eingehalten. Auf diese Schadstoffe wird deshalb nicht näher eingegangen.

Quelle: Atmo-VISION 2020

An stark verkehrsbelasteten Orten ist die Luft sowohl durch PM10, PM2.5 wie auch durch NO_2 übermässig belastet. Dies trifft sowohl auf die Dauer- als auch auf die Kurzzeitbelastung zu. In städtischen Wohnquartieren und in den Agglomerationsgemeinden liegt die Dauerbelastung für PM10, PM2.5 und NO_2 abseits der Hauptverkehrsachsen im Bereich der Grenzwerte oder darunter.

Flächendeckend übermässig ist hingegen die kurzzeitige PM10- und PM2.5- Belastung in den städtischen Wohnquartieren, in den Agglomerationsgemeinden und im ländlichen Gebiet. In diesen Gebieten treten jedoch keine übermässigen kurzzeitigen NO_2-Konzentrationen mehr auf. Übermässige Ozonbelastungen kommen im Sommer flächendeckend vor.

Stickstoffdioxid

Stickstoffdioxid (NO_2) wird hauptsächlich von Fahrzeugen und Verbrennungsanlagen ausgestossen. Bei hohen Konzentrationen ist Stickstoffdioxid ein giftiges Gas, das die Augen und die Atemwege reizt. Bei Asthmatikern erhöht es die Häufigkeit und Schwere der Anfälle und bei Kindern fördert es Lungeninfektionen. Stickstoffdioxid trägt ausserdem zur Bildung von bodennahem Ozon bei, dessen Vorläufer es ist.

Die geltenden gesetzlichen Grenzwerte sind im Jahresdurchschnitt wie folgt: Deutschland und Frankreich: 40 µg/m³, Schweiz: 30 µg/m³. Der Richtwert der Weltgesundheitsorganisation liegt bei 40 µg/m³ im Jahresdurchschnitt.

Gegen Frankreich läuft derzeit ein europäisches Vertragsverletzungsverfahren wegen Nichteinhaltung des Grenzwertes.

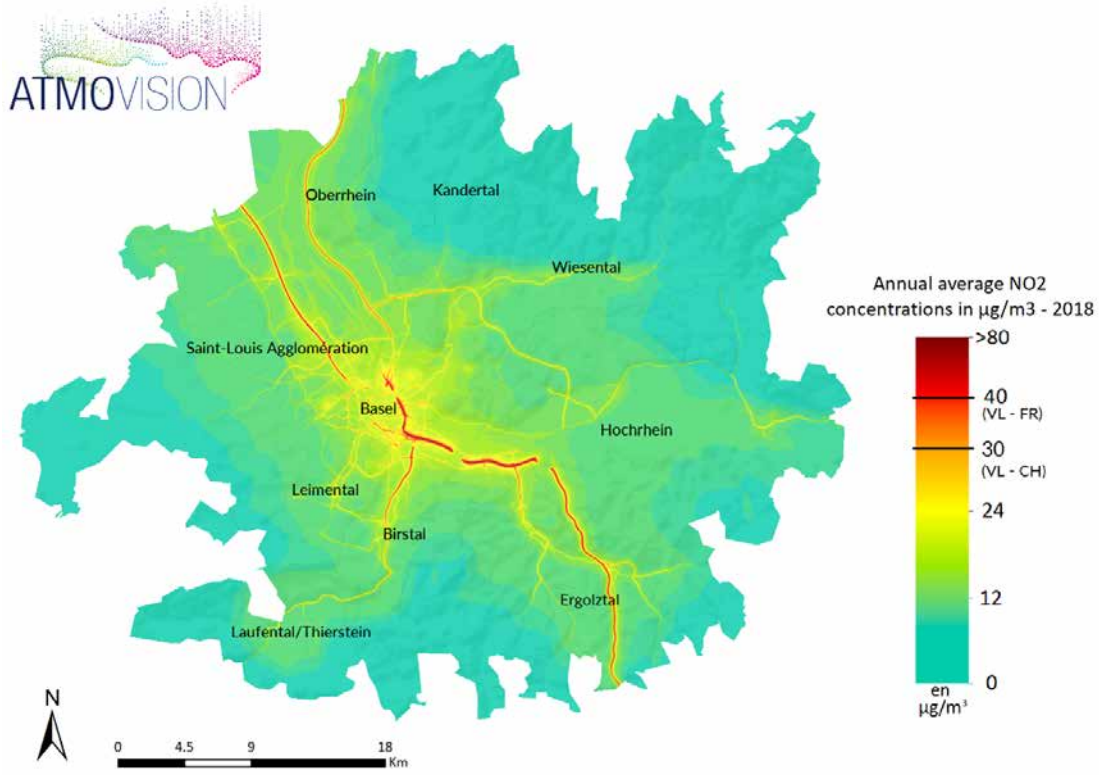


Abbildung 67:
Jahresmittelwerte der Immissionen durch Stickstoffdioxid für das Jahr 2018

Quelle: Atmo-VISION, Luftqualität im Oberrheingebiet durch Modellierung, 2020. Die verwendeten Farbskalen basieren auf den in den Partnerländern geltenden gesetzlichen Grenzwerten.

Die räumliche Verteilung der Stickstoffdioxid-Konzentrationswerte verdeutlicht die Hauptaktivitätsgebiete am Oberrhein (siehe Abbildung 67). Die niedrigsten Werte werden anhand der Modellierung in ländlichen Gebieten mit Werten unter 10 µg/m³ im Jahresdurchschnitt festgestellt. Umgekehrt werden die höchsten Werte in dicht besiedelten Gebieten und entlang der Hauptverkehrsstrassen berechnet, entsprechend der überwiegend verkehrsbedingten und industriellen Herkunft dieses Schadstoffs. Die Agglomeration Basel wird von stark befahrenen Strassen und Autobahnen durchquert, auf denen hohe NO_2-Werte beobachtet werden.

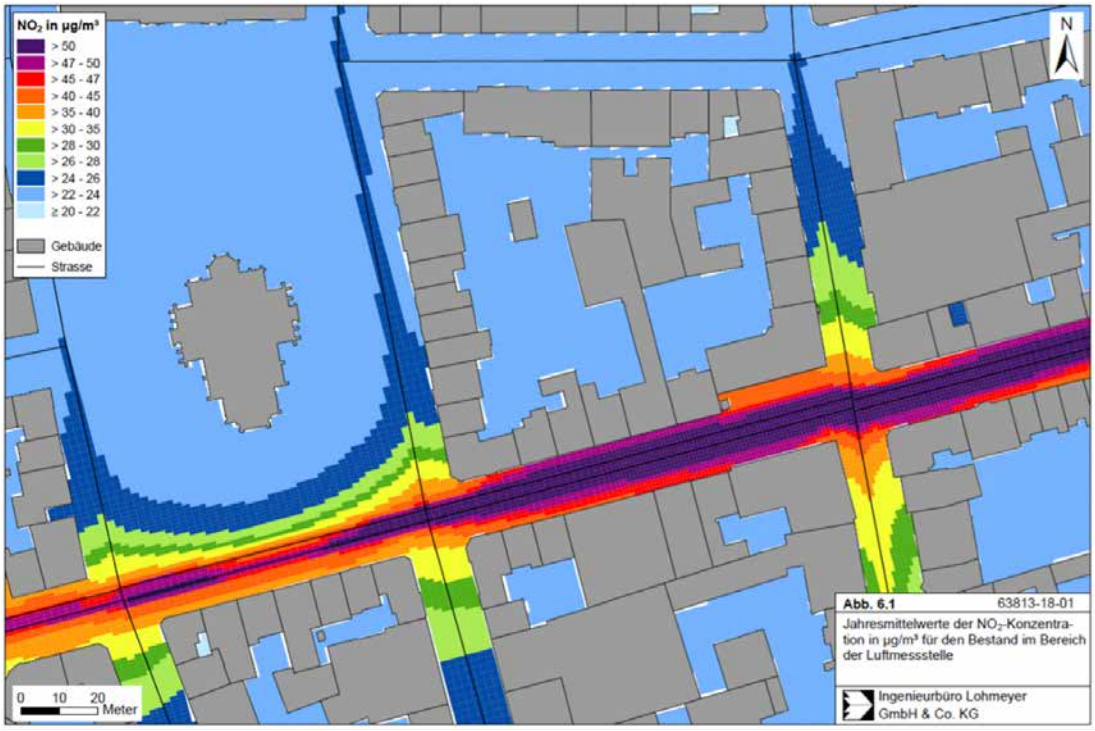
NO_2-Immissionsmodellierung Feldbergstrasse in Basel mittels MISKAM

Im Rahmen der Atmo-VISION-Massnahme «Ursachenanalyse der Luftbelastung und Simulation der Auswirkungen mehrerer Massnahmen» wurde die NO_2-Immissionsbelastung für die Feldbergstrasse in Basel modelliert. Für die Modellierung der verkehrsbedingten Luftschadstoffe wurden die Schadstoffaufkommen auf den Strassen mit dem mikroskaligen Strömungs- und Ausbreitungsmodell MISKAM simuliert. Dabei wurden die Gebäudeumströmungen, die lokal repräsentativen Windstatistiken und die aus Messungen abgeleitete Luftschadstoffhintergrundbelastung berücksichtigt. Als weitere Grundlagen dienten die Verkehrsbelegungsdaten, mit denen unter Berücksichtigung der vom Bundesamt für Umwelt (BAFU) veröffentlichten aktuellen Emissionsfaktoren (HBEFA 3.3, Stand 2017[61]) und der

61 Handbook Emission Factors for Road Transport (HBEFA)

lokalen dynamischen Fahrzeugflotte in Basel die Emissionen auf allen Strassenabschnitten für die Feldbergstrasse berechnet wurden.

Abbildung 68: Jahresmittelwerte der NO_2-Konzentration in µg/m³ entlang der Feldbergstrasse im Bereich der Luftmessstelle für das Jahr 2018



Quelle: Atmo-VISION, Massnahmen für die Luft am Oberrhein, 2020

Die Analyse zeigt deutlich, dass die NO_2-Jahresmittelwerte sowohl den schweizerischen Grenzwert gemäss der Luftreinhalte-Verordnung (LRV) von 30 µg/m³ wie auch den höheren EU-Grenzwert von 40 µg/m³ überschreiten.

Feinstaub

PM10 sind Partikel mit einem Durchmesser von weniger als 10 Mikrometern. Die wichtigsten Quellen von PM10-Emissionen sind die Feuerungen und der Strassenverkehr.

Je nach ihrer Grösse dringen die Partikel mehr oder weniger tief in die Lunge ein. Feinste Partikel können schon bei relativ geringen Konzentrationen die unteren Atemwege reizen und die gesamte Atemfunktion beeinträchtigen. Einige Partikel haben mutagene und karzinogene Eigenschaften.

Die geltenden gesetzlichen Grenzwerte im Jahresdurchschnitt lauten wie folgt: Deutschland und Frankreich: 40 µg/m³, Schweiz: 20 µg/m³. Der Richtwert der Weltgesundheitsorganisation liegt bei 20 µg/m³ im Jahresdurchschnitt.

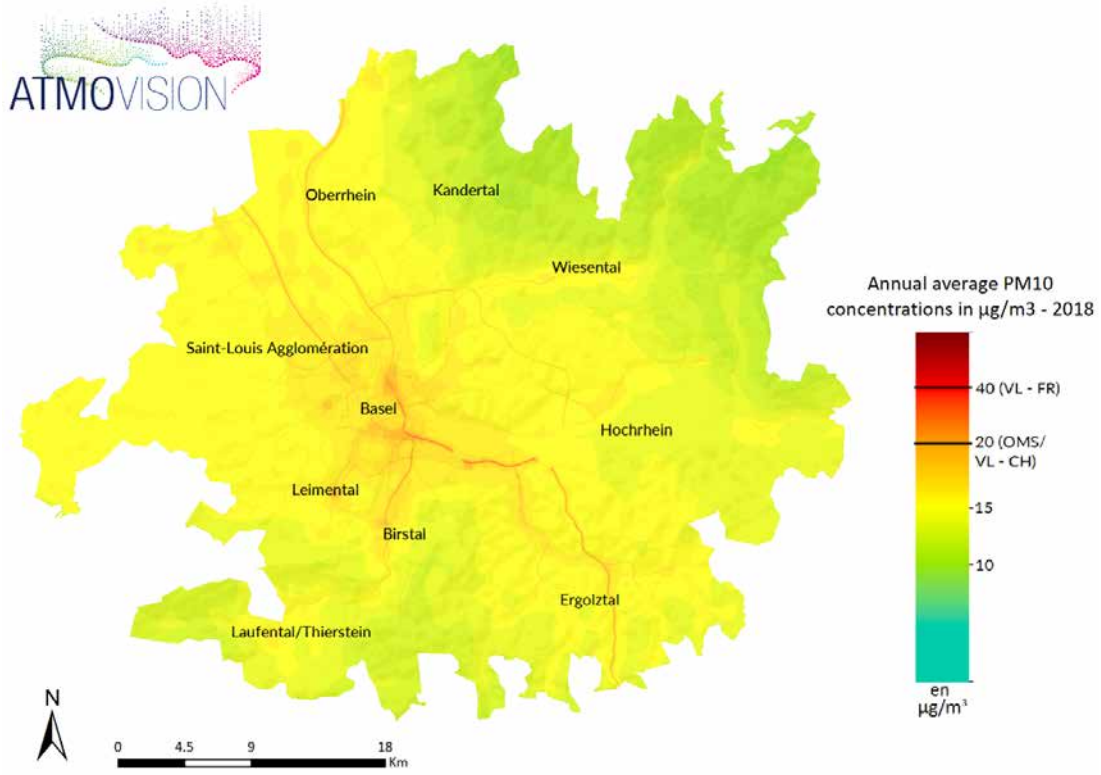


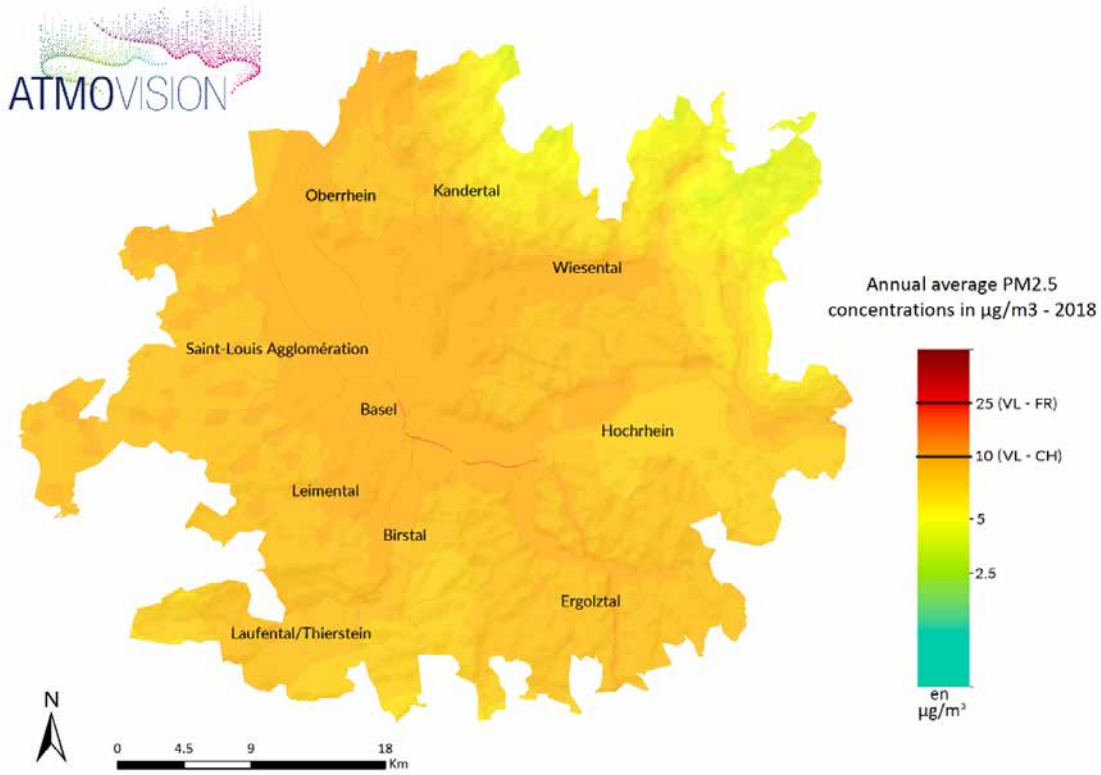
Abbildung 69: Jahresmittelwerte 2018 der Immissionen durch Feinstaub (PM10)

Quelle: Atmo-VISION, Luftqualität im Oberrheingebiet durch Modellierung, 2020. Die verwendeten Farbskalen basieren auf den in den Partnerländern geltenden gesetzlichen Grenzwerten.

Die PM10-Konzentrationen sind seit Beginn der Messungen rückläufig. Dennoch wird der Jahresgrenzwert der LRV von 20 µg/m³ für Feinstaub (PM10) an stark verkehrsexponierten Standorten überschritten. In der Stadt und in stadtnahen Gebieten der Agglomeration Basel liegt die Belastung im Bereich des Jahresgrenzwertes oder darunter, im ländlichen Gebiet deutlich tiefer.

PM2.5 sind Partikel mit einem Durchmesser von weniger als 2,5 Mikrometern. Die Hauptquellen der PM2.5-Emissionen sind wie bei den PM10-Emissionen die Feuerungen und der Strassenverkehr. Die geltenden gesetzlichen Grenzwerte für den Jahresdurchschnitt lauten wie folgt: Deutschland und Frankreich: 25 µg/m³, Schweiz: 10 µg/m³. Der Richtwert der Weltgesundheitsorganisation beträgt 10 µg/m³ im Jahresdurchschnitt.

Abbildung 70:
Jahresmittelwerte 2018 der Immissionen durch Feinstaub (PM2.5)



Quelle: Atmo-VISION, Luftqualität im Oberrheingebiet durch Modellierung, 2020. Die verwendeten Farbskalen basieren auf den in den Partnerländern geltenden gesetzlichen Grenzwerten.

Die PM2.5-Konzentrationen sind entlang des Rheintals ziemlich homogen und liegen im Allgemeinen zwischen 9 µg/m³ und 15 µg/m³, wobei lokal entlang der Hauptverkehrsstrassen mehr als 20 µg/m³ erreicht werden.

Die ländlichen Gebiete und die Höhenlagen sind mit Werten von höchstens 8 µg/m³ im Jahresmittel geringer belastet. Ausnahmen hiervon sind die grossen und stark befahrenen Täler und bestimmte besiedelte Gebiete, deren Haushalte überwiegend mit Holzheizsystemen als Haupt- oder Zusatzheizung ausgestattet sind.

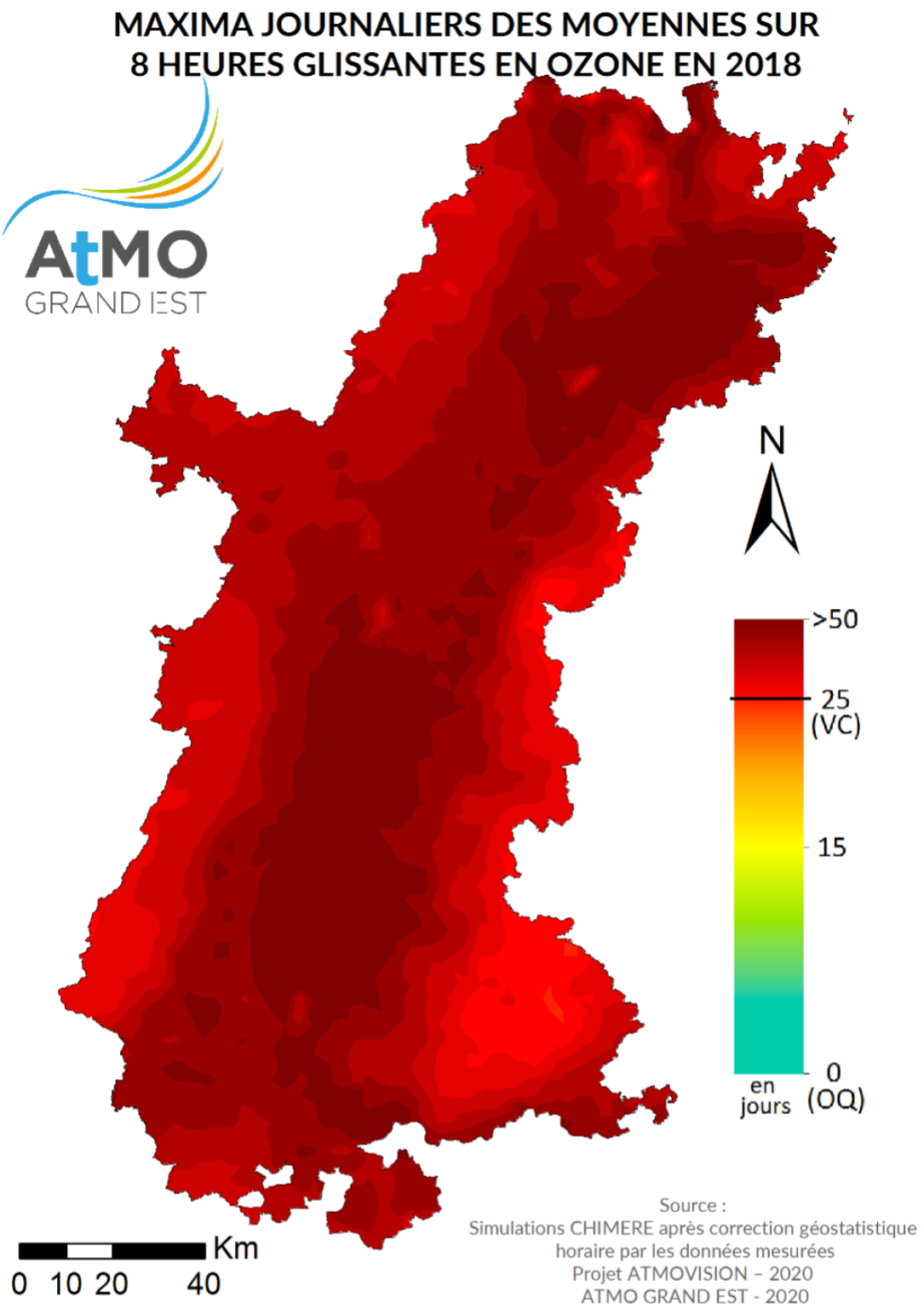
Ozon

Ozon entsteht in der Atmosphäre unter dem Einfluss der Sonneneinstrahlung durch komplexe chemische Reaktionen zwischen bestimmten primären Schadstoffen wie Stickoxiden und flüchtigen organischen Verbindungen.

Das Vorhandensein des Reizgases Ozon kann zu Husten, Brustbeschwerden, Kurzatmigkeit, Nasen- und Augenreizungen führen, ausserdem erhöht es die Pollen-Sensibilisierung. Wenn die Ozonkonzentration in der Luft ansteigt, ist in den folgenden Tagen ein Anstieg der Gesundheitsindikatoren (vorzeitige Mortalität, Krankenhauseinweisungen usw.) in der Grössenordnung von 1 – 4 % zu beobachten.

Der regulatorische Zielwert beträgt 120 µg/m³, wobei das Tagesmaximum des 8-Stunden-Mittelwertes in Frankreich und in Deutschland nicht mehr als 25 Tage pro Kalenderjahr, gemittelt über 3 Jahre, überschritten werden darf. In der Schweiz darf dieser Wert nur ein-

mal pro Jahr als 1-Stunden-Mittelwert überschritten werden. Der Richtwert der Weltgesundheitsorganisation beträgt 100 µg/m³ für den täglichen maximalen 8-Stunden-Mittelwert.



Quelle: Atmo-VISION, Luftqualität im Oberrheingebiet durch Modellierung, 2020. Die verwendeten Farbskalen basieren auf den in den Partnerländern geltenden gesetzlichen Grenzwerten.

Abbildung 71:
Anzahl der Tage im Jahr 2018, an denen der Ozon-Grenzwert (8-Stunden-Mittelwert) überschritten wurde

Die vollständig rote Karte zeigt eine hohe Anzahl von Tagen im Jahr 2018, an denen der Ozongrenzwert von 120 µg/m³ als 8-Stunden-Mittelwert im gesamten Oberrheingebiet überschritten wurde. Im Vergleich zu den Gebirgsmassiven war das Rheintal aufgrund des Vorhandenseins von Ozon-Vorläuferschadstoffen und potenziell höherer Temperaturen etwas stärker exponiert.

Entwicklungstrends

Die Stickstoffdioxid- und Feinstaubemissionen werden in den nächsten Jahren bedingt durch technische Massnahmen (verschärfte Grenzwerte und Abgasnormen) weiter abnehmen. Der hauptsächlich in den 1990er-Jahren beobachtete deutliche Rückgang der Belastung wird sich in den nächsten Jahren jedoch nicht mehr im gleichen Ausmass fortsetzen. Für eine weitere Reduktion der Luftbelastung sind Massnahmen notwendig, die einerseits den motorisierten Verkehr auf den Hauptverkehrsachsen reduzieren und andererseits emissionsarme Antriebe fördern.

5.5.3 Treibhausgasemissionen

Mit dem Projekt Atmo-VISION wurde ausserdem eine Erhebung der Emissionen der verschiedenen Treibhausgase ermöglicht. Mit dieser konnten die Beiträge der einzelnen Quellengruppen sehr detailliert bestimmt werden. Dadurch ist es nun möglich, Massnahmen zur Reduzierung der Emissionen zu identifizieren, eine Lösung zur Verhinderung des weiteren Anstiegs der Treibhausgasemissionen zu finden und letztlich den Klimawandel abzuschwächen.

Erhebungen der Treibhausgasemissionen gibt es in verschiedenen Massstäben (national, regional usw.) und mit unterschiedlichen Auflösungen. Da Emissionen in der Regel nicht gemessen, sondern berechnet werden, können sich die Methoden von einem Inventar zum anderen unterscheiden – und damit auch die Ergebnisse. Daraus ergibt sich das Interesse an dieser grenzüberschreitenden Erhebung und die Bedeutung der Rückverfolgbarkeit der Annahmen, die im gesamten Untersuchungsgebiet des Projekts so weit wie möglich harmonisiert wurden.

Die Ergebnisse sind in Form von Diagrammen und Karten mit einer geografischen und sektoralen Aufschlüsselung dargestellt, um einen Überblick über die Daten zu ermöglichen.
Die Emissionsdatenbank speist auch ein kartografisches Web-Tool. Hier können in einer zweisprachig aufgebauten Webapplikation alle Resultate im Detail betrachtet werden: www.atmo-vision.eu.

Exemplarisch ist hier die Karte mit den CO_2-Emissionen des Strassenverkehrs aufgeführt.

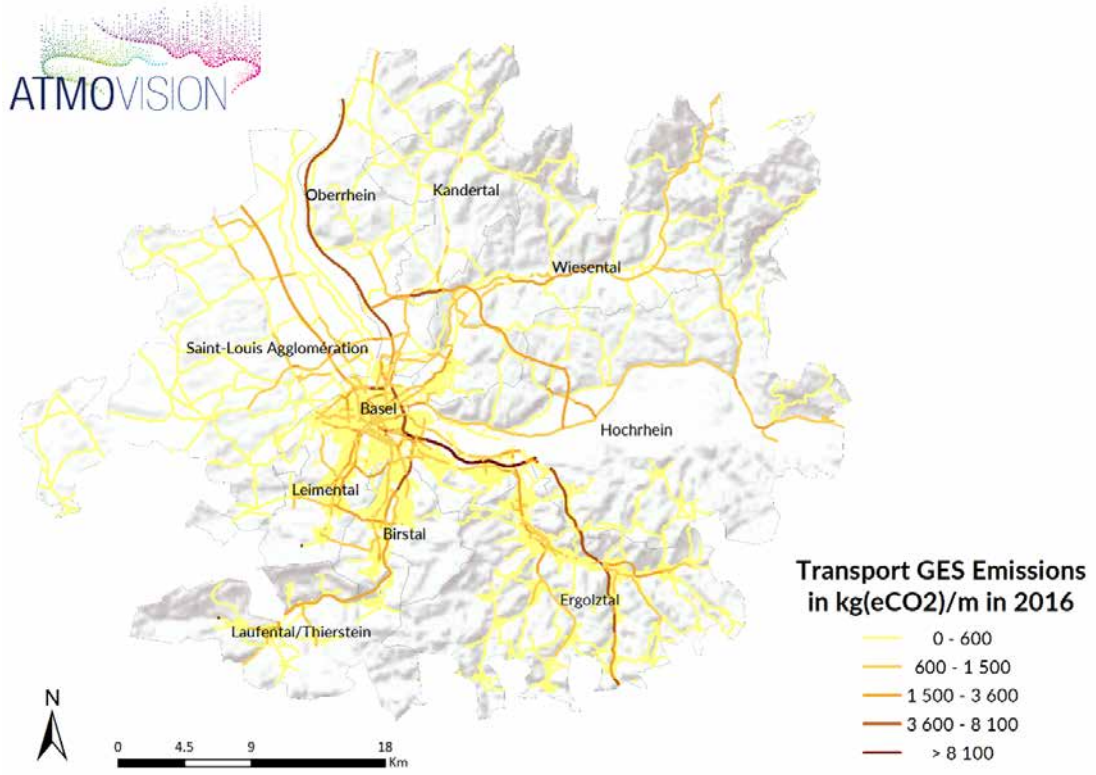


Abbildung 72:
CO_2-Emissionen des Strassenverkehrs 2016

Quelle: Atmo-VISION, Treibhausgasemissionen im Oberrheingebiet, 2020.

CO_2–Emissionen

CO_2 ist das Treibhausgas, das am meisten zur globalen Erwärmung beiträgt: Es hat eine geringere individuelle Erwärmungskraft als Methan oder Distickstoffoxid, wird aber in grossen Mengen emittiert.

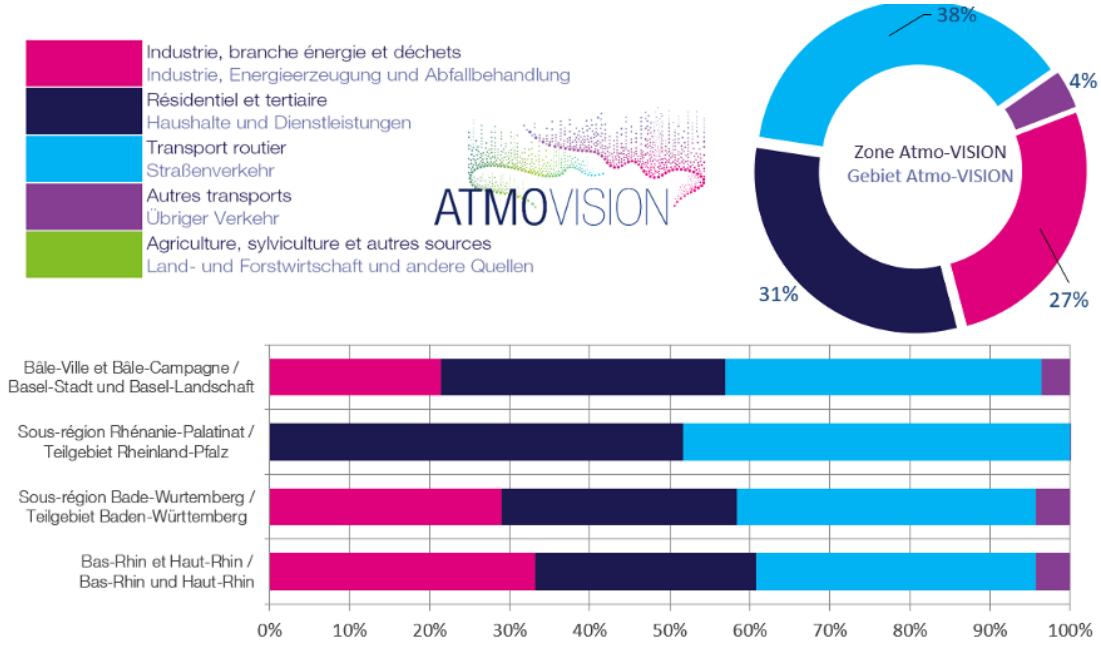
Der wichtigste CO_2-emittierende Sektor im Oberrheimgebiet ist die Industrie, Energieerzeugung und Abfallbehandlung mit 58% der Emissionen. Der Strassenverkehr ist für 22% der CO_2-Emissionen im Untersuchungsgebiet verantwortlich, die auf die Verwendung von Erdölprodukten zurückzuführen sind.

Aus dem Sektor Haushalte und Dienstleistungen stammen 18% der CO_2-Emissionen im Untersuchungsgebiets. Der übrige Verkehr (nicht strassengebunden) trägt 2% zur CO_2-Emission bei.

Die durchschnittlichen CO_2-Emissionen liegen im Untersuchungsgebiet bei 8'527 kg/Einwohner/Jahr:

5'327 kg/Einwohner/Jahr am Bas-Rhin und Haut-Rhin, 9'213 kg/Einwohner/Jahr in Baden-Württemberg, 13'024 kg/Einwohner/Jahr in Rheinland-Pfalz und 7'525 kg/Einwohner/Jahr in Basel-Stadt und Basel-Landschaft.

Abbildung 73:
Verteilung der CO_2-Emissionen nach Quellengruppen am Oberrhein 2016



Quelle: Atmo-VISION, Treibhausgasemissionen im Oberrheingebiet, 2020.

6
Umsetzung

Zukunftsbild, Teilstrategien und MOCA-Indikatoren:

› Das Zukunftsbild der Agglomeration Basel ist nach 4 AP-Generationen auf allen Planungsebenen fest verankert. Es hat durch seine eingängige Raumtypologie eine hohe Identifikationskraft. Insbesondere bildet das Zukunftsbild die Basis für die verschiedenen regionalen Raumkonzepte in den Korridoren. Aber auch auf kantonaler Ebene ist es einflussreich. Der grösste Mehrwert des Zukunftsbildes gegenüber den Raumkonzepten der einzelnen Gebietskörperschaften besteht in seiner trinationalen Aussagekraft. Dies ist vor allem für die grossen Siedlungs- und Verkehrsprojekte (S-Bahn, 3Land etc.) von massgeblicher Bedeutung.

› Die Teilstrategien des AP4 wurden gegenüber den Vorgängergenerationen kontinuierlich weiterentwickelt. In allen Teilstrategien konnten grosse Fortschritte bei der Umsetzung erzielt werden.

› Die MOCA-Indikatoren zeigen, dass die trinationale Agglomeration Basel auf einem guten Weg ist. Sowohl beim Modal-Split als auch bei den Unfällen, bei den Einwohnern und Beschäftigten nach ÖV-Güteklassen und bei der Bebauungsdichte zeigen sich die Indikatoren deutlich im positiven Bereich.

1. Generation: Umsetzungsstand 63 %

› Alle Siedlungsmassnahmen wurden entweder für die Folgegenerationen konkretisiert oder sind abgeschlossen. Die Umsetzung der insgesamt 35 Areale ist damit weit vorangeschritten.

› Beim ÖV wird sich in Kürze entscheiden, ob das Tramprojekt «Tramverbindung Margarethenstich» doch noch in die Realisierung gehen kann. Das Planfeststellungsverfahren wurde bereits durchlaufen.

› Die MIV-Massnahmen sind fast vollumfänglich umgesetzt. Nur noch bei 2 Strassenprojekten ist jeweils deren 2. Etappe ausstehend (Ortsdurchfahrt Kaiseraugst – Teil Augst und Ausbau Baslerstrasse Allschwil – Teil Dorf).

› Bei den Fuss- und Velomassnahmen wurde ein Grossteil der Massnahmen realisiert. Ein letzter Realisierungsschub steht zwischen 2021 und 2022 unmittelbar bevor.

› Gelingt es das Tramprojekt «Tramverbindung Margarethenstich» und die noch offenen Veloprojekte in den kommenden 1–2 Jahren in die Realisierung zu bringen, kann die 1. Generation einen Umsetzungsstand von rund 80% erreichen.

2. Generation: Umsetzungsstand 64%

› Alle Siedlungsmassnahmen wurden entweder für die Folgegenerationen konkretisiert oder sind abgeschlossen. Die Umsetzung der insgesamt 114 Areale ist damit weit vorangeschritten.

› Bei den Verkehrsprojekten hat die 2. Generation gemessen am Umfang der verpflichteten Projekte in der Umsetzungsperformance bereits die 1. Generation überholt.

› Erfreulich ist, dass bereits mehrere grosse Projekte wie die Tramverlängerung der Linie 3 zum Bahnhof Saint-Louis (Ö14), das P&R in Saint-Louis (Ö28) oder die H3-Verlegung Rheinstrasse (Salina Raurica, M4) bereits realisiert wurden.

› In den kommenden 2–4 Jahren werden weitere wichtige Projekte in Bau gehen: der Doppelspurausbau der Tramlinien 10/17, Spiesshöfli/Binningen (Ö19) und der Bushof in Muttenz (Ö2).

› Die Umsetzung der Projekte auf kommunaler Ebene lief schleppend an, beschleunigte sich aber von Jahr zu Jahr zusehends. Hier scheinen die Massnahmen zur Umsetzungsbeschleunigung mit einem intensiveren Monitoring Wirkung zu erzielen.

› Mit der Realisierung der Tramlinien 10/17, Spiesshöfli/Binningen, des Bushofs in Muttenz sowie der noch offenen Veloprojekte in den kommenden 1–2 Jahren kann die 2. Generation einen Umsetzungsstand von über 80% erreichen.

3. Generation: Umsetzungsstand 24%

› Die Umsetzung der Siedlungsschwerpunktgebiete mit den Arealen sowie den Landschaftsmassnahmen und den strategischen Eigenleistungen wurde mit Hochdruck weiter vorangetrieben. Bei einigen Arealen konnte die Realisierung abgeschlossen werden.

› Das grösste MIV-Projekt der 3. Generation, der Vollanschluss Aesch, befindet sich seit Ende 2019 in Bau und wird im Jahr 2023 in Betrieb gehen. Zudem hatten auch bereits einige kleinere Fuss- und Velomassnahmen den Spatenstich.

› Angesichts der noch jungen Generation können keine verlässlichen Aussagen zur erwarteten Umsetzungsperformance der 3. Generation gemacht werden. Tatsache ist, dass die Umsetzung auf Ende 2020 bei 24% steht und sich die Generation damit auf gutem Kurs befindet.

6.1 Prozesse und Instrumente zur Organisation der Umsetzung

6.1.1 Vertragliche Regelungen für die Umsetzung der 1. und 2. Generation

Bereits mit dem Umsetzungsstart der 1. Generation im Jahr 2011 hat sich die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel intensiv mit der Koordination der Umsetzung auseinandergesetzt. Um die Koordination der Umsetzung dieser Projekte über alle Teilräume sicherzustellen wurde unter der Federführung von Agglo Basel die Fachgruppe Umsetzung gegründet, in der die beteiligten Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn Mitglied waren. In erster Linie ging es darum, die Umsetzungskoordination aufzubauen und die Anforderungen aus den bestehenden Verträgen (z.B. Finanzierungsvereinbarungen) und dem Bundescontrolling (Finanzplan, Finanzbedarf, Mittelabruf, Standberichte etc.) zu erfüllen. Grundlage hierfür waren die jeweils aktuellen Weisungen der zuständigen Bundesämter (ASTRA und BAV) für das Controlling und für die Rapportierung der Massnahmenumsetzung. Zu diesem Zweck wurde für die Umsetzung der 1. Generation eine Vereinbarung unter den genannten Kantonen abgeschlossen.[62] Während Leistungsvereinbarung und Finanzierungsvereinbarungen das Verhältnis vom Bund zur Agglomeration bzw. zum Projektträger regeln, lag der Zweck der Vereinbarung darin, die Koordination zwischen den (damals noch nicht als Verein organisierten) regionalen Parteien zur Umsetzung der Infrastrukturmassnahmen der 1. Generation zu regeln.

Mit dem Umsetzungsstart der 2. Generation im Jahr 2015 und den darin enthaltenen Projekten auf französischem Staatsgebiet sowie zahlreichen kommunalen Projekten, musste die für die 1. Generation abgeschlossene Vereinbarung grundlegend überarbeitet werden. Mit der neuen Vereinbarung wurden die Regelungen aus der Vereinbarung zur 1. Generation übernommen und erweitert. An der Fachgruppe Umsetzung wurde festgehalten und es wurden bilaterale Projektorganisationen für die Projekte in Frankreich ins Leben gerufen (Verlängerung der Tram 3 nach Saint-Louis und ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Saint-Louis). Die neue Vereinbarung wurde für die Dauer der Umsetzung der Agglomerationsprogramme Basel abgeschlossen.[63]

6.1.2 Vertragliche Regelungen für die Umsetzung der 3. Generation

Einzelmassnahmen

Für die Koordination der Umsetzung der Einzelmassnahmen kann auf die entwickelten Prozesse der 1. und 2. Generation aufgebaut werden. Die Abläufe zur Erstellung der Finanzierungsvereinbarungen, die jährlichen Controlling-Meilensteine (Finanzplan, Finanzbedarf, Mittelabruf und Standbericht) des Bundesamts für Strasse (ASTRA) sowie die Standberichte und der Mittelabruf für die Projekte, für die das Bundesamt für Verkehr (BAV) zuständig ist, werden weiterhin über die Fachgruppe Umsetzung (FG Umsetzung) unter der Federführung der Geschäftsstelle von Agglo Basel gesteuert. Dabei hält die Geschäftsstelle laufend Kontakt zu den in die Umsetzung involvierten Projektträgern in Deutschland und Frankreich sowie zu den Kommunen. Abbildung 74 gibt einen Überblick über die heute bestehenden vertraglichen Regelungen zur Umsetzung von Einzelmassnahmen für die Projekte der 1., 2. und 3. Generation und zeigt grob die Zuständigkeiten der einzelnen involvierten Partner.

62 Vereinbarung zwischen dem Kanton Aargau, Kanton Basel-Landschaft, Kanton Basel-Stadt und Kanton Solothurn betreffend Agglomerationsprogramm Basel Umsetzung 1. Generation – Teil Verkehr vom 5. September 2011.

63 Vereinbarung zwischen dem Kanton Aargau, Kanton Basel-Landschaft, Kanton Basel-Stadt, Kanton Solothurn und Agglo Basel betreffend Organisation des Controllings und Reportings der Umsetzung der Agglomerationsprogramme Basel vom 8. September 2015.

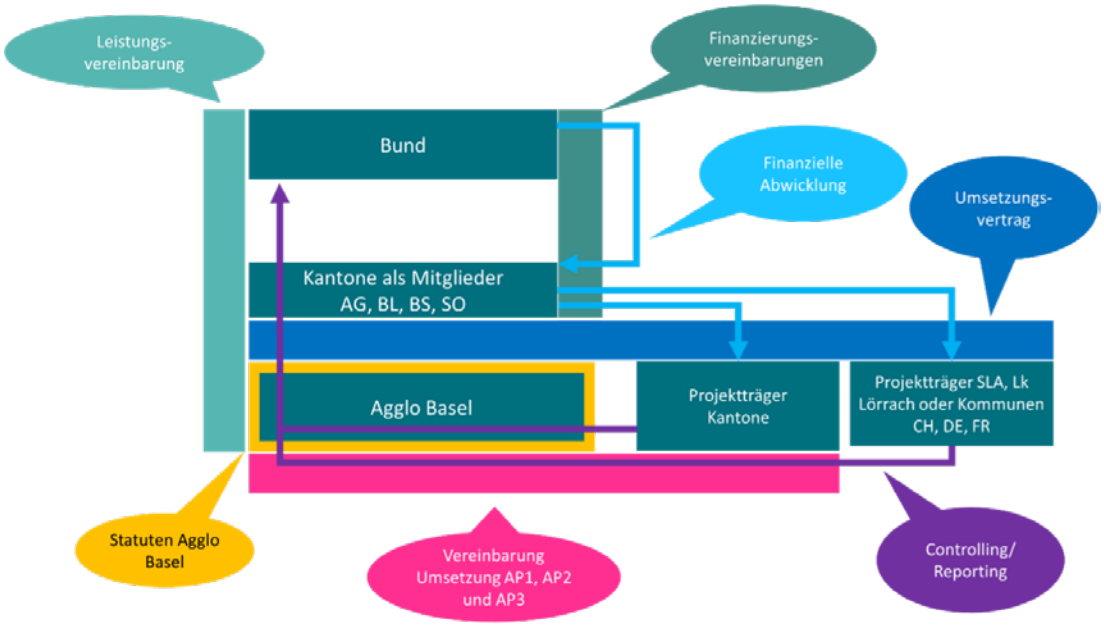


Abbildung 74:
Vertragliche Regelungen für die Umsetzung von Einzelmassnahmen (AP1 – AP3)

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

Eine neue Herausforderung für die Zusammenarbeit hat sich durch die Einführung der Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen im Rahmen der 3. Generation ergeben (Umsetzungsstart: November 2019). Unter grossem Zeitdruck wurde bis zum Baustart der ersten pauschalen Massnahmen ein neuer Prozess definiert, der in einer Vereinbarung über die Zuweisung der pauschalen Bundesbeiträge für Massnahmen i. S. von Art. 21a MinVV des Agglomerationsprogramms der dritten Generation festgehalten wurde.[64]

Die Zuweisung der Bundesbeiträge auf die einzelnen Massnahmen der verschiedenen Mitglieder musste kurzfristig im Rahmen einer vertraglichen Vereinbarung speziell für den Start der 3. Generation erfolgen, weil die Statuten des Vereins zwar die Koordination der Umsetzung von Einzelmassnahmen vorsahen, jedoch keine entsprechende Vereinsaufgabe für die Bewirtschaftung von pauschalen Massnahmen festgehalten war. Aufgrund des zeitlichen Drucks war in der genannten Vereinbarung keine Regelung über allfällige Ersatzmassnahmen enthalten.

Diese Regelungen wurden im Verlaufe des Jahres 2020 mit Inkrafttreten der teilrevidierten Statuten am 1. Januar 2021 inkl. dem neuen Reglement über die Bewirtschaftung der Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen gelöst.[65] Im Fokus der Statutenanpassung von Agglo Basel stand die Einführung einer neuen Vereinsaufgabe, der Bewirtschaftung von Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen. Die Erweiterung der Aufgaben des Vereins Agglo Basel wurde mit der Anpassung des Art. 3, Bst. b) eingeführt. Zudem wurde in den

64 Vereinbarung zwischen dem Kanton Aargau, Kanton Basel-Landschaft, Kanton Basel-Stadt, Kanton Solothurn, Landkreis Lörrach sowie der Saint-Louis Agglomération über die Zuweisung der pauschalen Bundesbeiträge für Massnahmen i. S. von Art. 21a MinVV des Agglomerationsprogramm der dritten Generation vom 13. August 2019.

65 Statuten Verein Agglo Basel vom 1. Januar 2021 (beschlossen von der PST Verein am 26. November 2020)

Statuten die Zuständigkeit zum Erlass des Reglements Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen geregelt (Art. 20 Bst. a) sowie das Beschlussverfahren definiert (Einstimmigkeit in Art. 22 Abs. 6).

Parallel zur Vorlage der Teilrevision der Statuten wurde ein Reglement[66] über die Bewirtschaftung von Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen erarbeitet, das zusammen mit den Statuten auf den 1. Januar 2021 in Kraft trat. Im Reglement wurden die Inhalte der Vereinbarung vom Sommer 2019 übernommen (Deckungsgrade, Zusicherung der Bundesbeiträge pro Massnahmenkategorie, Auszahlung der zugesicherten Beiträge, Überschussbeteiligung, anrechenbare Kosten, Freigabe von Leistungseinheiten, Abschluss der Finanzierungsvereinbarung, Definition eines Lead-Kantons, Rolle von Agglo Basel sowie der Umsetzungsvertrag mit den Projektträgern). Neu im Reglement wurde das Verfahren zu den Ersatzmassnahmen geregelt.

Tabelle 39 sowie die Abbildung 75 zeigen skizzenhaft die Rollen der Akteure im Zusammenhang mit den pauschalen Bundesbeiträgen auf.

Tabelle 39: Übersicht der Zuständigkeiten der Partner bei der Umsetzung von pauschalen Massnahmen

Involvierter Partner	Zuständigkeit / Aufgabe
Bund	› Legt die Beiträge pro Leistungseinheit fest › Schliesst mit den Trägerschaften die Leistungsvereinbarung ab › Schliesst mit den Kantonen die Finanzierungsvereinbarungen zu den pauschalen Paketen ab › Bezahlt die Beiträge pro Leistungseinheit aus
Kantone	› Die Kantone und der Verein Agglo Basel schliessen gemeinsam die Leistungsvereinbarung mit dem Bund ab › Die Kantone schliessen die Finanzierungsvereinbarungen mit dem Bund zu den pauschalen Paketen ab
Verein Agglo Basel	› Die Kantone und der Verein Agglo Basel schliessen gemeinsam die Leistungsvereinbarung mit dem Bund ab › Dem Verein obliegt die Prozessführerschaft bei der Umsetzung des Agglomerationsprogramms einschliesslich der Bewirtschaftung der Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen, namentlich die Zuweisung der Bundesbeiträge auf die einzelnen Massnahmen sowie der Entscheid über Ersatzmassnahmen › Bestimmt den Lead-Kanton, der die Vertragspartner gegenüber dem Bund vertritt und die Bundesbeiträge auf Anweisung von Agglo Basel an die Projektträger weiterleitet › Regelt die gegenseitigen Rechte und Pflichten mit dem Lead-Kanton in einem Vertrag › Bereitet in Zusammenarbeit mit den Projektträgern alle erforderlichen Daten auf und stellt dem Lead-Kanton alles zur Verfügung, damit dieser die pauschalen Bundesbeiträge rechtzeitig in Rechnung stellen und die geforderten Daten zur Umsetzung übermitteln kann › Ist für die Zuweisung der Bundesbeiträge auf die Projekte verantwortlich und weist den Lead-Kanton an, die Zahlungen an die Projektträger auszuführen › Schliesst mit den Projektträgern die erforderlichen Verträge zur Umsetzung der pauschalen Bundesbeiträge ab
Lead-Kanton	› Stellt dem Bund aufgrund der vom Verein Agglo Basel erstellten Unterlagen Rechnungen für die pauschalen Beiträge und leitet diese zusammen mit den Daten zur Umsetzung auf Anweisung von Agglo Basel an die Projektträger weiter
Projektträger	› Vereinbaren mit dem Verein Agglo Basel das Vorgehen bezüglich aller relevanten Projekte (Vertrag) › Setzen die Projekte um › Melden dem Verein Agglo Basel alle erforderlichen Daten, damit die pauschalen Bundesbeiträge erhältlich gemacht werden können, und verantworten deren Richtigkeit und Vollständigkeit

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

66 Reglement über die Bewirtschaftung der Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen (gestützt auf Art. 20 Bst. a der Statuten des Vereins Agglo Basel vom 1. Januar 2021) vom 1. Januar 2021 (beschlossen von der der PST AP am 26. November 2020)

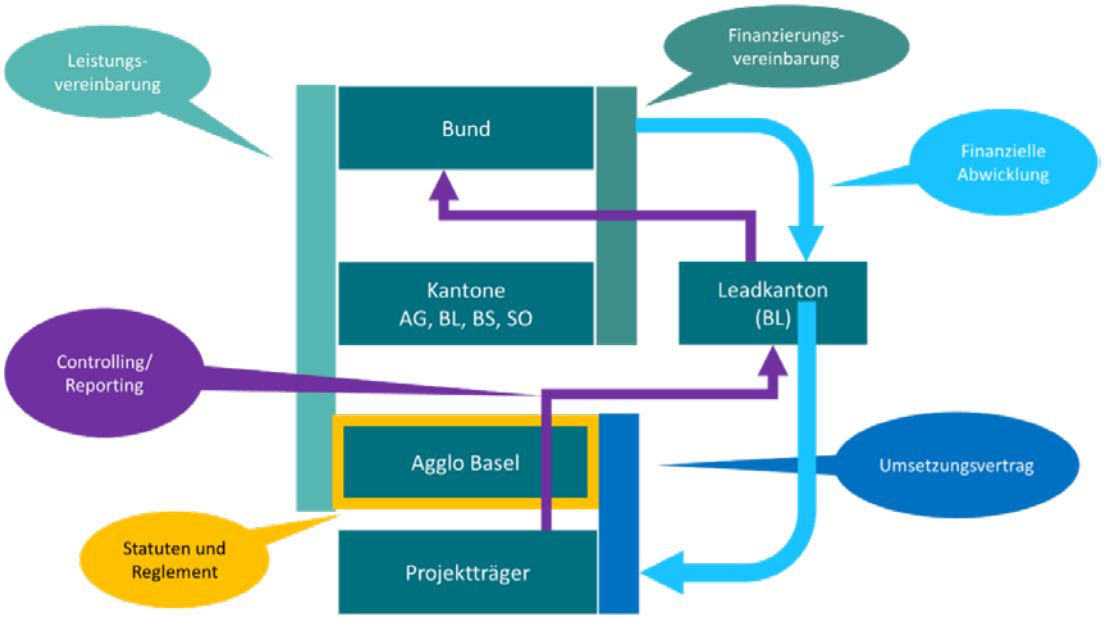


Abbildung 75:
Vertragliche Regelungen zur Umsetzung von pauschalen Massnahmen (ab AP3)

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

6.1.3 Instrumente, Fachgruppen, AP-Gremien und Jahrestreffen der Kommunen

Instrument Web-GIS von Agglo Basel

Die zunehmend bessere Umsetzungsperformance des Agglomerationsprogramms Basel ist – neben der immer besseren Projektqualität zum Zeitpunkt der Einreichung der Programme – auch auf das im Rahmen der 4. Generation aufgebaute Web-GIS von Agglo Basel zurückzuführen. Das webbasierte Geoinformationssystem erfüllt dabei 4 Funktionen:

1. Übersicht über alle infrastrukturellen AP-Projekte der bisherigen 3 AP-Generationen über die gesamte trinationale Agglomeration Basel

2. Übersicht aller nicht-infrastrukturellen AP-Projekte (Siedlung und Landschaft) der bisherigen 3 AP-Generationen über die gesamte trinationale Agglomeration Basel

3. Vorbereitung und Abwicklung des Bundescontrollings (ARE, ASTRA und BAV) mit Kennzahlen, Finanzplan, Finanzcontrolling, Mittelabruf und Standberichten sowie Vorbereitung der Finanzierungsvereinbarungen (Anhang B, C, D, F und G) und der Schlussabrechnungen.

4. Aufbereitung des Umsetzungscockpits für die Gremien des Agglomerationsprogramms Basel zur Umsetzungsperformance der einzelnen AP-Generationen.

Das vorliegende Kapitel zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms der 4. Generation basiert erstmals vollständig auf dem Web-GIS von Agglo Basel.

Fachgruppe Umsetzung und Fachgruppe Raumplanung

Die Fachgruppe Umsetzung koordiniert zusammen mit der Geschäftsstelle Agglo Basel die komplette Umsetzung des Agglomerationsprogramms Basel. Die Zusammenarbeit zwischen den Kantonen und der Geschäftsstelle Agglo Basel einerseits und die Koordination mit dem Bund andererseits haben sich seit der 2. Generation gut eingespielt.

In der Fachgruppe Raumplanung sind die zuständigen Mitglieder zur Erarbeitung der Regional- und Richtpläne sowie des SCoT vereint. Die Fachgruppe organisiert auf übergeordneter Stufe den Korridorprozess und koordiniert agglomerationsrelevante Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen. Zusätzlich erfolgt durch die Fachgruppe Raumplanung das ständige Monitoring der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung in den einzelnen Korridoren. Die Fachgruppe erarbeitet trinationale Konzepte, wie das Hochhauskonzept und wendet diese nach Territorialprinzip an. Das Umsetzungsreporting der Siedlung- und Landschaftsmassnahmen wird unter der Federführung der Geschäftsstelle von Agglo Basel in Zusammenarbeit mit der Fachgruppe Raumplanung erarbeitet.

Geschäftsleitung und Politische Steuerung

Die Geschäftsleitung sowie die Politische Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel werden in regelmässigen Abständen über die Umsetzungsperformance informiert und ergreifen falls notwendig Massnahmen. Die Weiterentwicklung der bestehenden Regelungen (Statuten, Reglemente, Vereinbarungen etc.) wird bei Bedarf über diese beiden Gremien gesteuert.

Jahrestreffen der Kommunen zur Umsetzung

Seit dem Jahr 2017 führt das Agglomerationsprogramm Basel jährliche Treffen zur Umsetzung speziell für die Kommunen mit AP-Projekten durch. An den Treffen wird jeweils über den Stand der kommunalen Massnahmen informiert, Baustarts von Projekten werden aufgezeigt, Verzögerungen thematisiert, Projektabbrüche aufgezeigt und Ersatzmassnahmen gemeinsam gesucht. Diese Treffen wurden ausserdem genutzt, um über Neuerungen bei der Umsetzung (z. B. Pauschale Massnahmen) oder über die Möglichkeiten sowie die Voraussetzungen für Projekteingaben der 4. Generation zu informieren. Die Veranstaltungen waren stets gut besucht (zwischen 20 und 60 Teilnehmer) und wurden von den Vertretern der Kommunen sehr geschätzt.

6.2 Zukunftsbild

Das Zukunftsbild wurde im Rahmen von AP4 zwar nicht grundlegend, aber doch in bedeutendem Umfang überarbeitet. Die wichtigsten vorgenommenen Änderungen sind: Das Zukunftsbild wurde auf den neuen Perimeter der 4. Generation ausgeweitet. Die Raumkategorie Agglomerationszentrum (früher Kernstadt) wurde gegenüber AP3 auf die umliegenden Kommunen ausgedehnt und die Ausdehnung der inneren Korridore wurde punktuell erweitert. Die bisherigen Regionalzentren werden neu als Korridorzentren bezeichnet und befinden sich nicht mehr nur in den äusseren, sondern auch in den inneren Korridoren. Neu eingeführt wurde die Kategorie der Ankergemeinden im ländlichen Siedlungsraum. Die wichtigen strukturgebenden Verkehrselemente werden gegenüber AP3 prägnanter dargestellt. Mit der Überarbeitung wurde die Abgrenzung zwischen Zukunftsbild («Wohin geht die Reise? Welche Ziele wollen wir erreichen»?) und Teilstrategien («Wie erreichen wir diese Ziele?») geschärft. Schliesslich erfolgte eine vollständige grafische Aktualisierung.

Das Zukunftsbild der Agglo Basel ist nach 4 AP-Generationen auf allen Planungsebenen fest verankert. Es hat durch seine eingängige Raumtypologie eine hohe Identifikationskraft. Insbesondere bildet das Zukunftsbild die Basis für die verschiedenen regionalen Raumkonzepte in den Korridoren. Aber auch auf kantonaler Ebene ist es einflussreich. So orientiert sich beispielsweise das Raumkonzept Basel-Landschaft (als Basis des revidierten kantonalen Richtplans) raumtypologisch stark am Zukunftsbild der Agglomeration. Der grösste Mehrwert des Zukunftsbildes gegenüber den Raumkonzepten der einzelnen Gebietskörperschaften besteht aber in seiner trinationalen Aussagekraft. Dies ist vor allem für die grossen Siedlungs- und Verkehrsprojekte von massgeblicher Bedeutung. So stützen sich namentlich die Planungen des Herzstücks S-Bahn Basel und gewichtige Siedlungsentwicklungen wie das 3Land-Projekt massgeblich auf das Zukunftsbild von Agglo Basel ab.

6.3 Teilstrategien

Die Teilstrategien des AP4 wurden gegenüber den Vorgängergenerationen kontinuierlich weiterentwickelt. Für die Bereiche Siedlung und Verkehr wird neu zwischen Teilstrategien und Querschnittsstrategien unterschieden. Mit den Querschnittsstrategien (Verkehrssicherheit, Mobilitätsmanagement und Kombinierte Mobilität und Multimodale Drehscheiben) werden Themen abgedeckt, die sich auf mehrere Siedlungs- oder Verkehrsaspekte beziehen und mit den Richtlinien des Bundes noch mehr Gewicht erhalten haben. Im Einzelnen kann der Umsetzungsstand folgendermassen zusammengefasst werden:

In der Teilstrategie Siedlung wurden die strategischen Aussagen grundlegend überarbeitet und geschärft. Die 3 Handlungsansätze «Siedlungsausdehnung begrenzen», «Potenziale zur Innenentwicklung nutzen» und «Ortskerne im ländlichen Siedlungsraum aufwerten» werden durch 5 unterstützende Querschnittsstrategien ergänzt. Das bisher Erreichte liegt vor allem in der verbesserten trinationalen Abstimmung und unterstützenden Funktion auf Agglomerationsebene; dies vor allem hinsichtlich Handlungsansatz 2 «Potenziale zur Innenentwicklung nutzen». So konnten die zahlreichen Schwerpunktegebiete in ihrem Umfang, ihrer Nutzungsstruktur und ihrer Verkehrserschliessung besser abgestimmt werden. In den vertiefenden Planungsstudien der grösseren Entwicklungsvorhaben sind in der Regel auch Vertreter der Geschäftsstelle von Agglo Basel oder der Fachgruppen beteiligt. Das Thema Siedlungsbegrenzung ist zumindest auf Schweizer Seite über die revidierten kantonalen Richtpläne weitestgehend abgedeckt. Hier wirken die Massnahmen von AP4 vor allem unterstützend im Vollzug. Bei der Aufwertung von Ortskernen im ländlichen Raum sind vermehrte Anstrengungen notwendig.

Mit der neuen Teilstrategie Landschaft und Freiräume wird auf die angepassten Anforderungen des Bundes reagiert und der Fokus auf die Naherholung mit starkem Bezug zur Siedlungsentwicklung gerichtet. Der Umsetzungsstand in den zentralen Landschaftsprojekten ist unterschiedlich (siehe 6.6.2 und 6.7.2). Das Aggloprogramm wirkt hierbei vor allem unterstützend und begleitend, in einzelnen Fällen wurden auch finanzielle Projektbeiträge gesprochen (z. B. Leimental: Projekt Landschaft für 1h). Die neu formulierten Zielsetzungen in der Freiraumplanung sind vor allem bei den grossen Entwicklungsvorhaben wie 3Land, Salina Raurica und Bachgraben von zentraler Bedeutung und fliessen in die laufenden Planungen ein.

Im Bereich Verkehr wurden sämtliche Teilstrategien vor dem Hintergrund neuer trinationaler Planungsgrundlagen überarbeitet. Die einzelnen verkehrlichen Teilstrategien konnten dabei bedeutende Fortschritte in der Umsetzung erzielen:

- Die S-Bahn-Teilstrategie und das Angebotskonzept 2030 lagen in den Grundzügen bereits im AP3 vor. Das Angebotskonzept wurde jedoch für 2 Zeithorizonte (mit und ohne Herzstück) durch den Aufgabenbereich trireno weiterentwickelt. Die Planungen im Kontext des Herzstücks wurden konsequent vorangetrieben, nicht zuletzt auf Basis des Bundesentscheides zur Mitfinanzierung der weiteren Planungen (STEP AS 2035).

- Die Tramnetzstrategie wurde komplett überarbeitet und die Umsetzung schreitet kontinuierlich voran. Zwar gab es bei vereinzelten Projekten aufgrund von Volksabstimmungen Verzögerungen, dafür sind neue wichtige Projekte hinzugekommen.

- Die Teilstrategie Velo wurde durch ein neues Velozielnetz geschärft und durch Velovorzugsrouten ergänzt. Die Umsetzung schreitet kontinuierlich voran. Die Umsetzung der Velovorzugsrouten steht noch am Anfang.

- Die Teilstrategie Fussverkehr ist neu hinzugekommen. Als erster bedeutender Umsetzungsschritt wurden umfassende Schwachstellenanalysen in zahlreichen Kommunen durchgeführt. Der Prozess ist noch nicht abgeschlossen. Auf Basis dieser Analysen wurden neue Massnahmen abgeleitet.

- Auf den Güterverkehr entfällt ein gewichtiger Teil des regionalen Verkehrsaufkommens auf den Infrastrukturen in der Agglomeration Basel. Gleichwohl stand der Güterverkehr im Agglomerationsprogramm und in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit bisher im Schatten des Personenverkehrs. Um hier voranzukommen, wurde im Rahmen des Prozesses zum AP4 von der Fachgruppe Güterverkehr in Zusammenarbeit mit dem Logistikcluster Region Basel ein breit abgestimmtes Regionales Güterverkehrskonzept Basel erarbeitet. Durch diese Kooperation wird sichergestellt, dass die Belange aus der Praxis von Logistik und Transport mit denen der Siedlungs- und Raumplanung angemessen aufeinander abgestimmt werden. Für den Güterverkehr (Strasse, Schiene und Schifffahrt) sind die übergeordneten Massnahmen von entscheidender Wichtigkeit. Neben den Planungen STEP Schiene und Nationalstrassen wurden vor allem auch die Planungen zum trimodalen Terminal Gateway Basel Nord weiter vorangetrieben (Massnahmen 4Ü-GV1-3).

- Neu im AP4 sind die Querschnittsstrategien Verkehrssicherheit, Mobilitätsmanagement und Kombinierte Mobilität und Multimodale Drehscheiben. Diese Querschnittsstrategien haben den Charakter von Daueraufgaben. Die Sanierung von Unfallschwerpunkten liegt grossmehrheitlich in der Verantwortung der Kantone und Länder (Hot Spot Management) und wurde weiter verankert. Viele Agglomerationsmassnahmen wirken unterstützend oder präventiv (v. a. Aufwertung/Sicherheit Strassenraum und Langsamverkehr). Die Umsetzung von Mobilitätsmanagementmassnahmen konzentrierte sich bisher auf Projekte der Gebietskörperschaften (v.a. Basel-Stadt). Das AP4 legt einen neuen Schwerpunkt in trinational wirkenden Ansätzen, beispielsweise für trinational übergreifende Sharingangebote. Die Querschnittsstrategie Kombinierte Mobilität und Drehscheiben behandelt ein zwar nicht neues Thema, aber in deutlich expliziterer Weise. Die Umsetzung ist mit zahlreichen Massnahmen aus den 3 vorangegangen Generation sehr gut auf Kurs. Konzeptionell soll mit Blick auf das AP5 ein weiterer Vertiefungsschritt erfolgen.

6.4 MOCA-Indikatoren

In Bezug auf die 5 MOCA-Indikatoren wurde der folgende Umsetzungsstand erreicht: Die angepassten Ziele sind in Kapitel 6.4 dargestellt:

- **Modal Split:** Durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die Zunahme der im Agglomerationszentrum lebenden Personen stieg der ÖV-Anteil an der Tagesdistanz in den letzten Jahren deutlich. Auch das Velo ist in den letzten 10 Jahren wieder attraktiver geworden, wie die Auswertungen des Mikrozensus zeigen. Auch wenn der direkte Wirkungsnachweis schwierig ist, dürfte diese Entwicklung wesentlich auf den kontinuierlichen ÖV- und Veloangebotsausbau zurückzuführen sein, gekoppelt mit chronischen Engpässen im Strassennetz.

- **Unfälle:** Die Anzahl der verunfallten Personen ist in der Agglomeration Basel im Vergleich zu den anderen Grossagglomerationen mit 1,32 Verunfallten pro 1'000 Personen pro Jahr (ausserhalb des Nationalstrassennetzes) bereits heute am tiefsten. Die Unfallrate ist in den letzten Jahren in der Agglomeration Basel (wie auch in den anderen grossen Agglomerationen ausser in Zürich) gesunken. Die Infrastruktur- sowie Präventionsmassnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit scheinen zu wirken.

- **Einwohner und Beschäftigte nach ÖV-Güteklasse:** Der Anteil der Einwohner, die in der Agglomeration Basel an gut (B) bis sehr gut (A) erschlossenen Standorten wohnen, liegt im Schweizer Vergleich mit 56% bereits recht hoch. Der Vergleich zwischen den Jahren 2014 und 2017 zeigt, dass sich die Anteile in den äusseren Korridoren und im ländlichen Raum kaum verändern. In den inneren Korridoren und im Agglomerationszentrum sind jedoch die A- und B-Anteile gestiegen. Dies ist sowohl auf den Angebotsausbau des ÖV als auch auf das höhere Bevölkerungswachstum in diesen beiden zentralen Raumtypen im Vergleich zu früheren AP-Generationen zurückzuführen.

  Die Arbeitsplätze liegen zu 50% an sehr gut (A) und zu 20% an gut (B) erschlossenen Standorten, was etwa im Mittel der Schweizer Grossagglomerationen liegt. Im Vergleich zu 2014 hat sich auch die ÖV-Erschliessung der Arbeitsplätze leicht verbessert: im Agglomerationszentrum können 3% mehr Arbeitsplätze eine sehr gute (A) anstelle einer guten (B) Erschliessung vorweisen.

- **Bebauungsdichte:** Die jetzige Nutzungsdichte (also die Anzahl der Einwohner und Vollzeitäquivalente pro Hektar Wohn-, Misch- und Zentrumszone) liegt bei 95,2. Noch 5 Jahre zuvor lag dieser Wert bei 92,8, was zeigt, dass eine klare Verdichtung stattfindet. Wesentlicher Hintergrund sind das erhöhte Bevölkerungswachstum in den inneren Korridoren und im Agglomerationszentrum (im Vergleich zu früheren Generationen), gekoppelt mit immer geringeren unbebauten Bauzonenreserven.

6.5 1. Generation

Das Agglomerationsprogramm der 1. Generation setzte den Fokus auf den Ausbau des Tramnetzes. Damit sollten signifikante Umsteigeeffekte erzielt, bestehende Engpässe abgebaut und die Erreichbarkeit von bisher nur ungenügend erschlossenen Siedlungsschwerpunkten verbessert werden. Die Weiterentwicklung des ÖV-Netzes und der kombinierten Mobilität stellten wichtige Bausteine der Verkehrsstrategie dar.

Die 1. Programmgeneration umfasst ausserdem zahlreiche Strassenprojekte mit Umgestaltungen, durch die eine Verträglichkeit zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmenden und einem flüssigeren Verkehrsablauf organisiert werden kann. Um dies zu erreichen, wurden beim motorisierten Individualverkehr lokale Verkehrssanierungs- und Verkehrsoptimierungsmassnahmen mit regionaler Wirkung eingegeben und umgesetzt. Ergänzend dazu beinhal-

tete diese Programmgeneration auch zahlreiche wichtige Elemente zum Ausbau der kantonalen Radverkehrsnetze.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über den Umsetzungsstand aller Massnahmen der 1. Generation (Verkehr, Siedlung und Eigenleistungen).

Tabelle 40: Stand der Umsetzung aller A-Massnahmen der 1. Generation

Stand		A-Massnahmen (Verkehr)	A-Massnahmen (Siedlung)	A-Massnahmen (Eigenleistung)	Alle
	Realisiert oder in Realisierung	5	35	10	50
	Verzögerung/Umsetzung bis 2027	3	0	1	4
	Grosse Verzögerung/Umsetzung nach 2027	0	0	0	0
	Abgemeldet	1*	0	0	1*
Summe		**9**	**35**	**11**	**55**

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

* Zusätzlich zum Projekt ÖV-Erschliessung Erlenmatt (Ö11b) wurde im «Konzept LV_A-Liste» die Teilmassnahmen LV4 – Velostation Bahnhof Dornach-Arlesheim abgemeldet.

Kartenband: Karte 3.1

6.5.1 Mitfinanzierte Massnahmen

Die folgende Abbildung 76 zeigt die Entwicklung der prozentualen Umsetzungsstände für die genehmigten A-Massnahmen über die letzten 4 Jahre. Die Verpflichtung wird anhand der abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarungen definiert. Jede Massnahme ist in einen der 4 folgenden Umsetzungsschritte eingeteilt:

- Verpflichtet und gebaut
- Verpflichtet und in Bau
- Nicht verpflichtet
- Beim Bund abgemeldete Projekte (Gemäss Anhang 5 der Leistungsvereinbarung von AP3)

Zum Stand 31. Dezember 2020 waren von den mitfinanzierten Massnahmen 63% verpflichtet. Davon waren 39% bereits abgeschlossen und 23% befanden sich in Bau. 38% der Massnahmen waren nicht verpflichtet, wobei davon 18% bereits bei Bund abgemeldet wurden (Tram Erlenmatt und LV4 – Velostation Bahnhof Dornach-Arlesheim). Hingegen sind noch 22% offen, und die Agglomeration und die Projektträger arbeiten mit Nachdruck an einer Realisierung dieser Projekte bis zum Jahr 2027.

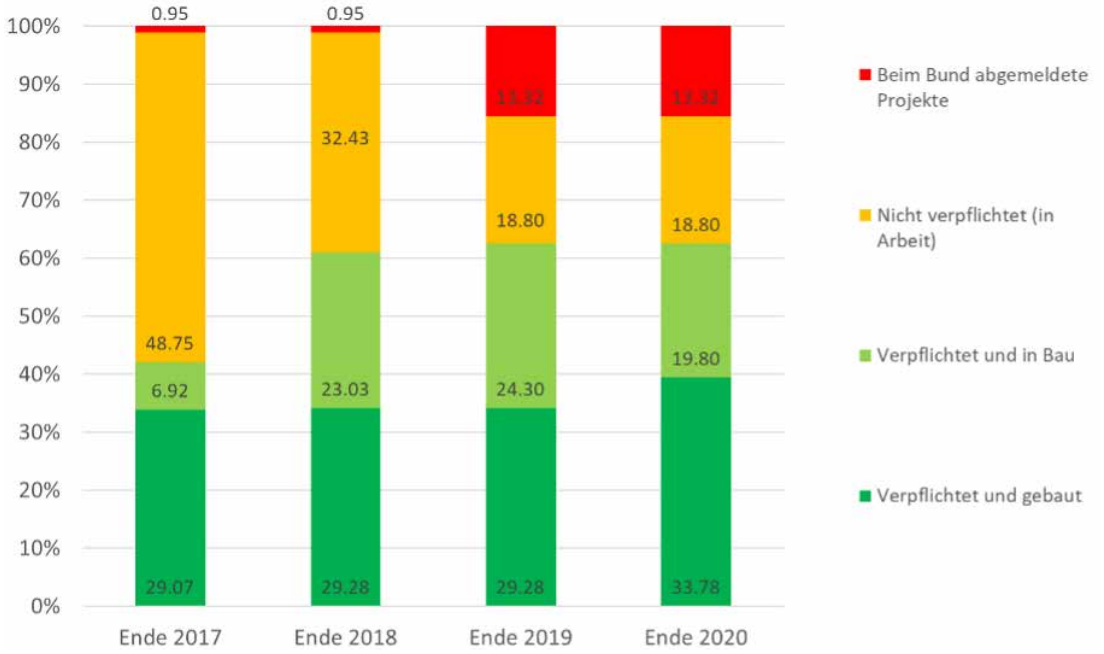


Abbildung 76: Projektcockpit Umsetzungsstand AP1 [in Mio. CHF]

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Öffentlicher Verkehr

Von den 3 bewilligten ÖV-Projekten der 1. Generation ist der Bushof Laufen (Ö102) in Betrieb. Mit dem Tram Erlenmatt (Ö11b/2701.004) wurde eine zentrale Massnahme zur Erschliessung des neuen Erlenmattquartiers von der Stimmbevölkerung abgelehnt.[67] Das Projekt wurde daraufhin im Zusammenhang mit dem Abschluss der Leistungsvereinbarung zur 3. Generation vom 18. November 2019 offiziell beim Bund abgemeldet. Um die Erschliessung des Erlenmattquartiers trotzdem gewährleisten zu können, wurden kurzfristig Optimierungen am Buskonzept vorgenommen. Mittelfristig soll mit dem Projekt Tram Klybeck (4Ö5) das Quartier im Westen an das Tramnetz angeschlossen werden (Riehenring). Im Langfristhorizont kann mit dem geplanten Projekt Tram 30 Kleinbasel (4Ö18) nochmals eine Verbesserung am Südrand des Quartiers erzielt werden. Das dritte ÖV-Projekt der 1. Generation, die sogenannte Tramverbindung Margarethenstich (Ö47) hat erfolgreich das Plangenehmigungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr (BAV) durchlaufen, wurde aber aufgrund eines negativen Volksentscheids im Kanton Basel-Landschaft zur Finanzierung des kantonsübergreifenden Projektes am 24. September 2017 bis jetzt nicht realisiert. Da dieses Projekt eine zentrale Rolle bei der Verknüpfung des Leimentals mit dem Bahnhof SBB spielt, sind im Agglomerationsprogramm der 4. Generation 2 B-Projekte vorgesehen, die die Zugänglichkeit vom städtischen Raum zum Bahnhof und damit auch die Verknüpfung von Tram, Bus und Velo mit dem schienengebundenen Regional- und -Fernverkehr grundlegend neu konzipieren (AP4: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-West und ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-Nord). Die Führung der Tramlinie aus dem Leimental direkt auf die Margarethenbrücke und den Markthallenplatz spielt dabei eine wichtige Rolle. Am 26. Januar 2021 haben die beiden Basel (BS/BL) vereinbart[68], dass die

67 Der Grossratsbeschluss vom 23. Oktober 2013 betreffend die Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof – Tram Erlenmatt und Vorplatz Badischer Bahnhof wurde an der Volksabstimmung vom 18. Mai 2014 mit 51,64% vom Volk abgelehnt.

68 Kanton Basel-Stadt (Regierungsrat) und Kanton Basel-Landschaft (Regierungsrat): Medienmitteilung «Enge Kooperation für bessere Verkehrsverbindungen vereinbart» vom 26. Januar 2021.

Tramverbindung Margarethenstich eine schnelle und direkte ÖV-Verbindung vom Leimental zum Bahnhof SBB gewährleisten soll.

Motorisierter Individualverkehr

Die Aufwertung der Ortsdurchfahrt Augst und Kaiseraugst – Teil Augst (M67), die ursprünglich zusammen mit dem Teil Kaiseraugst umgesetzt werden sollte, ist die einzige noch nicht realisierte MIV-Massnahme der 1. Programmgeneration. Die Verzögerung beim Teil Augst steht sich im Zusammenhang mit einer Studie, die Abklärungen zur Umfahrung und zur Verlegung der Kantonsstrasse (4M23) liefern soll. Umgesetzt sind sowohl die Beruhigung der Ortsdurchfahrt Reinach (M71c) als auch die Umgestaltung des Luzerner-/Wasgenrings in Basel (M27) mit insgesamt mehr als CHF 16 Mio. Bundesbeitrag. Das Grossprojekt Verkehrsberuhigung Riehen/Umgestaltung Lörracherstrasse (M93) befindet sich seit April 2017 im Bau und ist grösstenteils dem Verkehr übergeben. Die Schlussabrechnung ist für das Jahr 2021 vorgesehen. Auch die erste Etappe der Umgestaltung und Erneuerung der Baslerstrasse in Allschwil (M100) befindet sich seit Mai 2018 in Bau.

Langsamverkehr

Die Projekte des Fuss- und Veloverkehrs der 1. Generation werden dynamisch umgesetzt. Rund 3 Viertel aller Massnahmen oder Teilmassnahmen sind bereits realisiert oder befinden sich aktuell im Bau. In den Jahren von 2021 – 2022 werden nach aktuellen Planungen praktisch alle noch offenen Projekte in Bau gehen. Bis zum Ende der Umsetzungsfrist sollen über 90 % der Massnahmen realisiert sein. Das Projekt Velostation Bahnhof Dornach-Arlesheim (LV4) wurde im Rahmen des Bahnhofsumbaus Dornach/Arlesheim aus dem Vordringlichen Bedarf (Ü4/2701.082) bereits umgesetzt (Inbetriebnahme 2013). Das offene Projekt aus der 1. Generation wurde daraufhin im Zusammenhang mit dem Abschluss der Leistungsvereinbarung zur 3. Generation vom 18. November 2019 offiziell beim Bund abgemeldet.

6.5.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

In der 1. Generation wurden neben den Siedlungsmassnahmen auch Eigenleistungen als nicht mitfinanzierbare Massnahmen verpflichtet. Landschaftsmassnahmen waren damals noch nicht Bestandteil des Agglomerationsprogramms.

Siedlung

Der Umsetzungsbeginn aller 35 Schwerpunktgebiete der 1. Generation war zum Zeitpunkt der Eingabe des Agglomerationsprogramms entweder bereits erfolgt oder geschah unmittelbar danach. Da die meisten dieser Schwerpunkte aus mehreren Arealen bestanden, erfolgte im Rahmen der Folgegenerationen eine Weiterentwicklung oder Gruppierung dieser Schwerpunkte, worauf sie in abgeänderter Form erneut ins Agglomerationsprogramm aufgenommen wurden. Die ursprünglich angedachte Entwicklung ist bei allen Siedlungsmassnahmen im A-Horizont bereits erfolgt. Die damals eingereichten Massnahmen im längerfristigen B-Horizont wie die Entwicklungsgebiete Stettenfeld (Riehen), Zentrum/Brühl (Reinach) oder auch das Entwicklungsgebiet Wolf wurden aufgearbeitet und mit der 2. Generation erneut eingereicht.

Eigenleistungen Verkehr

Eigenleistungen wurden in der 1. Generation im Bereich des MIV und ÖV eingereicht. Von diesen 11 dringlichen Projekten sind bis auf 2 Ausnahmen alle bereits realisiert. Es konnten damit grosse Entwicklungsgebiete wie das Gebiet Erlenmatt durch neue Buslinien erschlossen und kritische Knoten in Pratteln, Zwingen und an der Elsässerstrasse in Basel entschärft werden. Einzig die Umsetzung des Knotenpunkts in Rheinfelden (M84/2701.026) und der Umbau der Rheinfelderstrasse/Rheinstrasse (M101/2701.032) konnten noch nicht realisiert werden. Letztere Planungen wurden auf Wunsch des Bundesamts für Strassen (ASTRA) vorerst zurückgestellt, bis die Sanierungsarbeiten am Schänzlitunnel beendet sind (voraussichtlich Ende 2021).

6.6 2. Generation

Im Agglomerationsprogramm der 2. Generation wurden mehrere Grossprojekte eingereicht. Das zentrale Tramprojekt, die Verlängerung der Tramlinie 3 bis zum Bahnhof Saint-Louis (Ö14/2701.2.021), wurde damals basierend auf der strategischen Planung Tramnetz Region Basel 2020 eingereicht. Für den Ausbau der Leimentallinie wurde das Projekt des Doppelspurausbaus der Tramlinien 10/17, Spiesshöfli/Binningen (Ö19/2701.2.024) zur Mitfinanzierung vorgesehen. Darüber hinaus beinhaltete die 2. Programmgeneration 2 multimodale ÖV-Drehscheiben (Muttenz und Saint-Louis).

Kartenband: Karte 3.2

Bei den MIV-Projekten konzentrierten sich die Massnahmen auf Verkehrssteuerungen, Knotenanpassungen, Strassenraumgestaltungen, neue Strassenelemente sowie Betriebs- und Gestaltungskonzepte im Gundeli-Quartier, in Allschwil im Bachgrabenquartier, im Gebiet Salina Raurica in Rheinfelden und in Kaiseraugst. Ausserdem wurde ein umfassendes Fuss- und Veloverkehrspaket eingereicht. In dieser Generation beteiligten sich auch die zuständigen Behörden in Deutschland und Frankreich an der Konzeption des damals neugeschaffenen agglomerationsweiten Velohauptroutennetzes. Die Kommunen arbeiteten erstmals an der Identifikation von Netzlücken aktiv mit. Dementsprechend umfassend war das Fuss- und Veloverkehrspaket, von dem zahlreiche Massnahmen kommunale Projekte sind.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über den Umsetzungsstand aller Massnahmen der 2. Generation (Verkehr, Siedlung und Eigenleistungen).

Stand		A-Massnahmen (Verkehr)	A-Massnahmen (Siedlung)	A-Massnahmen (Eigenleistung)	Alle
	Realisiert oder in Realisierung	8	114	15	137
	Verzögerung/Umsetzung bis 2027	9	0	4	13
	Grosse Verzögerung/Umsetzung nach 2027	1	0	0	1
	Abgemeldet	0	0	0	0
Summe		**18**	**114**	**19**	**151**

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

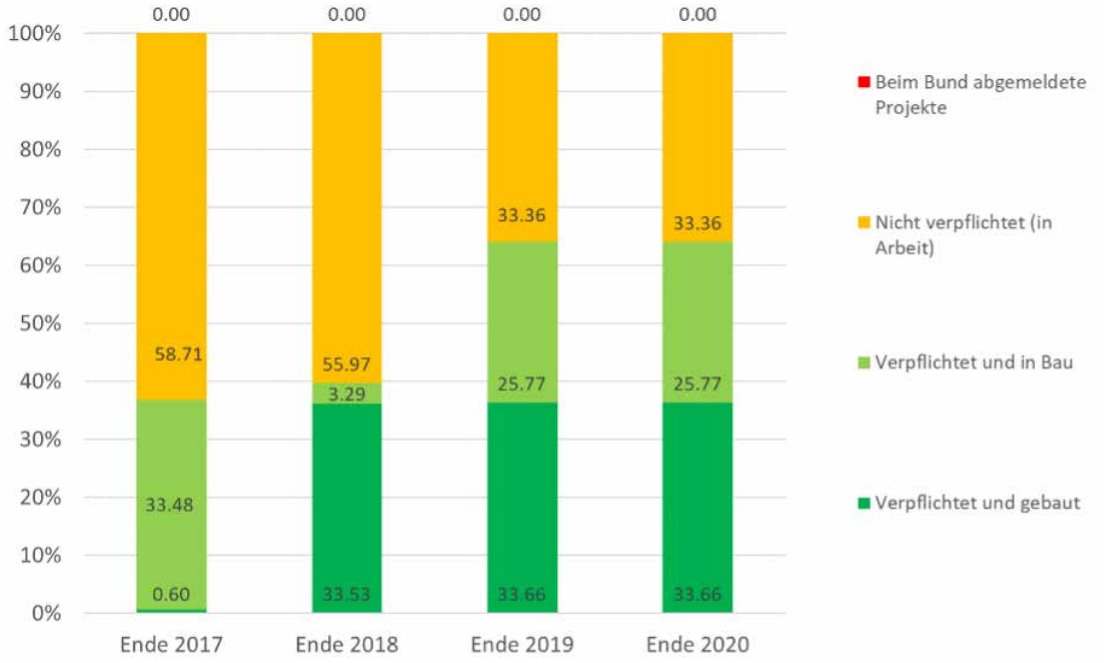
Tabelle 41: Stand der Umsetzung aller A-Massnahmen der 2. Generation

6.6.1 Mitfinanzierte Massnahmen

Die grosse Mehrheit der Massnahmen der 2. Generation wird voraussichtlich innerhalb des Fristablaufs bis 2027 realisiert werden können und ist damit auf Zielkurs. Gegenwärtig mussten noch keine Massnahmen beim Bund abgemeldet werden. Aus den in der 2. Generation gestarteten Korridorworkshops sind ab dieser Generation vermehrt kommunale Massnahmen eingereicht worden. Dabei handelt es sich vorwiegend um Massnahmen des Velo- und Fussverkehrs. Die noch nicht realisierten Projekte gehen mit geringer Verzögerung (< 4 Jahre) in den nächsten Jahren in die Umsetzung.

Zum Stand 31. Dezember 2020 waren von den mitfinanzierten Massnahmen 64% verpflichtet. Davon waren 36% bereits abgeschlossen und 28% befanden sich in Bau. 36% der Massnahmen waren noch nicht verpflichtet. Die Agglomeration sowie die Projektträger arbeiten mit Nachdruck an einer Realisierung dieser Projekte bis zum Jahr 2027.

Abbildung 77: Projektcockpit Umsetzungsstand AP2 [in Mio. CHF]



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Öffentlicher Verkehr

Eines der grossen Projekte der 2. Generation, die Tramverlängerung der Linie 3 zum Bahnhof Saint-Louis (Ö14), ist bereits realisiert. Mit der Eröffnung der Tramverlängerung der Linie 3 zum Bahnhof Saint-Louis (Ö14), am 9. Dezember 2017 konnte ein grosser Erfolg im grenzüberschreitenden Pendlerverkehr gefeiert werden. Nach 60-jähriger Abwesenheit verkehren wieder Basler Trams bis in die französische Grenzstadt Saint-Louis. An der Endhaltestelle der neuen Tramlinie am Gare de Saint-Louis wurde ein neues P&R (Ö28) mit rund 740 Stellplätzen gebaut und bereits im Mai 2018 feierlich eröffnet. In der P&R-Anlage enthalten sind bereits Stellplätze der SNCF im Hinblick auf die Taktverdichtung der trinationalen S-Bahn Basel bei Inbetriebnahme der Bahnanbindung des EuroAirports im Jahr 2028. Zu beiden AP-Projekten wurden im Jahr 2020 die Schlussabrechnungen genehmigt, womit die Projekte auch formal abgeschlossen sind.

Der Baustart der beiden weiteren Projekte, des Doppelspurausbaus der Tramlinien 10/17, Spiesshöfli/Binningen (Ö19/2701.2.024) und des Bushof in Muttenz (Ö29/2701.2.029), sind für 2022 und 2024 vorgesehen. Der Grund für die kleine Verzögerung in Binningen sind diverse Einsprachen. Mit dem Bau des Bushofs in Muttenz kann erst nach der Entflechtung Muttenz (4Ü-Ö4) begonnen werden, da der Bushof zwischenzeitlich als Bauinstallationsfläche dient.

Motorisierter Individualverkehr

Das Jahr 2019 stand ganz im Zeichen der Umsetzung der MIV-Massnahmen aus der 2. Generation. Es konnten mehrere Finanzierungsvereinbarungen mit einem Beitragsvolumen von mehr als CHF 23 Mio. abgeschlossen werden. Darunter befindet sich der Umbau der Gundeldingerstrasse Ost (M1a.2/2701.2.054), wo die Bauarbeiten Mitte 2019 begonnen haben und voraussichtlich bis Mitte 2022 dauern werden. In unmittelbarer Nähe konnten ebenfalls im Sommer 2019 der Teil 1 (Reinacherstrasse Mitte) der Knotenanpassungen Dreispitz (M2.1/2701.2.055) in die Realisierung gehen. Des Weiteren gingen bereits Anfang 2019 erste Teile des Projekts Strassenraumgestaltung im Bachgraben in Allschwil (M13/2701.2.061) in Bau (Teile Basel-Stadt und Allschwil). Für das letzte Teilstück dieser Massnahme (Teil Basel-Landschaft) fiel der Baustart auf Sommer 2020. Ebenfalls bereits im Herbst 2019 ging das Grossprojekt H3 Verlegung Rheinstrasse in Salina Raurica (M4/2701.2.056) in Bau. Sobald die Bauarbeiten Ende 2022 abgeschlossen sein werden, ersetzt die neue Trasse die Rheinstrasse als Hauptachse für den Durchgangsverkehr zwischen Schweizerhalle (Pratteln) und Augst. Das Projekt ist die infrastrukturelle Voraussetzung, um das Gebiet Salina Raurica zu einem attraktiven und konkurrenzfähigen Wirtschaftsstandort zu entwickeln und das Tramprojekt der 4. Generation (4Ö2) zu realisieren.

Der Baustarts der beiden letzten MIV-Projekte der 2. Generation, des Betriebs- und Gestaltungskonzepts Liestal-Ost (M10/2701.2.059) und des Verkehrsmanagements Rheinfelden-Kaiseraugst (M12/2701.2.060), sind nach aktuellen Planungen für das Jahr 2025 vorgesehen.

Langsamverkehr

An mehreren Stellen wurden dank der Massnahme (LV1-25/2701.2.096) gedeckte Bike&Ride-Anlagen an Haltestellen des ÖV in Basel und Riehen errichtet, die das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr vereinfachen. Mehrere kleinere Fuss- und Velomassnahmen wie die Veloabstellanlagen am Bahnhof Pratteln, die Umgestaltung und Velomassnahmen entlang der Rheinstrasse in Liestal und der Lückenschluss der kantonalen Radroute Feldstrasse in Oberwil konnten bereits abgeschlossen werden.

Insgesamt muss aber festgestellt werden, dass die Umsetzung der Fuss- und Velomassnahmen von allen Massnahmen der 2. Generation am schwerfälligsten verläuft. Vor allem kommunale Projekte stellen hier eine besondere Herausforderung dar. Als Hauptursachen für die Verzögerungen erweisen sich dabei politische Hürden und unreife Projekte. Als Beispiel sei hier die grenzüberschreitende Massnahme Neuer Rhein-Steg zwischen den beiden Rheinfelden (LV1-1/ 2701.2.072) genannt, für die das Stimmvolk von Rheinfelden (CH) den Zusatzkredit für die Realisierung am 20. Oktober 2019 abgelehnt hat. Für das grenzüberschreitende und partnerschaftlich von den beiden Städten (in D und CH) getragene Projekt bedeutet dies mit grosser Wahrscheinlichkeit das definitive Aus für den Realisierungszeitraum bis 2027. Derzeit läuft in Zusammenarbeit mit den beteiligten Städten und dem Kanton Aargau die Suche nach einer allfälligen Ersatzmassnahme, was sich aber aufgrund der spezi-

ellen Projektcharakteristik (LV-Brücke über den Rhein) als schwieriges Unterfangen herauskristallisiert.

Dass ein Planungs- oder Baustopp nicht direkt einen Verlust des Bundesbeitrags bedeuten muss, zeigt sich an Ersatzmassnahmen, die anstelle von zurückgestellten Massnahmen realisiert werden konnten. Anstelle eines Radwegs zwischen Sissach und Itingen (Ergolztal) konnte ein Fuss- und Radweg zwischen Oberwil und Biel-Benken durch den Löliwald realisiert werden. Damit schliesst sich eine uralte und gerade für den Pendler- und Schülerverkehr sehr wichtige Netzlücke. Ein weiterer Ersatzausbau der kantonalen Radroute im Kanton Basel-Landschaft konnte mit dem Teil 1 Augst – Füllinsdorf anstelle des Neubaus des Radwegs am Tunnelportal Eggflue gefunden werden.

Agglo Basel hat in den vergangenen Jahren mit dem Aufbau des Web-GIS und dem Projektcockpits sowie mit der Einführung der jährlichen Treffen der Kommunen zur Umsetzung (siehe. 6.2.3) den Grundstein zu einem intensiveren Monitoring der Umsetzung v. a. der kommunalen Massnahmen gelegt. Die vermehrten Baustarts in den vergangenen 3 – 4 Jahren sind ein Anzeichen dafür, dass diese Massnahmen Früchte tragen.

6.6.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

Landschaft

Von den 6 eingereichten Landschaftsprojekten wurde der Regionalpark Dinkelberg abgeschlossen. Andere Projekte wurden als Daueraufgabe zum Erhalt des Freiraumes für die Eingabe in der 3. Generation konkretisiert. In diesem Schritt erhielt der Rheinpark als IBA-Projekt 2020 eine neue Trägerschaft mit dem Namen Rheinliebe. Das Projekt, neu als Rheinuferrundweg «extended» geführt, hat beidseitig des Rheins eine enge Abstimmung ausgelöst und es wurden mehrere daraus resultierende Projekte definiert. Auch die Massnahme Freiraumkonzept Birspark hat eine eigene, an den Verein Birsstadt angegliederte Arbeitsgruppe erhalten, die fortan ihren Aktionsplan umsetzt.

Siedlung

In der 2. Generation wurden insgesamt 13 Schwerpunktgebiete eingereicht. Die Siedlungsmassnahmen konkretisieren das weitere Vorgehen zur Realisierung der Schwerpunktgebiete. Aus diesen Schwerpunktgebieten wurden bereits folgende Massnahmen umgesetzt: Pratteln Mitte, Badischer Bahnhof und Zentrum Liestal Nord. Folgende Areale sind teilweise umgesetzt oder befinden sich im Bau: Erlenmatt, Areal Roche, Bahnhof Pratteln, Zentrumsbildung Niederholz, Messe Basel, Campus Novartis (in Endphase) und Areal Rosental.

Eigenleistungen Siedlung

Mit der 2. Generation wurden 3 strategische Massnahmen Siedlung als Eigenleistungen eingegeben. Die 3 strategischen Massnahmen bildeten u. a. die Grundlage für die Einführung der Korridorprozesse im Rahmen der 3. Generation. Diese Eigenleistungen sind:

- Agglomerationsweite Siedlungsverdichtungsstrategie (AP2: S14)
- Agglomerationsweite Siedlungsbegrenzungsstrategie (AP2: S15)
- Hochhausstrategie (AP2: S16)

Das Thema der Siedlungsverdichtung (S14) konnte im Rahmen der 3. Generation auf Korridorebene vertieft werden. Die Akteure wurden für das Thema sensibilisiert, und in den meisten Korridoren wurden entweder Grundlagenstudien (Erhebung der Siedlungspotenziale), Raumkonzepte, Zukunftsbilder oder Leitbilder erstellt. Die Korridorprozesse ermöglichten es, agglomerationsrelevante Areale (Entwicklungspotenziale von mehr als 200 EW/AP) in den inneren und äusseren Korridoren sowie in den Regionalzentren zu erfassen.

Analog zur Siedlungsverdichtung wurde auch die agglomerationsweite Siedlungsbegrenzungsstrategie (S15) auf operativer Ebene angegangen. Auch sie wurde Bestandteil des Korridorprozesses. Bekräftigt wurde dieser Handlungsbedarf auf regionaler und kommunaler Ebene durch die Einführung des neuen Raumplanungsgesetzes auf Schweizer Seite, dass die Ausdehnung des Siedlungsgebietes auf kantonaler Ebene verbindlich festlegt. Auf deutscher und französischer Seite sind der Siedlungsausdehnung ebenfalls Grenzen gesetzt: Auf deutscher Seite gibt es entsprechende nationale Vorgaben im Baugesetzbuch, und in Frankreich wurden die Anforderungen an die Siedlungsbegrenzung mit Grenelle II nochmals verschärft.

Das Thema der Hochhäuser (S16) wurde in der 3. Generation noch nicht in vollem Umfang bearbeitet, da zunächst eine intensive Abstimmung auf Ebene der Agglomeration in der Fachgruppe Raumplanung geführt werden musste. Die resultierenden Mobilitätsbedürfnisse und die Beeinflussung der räumlichen Identität eines Korridors durch die Entstehung eines Hochhauses und damit durch den Eingriff in die Landschafts- und Siedlungsstruktur mussten zunächst genauer analysiert werden. Aus diesem Grund wurde die Ausarbeitung einer trinationalen Hochhausstrategie erst mit der 4. Generation begonnen.

Eigenleistungen Verkehr

Dank der hohen Dynamik im trinationalen Raum wurden neben den zur Mitfinanzierung beantragten Massnahmen auch zahlreiche Eigenleistungen umgesetzt. Insgesamt sind in diesem Programm 19 Eigenleistungen Verkehr enthalten. Es handelt sich dabei um 11 Langsamverkehrsprojekte, 3 ÖV-Projekte, 2 MIV-Projekte und 3 strategische Massnahmen (Konzepte).

Die grosse Mehrheit der Langsamverkehrsmassnahmen ist umgesetzt. Nur noch 3 Projekte sind nicht realisiert. Eines davon, die Piste Cyclable Gare Saint-Louis / Passerelle Huningue (LV1-36/ 2701.2.107) wird im Jahr 2021 in Bau gehen. Die beiden anderen Projekte liegen in Basel-Stadt und sollen im Jahr 2025 und 2027 realisiert werden (LV1-32/2701.2.103: Basel: Fuss- und Veloverbindung Hafen Kleinhüningen/Klybeck und LV1-29/2701.2.100: Basel: Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse - Theodor Herzl-Strasse). Die 3 ÖV-Projekte wurden allesamt bereits in den Jahren 2015 – 2016 realisiert und sind abgeschlossen. Bei den beiden MIV-Projekten wurde der Zubringer Pfeffingerring in Aesch im Jahr 2020 in

Betrieb genommen. Offen ist noch das Projekt Verkehrsraumgestaltung Rheinstrasse Liestal (M15/2701.2.063), für das der Baustart auf 2024 angesetzt ist.

Mit der 2. Generation wurde neu auch 3 strategische Verkehrsmassnahmen (Konzepte) eingereicht. Es handelt sich dabei um:

- Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung (AP2: V1)
- Aufbau Mobilitätsmanagement (AP2: V2)
- Aufbau regionales Verkehrsmanagement (AP2: V3)

Alle 3 Konzepte wurden im Rahmen der 3. Generation vertieft. In einem ersten Schritt ging es vor allem um die Aufarbeitung von Ist-Analysen. Die Ergebnisse der 3 Vertiefungsthemen flossen in das Agglomerationsprogramm Basel der 3. Generation ein. In den folgenden Programmgenerationen (AP3 und AP4) wurden die 3 Themen jeweils wieder als Eigenleistung eingegeben, um weitere Vertiefungen vorzunehmen. Es handelt sich damit um Daueraufgaben, die ab der 2. Generation wichtige Bestandteile des Programms sind.

6.7 3. Generation

Kartenband: Karte 3.3

Im Zentrum der 3. Generation stehen die Grossprojekte Tram Claragraben (Ö3/2701.3.131) und der Vollanschluss Aesch (M1/2701.3.085). Überaus erfreulich ist, dass der Vollanschluss Aesch bereits im Herbst 2019 in den Bau gehen konnte. Weitere mittlere und kleine ÖV- und Strassenprojekte in Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Solothurn und Frankreich komplettieren die A-Massnahmenliste. Mit der Einführung der pauschal mitfinanzierten Massnahmen sind auch 2 grosse Pauschalpakete (Langsamverkehr und Aufwertung/Sicherheit Strassenraum) in die Umsetzung gegangen. Im Pauschalpaket Langsamverkehr sind 43 Projekte enthalten, im Paket Aufwertung/Sicherheit Strassenraum 8 Projekte. Es handelt sich dabei v. a. um kommunale Massnahmen.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über den Umsetzungsstand aller Massnahmen der 3. Generation (Verkehr, Siedlung und Eigenleistungen).

Tabelle 42: Stand der Umsetzung aller A-Massnahmen der 3. Generation

Stand	A-Massnahmen (Verkehr)	A-Massnahmen (Siedlung)	A-Massnahmen (Eigenleistung)	Alle
Realisiert oder in Realisierung	4*	114	17	135
Umsetzung bis 2025	17	0	0	17
Verzögerung/Umsetzung nach 2025	2	0	0	2
Abgemeldet	0	0	0	0
Summe	**23**	**114**	**17**	**154**

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

* Darin enthalten sind die Pakete der pauschalen Massnahmen (Paket Aufwertung/Sicherheit Strassenraum A-Liste und Paket LV A-Liste), die beide bereits verpflichtet sind.

6.7.1 Mitfinanzierte Massnahmen

Nach derzeitigem Stand können alle Projekte der 3. Generation innerhalb des Fristablaufs bis 2025 realisiert werden. Abmeldungen gibt es keine, und die 3. Generation befindet sich damit auf Zielkurs. Zum Stand 31. Dezember 2020 waren von den mitfinanzierten Massnahmen 24% verpflichtet. Noch offen sind 76%.

In der 3. Generation wurden 55 kommunale Massnahmen eingereicht, wovon sich bereits 7 in Realisierung befinden. Schon einen Monat nach Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung AP3 konnte Ende 2019 das Grossprojekt Vollanschluss Aesch (M1/2701.3.085) verpflichtet werden. Der Bauabschluss ist auf das Jahr 2023 vorgesehen. Gegenwärtig ist es noch zu früh, um Prognosen abzugeben, ob alle Massnahmen bis zur Umsetzungsfrist 2025 realisiert werden können.

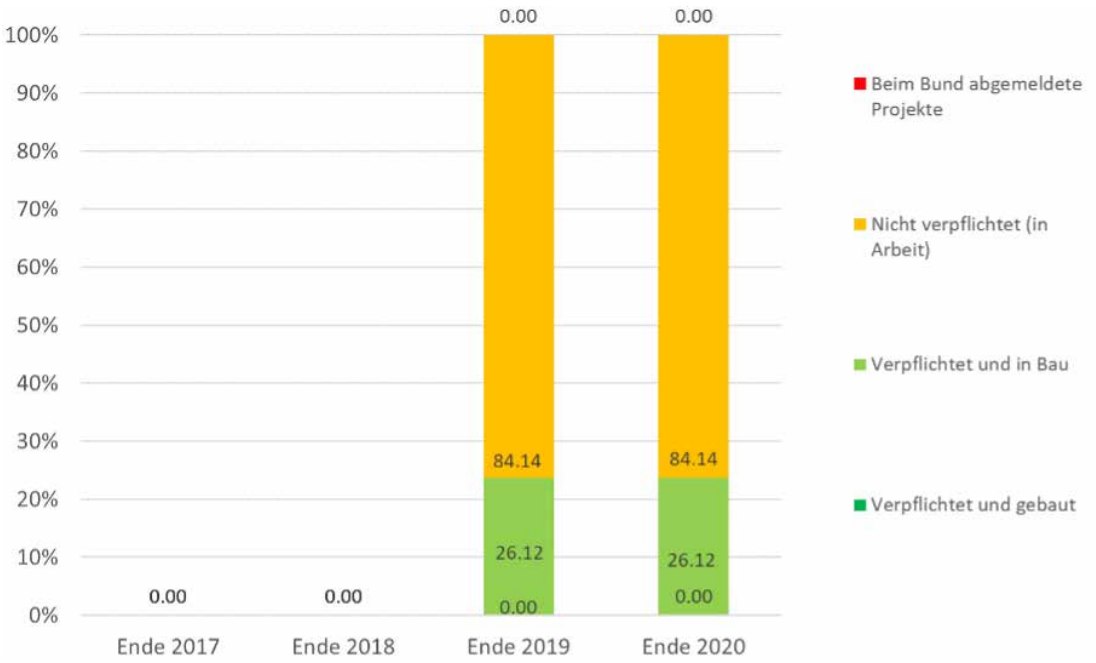


Abbildung 78: Projektcockpit Umsetzungsstand AP3 [in Mio. CHF]

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Öffentlicher Verkehr

Zurzeit sind die Planungs- und Projektierungsarbeiten der ÖV-Projekte aus der 3. Generation in vollem Gange. Die mit Abstand grösste Massnahme, das Tram Claragraben (Ö3), soll 2024 in Bau gehen. Insgesamt werden mithilfe von Bundesmitteln in Höhe von CHF 2,14 Mio., 3 Busbahnhöfe umgestaltet. Die Massnahmen Rheinfelden: Umgestaltung und Aufwertung Bahnhofsplatz mit Busbahnhof (Ö10) und der Bushof Grellingen (Ö8) sollen bereits 2023 gebaut werden. Die Realisierung des Bushofs Frenkendorf (Ö9) soll ein Jahr früher, im Jahr 2022, erfolgen.

Motorisierter Individualverkehr

Am 9. Dezember 2019 fand in feierlicher Stimmung der Spatenstich zum Grossprojekt Vollanschluss Aesch (M1/2701.3.085) statt. Als erste Massnahme der 3. Generation des Agglomerationsprogramms Basel begannen die Arbeiten am bestehenden Halbanschluss. Das Projekt bringt für das vordere Birstal und das Laufental die lang erwünschte Verbesserung und soll vor allem die stark frequentierte Ortsdurchfahrt Aesch entlasten und damit die Verkehrssicherheit erhöhen. Die angrenzende Massnahme Zubringer Dornach/Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach (M2) befindet sich in der fortgeschrittenen Planungsphase. Nach der Festlegung der definitiven Linienführung soll 2025 mit dem Bau begonnen werden.

Langsamverkehr

Für die Förderung des Velo- und Fussverkehrs wurden in der 3. Generation LV-Massnahmen im Umfang von rund CHF 38 Mio. genehmigt. Wie in Kapitel 6.1.2 beschrieben, hat die Umsetzung der Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel vor grosse Herausforderungen gestellt, die aber in der Zwischenzeit mehrheitlich gelöst werden konnten, so dass die Umsetzung dieser Massnahmen zusehends anläuft. Seit Anfang 2020 befinden sich 7 Projekte in Bau.

6.7.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

Landschaft

Bei den Landschaftsprojekten konnten 4 Projekte der 3. Generation abgeschlossen werden. Es handelt sich hierbei um die Projekte L'île du Rhin/La petite camarque Alsacienne (AP3: L5), Landschaftsraum Wiese – vom Gewässer zur Lebenswelt (AP3: L8), 24 stops (AP3: L9) und Landschaftsraum Wiese – Landschaft & Fluss = Wiesionen2 (AP3: L10). Die restlichen 6 Projekte sind in Umsetzung und werden in die 4. Generation weitergezogen.

Tabelle 43: Stand der Umsetzung der Landschaftsmassnahmen aus AP3

Massnahme	Teilraum	Stand Umsetzung
Tüllinger Berg	BL	Wird im AP4 weiter konkretisiert.
Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	BS	Wird im AP4 weiter konkretisiert.
Rheinufer – Rheinfelder Rheinuferrundweg	AG	Wird im AP4 weiter konkretisiert.
Birspark Landschaft	BL/SO	Wird im AP4 weiter konkretisiert.
L'île du Rhin/La petite camarque Alsacienne	F	Realisiert
Kiesgruben 2.0	F	Wird im AP4 weiter konkretisiert.
Rheinufer – Bad Bellingen rückt an den Rhein	D	Wird im AP4 weiter konkretisiert.
Landschaftsraum Wiese – vom Gewässer zur Lebenswelt	BS	Realisiert
24 stops	BS/D	Realisiert
Landschaftsraum Wiese – Landschaft & Fluss = Wiesionen2	D	Realisiert

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Siedlung

Die Schwerpunktgebiete der 3. Generation wurden im Rahmen der 4. Generation weiterentwickelt, teilweise neu gruppiert und um einzelne Areale ergänzt. Einige Siedlungsareale wurden bereits realisiert und sind daher nicht mehr in der 4. Generation enthalten. Dazu gehören in Basel der Stadtabschluss Nordwest, in Möhlin das Gebiet Neumatt, in Liestal das Zentrum Nord und das Oristal, in Zwingen die Kernentwicklung, in Riehen die Zentrumsbildung Niederholz und der Kohlisteig sowie in Laufen die Weststrasse.

Gegenüber den Siedlungsmassnahmen der Vorgängergenerationen AP1 und AP2 weisen mittlerweile einige Massnahmen ein Mobilitätskonzept auf (insgesamt 16). Die meisten Siedlungsmassnahmen sind Bestandteil der Raumkonzepte der Korridore.

Eigenleistungen Landschaft und Siedlung

In der 3. Generation waren 3 strategische Massnahmen Siedlung sowie eine strategische Massnahme Landschaft als Eigenleistungen enthalten. Mit diesen Massnahmen wurden vor allem die Korridorprozesse in der 3. Generation fortgeführt. Diese Eigenleistungen sind:

- Erarbeiten von Landschafts- und Freiraumkonzepten in den Korridoren (AP3: L0)
- Siedlungsverdichtung fördern (AP3: S0.1)
- Siedlungsbegrenzung durchsetzen (AP3: S0.2)
- Hochhausstrategie (AP3: S0.3)

Im Rahmen der 4. Generation wurde die Teilstrategie Siedlung komplett überarbeitet und erhielt einen umsetzungsorientierten Charakter. Damit wurden die strategischen Massnahmenblätter Siedlungsentwicklung nach innen und Siedlungsbegrenzung in die neue Teilstrategie überführt. Im Rahmen der 4. Generation wurde ausserdem ein Hochhauskonzept erarbeitet (siehe 5.2.5) und somit das dritte strategische Massnahmenblatt umgesetzt.

Die strategische Massnahme zur Landschaft wurde in die Korridorarbeiten mit den Städten und Gemeinden aufgenommen und mit der Erarbeitung der verschiedenen Raumkonzepte, Leitbilder, Zukunftsbilder etc. durch die Korridore vollumfänglich erfüllt.
Die in der 3. Generation eingegebenen 4 strategischen Massnahmen zu Landschaft und Siedlung wurden für die 4. Generation in einem zentralen strategischen Massnahmenblatt zusammengefasst (4SL1). Diese Aufgaben versteht das Agglomerationsprogramm Basel für die kommenden Generationen als konzeptionelle Daueraufgabe.

Eigenleistungen Verkehr

In der 3. Generation sind 12 verkehrliche Eigenleistungen sowie 5 konzeptionelle verkehrliche Eigenleistungen enthalten.

Von den 12 verkehrlichen Eigenleistungen sind ein LV-Projekte in Basel-Stadt (LV4/2701.3.034), ein MIV-Projekt in Bad Säckingen (M12/2701.3.088) sowie ein ÖV-Projekt in Schopfheim (Ö17/2701.3.117), eines in Stein-Säckingen (Ö19/2701.3.119) und zwei in Basel-Stadt (Ö21/2701.3.122 und Ö22/2701.3.123) bereits umgesetzt. Offen sind nur noch drei LV-Projekte, zwei davon in Schopfheim (LV82/2701.3.081 und LV83/2701.3.082)

und eines in Basel-Stadt (LV5/2701.3.045). Letzteres wird 2021 in Bau gehen. Des Weiteren sind 3 ÖV-Projekte, davon eines in Frankreich (Ö16/2701.3.116), eines in Zell im Wiesental (Ö18/2701.3.118) und eines in Basel-Stadt (Ö20/2701.3.121) offen. Das Projekt in Basel-Stadt zur Verbindung des Bachgrabenquartiers mit dem Bahnhof St. Johann (-Kleinbasel) wird im Jahr 2021 realisiert. Mit diesen Projekten hat die Agglomeration Basel, wichtige kurzfristige Massnahmen ohne Bundesbeiträge schnell in die Realisierung bringen können.
Die 5 konzeptionellen verkehrlichen Eigenleistungen wurden im Rahmen der 4. Generation alle angegangen und umgesetzt. Es handelt sich dabei um:

- Umsetzung Mobilitätsinformationsplattform (AP3: V1)
- Aufbau Verkehrsmanagement (AP3: V2)
- Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung (AP3: V3)
- Regionales Güterverkehrskonzept (AP3: V4)
- Regionales P+R-Konzept (AP3: V5)

Die Ergebnisse dieser konzeptionellen Arbeiten sind an verschiedenen Stellen in das Agglomerationsprogramm Basel eingeflossen. So flossen die umfassenden Arbeiten für das regionale Verkehrsmanagement (V2) in die Ist-Analyse, den Handlungsbedarf und die Teilstrategien ein. Das Güterverkehrskonzept (V4), das in einer Kooperation mit dem Logistikcluster Region Basel erarbeitet wurde, fand Berücksichtigung in der Ist-Analyse, dem Zukunftsbild, dem Handlungsbedarf, den Teilstrategien und bei den Massnahmen. Die beiden Themen Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung (V3) und Regionales P&R-Konzept (V5) wurden in Zusammenarbeit mit den Städten und Gemeinden erarbeitet und abgestimmt. Neben einer umfassenden Ist-Analyse zur Parkierung unterzeichneten 15 Kommunen im Rahmen der 4. Generation eine Charta zur Koordination der Parkraumbewirtschaftung.

Die in der 3. Generation eingegebenen 5 strategischen Massnahmen Verkehr wurden allesamt abgearbeitet und fliessen mit weiteren Konkretisierungen wiederum als konzeptionelle Massnahmen in die 4. Generation ein (AP4: V1, V2, V3, V5 und V6). Diese Aufgaben versteht das Agglomerationsprogramm Basel für die kommenden Generationen als konzeptionelle Daueraufgaben.

7
Zukunftsbild

KERNAUSSAGEN

- Das Zukunftsbild der Agglomeration Basel wurde im AP4 weiterentwickelt und hat gegenüber AP3 nochmals an Klarheit und Aussagekraft gewonnen.

- Die Raumkategorien wurden anhand fester Kriterien überprüft und neu charakterisiert. Das Gebiet der Agglomeration Basel wird neu in die 6 Raumkategorien Agglomerationszentrum, innere Korridore, äussere Korridore, ländlicher Siedlungsraum, Korridorzentren und Ankergemeinden unterteilt.

- Die Stärkung der polyzentrischen Struktur mit vielfältigen, qualitativ hochstehenden Siedlungs- und Zentrenstrukturen, einem darauf abgestimmten, nachhaltigen Transportsystem und einer fingerartigen Grünraumstruktur wird als übergeordneter Leitsatz angestrebt.

- Aus diesem Leitsatz werden raumspezifische Ziele und Erschliessungsziele abgeleitet. Grundsätzlich gilt es, eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen zu fördern sowie die durch das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum induzierte Mobilität zu ermöglichen und auf nachhaltige Angebote zu lenken.

7.1 Einleitung

Das Zukunftsbild aus AP3 wurde im Rahmen von AP4 überarbeitet. Die Weiterentwicklung wurde von den Mitgliedern des Vereins Agglo Basel (FG Raumplanung und Geschäftsleitung) eng begleitet. Das überarbeitete Zukunftsbild wurde im Rahmen einer Arbeitstagung mit den Städten und Gemeinden der Agglomeration Basel diskutiert und überprüft (siehe Kapitel 4.4.3).

An der grundsätzlichen inhaltlichen Stossrichtung des Zukunftsbildes hat sich nichts geändert. Im Folgenden werden die vorgenommenen Änderungen dargelegt.

- Das Zukunftsbild wurde auf den neuen Perimeter der 4. Generation ausgeweitet.
- Die Raumkategorien aus AP3 wurden überprüft und anhand der 4 Kriterien Siedlungs- und Freiraumstruktur, Verkehrserschliessung, Nutzungsdichte/-mix und Versorgungsgrad klar charakterisiert. Das Siedlungsgebiet der Agglomeration Basel wird neu in 6 Raumkategorien unterteilt.
- Die Raumkategorie Agglomerationszentrum (früher Kernstadt) wurde gegenüber AP3 auf die umliegenden Kommunen ausgedehnt. Neu gehören auch Saint-Louis, Allschwil, Binningen, Bottmingen, Huningue, Münchenstein, Birsfelden und Weil am Rhein zum Agglomerationszentrum. Die Ausdehnung der inneren Korridore wurde punktuell erweitert. Die bisherigen Regionalzentren werden neu als Korridorzentren bezeichnet und befinden sich nicht mehr nur in den äusseren, sondern auch in den inneren Korridoren. Sie stützen die polyzentrische Struktur der Agglomeration Basel. Neu eingeführt wurde die Kategorie der Ankergemeinden im ländlichen Siedlungsraum.
- Neben den siedlungsorientierten Raumkategorien wurden auch Landschaftselemente und deren anzustrebende zukünftige Entwicklung definiert.
- Die Zielsetzungen wurden neu strukturiert. Den Zielaussagen gehen neu ein Leitsatz und 2 übergeordnete Grundsätze voraus. Die Zielformulierungen wurden geschärft. Es wird zwischen raumspezifischen Zielen und Erschliessungszielen unterschieden.
- Grafisch wurde das Zukunftsbild neu aufgebaut und thematisch entschlackt. Neu wird auch die Topografie abgebildet, da die naturräumliche Prägung für die Entwicklung der Agglomeration entscheidend ist. Die wichtigen strukturgebenden Verkehrselemente werden gegenüber AP3 prägnanter dargestellt. Das grafische Zukunftsbild wurde enger mit der textlichen Erläuterung verknüpft. Die Zielaussagen sind als Slogans direkt in der Legende neben dem Bild aufgeführt.
- Mit der Überarbeitung wurde die Abgrenzung zwischen Zukunftsbild («Wohin geht die Reise? Welche Ziele wollen wir erreichen»?) und Teilstrategien («Wie erreichen wir diese Ziele?») geschärft.

Insgesamt hat das Zukunftsbild der 4. Generation sowohl an Klarheit als auch an Aussagekraft gewonnen. Es bildet damit einen klaren räumlichen Orientierungsrahmen für nachfolgende vertiefende Arbeiten in den Korridoren.

7.2 Erläuterung des Zukunftsbildes

Das Zukunftsbild beschreibt den für das Jahr 2040 angestrebten Zustand der Agglomeration Basel mit ca. 140‘000 zusätzlichen Einwohnern und ca. 90‘000 neuen Arbeitsplätzen. Es beschreibt einen zukünftigen Zustand, der aus heutiger Sicht realistisch erscheint. Neue Verkehrssysteme und Mobilitätsangebote sowie verändertes Mobilitätsverhalten werden im Zukunftsbild berücksichtigt und konkretisiert, wenn sich dazu greifbare Aussagen machen lassen.

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

Das Zukunftsbild unterscheidet zwischen **raumspezifischen Zielen** und **Erschliessungszielen**.

Die raumspezifischen Ziele werden für 6 Raumkategorien (Agglomerationszentrum, innere Korridore, äussere Korridore, Korridorzentren, ländlicher Siedlungsraum und Ankergemeinden) definiert, die in der polyzentrischen Struktur unterschiedliche Funktionen übernehmen. Sie werden zudem für 2 zentrale Landschaftselemente (grüne Finger und blaue Bänder) formuliert. Bei der räumlichen Festlegung der Raumkategorien sind länderspezifische Unterschiede und der jeweilige konkrete Kontext mitberücksichtigt. Die entsprechenden Kriterien werden deshalb in Bezug auf den jeweiligen Kontext angewendet. Bei den Korridorzentren sind länderspezifische Unterschiede ebenfalls zu beachten, zudem unterscheiden sie sich aufgrund ihrer Lage im inneren und äusseren Korridor.

Kartenband: Karte 4.1

Die Erschliessungsziele betreffen die Erschliessung mit dem ÖV, dem MIV, dem Fuss- und Veloverkehr sowie die internationale Einbindung über die Rheinhäfen und den EuroAirport.

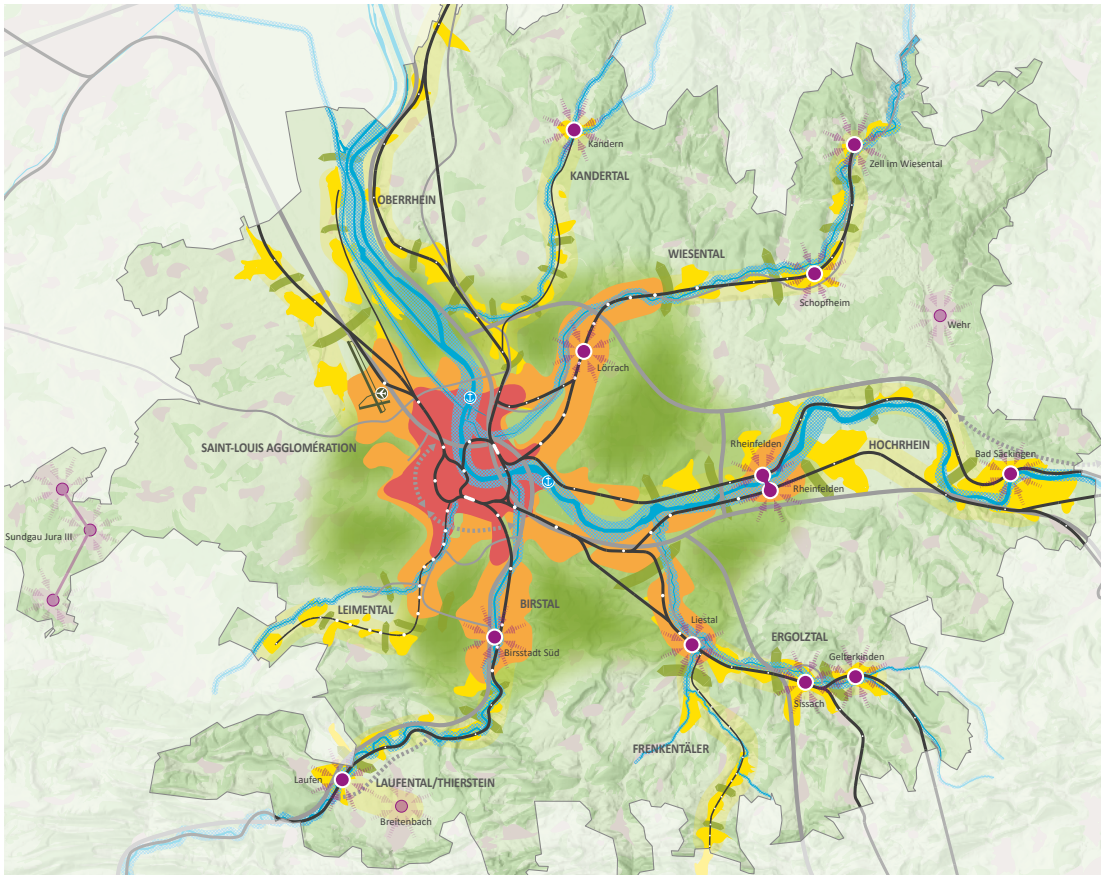


Abbildung 79:
Zukunftsbild 2040 (AP4)

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

7.3 Ziele 2040

Die Agglomeration Basel lässt sich bei ihrer Entwicklung von einem Leitsatz und 2 Grundsätzen leiten, aus denen die raumspezifischen Ziele und die Erschliessungsziele abgeleitet werden.

Leitsatz

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

Die für die Agglomeration Basel zentrale Abstimmung von Siedlung und Verkehr wird über die folgenden 2 Grundsätze konkretisiert.

Grundsatz 1: Qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen fördern

- Die Siedlungsentwicklung ist auf die Verkehrsinfrastruktur und das Verkehrsangebot abgestimmt.
- Die Entwicklung wird über Siedlungsverdichtung und -konzentration gewährleistet; das Siedlungswachstum wird auf den bestehenden Siedlungskörper konzentriert.
- Die Siedlungsqualität wird erhalten und verbessert.
- Die Siedlungs- und Freiraumstrukturen berücksichtigen die Auswirkungen des Klimawandels.

Grundsatz 2: Mobilität ermöglichen und auf nachhaltige Angebote lenken

- Die prozentuale Verkehrszunahme ist geringer als das Einwohner- und Arbeitsplatzwachstum.
- Der Anteil von ÖV und LV ist gegenüber heute erhöht.
- Der Strassenverkehr wird siedlungsverträglich und sicher abgewickelt.
- Die Angebote der kombinierten Mobilität sowie neue, flexible Mobilitätsformen stehen zur Verfügung.

7.3.1 Raumspezifische Ziele

Zur Abgrenzung der einzelnen Raumkategorien im bebauten Siedlungsgebiet dienen 4 Kriterien, zu denen jeweils pro Raumkategorie spezifische Ziele definiert werden:

Siedlungs- und Freiraumstruktur

Verkehrserschliessung: mit dem öffentlichen Verkehr, dem motorisierten Individualverkehr und dem Fuss- und Veloverkehr

Nutzungsdichte/-mix

Versorgungsgrad

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

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

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

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

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

Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

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

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

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

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

Äussere Korridore: konzentriert entwickeln

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

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

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

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

Korridorzentren: als Teil der polyzentrischen Struktur stärken

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

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

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

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

Ländlicher Siedlungsraum: dörfliche Strukturen weiterentwickeln

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

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

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

Die Versorgungseinrichtungen decken den täglichen Bedarf ab.

Ankergemeinden: ländlichen Siedlungsraum stärken

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

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

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

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

Ausserhalb des bebauten Siedlungsgebietes charakterisieren folgende Landschaftselemente die Agglomeration Basel:

Grüne Finger: Lebens- und Naturraumqualität prägen

Die grünen Finger prägen als wichtige landschaftliche Markenzeichen der Agglomeration Basel deren Identität. Ihre Ausdehnung wird gewahrt.

Sie sind eng mit den Siedlungsgebieten und deren Freiräumen verzahnt und bieten der Bevölkerung einen direkten Zugang zu Naherholungsgebieten.

Die grünen Finger weisen eine hohe ökologische und landschaftliche Qualität auf und haben einen hohen Erlebniswert.

Die grünen Finger sind zu Fuss und mit dem Velo gut erreichbar, sind untereinander vernetzt und bieten ein attraktives und durchgängiges Wegnetz für den Velo- und Fussverkehr. Wichtige Ausflugsziele sind gut mit dem ÖV erschlossen.

Blaue Bänder: Siedlung, Natur und Naherholung vernetzen

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

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

Grüne Verbindungen: wertvolle Landschaften vernetzen

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

Sie werden als multifunktionale, siedlungsnahe Erholungsräume genutzt.

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

7.3.2 Erschliessungsziele

ÖV: als Rückgrat der Siedlungsentwicklung stärken und strukturieren

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

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

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

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

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

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

MIV: stadtverträgliche Durchleitung und Verbindungen gewährleisten

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

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

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

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

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

ohne Signatur

Velo- und Fussverkehr: sichere und attraktive Verbindungen anbieten

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

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

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

Das Ergänzungsroutennetz stellt die Zugänge zum Velohauptroutennetz sicher.

Die Siedlungsgebiete verfügen über ein zusammenhängendes, dichtes, sicheres und attraktives Fusswegnetz.

Rheinhäfen und EuroAirport: Gateway-Funktion sicherstellen

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

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

7.4 Quantitative Ziele

7.4.1 Bevölkerungsentwicklung und Wohnraumpotenziale

Die Bevölkerung der Agglomeration Basel soll sich entsprechend den Grundsätzen und Zielen des Zukunftsbildes entwickeln. Das Bevölkerungswachstum soll zum grössten Teil im Agglomerationszentrum sowie in den inneren Korridoren stattfinden. Indem an diesen Lagen das Potenzial für Verdichtung, Umnutzung und Transformation erkannt und genutzt wird, kann die Siedlungsentwicklung besser auf das bestehende Verkehrsangebot abgestimmt werden, als wenn das Wachstum überdurchschnittlich in den äusseren Korridoren und im ländlichen Raum stattfinden würde.

Das in den letzten Jahren steigende Bevölkerungswachstum führte dazu, dass die Gebietskörperschaften die Trendprognosen seit AP3 nach oben korrigierten. Um die erwartete Bevölkerungszunahme nicht nur auffangen zu können, sondern Wohnraum in attraktiven Siedlungsgebieten zu gewährleisten, muss das Potenzial an gut erschlossenen Lagen genutzt werden. Ein wichtiges Puzzlestück zur Erreichung dieses Ziels sind die Schwerpunktgebiete. Gemäss den aktuellen Planungsständen kann ca. 60 % des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums innerhalb dieser Gebiete aufgenommen werden. Da die Schwerpunktgebiete zu einem grossen Teil im Agglomerationszentrum und den inneren Korridoren liegen, ist deren Entwicklung besonders zu fördern. Werden zudem die restlichen unbebauten Bauzonen deutlich dichter bebaut als der Durchschnitt der Bestandsgebiete und die Verdichtungspotenziale im Bestand aktiviert, kann das erwartete Wachstum aufgenommen werden.

Auf der Ebene der Agglomeration werden zusätzlich zu den Trendprognosen der statistischen Ämter und Richtpläne keine quantitativen Wachstumsziele festgelegt. Der Fokus liegt auf den qualitativen Entwicklungszielen zu einer qualitätsvollen Siedlungsentwicklung nach innen (siehe 9.2 Teilstrategien Siedlung) und auf der Verteilung des Wachstums. Die in der folgenden Tabelle dargestellte angestrebte Entwicklung zielt auf die Anteile der Bevölkerung zwischen den Raumkategorien. Gemäss dem Zukunftsbild 2040 sollen die Anteile im Agglomerationszentrum und in den inneren Korridoren steigen, in den äusseren Korridoren etwa gleich bleiben und im ländlichen Raum tendenziell abnehmen. Bereits die Trendprognosen sagen eine leichte Anteilsverschiebung hin zum Agglomerationszentrum und den inneren Korridoren voraus, was im AP3 noch nicht der Fall war. Dieser Trend(-bruch) soll im Sinne der angestrebten Entwicklung gefestigt und weiter verstärkt werden.

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

Tabelle 44: Prognose und angestrebte Bevölkerungsentwicklung nach Raumkategorien

Quelle: Statistische Ämter der verschiedenen Gebietskörperschaften sowie kantonale Richtpläne

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

7.4.2 Zielsetzungen (MOCA-Indikatoren)

Tabelle 45 zeigt die Entwicklung bisheriger und neuer Zielwerte entlang der 5 MOCA-Indikatoren des Bundes. Die Zielsetzungen können folgendermassen zusammengefasst werden:

Modal Split

Durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die Zunahme der im Agglomerationszentrum lebenden Personen stieg der ÖV-Anteil an der Tagesdistanz in den letzten Jahren deutlich. Auch das Velo ist in den letzten 10 Jahren wieder attraktiver geworden, wie die Auswertungen des Mikrozensus zeigen. Gemäss den Trendberechnungen des Gesamtverkehrsmodells Basel (GVM 2016/40, Szenario 2020 mittel), das nur beschlossene Infrastruktur-Ausbauten berücksichtigt, werden der ÖV- und Velo-Anteil bis 2040 weiter steigen und der MIV-Anteil abnehmen (-3,5 Prozentpunkte bezogen auf die Personenkilometer in der Gesamtagglomeration). Berücksichtigt man des Weiteren den Bahn-Angebotssprung mit dem Herzstück und weitere, noch nicht beschlossene Massnahmen des Agglomerationsprogramms, wird der MIV-Anteil bis 2040 noch weiter sinken. Das Ziel ist es, in der Agglomeration Basel den MIV-Anteil an der Tagesdistanz bis 2040 von heute 57% auf ca. 50–52% zu senken. Das bedingt, dass der grosse Anteil des zukünftigen Verkehrswachstums über ÖV, Velo- und Fussverkehr bewältigt wird.

Unfälle

Die Anzahl der verunfallten Personen ist in der Agglomeration Basel im Vergleich zu den anderen Grossagglomerationen mit 1,32 Verunfallten pro 1'000 Personen pro Jahr (ausserhalb des Nationalstrassennetzes) bereits heute am tiefsten. Die Rate ist in den letzten Jahren in allen grossen Agglomerationen ausser in Zürich gesunken. Die Infrastruktur- sowie Präventionsmassnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit scheinen zu wirken. Die Anzahl der Verunfallten soll bis 2040 weiter sinken und einen Wert von höchstens 1,25 Verunfallten pro 1'000 Personen erreichen, die spezifischen Absenkraten dürften aufgrund des bereits Erreichten also kleiner ausfallen.

Einwohner und Beschäftigte nach ÖV-Güteklasse

Der Anteil der Einwohner, die in der Agglomeration Basel an gut (B) bis sehr gut (A) erschlossenen Standorten wohnen, liegt im Schweizer Vergleich mit 56% bereits recht hoch. Durch die Verdichtung und den weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs (insbesondere durch den Komplettausbau der trinationalen S-Bahn inkl. Herzstück) sollen in Basel bis 2040 63% der Einwohner innerhalb der Güteklassen A und B wohnen. Die Anteile innerhalb der Güteklasse C werden dadurch abnehmen.

Die Arbeitsplätze liegen zu 50% an sehr gut (A) und zu 20% an gut (B) erschlossenen Standorten, was etwa im Mittel der Schweizer Grossagglomerationen liegt. Das Ziel bis 2040 ist, die Anteile der Güteklassen A und B gemeinsam um 6% auf total 76% zu steigern. Neben der Neuerschliessung grosser Arbeitsplatzgebiete wie Allschwil-Bachgraben sollen dazu auch kontinuierliche ÖV-Angebotsverbesserungen bestehender Gebiete beitragen (z. B. Tram Salina Raurica oder Bachgraben).

Bebauungsdichte

Die jetzige Nutzungsdichte (also die Anzahl der Einwohner und Vollzeitäquivalente pro Hektar Wohn-, Misch- und Zentrumszone) liegt bei 95,2. Noch 5 Jahre zuvor lag dieser Wert bei 92,8, was zeigt, dass eine Verdichtung stattfindet. Bei den Berechnungen der Bauzonenkapazitäten wurde angenommen, dass durch Innenverdichtung eine um 5% höhere Nutzungsdichte bis 2040 erreicht werden kann. Da zusätzlich davon auszugehen ist, dass Neubauten in Zukunft noch dichter gebaut werden, wird eine insgesamte Zunahme der Nutzungsdichte von 10% bis 2040 angestrebt, was einen Dichtewert von 105 Einwohner und Vollzeitäquivalente pro Hektar Wohn-, Misch- und Zentrumszone ergeben würde.

Tabelle 45: Zielwerte 2040 zu den MOCA-Indikatoren

Indikator	Retrospektiv-Wert	Ist-Wert	Ziel 2030 (AP3)	Ziel 2040 (AP4)
MOCA 1: MIV-Anteil an der Tagesdistanz	56,7% (2010)	56,8% (2015)	–	50 – 52%
MOCA 2: Unfälle	1,42 (2014)	1,32 (2017)	(2,0*)	1,25
MOCA 3: Einwohner nach ÖV-Güteklassen	A: 26,1% B: 28,3% C: 21,0% D: 18,9% Keine: 5,7% (2014)	A: 29,6% B: 26,3% C: 20,2% D: 18,4% Keine: 5,5% (2017)	A: 29% B: 31% C: 22% D: 14% Keine: 4%	A: 32% B: 31% C: 20% D: 14% Keine: 3%
MOCA 4: Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	A: 48,0% B: 22,2% C: 15,8% D: 10,3% Keine: 3,7% (2014)	A: 50,3% B: 20,4% C: 15,7% D: 10,2% Keine: 3,5% (2017)	A: 51% B: 24% C: 16% D: 7% Keine: 2%	A: 52% B: 24% C: 15% D: 7% Keine: 2%
MOCA 5: Dichte der überbauten WMZ [EW+VZÄ/ha WMZ]	92,8 (2012)	95,2 (2017)	–	105 (+10%)

Quelle: ARE 2018, Geschäftsstelle Agglo Basel

* 2013 lag der Wert bei 2,1 Verunfallten pro 1'000 Einwohner

8
Handlungsbedarf

KERNAUSSAGEN

- Das Kapitel Handlungsbedarf wurde gegenüber dem AP3 in Anlehnung an die neuen Richtlinien des Bundes (RPAV) deutlich ausgebaut. Es erfolgt neu eine Gliederung nach Korridoren, um der Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung stärkeres Gewicht beizumessen. Zudem wird neu zwischen Handlungsbedarf mit bereits beschlossenen Massnahmen (aber noch dauernder Umsetzung) und verbleibendem Handlungsbedarf unterschieden.

- Die Schwachstellen haben sich gegenüber dem AP3 nicht grundsätzlich verändert, teilweise haben sie sich verstärkt, teilweise konnten sie aber auch durch Massnahmen aus den vorangegangenen Agglomerationsprogrammen entschärft werden.

- Die Siedlungsentwicklung stimmt insofern positiv, als die Trendumkehr eines vermehrten Bevölkerungswachstums im Agglomerationszentrum und in den inneren Korridoren anhält. In der Folge nehmen die durchschnittlichen Siedlungsdichten zu.

- Die Reserven in den unbebauten Bauzonen nehmen weiter ab. In allen Raumtypen – insbesondere aber in den inneren Korridoren – ist eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen zwingend. Dabei hat die schrittweise Umsetzung von Schwerpunktgebieten eine herausragende Bedeutung. Rund 60 % der Reserven zur Aufnahme des prognostizierten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums liegen in den Schwerpunktgebieten.

- Vor diesem Hintergrund hat die bessere ÖV-Erschliessung von Schwerpunktgebieten gegenüber dem AP3 nochmals an Bedeutung zugenommen. Dazu zählen zum einen Entwicklungsgebiete, die bereits heute eine Entwicklungsdynamik aufweisen (z. B. Allschwil-Bachgraben, Kleinbasel, Salina Raurica, Klybeck und einzelne Gebiete in der Birsstadt), und zum anderen Schwerpunktgebiete, die erst am Anfang ihrer Siedlungsentwicklung stehen (z. B. Technoport, 3Land, Rheinfelden-Möhlin). Handlungsbedarf besteht auch bei besseren tangentialen ÖV-Verbindungen von Schwerpunktgebieten, insbesondere zwischen dem Birs- und dem Leimental sowie im Gebiet 3Land.

- Die Kapazitäten im öffentlichen Verkehr stossen an ihre Grenzen. Der Angebotsausbau der trinationalen S-Bahn Basel zum 15-Minuten-Takt in den inneren Agglomerationsgebieten sowie die weitere Tramnetzwicklung bleiben dringend. Das Tram- und Busnetz im Stadtkern und in stark frequentierten Gebieten ausserhalb der Kernstadt benötigt mehr Flexibilität und erhöhte Zuverlässigkeit. Ergänzend dazu besteht grosser Handlungsbedarf bei den Bahn-Durchmesserlinien und bei der Entlastung des innerstädtischen ÖV-Feinverteilers. Dadurch erhalten multimodale Drehscheiben einen noch höheren Stellenwert.

- Die Verbesserung der Erschliessung der bestehenden Bahnhöfe sowie von neuen Haltestellen muss mit der Entwicklung des Bahnknotens Basel Schritt halten.

- Das übergeordnete Strassennetz ist zunehmend überlastet (Personen- und Güterverkehr). Ohne die geplanten Grossprojekte (v. a. Rheintunnel, Hagnau – Augst) und ein verstärktes Verkehrsmanagement wird auch der Druck auf das untergeordnete Strassennetz immer grösser.

KERNAUSSAGEN

› Der Veloverkehr hat weiterhin ein grosses, noch unausgeschöpftes Potenzial in der Agglomeration Basel, insbesondere im grenzüberschreitenden (Alltags-)Verkehr. Neben dem konsequenten Ausbau des Velohauptroutennetzes kommt neu die Umsetzung eines Velovorzugsroutennetzes hinzu.

› Schliesslich besteht Handlungsbedarf in den nicht-infrastrukturellen Handlungsfeldern mit dem Ziel einer nachhaltigeren Verkehrsmittel-, Ziel- und Routenwahl. Massnahmen des Mobilitätsmanagements und der kombinierten Mobilität sind noch zu stark auf die Aktivitäten einzelner Gebietskörperschaften und Verkehrsmittel fokussiert und sollten eine stärkere agglomerationsweite Wirkungsweise entfalten können.

8.1 Einleitung

8.1.1 Orientierungsrahmen Zukunftsbild

Mit dem Zukunftsbild wurde eine klare raumplanerische Vision entwickelt. Das Markenzeichen der Agglomeration Basel – die grünen Finger – die zwischen den inneren Korridoren liegen, sollen bestehen bleiben, und die darin enthaltenen wertvollen Landschaftsräume sollen vor einer weiteren Zersiedlung geschützt werden. Auch die weitläufigen Landschaften in den äusseren Korridoren und im ländlichen Raum stellen einen wichtigen und von den dichten Siedlungsgebieten der Agglomeration Basel aus gut und relativ schnell erreichbaren Naherholungsraum dar. Dieser soll ebenfalls vor einer weiteren Siedlungsausdehnung bewahrt werden.

Damit die Zersiedlung verhindert werden kann, ist es notwendig, durch die Siedlungsentwicklung nach innen den notwendigen Wohn- und Arbeitsraum zu schaffen. Dabei sind jene Räume zu favorisieren, die verkehrlich am besten erschlossen sind. Besondere Bedeutung für die zukünftige Entwicklung haben daher die Innenentwicklungsgebiete der Agglomeration Basel, die noch grosse Entwicklungspotenziale aufweisen (siehe Massnahmenband Landschaft und Siedlung und Teilstrategien Siedlung 9.2). In einigen Fällen sind sie noch ungenügend erschlossen, ihre Erschliessung soll deshalb im Gleichschritt mit der Planung dieser Gebiete vorangebracht werden.

Im Zuge der auch weiterhin dynamischen Entwicklung der Agglomeration Basel ist es wichtig, auf eine hohe Qualität der polyzentrischen Siedlungsstrukturen zu achten. Neben städtebaulichen und Freiraumaspekten ist entscheidend, dass der Strassenverkehr siedlungsverträglich organisiert und im Siedlungsgebiet möglichst minimiert wird. Damit dies gelingt, ist das Verlagerungspotenzial auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr möglichst gut auszuschöpfen. Der ÖV ist als Rückgrat der Siedlungsentwicklung zu stärken und zu strukturieren. Der Strassenverkehr ist möglichst direkt aus dem Siedlungsgebiet auf das übergeordnete Netz abzuleiten. Die Veloinfrastruktur muss attraktiv, also durchgehend, direkt und sicher sein, und es gilt auch neue Bedürfnisse zu berücksichtigen (z. B. E-Bikes, Cargo-Bikes).

8.1.2 Herleitung und Strukturierung des Handlungsbedarfs

Der Handlungsbedarf ergibt sich aus dem Abgleich zwischen der Situations- und Trendanalyse, den Zielen des Zukunftsbildes sowie dem Umsetzungsstand der bisherigen Massnahmen. Konkret wurde der Handlungsbedarf in der Agglomeration Basel in den folgenden 5 Schritten hergeleitet.

1. Das Zukunftsbild wurde in einem eigenständigen Prozess zusammen mit der Geschäftsleitung sowie Fachgruppenmitgliedern und Kommunen komplett überarbeitet.

2. Die Situations- und Trendanalyse wurde in fachlicher Iteration mit den Fachgruppen (Raumplanung, Umwelt, S-Bahn, Tram, Strasse, Güterverkehr, Velo-/Fussverkehr, Mobilitätsmanagement) aktualisiert.

3. Der Umsetzungsstand der Massnahmen aus AP1 – AP3 wurde nachgeführt.

4. Es wurde ein systematischer Vergleich zwischen der Situations- und Trendanalyse und dem Zukunftsbild unter Berücksichtigung bisheriger Massnahmen sowie geplanter übergeordneter Massnahmen durchgeführt und in Tabellen und Karten aufgezeigt. In den

Karten wird zwischen Handlungsbedarf mit und ohne Massnahmen im AP1 – AP3 differenziert. Es erfolgte eine weitere Iteration mit allen Fachgruppen.

5. Massnahmen wurden bei verbleibendem Handlungsbedarf abgeleitet oder der entsprechende Handlungsbedarf wurde ausgewiesen, wo Massnahmen noch nicht die Planungsreife erreicht haben und erst in den kommenden Generationen angegangen werden können.

Dieses Vorgehen zur Herleitung des Handlungsbedarfs betrifft die Themenfelder Siedlung, Landschaft und Verkehr. Im Fuss- und Veloverkehr hat die Geschäftsstelle Agglo Basel eigenständige Planungsprozesse zur systematischen Aufnahme von Schwachstellen initiiert. Diese Planungen sind noch nicht abgeschlossen und werden bis zur nächsten Programmgeneration weiterverfolgt.

Da sich der Handlungsbedarf und die Schwachstellen immer aus einem Zusammenspiel diverser Entwicklungen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr ergeben, sollten sie nicht thematisch isoliert, sondern aus der Gesamtsicht identifiziert und angegangen werden. Aus diesem Grund ist das Kapitel Handlungsbedarf nicht thematisch, sondern räumlich nach Korridoren gegliedert.

Pro Korridor werden folgende Inhalte dargestellt:

1. **Ausgangslage/Kontext:** Der Handlungsbedarf muss aus dem jeweiligen Kontext heraus verstanden werden, weswegen dieser pro Korridor einleitend beschrieben wird. Weitere Informationen zu den Korridoren sind im Korridorbericht festgehalten.

2. **Schwachstellen:** Die Schwachstellen werden pro Themenbereich ermittelt und tabellarisch aufgeführt. Der darauffolgende Abgleich mit geplanten Massnahmen (AP1 – AP3) ermöglicht eine Unterscheidung zwischen Schwachstellen mit beschlossenen Massnahmen und verbleibenden Schwachstellen. In den Bereichen Velo- und Fussverkehr wurden für AP4 neue systematische Schwachstellenanalysen durchgeführt.[69]

3. **Handlungsbedarf:** Aus den verbleibenden Schwachstellen und dem räumlichen Kontext wird der Handlungsbedarf abgeleitet. Dieser Soll-Ist-Vergleich zwischen Zukunftsbild und Situations- und Trendanalyse ist auch kartografisch festgehalten, inklusive der Unterscheidung mit und ohne bisherige Massnahmen (AP1 – AP3).

4. **Ausblick/Fazit:** Ein kurzes Resümee des wichtigsten Handlungsbedarfs pro Korridor rundet die einzelnen Kapitel ab.

69 Im Veloverkehr wurde das gesamte Hauptroutennetz (und in einigen Bereichen das zukünftige Vorzugsroutennetz) auf Schwachstellen hin untersucht (Führungsform, Breite, DTV). Im Fussverkehr hat man sich bei der Schwachstellenerhebung auf ausgewählte Kommunen der inneren Korridore und der Korridorzentren konzentriert. In diesen Kommunen wurde die Fussverkehrsinfrastruktur entlang von Hauptachsen und auf wichtigen Fussverbindungen zu POI untersucht.

8.2 Kernstadt

Ausgangslage/Kontext

Wie einleitend dargestellt, ist das Kapitel Handlungsbedarf nach Korridoren und nicht nach Raumkategorien strukturiert. Deshalb bezieht sich dieses Subkapitel auf die Kernstadt und nicht auf das Agglomerationszentrum. Für die Städte und Gemeinden des Agglomerationszentrum ist ein eigener Korridorprozess angedacht (Arbeitsgruppe Kern+), aber noch nicht umgesetzt. Der Perimeter der Kernstadt ist deckungsgleich mit der Stadt Basel. Alle Kommunen ausserhalb der Stadt Basel sind anderen Korridoren zugeteilt.

Die Kernstadt ist als Zentrum der Agglomeration nicht wie die Korridore radial organisiert und hat dadurch eine grundlegend andere Ausgangssituation. Die Siedlungsstruktur der Kernstadt ist im Allgemeinen sehr dicht. Die siedlungsstrukturellen Herausforderungen stellen sich in der Kernstadt somit anders als in den umliegenden Korridoren. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist hier keine neue Herausforderung, sondern seit langem eine Notwendigkeit. Stattdessen muss angesichts der hohen Bebauungsdichte für die Erhaltung der Wohn- und Umfeldqualitäten gesorgt und gleichzeitig die Erreichbarkeit der Kernstadt sichergestellt oder weiter verbessert werden.

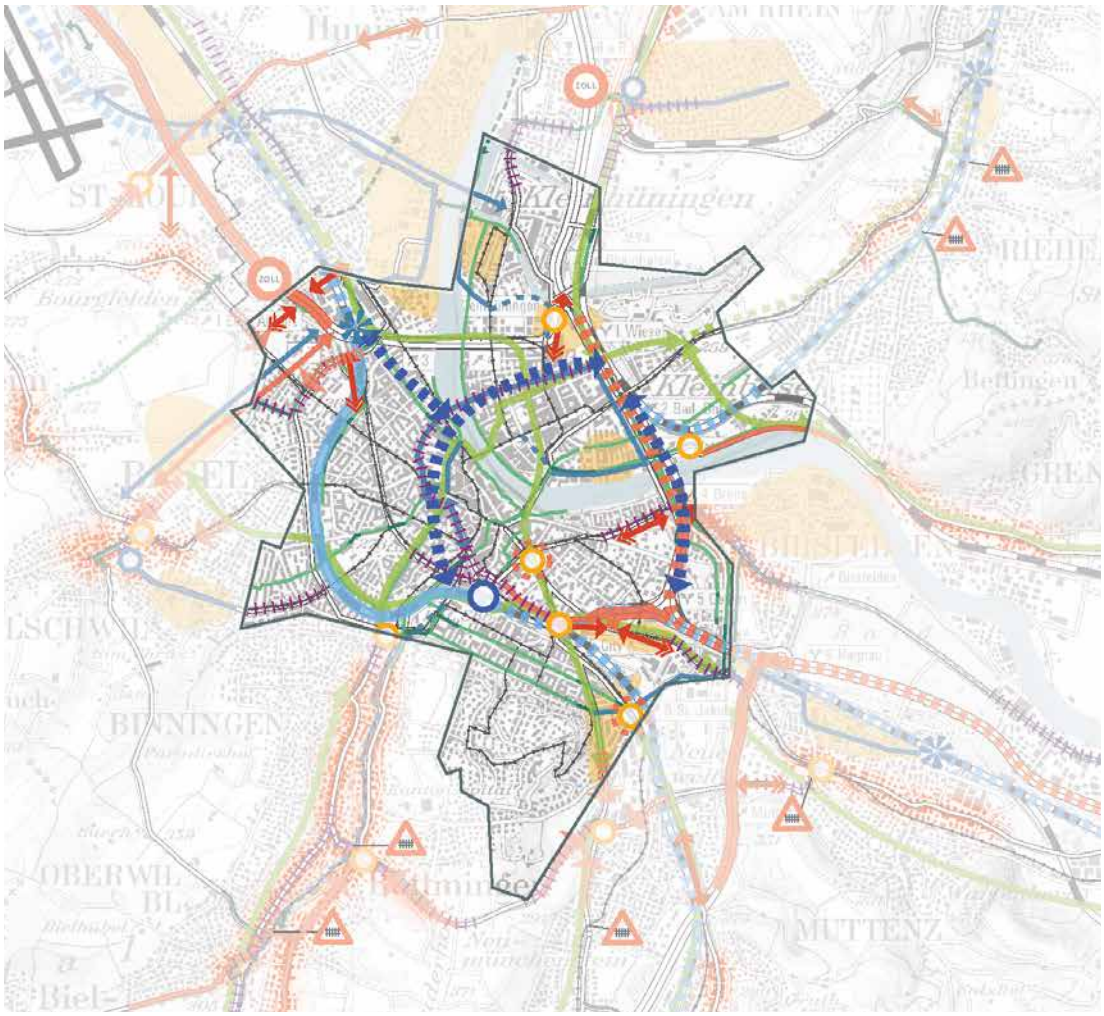
Die Bevölkerungsentwicklung der vergangenen Jahre verlief nicht gleichförmig. Nach Rückgängen bis zur Jahrtausendwende ist seit 2006 ein anhaltendes Wachstum zu verzeichnen. Dieser Wachstumstrend hat sich seit dem AP3 bestätigt, und die Prognosen wurden auch im Richtplan erhöht. Zudem sind 37% der Beschäftigten der Agglomeration Basel in der Kernstadt tätig. Die weitere Siedlungsentwicklung muss zwingend nach innen erfolgen, entweder durch Nachverdichtung oder durch Transformation. Siedlungserweiterungen sind nicht mehr möglich.

Die Grenze der Kernstadt verläuft ungefähr zur Hälfte entlang der französischen und der deutschen Landesgrenze. Die Dringlichkeit der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit wird hier deutlich. Auch auf Schweizer Seite ist die enge Abstimmung mit dem Kanton Basel-Landschaft eine wesentliche Voraussetzung für die abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

Die Kernstadt Basel wird aufgrund ihrer Lage im europäischen Verkehrsnetz von allen grossen Verkehrsinfrastrukturen durchquert: durch die Nationalstrassen A2/3, die mit der Ost- und Nordtangente den Anschluss an die deutsche Autobahn A5 und die französische A35 herstellen, durch das Netz der Kantonsstrassen und durch die im Bahnhof SBB zusammenführenden Bahnlinien, die über den Badischen Bahnhof und Saint-Louis die ausländischen Korridore bedienen. Ebenso werden die S-Bahn-Linien in Basel zusammengeführt, auch wenn es sich heute noch nicht um echte Durchmesserlinien handelt.

Die Kernstadt verfügt zudem über ein sehr dichtes Tram-, Bus- und Velonetz. Das innerstädtische Verkehrsaufkommen ist sehr hoch, und es ist eine ständige Herausforderung, die Ansprüche der unterschiedlichen Verkehrsmittel in Einklang zu bringen.

Abbildung 80:
Handlungsbedarf Kernstadt



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Kartenband:
Karte 5.1

gestrichelt = mit Massnahmen AP1-3

ÖV und kombinierte Mobilität

- Beförderungskapazität in HVZ ausgeschöpft (Bahn)
- Fehlende Durchbindung (Bahn)
- Engpass bei Bahnknoten
- ÖV-Drehscheibe mit Handlungsbedarf (B+R/ P+R, Zugänge, Verknüpfung)
- Engpässe/ Netzlücken Tramnetz
- Ausbaubedarf Busangebot
- Starke Behinderung strassengebundener ÖV
- Ungenügende ÖV-Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten
- Kreuzung Strasse mit Bahn-/Tramlinie (mit hoher Frequenz)

Strasse und Verkehrsmanagement

- Überlast HLS-Netz
- Überlast HVS-/VS-Netz
- Überlasteter Knoten
- Verkehrlicher Druck Ausweichverkehr/ mangelnde Kanalisierungswirkung
- Problematische Überlagerung Verkehrsströme
- Belastete Ortsdurchfahrt
- Grenzübergang mit Stauproblematik und Behinderungen zw. MIV und Lkw-Verkehr

Velo (nur Haupt- und Vorzugsroutennetz betrachtet)

- Netzlücke/fehlende Veloinfrastruktur
- ungenügende Veloinfrastruktur
- fehlende Velovorzugsroute

Fussverkehr

(Handlungsbedarf wird aufgrund des Massstabs nicht dargestellt)

Grundlagenkarte

- Bahnlinie
- Tramlinie
- Hochleistungsstrasse (HLS)
- Hauptverkehrsstrasse (HVS) oder Verbindungsstrasse (VS)
- Korridorgrenze

Schwachstellen/Handlungsbedarf Kernstadt

Schwachstellen	Handlungsbedarf (mit Hinweis auf bisher nicht umgesetzte Massnahmen)
Siedlung	
› Es herrscht bereits eine hohe Siedlungsdichte in Wohnbauzonen (ca. 187 EW/ha). Die Aktivierung von Potenzialen durch Innenentwicklung kann bei der Schaffung von Wohnraum und Arbeitsflächen aber noch einen begrenzten Beitrag leisten.	› Insbesondere Ersatzneubauten, Nachverdichtungen und Sanierungen sind zu fördern und möglichst gute Rahmenbedingungen für Investoren zu schaffen. Diese Massnahmen leisten nicht nur einen Beitrag zur Schaffung von neuem Wohnraum, sondern werten Quartiere auch städtebaulich auf.
› Aktuell übersteigt die Nachfrage nach Wohnraum und Arbeitsflächen das Angebot. › Obwohl die Entwicklungsschwerpunkte in Basel über ausreichend Potenzial verfügen, ist deren Aktivierung mit viel Prozess- und Abstimmungsaufwand verbunden, insbesondere bei Arealen in Grenzlage. › Teilweise ist die Erschliessung von Arealen als Voraussetzung für deren Entwicklung zu verbessern.	› Arealentwicklungen sind mit Hochdruck voranzutreiben, und die notwendigen Ressourcen sind bereitzustellen. › Arealentwicklungen sind abgestimmt auf notwendige verkehrliche Erschliessungsmassnahmen zu gestalten, und die einzelnen Areale sind in Abhängigkeit von der Erschliessungssituation zu priorisieren.
› Zwischen dem prognostizierten Nutzungsmix (Arbeiten und Wohnen) und dem vorgesehenen Nutzungsmix besteht eine Diskrepanz, insbesondere in den Schwerpunktgebieten (zulasten Wohnen).	› Der Nutzungsmix ist standortabhängig und gestützt auf die Nachfrage unter den verschiedenen Arealen abzustimmen.
Landschaft	
› Die bestehenden Freiräume werden stark beansprucht und stossen teilweise an die Kapazitätsgrenze.	› Im Zuge von Arealentwicklungen ist die Freiraumversorgung zu erhöhen. › Für das angestrebte Wachstum von Einwohnern und Beschäftigten sind zusätzliche Freiräume zu schaffen. › Die Vernetzung von Freiräumen für Fussgänger und Velofahrer ist zu verbessern, und fehlende Verbindungselemente sind zu ergänzen. › Verbindungen für Fussgänger und Velofahrer zu stadtnahen, weitläufigeren Landschaftsräumen (z.B. Leimental, Petite Camargue Alsacienne) sind bedarfsabhängig zu optimieren.
S-Bahn	
› Es bestehen generelle Kapazitätsengpässe am Bahnknoten Basel SBB und ungenügende Möglichkeit von Durchmesserlinien.	› Mit STEP AS 2025 und 2030 werden Leistungssteigerungen ermöglicht, v. a. durch Ostzufahrten, Perronanpassungen und Personenabgängen. › Grosser Handlungsbedarf besteht hinsichtlich vermehrter Durchmesserlinien im S-Bahn-System sowie Angebots- und Kapazitätsausbauten für Verbindungen aus Westen. Diese Planungen sind im Herzstück zusammengefasst, der geplanten unterirdischen Verbindung zwischen dem Bahnhof SBB und Badischem Bahnhof sowie dem Bahnhof St. Johann mit den neuen unterirdischen Haltestellen Basel Mitte und Klybeck.
› Teile von Entwicklungsgebieten sind ungenügend erschlossen, ausserdem fehlen Bahn-Haltepunkte im Kernstadtbereich.	› Die geplanten Haltestellen Morgartenring (u. a. Tramknotenpunkt zu Allschwil) und Solitude (u. a. Zugang zum Roche-Areal) erschliessen Entwicklungsgebiete.

Schwachstellen	Handlungsbedarf (mit Hinweis auf bisher nicht umgesetzte Massnahmen)
Tram/Bus	
› Teile von Entwicklungsgebieten sind ungenügend erschlossen.	› Handlungsbedarf bei der Erweiterung des Tramnetzes besteht v. a. in den Entwicklungsgebieten 3Land, Allschwil-Bachgraben, Kleinhüningen/Klybeck, Roche und Polyfeld.
› Die Tramfrequenzen durch die Innenstadt sind bereits sehr hoch und lassen sich kaum weiter erhöhen.	› Handlungsbedarf besteht einerseits bei der Entlastung des Tramsystems durch den S-Bahn-Ausbau (Herzstück), anderseits bei Optimierungen innerhalb des Tramsystems. Vermehrte Redundanzen schaffen Entlastung in der Innenstadt, z. B. durch das Tram Claragraben oder die Tramumstellung der Buslinie 30.
› Die städtischen Strassenachsen sind stark belastet. Dies führt zu Zuverlässigkeitsproblemen des strassengebundenen ÖV und gegenseitige Behinderung des ÖV an Knoten und Haltestellen.	› Besonderer Handlungsbedarf besteht u. a. auf den Achsen Basel-Süd – Nauenstrasse – Centralbahnplatz – Luzernerring – Hégenheimerstrasse, Cityring – Johanniterbrücke – Feldbergstrasse. Massnahmen zur ÖV-Priorisierung (z. B. durch Busspuren) sind sowohl entlang stark belasteter Achsen als auch an Knoten zu prüfen. › Neue innerstädtische S-Bahn Haltestellen können das Tram- und Busnetz entlasten.
Strasse (inkl. Verkehrsmanagement und Parkierung)	
› Die Überlastung der Osttangente (A3) führt zu Rückstaus und hohem Druck durch Ausweichverkehre auf das städtische Strassennetz.	› Mit dem Bau des Rheintunnels wird das gravierende Kapazitätsproblem der städtischen Autobahn unterirdisch gelöst. Häufige Rückstaus und Ausweichverkehre auf das städtische Verkehrssystem können so vermieden werden. Flankierende Massnahmen unterstützen diese Entlastung auf dem städtischen Verkehrssystem.
› Die städtischen Strassenachsen sind stark belastet, was zu Behinderungen des strassengebundenen ÖV führt, u. a. auf der Achse Basel-Süd – Nauenstrasse – Centralbahnplatz – Luzernerring – Hegenheimerstrasse. › Es bestehen stark belastete Knoten und problematische Kreuzungen von ÖV- und MIV-Strömen, insbesondere in den Bereichen Aeschenplatz, Knoten Grosspeter, Knoten Freiburgerstrasse/Hochbergerstrasse, Basel Breite, Knoten Münchensteinerstrasse/Nauenstrasse, Knoten Dreispitz und Knoten Dorenbach.	› Durch sanften Ausbau, Umgestaltung oder Neuorganisation kann der Verkehrsfluss optimiert werden. › Massnahmen zur ÖV-Priorisierung (z. B. Busspuren) sind sowohl entlang stark belasteter Achsen als auch an Knoten zu prüfen. › Mit Verkehrsmanagement-Massnahmen kann der Strassenverkehr in der Stadt gezielt gelenkt, auf ein verträgliches Mass dosiert und auf das übergeordnete Netz verlagert werden. Hierzu muss aber die Aufnahmefähigkeit des Nationalstrassennetzes gegeben sein.
› Das Stadtentwicklungsgebiet Klybeck – Kleinhüningen sowie das Gebiet Allschwil-Bachgraben sind unzureichend für den Strassenverkehr erschlossen.	› Die strassenseitige Erschliessung ist integral über alle Verkehrsmittel bedarfsgerecht und möglichst umfeldverträglich anzupassen.
Velo	
› Bestehende Netzlücken und fehlende Parkierungsanlagen sind im kantonalen Teilrichtplan Velo (TRP Velo 2018) ausgewiesen (u. a. Netzlücken im Zusammenhang mit Arealentwicklungen sowie fehlende oder mangelhafte Veloüber-/Velounterführungen).	› Die örtlich festgelegten Massnahmen zur Schliessung von Netzlücken und zur bedarfsgerechten Realisierung von Veloparkierungsanlagen sind gemäss dem Umsetzungsprogramm (Teilrichtplan Velo) zu realisieren.
Fussverkehr	
› Netzlücken des kantonalen und städtischen Fusswegnetzes sind im Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege (TRP FW 2018) ausgewiesen (u. a. fehlende westliche Gleisquerung SBB, fehlende Areal querungen, fehlende Rheinübergänge).	› Die identifizierten Netzlücken gilt es im Rahmen des Umsetzungsprogramms (Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege) in Abstimmung mit Erhaltungsmassnahmen zu schliessen.
› Tempo-30-Zonen sind noch nicht flächendeckend vorhanden. Zurzeit sind 55 der angedachten 86 Zonen umgesetzt.	› Die geplante Erweiterung der verkehrsberuhigten Zonen ist umzusetzen.

Schwachstellen	Handlungsbedarf (mit Hinweis auf bisher nicht umgesetzte Massnahmen)
Güterverkehr	
› Es bestehen Kapazitätsengpässe auf dem Strassen- und Schienennetz.	› siehe Strasse und S-Bahn
› Es fehlen Flächen für Umschlagsvorgänge (u. a. auch zur unabdingbaren Transportoptimierung) und für nachgelagerte Logistik-Dienstleistungen.	› Der Flächenbedarf und die Abstimmung der unterschiedlichen Nutzungsansprüche werden in der Raum- und Richtplanung koordiniert. › Die bestehenden Logistik-Standorte werden optimiert.
› Es fehlen Stau- und Pufferräume an den Zollübergängen.	› Abstellplätze und Verkehrslenkungssysteme in den Zuläufen zu Zollübergängen sowie Fahrerinformationssysteme sind in Absprache mit den Zollorganen und zuständigen Behörden zu prüfen.
› Es entstehen hohe Fahrleistungsanteile und Strassenraumbelastungen durch den diffusen Lieferwagenverkehr.	› Die Transportströme lassen sich u. a. durch die Zusammenarbeit und Koordination unter den Anbietern und den Einsatz neuer Technologien optimieren.
› Die Überlappung internationaler und nationaler Ver- und Entsorgungsströme führt zusammen mit den Strömen aus regionalen Transportvorgängen zu Konkurrenzsituationen bei der Verfügbarkeit von Infrastrukturen.	› Ansprüche hinsichtlich Engpassbeseitigung und Trassenvergabe sind in Abstimmung mit dem Bund zu koordinieren.
Kombinierte Mobilität	
› Die ÖV-Drehscheiben und deren Zugänge sind teilweise unzureichend ausgebaut und schlecht mit den Tram- und Bussystemen verknüpft. › Es bestehen kaum Angebote für neue nachhaltige Mobilitätsformen der kombinierten Mobilität.	› Mit den laufenden und weiter geplanten Ausbauten im Bahnhof Basel SBB sind auch die Vernetzungen zum Tram-/Bussystem anzupassen. Ein Ausbau der Park&Ride-Angebote ist hingegen mit der Zentrumsentwicklung nicht vereinbar. Vielmehr sind Standorte für neue nachhaltige Mobilitätsformen der kombinierten Mobilität frühzeitig zu sichern. › Bei den weiteren multimodalen Drehscheiben der Kernstadt – Bahnhof St. Johann und Badischer Bahnhof, sind analog die Vernetzungen zum Feinverteiler an die Angebotsausbauten anzupassen und Standorte für neue Formen der kombinierten Mobilität zu sichern.
› Es fehlen Veloabstellplätze für Bike&Ride.	› Das Abstellplatzangebot an den S-Bahn Haltestellen in der Kernstadt ist nachfragegerecht weiter auszubauen. Dazu gehört auch ein weiterer Angebotsausbau am Bahnhof Basel SBB.
› Es fehlen Infrastrukturen für die Elektro-Mobilität an ÖV-Haltepunkten.	› Mit dem stark steigenden Verkauf von E-Bikes und vermehrt auch von Elektromobilen steigt der Anspruch an Ladestationen an ÖV-Knoten. Es besteht Handlungsbedarf bei der systematischen Bedarfsanalyse in der gesamten Kernstadt und bei der Erarbeitung eines entsprechenden E-Mobilitätskonzepts.

Ausblick und Fazit Kernstadt

Die Kernstadt ist siedlungsstrukturell sehr stark auf die Arealentwicklungen angewiesen, weil hier mit Abstand die grössten Kapazitätsreserven bestehen (verschiedene Areale in Kleinbasel, Basel-Nord, Basel-Nordwest und Basel-Süd). Unbebaute Bauzonen gibt es faktisch keine mehr, und die Verdichtung im Bestand ist angesichts der schon heute bestehenden hohen Dichten ein notwendiger, aber auch langwieriger Prozess. Arealentwicklungen sind auf notwendige verkehrliche Erschliessungsmassnahmen abzustimmen. Im Zuge der Arealentwicklungen ist zudem eine qualitativ hochstehende Freiraumversorgung sicherzustellen und die Vernetzung von Freiräumen für Fussgänger und Velofahrer zu verbessern.

Die Arealentwicklungen benötigen teilweise eine neue oder verbesserte ÖV-Erschliessung. Sowohl die Tramnetzerweiterungen als auch der bahnseitige Handlungsbedarf liegen deshalb stark in verbesserten Erschliessungen der Schwerpunktgebiete. Bahnseitig bleibt neben den bereits beschlossenen Kapazitätsausbauten mit STEP AS 2025 und 2035 der Handlungsbedarf zur Schaffung von Durchmesserlinien und Entlastung der innenstädtischen ÖV-Feinverteiler (Tram/Bus) bestehen. Dies wird erst mit dem Herzstück der trinationalen S-Bahn Basel erreicht. Mittels Verkehrsmanagementmassnahmen ist ein stabiler Betrieb des strassengebundenen ÖV, insbesondere auf den Zubringern zu den S-Bahn Haltestellen zu gewährleisten.

Grosser Handlungsbedarf besteht auch bei den Kapazitätsengpässen auf dem übergeordneten Strassennetz. Die 2 Grossprojekte Rheintunnel und Spurausbau Hagnau – Augst sind umsetzungs- und finanzierungsreif voranzutreiben. Nur so ist längerfristig die Verlagerung vom städtischen aufs übergeordnete Strassennetz realistisch. Dieses Problem betrifft den Personen- und Güterverkehr gleichermassen. Bei letzterem erhält der städtische Lieferwagenverkehr eine zunehmende Bedeutung, und der Handlungsbedarf steigt, dazu alternative, besser gebündelte Formen zu finden.

Parallel zu den Autobahnprojekten besteht auch in der Kernstadt weitergehender Handlungsbedarf bei der Attraktivierung von Fuss- und Veloverkehr sowie bei der Etablierung eines regional abgestimmten Verkehrsmanagements. Das Velonetz ist zwar grundsätzlich dicht, aber für den Pendlerverkehr hat die Umsetzung von durchgängigen und schnell befahrbaren Velovorzugsrouten eine besonders hohe Priorität in der Kernstadt. Zudem ist auch das Veloabstellangebot weiter auszubauen und auf die neuen Bedürfnisse (v. a. von E-Bikes) auszuweiten.

8.3 Leimental

Ausgangslage/Kontext

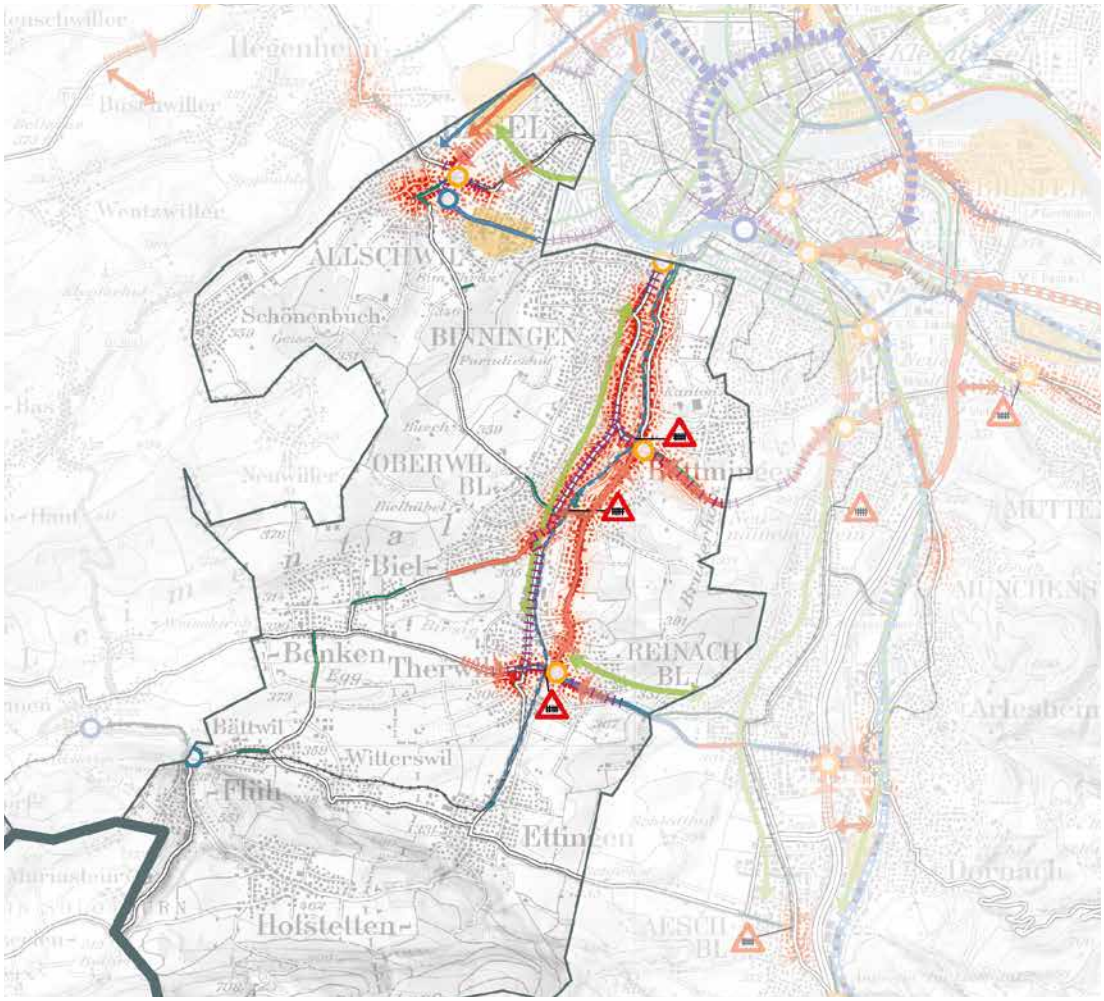
Das Leimental zeichnet sich durch seine hochwertigen, weitläufigen, vielfältigen und aus dem Siedlungsgebiet schnell zugänglichen Landschafträume und Naherholungsgebiete aus, die bisher von grossen Strasseninfrastrukturbauten verschont geblieben sind. Viele Landschaftsbereiche haben einen hohen räumlichen Erhaltungsstatus und werden auch als Markenzeichen geschätzt.

Siedlungsstrukturell sind die Kommunen des vorderen und hinteren Leimentals zu unterscheiden. Das hintere Leimental ist ländlich geprägt mit noch weitgehend intakten Dorfstrukturen. Der Siedlungsraum des vorderen Leimentals kann als Erweiterungsraum der Stadt Basel wahrgenommen werden und hat stark urbanen Charakter.

Die grossräumige (nationale) MIV-Erschliessung des Leimentals erfolgt von Osten über die Autobahnachse A2 und von Norden über die A3. Im Leimental selbst gibt es keine Hochleistungsstrasse. Wichtig für die grossräumige Anbindung sind deshalb die tangentialen Strassenachsen vom Leimental zur A18 im Birstal. Die für das Leimental wichtigste regionale Verbindung ist diejenige von und nach Basel. Sie wird von den Kantonsstrassen 274 und 311 sichergestellt.

Das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs bilden die Tramlinien 10 und 17 von Basel bis Rodersdorf sowie die Tramlinien 6 und 8 (nach geplanter Tramverlängerung) von Basel nach Allschwil. Ein feinmaschiges Busnetz ergänzt die Tramlinien innerorts und zwar auf den tangential verlaufenden Strecken, aber auch auf den radial verlaufenden Achsen in die Stadt Basel.

Abbildung 81:
Handlungsbedarf Leimental



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Kartenband:
Karte 5.2

gestrichelt = mit Massnahmen AP1-3

ÖV und kombinierte Mobilität

- Beförderungskapazität in HVZ ausgeschöpft (Bahn)
- Fehlende Durchbindung (Bahn)
- Engpass bei Bahnknoten
- ÖV-Drehscheibe mit Handlungsbedarf (B+R/ P+R, Zugänge, Verknüpfung)
- Engpässe/ Netzlücken Tramnetz
- Ausbaubedarf Busangebot
- Starke Behinderung strassengebundener ÖV
- Ungenügende ÖV-Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten
- Kreuzung Strasse mit Bahn-/Tramlinie (mit hoher Frequenz)

Strasse und Verkehrsmanagement

- Überlast HLS-Netz
- Überlast HVS-/VS-Netz
- Überlasteter Knoten
- Verkehrlicher Druck Ausweichverkehr/ mangelnde Kanalisierungswirkung
- Problematische Überlagerung Verkehrsströme
- Belastete Ortsdurchfahrt
- Grenzübergang mit Stauproblematik und Behinderungen zw. MIV und Lkw-Verkehr

Velo (nur Haupt- und Vorzugsroutennetz betrachtet)

- Netzlücke/fehlende Veloinfrastruktur
- ungenügende Veloinfrastruktur
- fehlende Velovorzugsroute

Fussverkehr

(Handlungsbedarf wird aufgrund des Massstabs nicht dargestellt)

Grundlagenkarte

- Bahnlinie
- Tramlinie
- Hochleistungsstrasse (HLS)
- Hauptverkehrsstrasse (HVS) oder Verbindungsstrasse (VS)
- Korridorgrenze

Schwachstellen/Handlungsbedarf Leimental

Schwachstellen	Handlungsbedarf (mit Hinweis auf bisher nicht umgesetzte Massnahmen)
Siedlung	
› Die Bauzonenkapazität im Leimental (Gesamtbetrachtung) ist ungenügend, insbesondere weil im vorderen Leimental praktisch keine unbebauten Bauzonen mehr vorliegen. Ausser in Allschwil gibt es keine grossen Umstrukturierungs- oder Neubaugebiete. › Die historischen Ortskerne im vorderen Leimental liegen häufig abseits der neuen Detailhandelsangebote und haben unterschiedliche Qualitäten. Die eigentlichen Ortsmitten mit Detailhandelsangeboten sind zum Teil wenig einladend gestaltet und leiden partiell unter hohem Verkehrsaufkommen. › Die Siedlungsstrukturen sind schwer lesbar, ausserdem fehlen städtebauliche Akzentsetzungen im vorderen Leimental.	› Mit einer gezielten Siedlungsentwicklung nach innen ist die Bauzonenkapazität im vorderen Leimental zu erhöhen. › Gleichzeitig ist mit der Siedlungsentwicklung nach innen eine städtebauliche Aufwertung zu verfolgen und sind die unterschiedlichen Zentren (historisch, neu/Detailhandelsangebote) zu akzentuieren. › Strategische Nachverdichtungsgebiete mit hoher Bedeutung für die städtebauliche Akzentsetzung und mit besserer Strukturierung des Siedlungsgebietes sind planerisch zu konkretisieren. › Strukturierende Freiräume sind überkommunal zu identifizieren und planerisch festzulegen.
› Im hinteren Leimental besteht eher geringer Druck auf Innenentwicklung, da es noch bedeutende Bauzonenreserven in vielen unbebauten Bauzonen gibt (Teilbetrachtung: insgesamt gibt es im Leimental zu wenig Reserven, teilörtlich jedoch zu viele). › Die geschützte Bausubstanz führt bei der Aufwertung und Innenentwicklung der Ortskerne zu grossen Herausforderungen.	› Innenentwicklungspotenziale im Ortskern sind zu aktivieren und Ortskerne aufzuwerten. Geeignete Methoden zur Identifizierung der Potenziale sind zu entwickeln und innovative Lösungen zum Umgang mit geschützter Bausubstanz zu finden.
› Der Nutzungsmix ist unausgewogen, insbesondere im hinteren Leimental in Wohngemeinden mit tiefen Arbeitsplatzanteilen. › Die Arbeitsplätze sind schlecht ausgestattet mit Versorgungseinrichtungen (Verpflegung in der Mittagspause etc.)	› Gewerbegebiete sind zu entwickeln, und Angebote für Büronutzungen sind im Zuge der Innenentwicklung im vorderen Leimental zu prüfen. › Durch überkommunale Abstimmung ist ein diversifizierter Nutzungsmix sicherzustellen.
Landschaft	
› Im Zuge der dichteren Besiedlung des Leimentals wird der Nutzungsdruck steigen und Nutzungskonflikte auslösen. › Teilweise ist die Durchlässigkeit von Freiraumfunktionen durch Trennwirkungen (inklusive Schrebergärten) eingeschränkt. › Teilweise ist die Zugänglichkeit der Landschaftsräume mit dem ÖV, dem Velo oder zu Fuss ungenügend.	› Nutzungskonflikte sind durch die Definition von unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten und -intensitäten in den Landschaftskammern zu vermeiden. › Nutzungskonflikte sind durch die Schaffung von neuen Angeboten zu entschärfen: durch neue Wege (wo sinnvoll), durch neue Freizeitangebote am Siedlungsrand (z. B. Parks wie der Parc des Carrières) und durch Aufwertung bestehender Angebote und der grünen und blauen Infrastruktur (z. B. Freiräume an der Birsig schaffen). › Die Erholungsnutzung ist mit einer qualitätsorientierten, nachhaltigen Land- und Forstwirtschaft und Massnahmen zum Erhalt der Biodiversität abzustimmen. › Abgestimmt auf die Nutzungsschwerpunkte und -intensitäten ist die Zugänglichkeit mit dem ÖV, dem Velo und zu Fuss zu verbessern. › Die Durchlässigkeit von Freiraumfunktionen ist zu verbessern, wobei Abwägungsprozesse zwischen Nutzungs- und Schutzansprüchen erforderlich sind.

Schwachstellen	Handlungsbedarf (mit Hinweis auf bisher nicht umgesetzte Massnahmen)
S-Bahn	
› Die Anbindung des ÖV-Feinverteilers an das S-Bahnnetz ist nicht optimal – das Leimental selbst verfügt über keine S-Bahn.	› Grösster Handlungsbedarf besteht bei der raschen Anbindung des Raums Allschwil durch eine neue S-Bahn Haltestelle zwischen Bahnhof SBB und Bahnhof St. Johann (Haltestelle Morgartenring), bei der Durchbindung der S-Bahn-Linien in Basel SBB und der darauf abgestimmten Anpassung der Bus- und Tramlinien im Raum Allschwil.
Tram/Bus	
› Die Reisezeiten mit dem ÖV sind aus dem hinteren Leimental wegen der fehlenden S-Bahn tendenziell zu lang, um gegenüber dem MIV attraktiv zu sein.	› Das Tramangebot im Leimental ist grundsätzlich dicht. Handlungsbedarf besteht jedoch bei den überlagernden Express-Tramkursen mit ausgedünnten Halten zwischen Ettingen und dem vorderen Leimental (Expresstram Linie 17). › Auch eine direktere Streckenführung von Binningen an den Bahnhof SBB (Tramverbindung Margarethenstich) würde die entsprechenden Verkehrsbeziehungen beschleunigen.
› Die ÖV-Erschliessung der Entwicklungsgebiete im Raum Allschwil (Letten, Bachgraben) ist ungenügend.	› Es sind Tramnetzerweiterungen aus 2 Richtungen notwendig: einerseits die Verlängerung der bestehenden Linie 8 von Neuwilerstrasse bis Allschwil-Letten, andererseits die neue Tramlinie aus dem Raum St. Johann zum ESP Allschwil-Bachgraben.
› Ungenügende ÖV-Tangentiallinien und hohe Strassenbelastungen führen zu Zuverlässigkeitsproblemen im strassengebundenen ÖV, v .a. an den Kreuzungspunkten von radialen und tangentialen Strassenverkehrsachsen.	› Der Handlungsbedarf besteht vor allem zwischen dem Leimental und dem Birstal beim Ausbau der ÖV-Tangente Therwil – Dornach (Busvorläufer und längerfristig mit Tram) sowie zwischen Bottmingen und Münchenstein. › Des Weiteren sind die ÖV-Drehscheiben (Tram-/Buslinien) zu stärken, insbesondere in Bottmingen und Therwil. › Schliesslich erfordern die Zuverlässigkeitsprobleme im strassengebundenen ÖV den Aufbau von teilregionalen Verkehrsmanagementsystemen (siehe Strasse).
Strasse (inkl. Verkehrsmanagement und Parkierung)	
› Es bestehen sehr hohe Knotenbelastungen durch die Überlagerung von radialen und tangentialen Verkehrsströmen (insbesondere in Bottmingen, Therwil und Allschwil).	› Die Verkehrsströme im Leimental ergeben sich durch eine komplexe Überlagerung von Binnenverkehr und überregionalen tangentialen und radialen Beziehungen. Entsprechend ergibt sich ein gesamtverkehrlicher Handlungsbedarf, sowohl bei der verstärkten Steuerung des Strassenverkehrs (Personen- und Güterverkehr) als auch bei weiteren Anstrengungen zur Verkehrsverlagerung des MIV auf ÖV und Veloverkehr. › Genereller Handlungsbedarf besteht beim Aufbau eines regionalen Verkehrsmanagements, das eine Lenkung der Verkehrsströme überregional ermöglicht.
› Die Ortsdurchfahrten sind stark belastet, was zu Zuverlässigkeitsproblemen des strassengebundenen ÖV führt (insbesondere in Allschwil, Binningen, Bottmingen, Oberwil und Therwil).	› Dem Handlungsbedarf ist ortsspezifisch zu begegnen. Die Transitverkehre sollen möglichst reduziert werden, wozu der öffentliche Strassenraum umgestaltet (u. a. Ortsdurchfahrt Therwil) und mit Steuerungsmassnahmen des teilregionalen Verkehrsmanagements kombiniert wird. › In einzelnen Fällen können auch optimierte Strassenverkehrsführungen auf tangentialen Beziehungen die radialen Ortsdurchfahrten entlasten (z. B. Allschwil, Spange Oberwilerstrasse).

Schwachstellen	Handlungsbedarf (mit Hinweis auf bisher nicht umgesetzte Massnahmen)
› Die Strassenverkehrserschliessung des ESP-Raumes Allschwil-Bachgraben ist ungenügend.	› Die Anbindung des ESP-Gebiets an das übergeordnete Strassennetz ist deutlich zu verbessern. Dies erfolgt durch die geplanten Grossprojekte Zubringer Bachgraben – Allschwil sowie die Umfahrung Hégenheim und deren Einpassung ins Gesamtverkehrssystem (inkl. neuer ÖV-Erschliessung und verbessertem Velonetz). Die Lenkung des Verkehrs zu und vom HLS-System ist durch flankierende Massnahmen zu unterstützen.
› Die heterogene und teilweise fehlende Parkraumbewirtschaftung begünstigen Parksuchverkehr und ungeordnetes Parkieren.	› Von den nahe der Kernstadt gelegenen Kommunen des vorderen Leimentals hat insbesondere Allschwil grossen Handlungsbedarf bei der Parkraumbewirtschaftung. In Bottmingen gibt es noch in Teilgebieten unbeschränktes Parkieren (weisse Zonen).
Velo	
› Es fehlen Veloinfrastrukturen, insbesondere im hinteren Leimental auf der Verbindung Rodersdorf – Leymen – Flüh – Witterswil.	› Durch die Ergänzung fehlender Veloinfrastrukturen und die Realisierung attraktiver, durchgehender Velowege kann die Erschliessungsgüte verbessert und das Verlagerungspotenzial auf den Veloverkehr besser ausgeschöpft werden.
› Die Routenabnahme an den Grenzen zur Kernstadt (insbesondere in Allschwil und Binningen) erfolgt nicht optimal.	› Die aus der Kernstadt kommenden Velorouten (Hauptrouten und Vorzugsrouten) sind in angemessener Weise in den angrenzenden Gebieten weiterzuführen (u.a. in Allschwil und Binningen)
› Die Veloinfrastruktur ist insbesondere auf Ausserortssabschnitten ungenügend (z. B. auf Birsigtalstrasse zwischen Reinach und Therwil).	› Mit einem Ausbau der Veloinfrastruktur auf Ausserortsabschnitten, z. B. durch die Realisierung abgetrennter Velowege, wird die Sicherheit für den Veloverkehr erhöht.
› Mischverkehrsabschnitte auf stark belasteten Innerortsstrassen in Allschwil, Oberwil, Bottmingen, Therwil, Bättwil und Biel-Benken reduzieren die Attraktivität des Veloverkehrs und gefährden die Sicherheit der Velofahrenden.	› Durch Ergänzung einer attraktiven Veloführung und Umgestaltung oder Neuorganisation des Strassenraums (u. a. Ortsdurchfahrt Therwil, Allschwil-Baslerstrasse, Allschwil-Bachgraben) wird die Verkehrssicherheit und Attraktivität erhöht.
› Im Leimental fehlen Velovorzugsrouten.	› Mit der Realisierung von prioritären Veloverbindungen auf Achsen mit hohem Velopotenzial wird das Leimental direkt mit der Kernstadt und den angrenzenden Korridoren verbunden. Damit wird die Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs erhöht.
Fussverkehr	
› Verkehrssicherheitsdefizite bestehen an mehreren Stellen im Siedlungsgebiet von Allschwil.	› Die Einführung von verkehrsberuhigten Zonen in den Wohnquartieren der Gemeinde Allschwil kann dazu beitragen, die heute flächendeckend hohe Unfallquote zu senken. Handlungsbedarf besteht auch bei mangelhaften oder fehlenden Querungshilfen in Einmündungsbereichen.
› Konflikte bestehen zwischen Fuss- und Veloverkehr auf stark frequentierten Abschnitten.	› Mit dem Aufkommen der E-Bikes und den damit verbundenen höheren Geschwindigkeitsdifferenzen ergibt sich vor allem zu Pendlerzeiten ein erhöhtes Unfallrisiko. Eine Trennung von Velo- und Fussverkehr könnte vor allem entlang der parallel zur Tramlinie 10 geführten Fuss- und Veloverbindung punktuell Verbesserungen erzielen.

Schwachstellen	Handlungsbedarf (mit Hinweis auf bisher nicht umgesetzte Massnahmen)
Kombinierte Mobilität	
› Die Park&Ride-Standorte sind teilweise schlecht erreichbar.	› Der grösste Park&Ride-Standort im Leimental befindet sich in Oberwil. Dieser liegt in einem Gewerbegebiet mit hoher Strassenverkehrsbelastung, ist schlecht erreichbar und somit auch ungenügend ausgelastet. Hier sollte eine Prüfung von Alternativstandorten erfolgen. › Handlungsbedarf besteht auch beim Park&Ride-Ausbau im hinteren Leimental. Insbesondere Leymen hätte das Potenzial, mehr Grenzgänger aufzunehmen. Das Potenzial ist jedoch begrenzt, weil die Tramlinie nicht alle Zielorte abdeckt und Park&Ride auf Tram- und Buslinien im Vergleich zum Umsteigen auf die schnellere S-Bahn weniger attraktiv ist.
› Es fehlen Veloabstellplätze (Bike&Ride) im Umfeld der Tramhaltestellen.	› Das Abstellplatzangebot an den Tramhaltestellen im Leimental ist nachfragegerecht auszubauen.

Ausblick und Fazit Leimental

Das Leimental ist für den weiteren Ausbau des Veloverkehrs besonders prädestiniert. Neben attraktiven radialen Routen für Pendler besteht die Chance zur Verkehrsverlagerung insbesondere auf den tangentialen Beziehungen und dem grenzquerenden Verkehr. Das Tram-Angebot hat bereits eine hohe Qualität. Der Busverkehr hingegen bekundet Probleme mit der Fahrplaneinhaltung. Eigentliche Systemsprünge im ÖV sind mittelfristig kaum zu realisieren, vor allem bei weiteren Taktverdichtungen. Weil das Leimental keine S-Bahn-Linie hat, wird nach wie vor das Ziel eines (überlagerten) Expressstrams verfolgt. Mittelfristig steht die Innenentwicklung und die städtebauliche Aufwertung entlang der Tramachse im Vordergrund. In diesem Zusammenhang sollte auch im Strassenverkehr eine siedlungsverträgliche Gestaltung Priorität haben. Die Abwicklung von zusätzlichen Fahrten des ÖV (Tram/Bus) und Veloverkehrs auf tendenziell kleineren oder gleichbleibenden Strassenflächen erfordert entsprechende Betriebskonzepte. Das alleinige Warten auf langfristige verkehrliche Grossprojekte – namentlich eine vollständig neue Autostrassen-Tangente oder eine Untertunnelung der Tramlinie in Binningen – birgt das Risiko, städtebauliche Aufwertungsprozesse zu verpassen. Ausserdem muss beachtet werden, dass neue Strasseninfrastrukturbauten die wertvollen, intakten Landschafts- und Naherholungsräume gefährden.

8.4 Birstal

Ausgangslage/Kontext

Das Birstal gehört zu den inneren Korridoren und ist wirtschaftlich eng mit dem Agglomerationszentrum verbunden. Die Nachfrage nach Wohnraum ist konstant, das Wachstum ist aber im Korridorvergleich unterdurchschnittlich. Hingegen ist das Wachstum der Arbeitsplätze überdurchschnittlich hoch. Die Siedlungsgebiete liegen eingebettet in das grüne Birstal und sind durch die Topografie und Natur klar begrenzt. Die Birs im Mittelpunkt bietet viel Potenzial für Naturschutz und Erholung. Die entsprechenden Aufwertungspotenziale haben das Freiraumkonzept Birspark (2009), der darauf basierende Aktionsplan Birspark Landschaft (2015) und das Raumkonzept Birsstadt 2035 (2015) aufgezeigt.

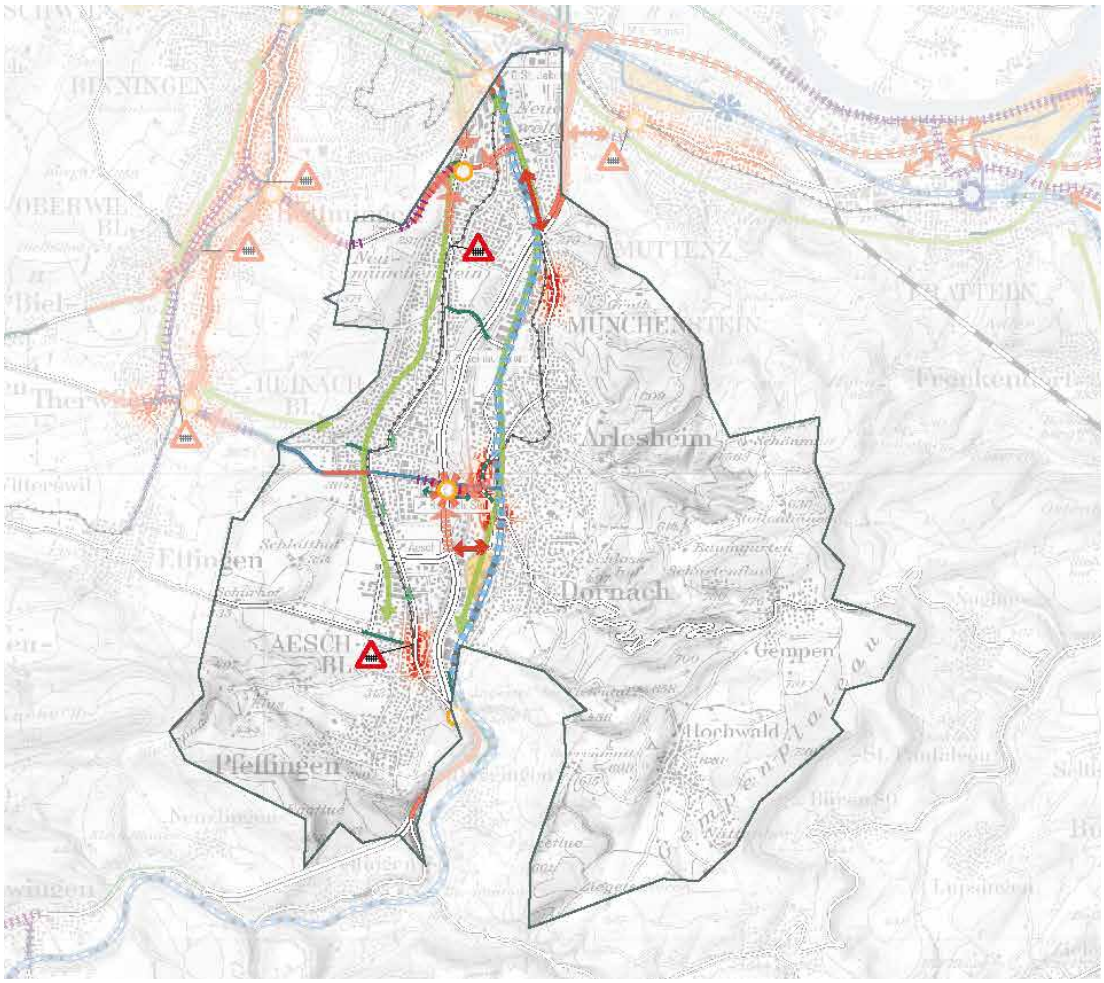
Das Raumkonzept Birsstadt 2035 zeigt den siedlungsstrukturellen Handlungsbedarf auf, und der Korridorprozess in der Birsstadt läuft vergleichsweise aktiv. Die Zentren- und Versorgungsfunktionen in der Birsstadt sind vielfältig. Alle Kommunen haben grundsätzlich ein klares Zentrum. Einzelne Dorfkerne wie Pfeffingen, Dornach und Münchenstein haben jedoch infolge von Randlagen oder infrastrukturellen Zäsuren eine vergleichsweise schwache Versorgungsfunktion.

Die grossräumige MIV-Erschliessung des Birstals erfolgt über die A18, die durch den Netzbeschluss in die Verantwortung des ASTRA übergegangen ist. Beidseits der Birs führt zudem je eine Kantonsstrasse. Insgesamt ist die Auslastung des Strassennetzes im Birstal sehr hoch, vor allem an einigen Knotenpunkten radialer und tangentialer Achsen ist die Kapazitätsgrenze erreicht oder überschritten, namentlich an den Kreuzungspunkten von Bruderholz-/Reinacherstrasse (Münchenstein) und von Birsigtal-/Hauptstrasse (Reinach) sowie an der Querverbindung Reinach – Dornach. Zudem entstehen regelmässig Rückstaus auf der A18 infolge von Überlastungen im Bereich Angenstein, beim Knoten Hagnau und auf der Osttangente.

Das ÖV-Angebot ist mit S-Bahn und 2 Tramlinien auf beiden Birsseiten in radialer Ausrichtung sehr gut. Mit STEP AS 2035 wird der 15-Minuten-Takt auf der S-Bahn-Linie bis Aesch eingeführt. Die Busangebote haben bereits heute Zuverlässigkeitsprobleme infolge hoher allgemeiner Strassenbelastung. Auf der Tangentialachse Dornach – Therwil wird zurzeit auch eine längerfristige Umstellung auf ein Tram vertieft geprüft. Die Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV kann im Birstal an einigen Stellen nicht sichergestellt werden.

Im Birstal besteht ein dichtes Fusswegnetz. Das Velonetz im Birstal ist grundsätzlich dicht und besteht aus dem kantonalen Radroutennetz und den ergänzenden kommunalen Routen sowie touristisch orientierten, nationalen und regionalen Routen von SchweizMobil.

Abbildung 82:
Handlungsbedarf Birstal



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Kartenband: Karte 5.3

gestrichelt = mit Massnahmen AP1-3

ÖV und kombinierte Mobilität

- Beförderungskapazität in HVZ ausgeschöpft (Bahn)
- Fehlende Durchbindung (Bahn)
- Engpass bei Bahnknoten
- ÖV-Drehscheibe mit Handlungsbedarf (B+R/ P+R, Zugänge, Verknüpfung)
- Engpässe/ Netzlücken Tramnetz
- Ausbaubedarf Busangebot
- Starke Behinderung strassengebundener ÖV
- Ungenügende ÖV-Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten
- Kreuzung Strasse mit Bahn-/Tramlinie (mit hoher Frequenz)

Strasse und Verkehrsmanagement

- Überlast HLS-Netz
- Überlast HVS-/VS-Netz
- Überlasteter Knoten
- Verkehrlicher Druck Ausweichverkehr/ mangelnde Kanalisierungswirkung
- Problematische Überlagerung Verkehrsströme
- Belastete Ortsdurchfahrt
- Grenzübergang mit Stauproblematik und Behinderungen zw. MIV und Lkw-Verkehr

Velo (nur Haupt- und Vorzugsroutennetz betrachtet)

- Netzlücke/fehlende Veloinfrastruktur
- ungenügende Veloinfrastruktur
- fehlende Velovorzugsroute

Fussverkehr

(Handlungsbedarf wird aufgrund des Massstabs nicht dargestellt)

Grundlagenkarte

- Bahnlinie
- Tramlinie
- Hochleistungsstrasse (HLS)
- Hauptverkehrsstrasse (HVS) oder Verbindungsstrasse (VS)
- Korridorgrenze

Schwachstellen/Handlungsbedarf Birstal

Schwachstellen	Handlungsbedarf (mit Hinweis auf bisher nicht umgesetzte Massnahmen)
Siedlung	
› Die Kapazitäten in den bebauten und unbebauten Bauzonen (ohne Berücksichtigung der Schwerpunktgebiete) sind knapp. › Der Grossteil der Bausubstanz stammt aus den 50er- bis 80er-Jahren. Es besteht Erneuerungsbedarf. › Die Siedlungsausbreitung im Talraum ist flächenhaft mit wenig ablesbaren Strukturen.	› Die Entwicklungsmöglichkeiten und der Erneuerungsbedarf von Immobilien und Siedlungen sind zu überprüfen, insbesondere in Gebieten mit guter ÖV-Erschliessung oder mit geplantem ÖV-Ausbau. › Besser lesbare Strukturen sind zu schaffen, und eine kontextabhängig höhere Ausnutzung der bebauten Bauzonen ist im Zuge der Erneuerung der Bausubstanz sicherzustellen. › Die Ausnutzung der Bauzonen insbesondere entlang der ÖV-Korridore ist zu erhöhen.
› Es gibt zwar einige Schwerpunktgebiete in der Birsstadt, gewisse Umstrukturierungsgebiete sind jedoch in Bezug auf die Siedlungskerne wenig integriert, und die Erschliessung mancher Areale ist nicht optimal. › Viele Arbeitsplatzgebiete sind monofunktional ausgerichtet und bieten kein erkennbares Profil.	› Standortentwicklungen sind integral und überkommunal zu betrachten: Die differenzierte Entwicklung der Schwerpunktgebiete aufgrund von Gebietseignung und der Ausbildung von Gebietsprofilen ist voranzutreiben. › Bei der Planung ist die Integration der Umstrukturierungsgebiete in die bestehende Siedlung sicherzustellen (gemeindeübergreifende Herangehensweise). › Transformationsprozesse sind zu nutzen, um die Durchmischung von Wohnen und Arbeiten zu fördern. › Die Entwicklung der Schwerpunktgebiete ist auf die verkehrliche Erschliessungssituation abzustimmen oder hat im Gleichschritt mit geplanten Ausbauten im Verkehr zu erfolgen, und Schwerpunktgebiete sind entsprechend zu priorisieren.
› Die Versorgungsfunktion und die Attraktivität von Dorfkernen in Randlage (Münchenstein, Dornach, Pfeffingen) sind teilweise schwach.	› Quartier- und Ortskerne sind zu erneuern und aufzuwerten, dabei ist die Versorgungsfunktionen zu erhalten und zu verbessern.
Landschaft	
› Die Birs verläuft mehrheitlich versteckt und bietet nur wenige naturnahe Ufer. › Der Birsuferweg ist nicht durchgehend (Unterbrechung bei Dornachbrugg).	› Die Erlebbarkeit und Zugänglichkeit der Birs und des Birsraums ist zu verbessern. Dies wird im Rahmen der Massnahme Birspark Landschaft von den Kommunen umgesetzt.
› Die A18 zerschneidet die Landschaft und ist für hohe Lärmpegel verantwortlich.	› Die Lärmbelastung ist im Bereich von sensiblen Gebieten möglichst einzudämmen. › Durch das Schaffen von nachfragegerechten Querungsmöglichkeiten kann die Zerschneidungswirkung der A18 verringert werden.
› Der Nutzungsdruck auf die vorhandenen Freiräume nimmt aufgrund der wachsenden Wohnbevölkerung zu.	› Der Erhalt und die Nutzbarkeit der bestehenden siedlungsinternen Freiräume sind sicherzustellen. › Im Zuge der Innenentwicklung und Transformation sind neue und erreichbare Freiräume im Siedlungsgebiet zu schaffen. › Die Aufenthaltsfunktion der quartiersinternen Strassenzüge ist zu stärken.
S-Bahn	
› Die Beförderungskapazitäten der S-Bahn sind in den Hauptverkehrszeiten ausgeschöpft.	› Mit STEP AS 2035 kann der 15-Minuten-Takt auf der S-Bahn-Linie Birstal bis Aesch eingeführt werden.
› Entwicklungsgebiete (v. a. im Raum Dornach) sind ungenügend erschlossen.	› Die neue Bahn-Haltestelle Dornach-Apfelsee erschliesst die umliegenden Entwicklungsgebiete.

Schwachstellen	Handlungsbedarf (mit Hinweis auf bisher nicht umgesetzte Massnahmen)
Tram/Bus	
› Ungenügende ÖV-Tangentialangebote und hohe Strassenbelastungen führen zu Zuverlässigkeitsproblemen im strassengebundenen ÖV (v. a. an den Kreuzungspunkten von radialen und tangentialen Strassenverkehrsachsen).	› Der Handlungsbedarf besteht vor allem zwischen dem Leimental und dem Birstal beim Ausbau der ÖV-Tangente Therwil – Dornach (Busvorläufer und evtl. längerfristig Tram) sowie zwischen Bottmingen und Münchenstein. › Die Zuverlässigkeit des strassengebundenen-ÖV ist auf den am stärksten belasteten Abschnitten zu optimieren (z. B. Busspur Bruderholzstrasse oder Querverbindung Reinach – Dornach, Verkehrsmanagementsysteme).
Strasse (inkl. Verkehrsmanagement und Parkierung)	
› Es bestehen sehr hohe Knotenbelastungen durch die Überlagerung von radialen und tangentialen Verkehrsströmen (insbesondere am MFP-Kreisel in Münchenstein, am Anschluss Reinach-Süd)	› Die Verkehrsströme im Birstal ergeben sich durch eine komplexe Überlagerung von Binnenverkehr und grossräumigen tangentialen und radialen Beziehungen. Entsprechend ergibt sich ein gesamtverkehrlicher Handlungsbedarf, d. h. sowohl eine verstärkte Steuerung des Strassenverkehrs (Personen- und Güterverkehr) als auch weitere Anstrengungen zur Verkehrsverlagerung des MIV auf ÖV und Veloverkehr › Es besteht genereller Handlungsbedarf beim Verkehrsmanagement, v. a. im nördlichen Teil des Korridors (Raum Münchenstein/Basel).
› Bei Überlast der A18 kommt es zu Ausweichverkehr auf dem nachgelagerten Strassennetz.	› Mit punktuellen Kapazitätsausbauten auf dem übergeordneten Netz werden Ausweichverkehre auf nachgelagerte Strassen vermindert. Problematisch sind primär die Anschlussbereiche.
› Ortsdurchfahrten sind stark belastet und führen zu Zuverlässigkeitsproblemen des strassengebundenen ÖV, insbesondere in Münchenstein, Dornach und Aesch.	› Dem Handlungsbedarf ist ortsspezifisch zu begegnen. Die Transitverkehre sollen nach Möglichkeit durch Verlagerung auf das HLS-Netz reduziert werden. Der verbleibende Verkehr ist möglichst siedlungsverträglich abzuwickeln. Hierfür ist der öffentliche Strassenraum entsprechend zu gestalten. › In ausgewählten Fällen sind weitergehende Entlastungslösungen mit neuen Infrastrukturen umzusetzen (z. B. durch die Verlegung der Kantonsstrasse Arlesheim – Münchenstein).
› Die Strassenverkehrserschliessung des ESP-Raumes Dornach ist ungenügend.	› Die Anbindung des ESP-Gebiets an die A18 wird mit dem Vollanschluss Aesch und dem Zubringer Dornach/Aesch deutlich verbessert.
Velo	
› Die Quervernetzung der beiden Talseiten ist mangelhaft (Trennung durch Birs und A18), und Verbindungen zu den benachbarten Korridoren (Leimental, Hochrhein und Ergolztal/Frenkentäler) und der Kernstadt sind ungenügend ausgebaut oder fehlen ganz.	› Zusätzliche Querverbindungen vermindern die Trennwirkung und sorgen für eine bessere Verknüpfung der beiden Talseiten. › Die bestehenden tangentialen Veloverbindungen werden gestärkt und attraktiv ausgestaltet.
› Teilweise fehlt die Veloinfrastruktur oder ist unzureichend. Das zeigt sich durch Mischverkehr und durch Velostreifen auf Ausserortsabschnitten (insbesondere Sundgauerstrasse, Birsigtalstrasse und die Verbindung Hagnau – Birsfelden) › Die Veloführung auf stark belasteten Innerortsstrassen (u. a. Reinach, Aesch) ist partiell ungenügend.	› Mit dem Ausbau der Veloinfrastruktur auf Ausserortsabschnitten (z. B. durch die Realisierung abgetrennter Velowege) wird die Sicherheit für den Veloverkehr erhöht. › Durch die Umgestaltung oder Neuorganisation des Strassenraums und durch die Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen werden die Verkehrssicherheit und Attraktivität für den Veloverkehr erhöht.

Schwachstellen	Handlungsbedarf (mit Hinweis auf bisher nicht umgesetzte Massnahmen)
› Die LV-Erschliessung von Entwicklungsgebieten (z. B. Hagnau, Aesch-Nord, Kägen, Widen/Birsmatt) ist ungenügend.	› Eine gute Anbindung der Entwicklungsgebiete an das übergeordnete Velonetz trägt dazu bei, das Verlagerungspotenzial auf den Veloverkehr bestmöglich auszuschöpfen.
› Die Kombinierte Führung von Velo- und Fussverkehr auf gemeinsamen, knapp dimensionierten Wegen führt zu Konflikten.	› Mit einer Aufweitung der Infrastruktur oder einer getrennten Führung von Fuss- und Veloverkehr wird der Fahrfluss für den Veloverkehr verbessert und das Konfliktpotenzial vermindert.
› Velovorzugsrouten fehlen im Birstal.	› Mit der Realisierung von prioritären Veloverbindungen auf Achsen mit hohem Velopotenzial wird das Birstal direkt mit der Kernstadt und angrenzenden Korridoren verbunden. Bei der Verknüpfung ins Rheintal besteht beim Veloverkehr gegenüber anderen Verkehrsmitteln grosses Potenzial.
Fussverkehr	
› Querungsmöglichkeiten über die A18, die Bahnlinie und die Birs sind unzureichend.	› Durch die Trennungswirkung der Birs, der Bahnlinie und der Hochleistungsstrasse A18 kann die hohe Querungsnachfrage nicht abgewickelt werden. Diese ist mit entsprechenden neuen Infrastrukturen aufzufangen.
› Es bestehen Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr auf stark frequentierten Abschnitten insbesondere in Reinach.	› In Konfliktfällen ist das Angebot an abgetrennten Fusswegen nachfragegerecht auszubauen.
› Die Verbindungen vom Tal zu den höher liegenden Dorfzentren und Wohnquartieren sind teilsweise unattraktiv und sicherheitskritisch.	› Durch zusätzliche Fuss- und Velowege sind bestehende Verbindungslücken zu schliessen (z. B. im Raum Dreispitz – Münchenstein).
Güterverkehr	
› Es bestehen Kapazitätsengpässe auf dem Strassen- und Schienennetz.	› Siehe S-Bahn und Strasse.
› Es fehlen Flächen für Umschlagvorgänge (u. a. auch für die Transportoptimierung) und für nachgelagerte Logistik-Dienstleistungen. › Der Flächenmangel in der Kernstadt erhöht den Druck auf den Flächenbedarf in den Nachbarräumen.	› Der Flächenbedarf ist gemeindeübergreifend zu koordinieren, und die unterschiedlichen Nutzungsansprüche sind in der Raum- und Richtplanung abzustimmen.
Kombinierte Mobilität	
› Das vorhandene Potenzial für Park&Ride wird nicht ausgeschöpft. › Die bestehenden Park&Ride-Anlagen sind teilweise am falschen Ort.	› Die bestehenden Park&Ride-Standorte im Birstal entlang der Bahnlinie sind nur mässig ausgelastet. Dies hat mit der dichten Siedlungsstruktur des Raumes kombiniert mit dem dichten ÖV-Angebot auch abseits der Hauptachsen zu tun. Mittelfristig ist Aesch als Umsteigepunkt (mit der Einführung des 15-Minuten-Takts der S-Bahn) im Auge zu behalten, und räumliche Reserven für einen Park&Ride-Ausbau sind vorzusehen.
› Veloabstellplätze für Bike&Ride fehlen.	› Das Abstellplatzangebot an den Tramhaltestellen und an wichtigen Busknoten im Birstal ist nachfragegerecht auszubauen.

Ausblick und Fazit Birstal

Das Birstal ist insgesamt mit einem hohen Strassenverkehrsaufkommen konfrontiert, was den Personen- und den Güterverkehr gleichermassen betrifft. Optimierungen sind vor allem im Knotenbereich Dornach/Aesch mit den entsprechenden beschlossenen Ausbauprojekten zu erwarten. Zudem bringen einzelne Umgestaltungsprojekte Entlastung für Ortsdurchfahrten (z. B. in Birsfelden). Insgesamt ist jedoch eine noch stärkere Verlagerung vom MIV auf ÖV und Velo anzustreben. Das Birstal verfügt grundsätzlich über ein sehr dichtes ÖV-Angebot, und mit dem 15-Minuten-Takt der S-Bahn (STEP AS 2035) ist eine weitere Angebotsverbesserung absehbar. Ein Hauptproblem ist die ungenügende Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV als Folge der hohen Strassenverkehrsbelastungen. Hierzu ist die konsequente Buspriorisierung und die Erhöhung der Fahrplanstabilität weiter auszubauen. Wichtig sind zudem verbesserte tangentiale ÖV-Angebote zwischen Birstal und Leimental (starke Bushauptachsen und längerfristig eine neue Tramachse Dornach – Reinach – Therwil). Wie die meisten Korridore ist auch das Birstal topografisch für den weiteren Ausbau des Veloverkehrs prädestiniert. Neben attraktiven radialen Velorouten für den Pendlerverkehr besteht die Chance zur Verkehrsverlagerung, insbesondere auch auf den tangentialen Beziehungen.

Siedlungsstrukturell steht infolge geringer unbebauter Bauzonenreserven die Innenentwicklung und die städtebauliche Aufwertung entlang der Bahn- und Tramachsen im Vordergrund. Zudem verfügt das Birstal über zahlreiche Entwicklungsgebiete mit sehr bedeutendem Verdichtungs- und Transformationspotenzial. Die ÖV-Erschliessung ist jedoch in einigen Fällen (bussseitig) zu optimieren oder gänzlich neu zu organisieren (S-Bahn Haltestelle Dornach Apfelsee).

Schliesslich ist die Umsetzung des Aktionsplans Birspark Landschaft aus dem Jahr 2015 konsequent zu verfolgen.

8.5 Laufental/Thierstein

Ausgangslage/Kontext

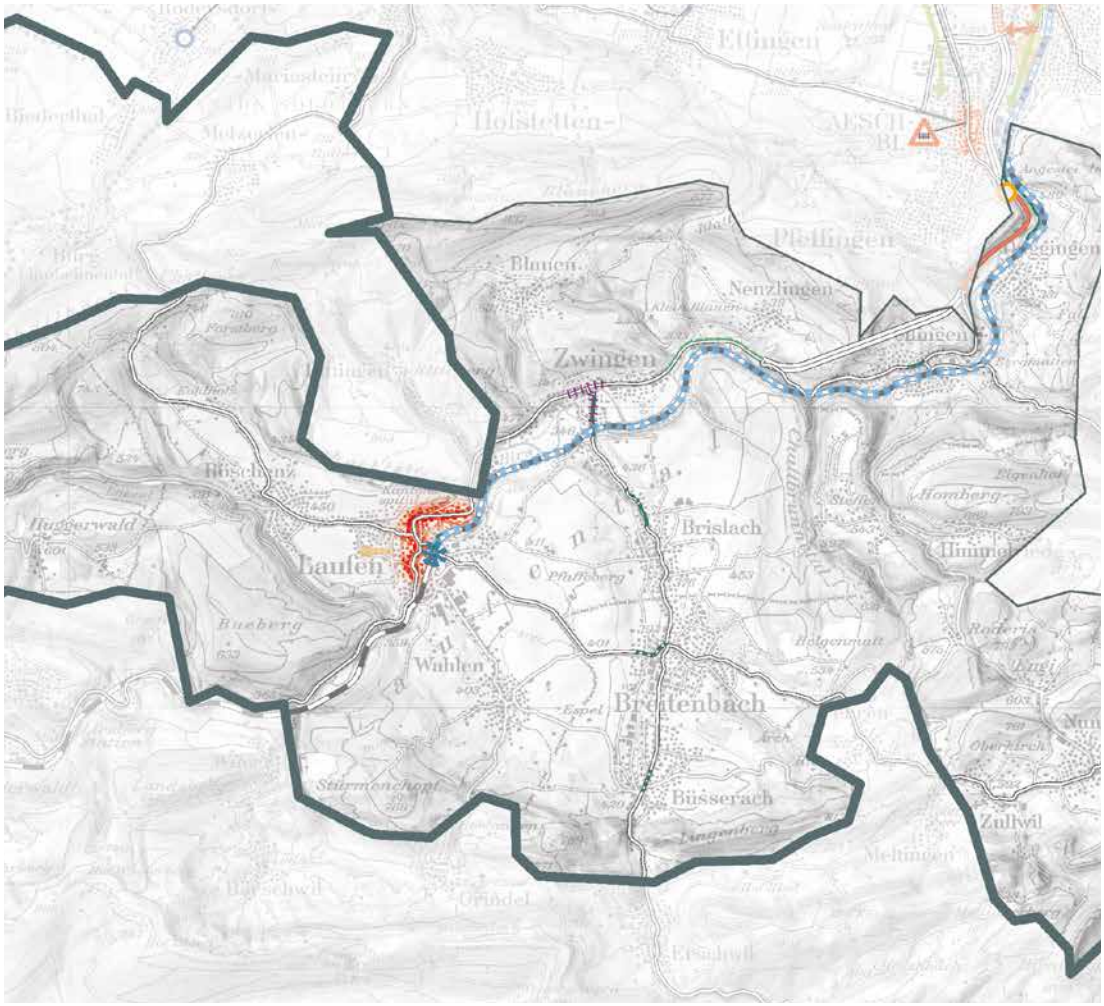
Die Region Laufental/Thierstein zeichnet sich durch eine hohe landschaftliche Vielfalt aus, begründet durch 4 markante topografische Elemente. Der Blauenkamm begrenzt den Korridor Laufental/Thierstein im Norden und trennt den Korridor geografisch von der Agglomerationsebene Basel ab. Er zieht sich von der Talenge beim Schloss Angenstein westwärts bis nach Roggenburg. Das Tal der Birs durchzieht das Gebiet Laufental/Thierstein von Nordosten bis Südwesten und ist bestimmend für die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Korridor. Das Laufenbecken liegt im Zentrum des Korridors. Die grösseren zusammenhängenden Flächen im Laufenbecken sind für die Landwirtschaft von grosser Bedeutung. Der Jurabogen schliesslich bildet den südlichen Begrenzungsgürtel. Der Korridor Laufental/Thierstein bietet der ansässigen Bevölkerung, aber auch der Bevölkerung der Agglomeration weitläufige Naherholungsräume in teils fast unberührten Landschaften.

Die landschaftlichen Besonderheiten des Korridors machen ihn zu einer beliebten Wohnregion. Insbesondere die Tallage entlang der Birs und das Laufenbecken sind stark besiedelt. Der Korridor Laufental/Thierstein verfügt über einige, teilweise auch grössere Gewerbe- und Industriestandorte. Das Verhältnis von Wohnen und Arbeiten ist trotzdem eher unausgewogen, und der Korridor Laufental/Thierstein ist mehrheitlich ein Wohnstandort.

Insgesamt weist der Korridor Laufental/Thierstein eine heterogene Siedlungsstruktur auf. Die Unterschiede zwischen den Kommunen sind teilweise gross, auch begründet durch die unterschiedlichen Erschliessungsqualitäten. Neben den Städten und Gemeinden in der Talachse, die dem äusseren Korridor angehören und gut erschlossen sind, gibt es viele ländliche Gemeinden mit weniger gutem ÖV-Angebot.

Das verkehrliche Rückgrat im ÖV bildet die S-Bahn. Strassenseitig ist die Verbindungsachse H18/A18 zwischen Basel und Jura die Lebensader des Korridors Laufental/Thierstein und prägt die Identität als Durchgangsregion.

Abbildung 83:
Handlungsbedarf Laufental/
Thierstein



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Kartenband:
Karte 5.4

gestrichelt = mit Massnahmen AP1-3

ÖV und kombinierte Mobilität

- Beförderungskapazität in HVZ ausgeschöpft (Bahn)
- Fehlende Durchbindung (Bahn)
- Engpass bei Bahnknoten
- ÖV-Drehscheibe mit Handlungsbedarf (B+R/ P+R, Zugänge, Verknüpfung)
- Engpässe/ Netzlücken Tramnetz
- Ausbaubedarf Busangebot
- Starke Behinderung strassengebundener ÖV
- Ungenügende ÖV-Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten
- Kreuzung Strasse mit Bahn-/Tramlinie (mit hoher Frequenz)

Strasse und Verkehrsmanagement

- Überlast HLS-Netz
- Überlast HVS-/VS-Netz
- Überlasteter Knoten
- Verkehrlicher Druck Ausweichverkehr/ mangelnde Kanalisierungswirkung
- Problematische Überlagerung Verkehrsströme
- Belastete Ortsdurchfahrt
- Grenzübergang mit Stauproblematik und Behinderungen zw. MIV und Lkw-Verkehr

Velo (nur Haupt- und Vorzugsroutennetz betrachtet)

- Netzlücke/fehlende Veloinfrastruktur
- ungenügende Veloinfrastruktur
- fehlende Velovorzugsroute

Fussverkehr

(Handlungsbedarf wird aufgrund des Massstabs nicht dargestellt)

Grundlagenkarte

- Bahnlinie
- Tramlinie
- Hochleistungsstrasse (HLS)
- Hauptverkehrsstrasse (HVS) oder Verbindungsstrasse (VS)
- Korridorgrenze

Schwachstellen/Handlungsbedarf Laufental/Thierstein

Schwachstellen	Handlungsbedarf (mit Hinweis auf bisher nicht umgesetzte Massnahmen)
Siedlung	
› Die Bevölkerung stagniert oder ist rückläufig. Die Auslastung der Infrastruktur im ländlichen Raum ist deshalb gering. › Die Bevölkerung ist überaltert. › Die Siedlungsdichte ist nicht ausreichend, um das erwartete Wachstum gemäss der Situations- und Trendanalyse auffangen zu können.	› Regional angepasste Wohntypologien mit höheren Dichten in den gut erschlossenen Talgemeinden, insbesondere im Regionalzentrum Laufen sind zu entwickeln. › Die Chancen von Wohntypologien mit höheren Dichten (Mehrfamilienhäuser) sind zu nutzen, um bezahlbare Wohnangebote für junge Erwachsene und für ältere Bewohner (Alterswohnungen) zu schaffen. › Die Belegungsdichte von Einfamilienhäusern ist durch Generationenwechsel zu erhöhen. › Ortskerne aufwerten und besser ausnutzen › Die Versorgung des täglichen Bedarfs ist sicherzustellen.
› Die Bauzonen sind überdimensioniert.	› Auszonungen sind gemäss den kantonalen Vorgaben im Rahmen von OP-Revisionen vorzunehmen. › Der Druck auf die Aktivierung der Innenentwicklungspotenziale soll insbesondere in den Ortskernen erhöht werden.
› Gewerbe- und Industriegebiete sind nicht attraktiv erschlossen. › Die Kommunen sind abhängig von einzelnen Grossunternehmungen. › Es besteht ein eher unausgewogener Nutzungsmix zwischen Wohnen und Arbeiten.	› Die Entwicklungsstudie Laufental/Thierstein (Start 2020) setzt sich mit den Entwicklungsperspektiven der Gewerbe- und Industriegebiete auseinander – mit dem Ziel, Aufwertungspotenziale zu identifizieren und den Arbeitsstandort Laufental/Thierstein zu stärken (siehe Korridorbericht, Kapitel Laufental/Thierstein).
Landschaft	
› Die landschaftliche Qualität in der Tallage entlang der Birs und im Laufenbecken ist aufgrund der starken Beanspruchung durch Siedlung und Infrastrukturen reduziert.	› Die Siedlungsstrukturen sind als landschaftliches Element aufzuwerten, insbesondere die Ortskerne (siehe Siedlung). › Die Siedlungsränder werden qualitätsvoll gestaltet. › Die Freiraumqualität ist durch das Aufwerten bestehender und das Schaffen neuer Freiräume zu verbessern. › Der Strassenraum soll aufgewertet werden. Zu prüfen sind dabei gestalterische Aufwertungsmöglichkeiten, vor allem im Zusammenhang mit der Adressbildung für Gewerbe- und Industriegebiete.
› Es besteht ein zunehmender Druck auf Ausflugsziele, die unterschiedliche Nutzergruppen anziehen (Biker, Wanderer etc.), z. B. im Bereich des Blauen.	› Die Entwicklung ist zu beobachten. Gegebenenfalls sind Nutzungskonzepte zu erstellen.
S-Bahn	
› Die Beförderungskapazitäten sind zurzeit knapp genügend.	› Mit STEP AS 2025 (Doppelspur Duggingen – Grellingen) werden die Kapazitätsprobleme im Laufental gelöst. Es wird dann überlagert zum 30-Minuten-Takt der S-Bahn ein IC-Zug (mit Halt in Laufen) verkehren.
Tram/Bus	
› Die hohen Strassenbelastungen führen punktuell zu Zuverlässigkeitsproblemen im strassengebundenen ÖV, v. a. in Ortsdurchfahrten, insbesondere in Laufen und Zwingen.	› Handlungsbedarf besteht v. a. in den Ortsdurchfahrten von Laufen und Zwingen, insbesondere aufgrund der sehr hohen Strassenbelastung der A18.
Strasse (inkl. Verkehrsmanagement und Parkierung)	
› Die Ortsdurchfahrten sind durch das hohe Schwerverkehrsaufkommen stark belastet, insbesondere in Laufen und Zwingen u. a. aufgrund des Transitverkehrs zwischen Basel-Stadt und dem Jura.	› Die Strassenbelastung auf der Transitachse hat in den letzten Jahren leicht zugenommen. Teilumfahrungen sollen die Ortskerne vom Durchgangsverkehr entlasten. › In den entlasteten Ortsdurchfahrten sind Aufwertungsmassnahmen vorgesehen.

Schwachstellen	Handlungsbedarf (mit Hinweis auf bisher nicht umgesetzte Massnahmen)
› Die Leistungsfähigkeit der A18/H18 ist beschränkt, ein Engpass besteht v. a. im Raum Angenstein. Dies hat erschwerte Arealerschliessungen zwischen Aesch und Zwingen zur Folge.	› Der Engpass soll langfristig mit dem Bau des Muggenbergtunnels gelöst werden.
Velo	
› Veloführungen auf stark belasteten Ortsdurchfahrten fehlen oder sind ungenügend, insbesondere in Laufen und Breitenbach.	› Fehlende Veloinfrastrukturen sind zu ergänzen. Damit kann die Erschliessungsgüte verbessert und das Verlagerungspotenzial auf den Veloverkehr verbessert werden. › Punktuell sind alternative Routenführungen zu prüfen.
› Es bestehen abschnittsweise mangelhafte Velostreifen auf Ausserortsstrassen oder gänzlich fehlende Veloinfrastrukturen, insbesondere zwischen Zwingen und Grellingen sowie im Raum Angenstein.	› Die Veloinfrastrukturen müssen bedarfsgerecht und sicher ausgestaltet werden. Auf Ausserortsstrecken ist eine baulich abgetrennte Veloführung zu wählen.
› Attraktive durchgehende Velohauptrouten im Laufenbecken fehlen.	› Mit der Realisierung von attraktiv ausgebauten, prioritären Velorouten wird die Vernetzung der Kommunen im Laufenbecken veloseitig verbessert.
Fussverkehr	
› Durch die teilweise engen Verhältnisse, insbesondere in Ortskernen, sind einige Fussverkehrsinfrastrukturen (z. B. Trottoirs) zu knapp dimensioniert.	› Die Fussverkehrsinfrastrukturen sind sicher und attraktiv zu gestalten und wo möglich auf die vorgegebenen Mindestmasse zu erweitern.
› Laufen: Die Verbindung zwischen dem Bahnhof und der historischen Altstadt weist gestalterische Mängel auf.	› Die Verbindung zwischen dem Bahnhof Laufen und der Altstadt ist aufzuwerten.
Kombinierte Mobilität	
› Das Park&Ride-Angebot wird nur gering genutzt.	› Die bestehenden Park&Ride-Parkplätze im Laufental sind nur mässig ausgelastet. Ein weiterer Ausbau ist hier nicht nötig.
› Veloabstellplätze für Bike&Ride fehlen.	› Das Abstellplatzangebot an den Bahn-Haltestellen und an wichtigen Busknoten im Laufental ist nachfragegerecht weiter auszubauen.

Ausblick und Fazit Laufental/Thiersteil

Der Korridor Laufental/Thierstein ist vor allem mit dem hohen Durchgangsverkehr auf der Transitachse A18/H18 konfrontiert und weist stark belastete Ortsdurchfahrten auf. Dies führt lokal zu Behinderungen des strassengebundenen ÖV und zu Schwierigkeiten in der Erschliessung von Siedlungsteilen. Die begrenzten Möglichkeiten, die ländlichen Gemeinden an den ÖV anzubinden, führen systembedingt zur Verstärkung des MIV. Die Lösungsansätze, die die kombinierte Mobilität und neue Mobilitätsformen bieten, sind gezielt zu nutzen und frühzeitig einzuplanen, um das Verkehrsaufkommen zu reduzieren. Die ÖV-Erschliessung der Industrie- und Gewerbegebiete ist nutzungsabhängig zu verbessern, und auch hier sind neue Lösungsansätze (z. B. Rufbus) gefragt. Das Potenzial des Veloverkehrs, insbesondere der E-Bikes, ist mit einem gezielten Ausbau des Velonetzes auszuschöpfen.

Mit einer gezielten und regional abgestimmten Profilierung und Aufwertung der Industrie- und Gewerbegebiete ist der Korridor Laufental/Thierstein als Arbeitsplatzstandort zu stärken. Für die regionale Ausstrahlung ist das Regionalzentrum Laufen mit einer qualitätsvollen Ortsentwicklung aufzuwerten. Die Attraktivität als Wohnstandort ist zu sichern, dabei kommt den Ortskernen eine bedeutende Rolle zu.

8.6 Ergolztal/Frenkentäler

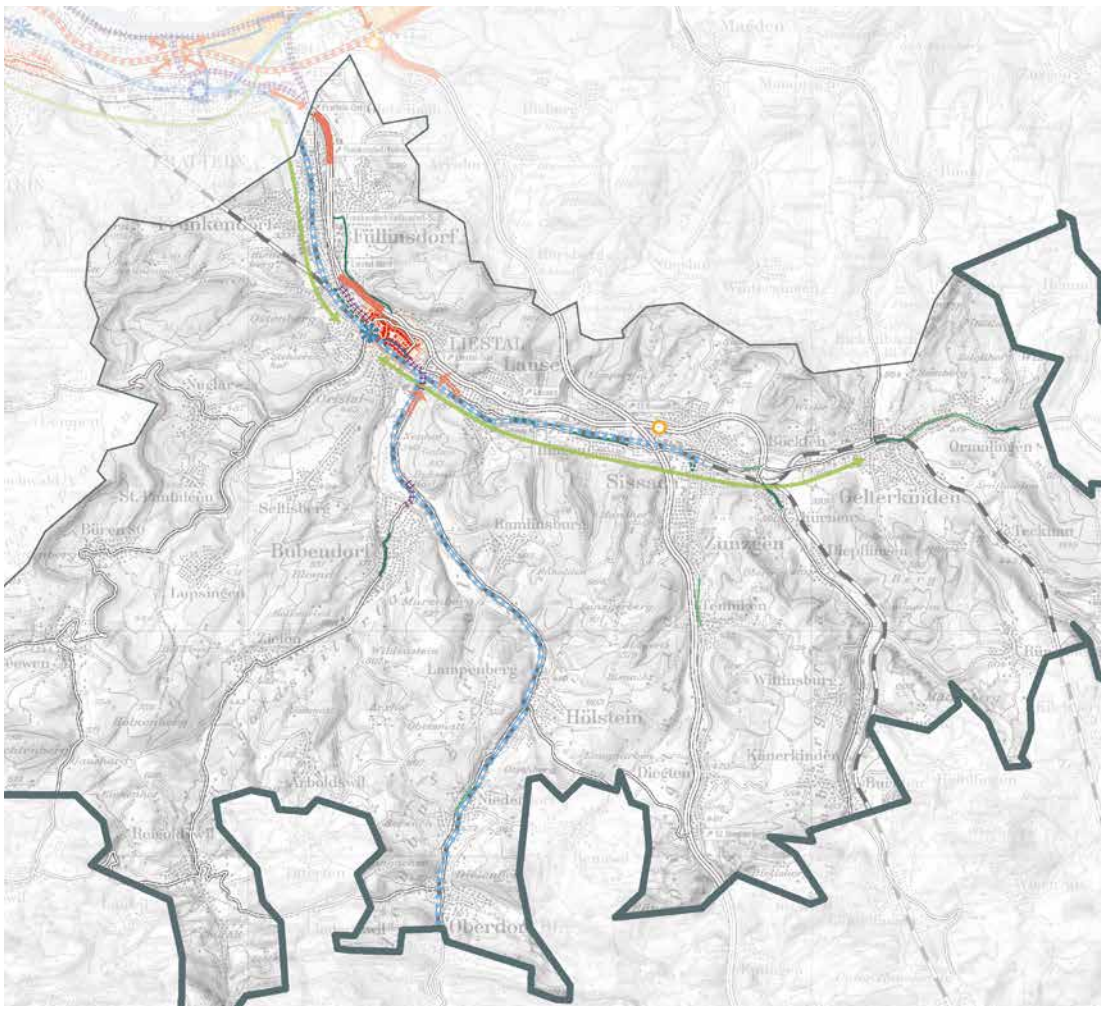
Ausgangslage/Kontext

Im Gegensatz zu den anderen Korridoren besteht der Korridor Ergolztal nicht nur aus einem einzelnen Tal. Die meisten Kommunen, die sich innerhalb des Perimeters des Agglomerationsprogramms Basel befinden, zählen entweder zur Ergolzachse und liegen an der S-Bahn oder gehören dem vorderen oder hinteren Frenkental an.

Die Ergolzachse ist bis Gelterkinden hinauf praktisch lückenlos von Siedlungsgebiet beansprucht. Dazwischen gibt es jedoch noch einen weitgehend intakten Siedlungstrenngürtel zwischen Sissach und Gelterkinden. Die Kommunen an der Ergolzachse sind mit der S-Bahn grundsätzlich gut erschlossen, Angebotsausbauten sind aber nötig und auch geplant (bis nach Liestal). Strassenseitig sind die Kommunen mit der A22 ans HLS-Netz angeschlossen. Itingen und Sissach haben zudem einen nahezu direkten Anschluss an die A2. An der Ergolzachse bilden Siedlungsband, Eisenbahn, Hochleistungs- und Kantonsstrassen einschneidende Zäsuren.

Die Gemeinden im vorderen (Bubendorf – Waldenburg) und hinteren (Bubendorf – Reigoldswil) Frenkental liegen in einer landschaftlich und naturräumlich vielfältigen Region: Enge Täler, grosszügige offene Hochebenen im Tafeljura sowie die attraktiven Aussichtslagen im Faltenjura sind identitätsstiftende Elemente. Im Talboden liegen kompakte, von Siedlungs- und Verkehrsinfrastrukturen geprägte Dörfer und auf den Hügeln gut in die Landschaft eingebettete, ländliche Dörfer. Die Ortskerne der Frenkentäler Gemeinden sind meist noch intakt und von hoher Qualität und damit ein wichtiges Identitätsmerkmal der Region. Verglichen mit anderen ländlichen Räumen sind die Frenkentäler Gemeinden mit ihrer Nähe zum Kantonshauptort Liestal und zur Wirtschaftsmetropole Basel überdurchschnittlich gut erschlossen (ab 2022 15-Minuten-Takt Waldenburgerbahn in HVZ, 30-Minuten-Takt Bus im hinteren Frenkental). Folglich sind die Gemeinden auch beliebte Siedlungsräume. Viele der Gemeinden auf den Hügeln sind zwar mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen, die Fahrzeiten und -frequenzen sind in der Regel aber nicht konkurrenzfähig zum MIV.

Abbildung 84:
Handlungsbedarfskarte
Ergolztal/Frenkentäler



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Kartenband:
Karte 5.5

gestrichelt = mit Massnahmen AP1-3

ÖV und kombinierte Mobilität

- Beförderungskapazität in HVZ ausgeschöpft (Bahn)
- Fehlende Durchbindung (Bahn)
- Engpass bei Bahnknoten
- ÖV-Drehscheibe mit Handlungsbedarf (B+R/ P+R, Zugänge, Verknüpfung)
- Engpässe/ Netzlücken Tramnetz
- Ausbaubedarf Busangebot
- Starke Behinderung strassengebundener ÖV
- Ungenügende ÖV-Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten
- Kreuzung Strasse mit Bahn-/Tramlinie (mit hoher Frequenz)

Strasse und Verkehrsmanagement

- Überlast HLS-Netz
- Überlast HVS-/VS-Netz
- Überlasteter Knoten
- Verkehrlicher Druck Ausweichverkehr/ mangelnde Kanalisierungswirkung
- Problematische Überlagerung Verkehrsströme
- Belastete Ortsdurchfahrt
- Grenzübergang mit Stauproblematik und Behinderungen zw. MIV und Lkw-Verkehr

Velo

(nur Haupt- und Vorzugsroutennetz betrachtet)

- Netzlücke/fehlende Veloinfrastruktur
- ungenügende Veloinfrastruktur
- fehlende Velovorzugsroute

Fussverkehr

(Handlungsbedarf wird aufgrund des Massstabs nicht dargestellt)

Grundlagenkarte

- Bahnlinie
- Tramlinie
- Hochleistungsstrasse (HLS)
- Hauptverkehrsstrasse (HVS) oder Verbindungsstrasse (VS)
- Korridorgrenze

Schwachstellen/Handlungsbedarf Ergolztal//Frenkentäler

Schwachstellen	Handlungsbedarf (mit Hinweis auf bisher nicht umgesetzte Massnahmen)
Siedlung	
› Frenkentäler Talgemeinden: Es besteht ein belastender Durchgangsverkehr und baulicher Erneuerungsbedarf in den Dorfkernen. › Frenkentäler Talgemeinden: Die Gemeinden weisen die höchste Bauzonenreservequote von allen Regionen des Kantons Basel-Landschaft auf. Damit besteht kein Druck die Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken. › Frenkentäler Talgemeinden: Die unbebauten Bauzonen liegen oft an Dorfrändern und Talhängen mit schlechter ÖV-Erschliessung. › Frenkentäler Talgemeinden: Gewerbe- und Industriezonen liegen brach.	› Ortskernanalysen sind durchzuführen, um bauliche Potenziale und Aufwertungspotenziale zu identifizieren und aktivieren. › Schlecht gelegene Bauzonenreserven sind auszuzonen. › Brachen sind umzunutzen und für Wohnen zur Verfügung zu stellen und/oder neue Konzepte zur Schaffung von Arbeitsplätzen sind zu entwickeln (Innovation fördern).
› Ergolztal/Frenkentäler: Die Wachstumsprognose kann nur aufgefangen werden, wenn die Bauzonenreserven aktiviert und höhere Dichten erzielt werden.	› Regional angepasste Wohntypologien mit höheren Dichten in den Städten und Gemeinden der Ergolzachse und der Frenkentäler Talböden sind zu entwickeln und umzusetzen (in Liestal bereits umgesetzt, z. B. Areal Oristal aus AP3). › Wohntypologien mit höheren Dichten (Mehrfamilienhäuser) sind zu entwickeln, um Wohnangebote für junge Erwachsene und ältere Bewohner (Alterswohnungen) zu schaffen. › Die Belegungsdichte von Einfamilienhausquartieren ist durch die Erneuerung mit verdichteter Bausubstanz und durch Generationenwechsel zu erhöhen.
› Ergolzachse: Die Struktur und Orientierung der zusammengewachsenen Siedlungsstrukturen sind teilweise unklar.	› Die zusammengewachsenen Siedlungsstrukturen sind aus regionaler Perspektive weiterzuentwickeln, dabei ist auf eine sinnvolle Rhythmisierung hinzuarbeiten.
Landschaft	
› Der Gewässerraum ist kaum in die Siedlungsstrukturen integriert. › Der Gewässerraum in der Landschaft weist teilweise ökologische und landschaftsästhetische Mängel auf. › Neubauten sind teilweise aus dem ortsbaulichen Kontext gerissen und schlecht in die Landschaft integriert.	› Die Zugänglichkeit zum Gewässerraum ist zu verbessern. › Aufwertungspotenziale sind zu identifizieren und zu nutzen. › Aus schlechten Neubauten ist zu lernen und Gleiches zu verhindern.
S-Bahn	
› Ergolztal: Die Beförderungskapazitäten der S-Bahn in den Hauptverkehrszeiten sind ausgeschöpft	› Mit STEP AS 2025 kann der 15-Minuten-Takt auf der S-Bahn-Linie Basel bis Liestal eingeführt werden. Ab Liestal bleibt der 30-Minuten-Takt S-Bahn, wird aber mit IR-Zügen (mit Halten in Sissach und Gelterkinden) überlagert.
› Frenkentäler: Die Beförderungskapazitäten der Waldenburgerbahn in den Hauptverkehrszeiten sind ausgeschöpft.	› Mit STEP AS 2030 wird zum Ende 2022 die Kapazität erhöht (15-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit) und das Rollmaterial modernisiert (höhere Kapazität pro Zug).
Tram/Bus	
› Punktuell hohe Strassenbelastungen führen zu Zuverlässigkeitsproblemen im strassengebundenen ÖV, vor allem im Zulauf nach Liestal.	› Der Handlungsbedarf besteht vor allem in den Räumen Liestal und Sissach (siehe Strasse). › Die Zuverlässigkeitsprobleme im strassengebundenen ÖV können mit teilregionalen Verkehrsmanagementsystemen gemildert werden.

Schwachstellen	Handlungsbedarf (mit Hinweis auf bisher nicht umgesetzte Massnahmen)
Strasse (inkl. Verkehrsmanagement und Parkierung)	
› Es bestehen punktuelle Kapazitätsengpässe zu den Nachfragespitzen aufgrund sich überlagernder Verkehrsströme, insbesondere entlang der A22 im Raum Liestal (Verflechtung der Verkehrsströme Ergolzachse und Frenkentäler) und im Raum Sissach (Kreuzungsbereich von A2 und A22).	› Genereller Handlungsbedarf besteht beim Aufbau eines regionalen Verkehrsmanagements und bei der Ermöglichung der überregionalen Lenkung der Verkehrsströme auf der A2 bzw. A22 mit einer betrieblichen Optimierung der Auslastungen der A2 und der A22 (mittels Verkehrslenkungsmassnahmen).
› Zentrumsnahe (Wohn-)Gebiete sind stark belastet und werden durch MIV-Achsen zerschnitten, insbesondere in Liestal.	› Mit entsprechenden Umgestaltungsmassnahmen ist der Strassenverkehr möglichst umfeldverträglich abzuwickeln und die Trennwirkung der Strassenachsen zu minimieren.
Velo	
› Es gibt längere Mischverkehrsabschnitte, z. B. zwischen Sissach und Lausen oder zwischen Gelterkinden und Böckten.	› Der Veloverkehr ist auf stark verkehrsbelasteten Strecken wenn möglich mit genügend breiten Velostreifen (nur innerorts) oder auf einer separaten Veloinfrastruktur zu führen.
› Die Veloführung auf mehreren Ortsdurchfahrten bzw. Teilabschnitten fehlt oder ist ungenügend, z. B. in Gelterkinden, Ormalingen, Böckten, Thürnen, Bubendorf, Itingen und Liestal.	› Fehlende oder ungenügende Veloinfrastrukturen sind zu ergänzen und bedarfsgerecht auszubauen. Punktuell sind alternative Routenführungen zu prüfen.
› Es gibt längere kombinierte Fuss- und Velowege mit unzureichender Breite, v. a. in den Frenkentälern.	› Bei hohem Fuss- und Veloaufkommen sind die beiden Verkehrsarten wenn möglich baulich getrennt zu führen oder genügend breite Wege anzubieten.
Fussverkehr	
› Es bestehen an mehreren Stellen Lücken im Fusswegnetz.	› Die Lücken im Wegnetz sind zu schliessen, und das Potenzial des Fussverkehrs ist stärker zu nutzen, z.B. am Oristal- und Ergolzuferweg.
Kombinierte Mobilität	
› Das bestehende Park&Ride-Potenzial wird nicht ausgeschöpft.	› Die Park&Ride-Auslastung ist an einigen Standorten nur mässig und das weitere Nachfragepotenzial wird als gering eingestuft (Talstruktur und gutes ÖV-Angebot). Die Ausnahme mit guter Auslastung bildet Liestal. Ein erweitertes Park&Ride-Angebot ist hier aber mit der Zentrumsentwicklung nicht zu vereinbaren. Hingegen ist die Park&Ride-Situation in Sissach und Gelterkinden zu beobachten.
› Es fehlen Veloabstellplätze für Bike&Ride.	› Das Abstellplatzangebot an den S-Bahn Haltestellen und an den wichtigen Busknoten im Ergolztal ist nachfragegerecht auszubauen.

Ausblick und Fazit Ergolztal/Frenkentäler

Das Ergolztal ist eine beliebte Wohnregion, und die Frenkentäler bieten für die gesamte Agglomeration Basel einen qualitätsvollen Naherholungsraum. Das touristische Potenzial der vielfältigen Frenkentäler Landschaft könnte noch besser genutzt werden, um Arbeitsplätze zu erhalten und neue zu generieren. Die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen sind dabei zu berücksichtigen, und nachhaltige Lösungen sind mitzudenken.

Im Zuge der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung ist Wohn- und Arbeitsraum prioritär an gut erschlossenen Lagen und mit verkehrlich innovativen Konzepten zu entwickeln. Das durch die zusätzlichen Einwohner und Arbeitsplätze induzierte Mobilitätswachstum ist möglichst auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr zu lenken. Zu den Stosszeiten ist die A22 bereits am Kapazitätslimit angelangt. Zudem gibt es weitere stark belastete Stellen im Strassennetz, weshalb im Zuge der Wohn- und Arbeitsraumschaffung die verkehrlichen Kapazitäten berücksichtigt und eine regional abgestimmte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sichergestellt werden müssen.

Das Bahnangebot ist momentan in den Hauptverkehrszeiten zu knapp. Mit STEP AS 2025 (bis Liestal) sowie AS 2030 (Waldenburgerbahn) werden die Kapazitäten aber bereitgestellt. Die Behinderungen auf den Zubringer-Buslinien sind zu reduzieren. Um das von den Einwohnern der ländlichen Hügeldörfer verursachte Verkehrsaufkommen zu reduzieren, ist das Potenzial der kombinierten Mobilität besser auszunutzen. Das verfügbare Park&Ride-Angebot ist dafür aber ausreichend. Mehr Handlungsbedarf besteht beim Bike&Ride-Angebot.

Um den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen zu erhöhen, wird die Sicherheit und Attraktivität der bestehenden Veloverbindungen im Ergolztal und den Frenkentälern mit gezielten Massnahmen nochmals erhöht. Die übrigen Kommunen sind mit sicheren und attraktiven Hauptrouten an das Regionalzentrum Liestal anzubinden.

8.7 Hochrhein

Ausgangslage/Kontext

Die Ebene zwischen dem Rheinufer und den Hängen des Südschwarzwaldes variiert auf der deutschen Hochrheinseite in der Breite zwischen wenigen hundert Metern und etwa 3 Kilometern. Unterschiedlich breite Freiraumkorridore trennen die Siedlungsflächen der Kommunen und schaffen einen wahrnehmbaren Rhythmus von bebauten und unbebauten Räumen entlang des Hochrheins.

Auf der Schweizer Hochrheinseite variiert die Ebene zwischen Rheinufer und den Ausläufern der Hügellandschaft des Tafeljuras in der Breite zwischen wenigen hundert Metern und etwa 7 Kilometern. Die Siedlungsflächen werden durch unterschiedlich deutlich wahrnehmbare Freiraumkorridore unterbrochen.

Insgesamt zeichnet sich der Landschaftsraum Hochrhein durch vielfältige Qualitäten aus. Die Talebene ist stark von Siedlung, Industrie und Infrastrukturen geprägt. Der Rhein hat in der Talebene eine grosse Bedeutung als Frei- und Naherholungsraum.

Auf Schweizer Seite gibt es entlang des Rheins eine zusammenhängende Bebauung von Basel bis Rheinfelden. Abseits der Talachse liegen in erhöhter Lage gut in die weitläufige Landschaft eingebettete Dörfer, die als Einzelgemeinden deutlich ablesbar sind. Auf deutscher Seite sind die Siedlungsflächen der Kommunen noch durch Grünzäsuren voneinander getrennt. Der Hochrhein ist ein wichtiger Wohn- und Arbeitsstandort der Agglomeration Basel – das Verhältnis von Einwohnern zu Arbeitsplätzen beträgt auf beiden Seiten des Rheins ca. 2:1.

Die Verkehrsinfrastrukturen haben einen starken Einfluss auf das Erscheinungsbild des Hochrheins. Die markanten parallelen Bänder von Bahn und Strasse (Autobahn A3, Bundesstrasse 34) prägen den Hochrhein-Korridor stark. Sie stellen gleichzeitig, wenn man von Kapazitätsengpässen und Staus zu den Spitzenzeiten absieht, die nötige Erschliessungsqualität sicher. Aufgrund der mehrheitlich flachen Topografie ist die Talebene Hochrhein prädestiniert für das Pendeln mit dem Velo oder E-Bike.

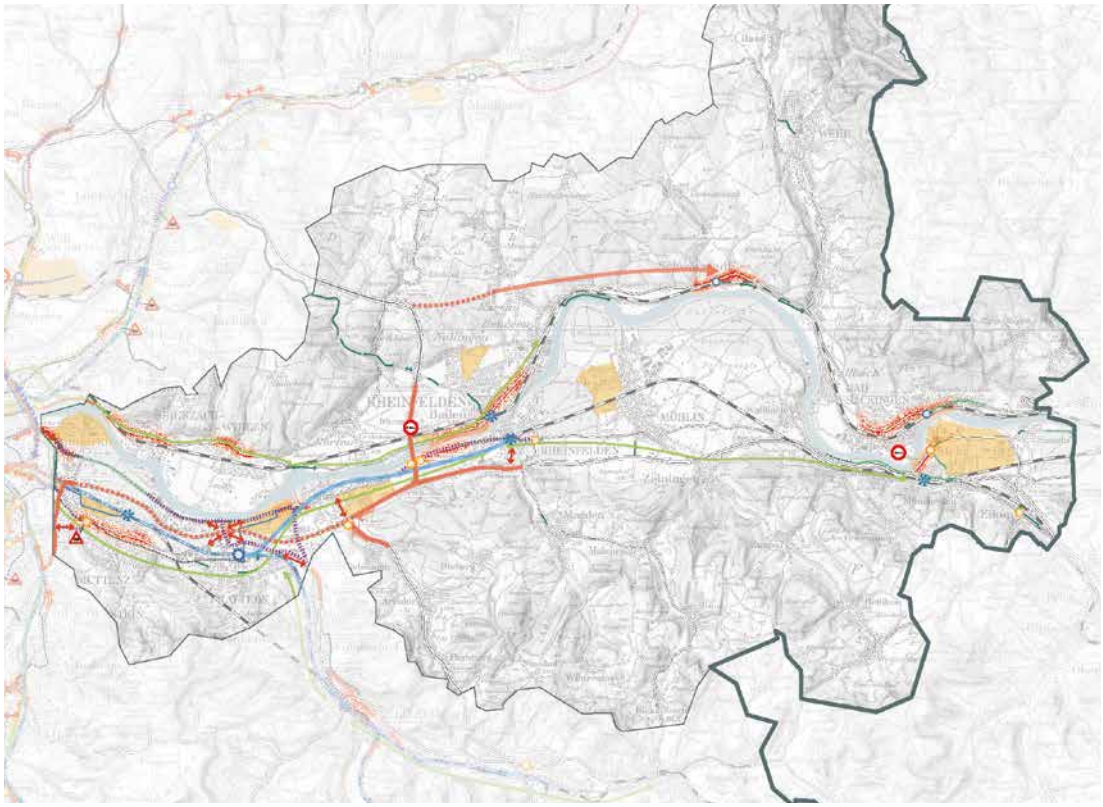


Abbildung 85:
Handlungsbedarf Hochrhein

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Kartenband: Karte 5.6

gestrichelt = mit Massnahmen AP1-3

ÖV und kombinierte Mobilität

- Beförderungskapazität in HVZ ausgeschöpft (Bahn)
- Fehlende Durchbindung (Bahn)
- Engpass bei Bahnknoten
- ÖV-Drehscheibe mit Handlungsbedarf (B+R/ P+R, Zugänge, Verknüpfung)
- Engpässe/ Netzlücken Tramnetz
- Ausbaubedarf Busangebot
- Starke Behinderung strassengebundener ÖV
- Ungenügende ÖV-Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten
- Kreuzung Strasse mit Bahn-/Tramlinie (mit hoher Frequenz)

Strasse und Verkehrsmanagement

- Überlast HLS-Netz
- Überlast HVS-/VS-Netz
- Überlasteter Knoten
- Verkehrlicher Druck Ausweichverkehr/ mangelnde Kanalisierungswirkung
- Problematische Überlagerung Verkehrsströme
- Belastete Ortsdurchfahrt
- Grenzübergang mit Stauproblematik und Behinderungen zw. MIV und Lkw-Verkehr

Velo (nur Haupt- und Vorzugsroutennetz betrachtet)

- Netzlücke/fehlende Veloinfrastruktur
- ungenügende Veloinfrastruktur
- fehlende Velovorzugsroute

Fussverkehr

(Handlungsbedarf wird aufgrund des Massstabs nicht dargestellt)

Grundlagenkarte

- Bahnlinie
- Tramlinie
- Hochleistungsstrasse (HLS)
- Hauptverkehrsstrasse (HVS) oder Verbindungsstrasse (VS)
- Korridorgrenze

Schwachstellen/Handlungsbedarf Hochrhein

Schwachstellen	Handlungsbedarf (mit Hinweis auf bisher nicht umgesetzte Massnahmen)
Siedlung	
› Das zusammenhängende Siedlungsband auf Schweizer Seite weist teilweise unklare Siedlungsstrukturen auf.	› Strukturierende Elemente (insb. Freiräume und Grünzäsuren) sind bei der weiteren Siedlungsentwicklung und -erneuerung gebührend zu berücksichtigen und regional abzustimmen.
› Die Siedlungsdynamik ist hoch (mehrere Schwerpunktgebiete), aber die verkehrlichen Kapazitäten sind begrenzt. › Entwicklungsgebiete liegen teilweise (v. a. im östlichen Teil des Korridors) an schlecht mit dem ÖV erschlossenen Standorten und generieren deshalb MIV. Die Entwicklungsmöglichkeiten von siedlungsstrukturell besser gelegenen Gebieten im inneren Korridor und in der Nähe des Agglomerationszentrums werden dadurch limitiert.	› Eine klare Profilierung der Siedlungsareale, eine Priorisierung in Abhängigkeit von der aktuellen verkehrlichen Erschliessung und von geplanten Infrastrukturausbauten ist ebenso notwendig wie eine Koordination mit den Ausbauschritten der Verkehrsinfrastruktur.
› Der geplante Nutzungsmix der Schwerpunktgebiete stimmt nicht mit der prognostizierten Nachfrage überein. Es werden in den Arealen der Schwerpunktgebiete zu viele Arbeitsplätze (160% der Nachfrage) und zu wenig Wohnraum (60% der Nachfrage) vorgesehen.[70]	› Ein regional und mit den Prognosen abgestimmter Nutzungsmix in den Schwerpunktgebieten ist sicherzustellen.
› Es gibt eine hohe Dichte an verkehrsintensiven Einrichtungen, die teilweise schlecht mit dem ÖV erschlossen sind.	› Eine detaillierte grenzüberschreitende Standortanalyse der verkehrsintensiven Einrichtungen ist durchzuführen. › Nutzungsabhängig ist die verkehrliche Erschliessung mit dem ÖV zu optimieren.
Landschaft	
› Die Industriegebiete befinden sich fast vollständig entlang des Rheinufers und stehen in Konflikt mit der Naherholung. Das Rheinufer ist vielerorts nur begrenzt als Naherholungsader nutzbar. › Nutzungen beidseits des Rheins korrespondieren nicht (z.B. ist in Pratteln Industrie angesiedelt, und vis-à-vis in Grenzach-Wyhlen befinden sich Grünraume).	› Die Nutzung ist auf vorhandene und zukünftige Industriebrachen am Rhein zu lenken und die Zugänglichkeit des Rheins für Naherholung sicherzustellen. › Raumstrukturen und Nutzungen sind grenzüberschreitend abzustimmen.
› Aufgrund der geografischen und topografischen Grenzen ist das Flächenwachstum der Hochrheinkommunen in Nord-Süd-Richtung limitiert. Dadurch steigt der Druck auf Freiräume und Grünzäsuren.	› Der Druck auf die Freiräume ist durch eine gezielte Innenentwicklung zu reduzieren.
S-Bahn	
› Die Beförderungskapazitäten sind in den Hauptverkehrszeiten sowie integral über den ganzen Tag ungenügend.	› Hochrhein (D): Mit der beschlossenen Elektrifizierung der Hochrheinstrecke erfolgt ein Angebotsausbau auf den integralen 30-Minuten-Takt auf der S-Bahn, der durch ein IRE-Angebot überlagert wird. › Hochrhein (CH): Der Angebotsausbau auf den 15-Minuten-Takt bis Rheinfelden erfordert das 3. Gleis zwischen Pratteln und Rheinfelden.

70 Siehe auch Fussnote 26 – Bemerkung betreffend Kongruenz mit dem kantonalen Richtplan AG: Im Agglomerationsprogramm Basel werden Kapazitätsüberlegungen für die funktionalen Räume – die Korridore – gemacht, um den Handlungsbedarf und Koordinationsfragen in diesen Räumen festzuhalten. Deshalb können die Informationen im AP4 bei grenzüberschreitenden Korridoren von den Inhalten der Instrumente der übergeordneten Behörden abweichen. Dies ist jedoch nur bedingt durch die unterschiedlichen Perimeter, für welche Aussagen betreffend Prognose und Kapazitäten gemacht werden.

Schwachstellen	Handlungsbedarf (mit Hinweis auf bisher nicht umgesetzte Massnahmen)
Tram/Bus	
› Die Feinerschliessung von Entwicklungsgebieten ist teilweise ungenügend.	› Vor allem das Entwicklungsgebiet Salina Raurica ist ungenügend mit dem ÖV erschlossen, was mit dem entsprechenden Tramprojekt gelöst werden soll. Gleiches gilt in etwas eingeschränktem Masse auch für das Entwicklungsgebiet Polyfeld in Muttenz. › Die weiteren Schwerpunktgebiete im äusseren Korridor (Möhlin, Stein-Säckingen) sollen primär über das ausgebaute S-Bahn-Angebot erschlossen werden.
› Hohe Strassenverkehrsbelastungen führen zu Zuverlässigkeitsproblemen des strassengebundenen ÖV.	› Grosser Handlungsbedarf besteht im Kreuzungsbereich von K292 und dem A3-Anschluss Rheinfelden-West, an der Ortsdurchfahrt Rheinfelden, auf der Busachse Pratteln – Birsfelden sowie in den in der unmittelbaren Nähe zu Basel liegenden Kommunen (insb. Birsfelden).
Strasse (inkl. Verkehrsmanagement und Parkierung)	
› Es bestehen Kapazitätsengpässe auf der Autobahnachse A2/A3 zwischen Basel und Rheinfelden.	› Mit kurzfristigen Massnahmen wie der Pannenstreifennumnutzung und später folgenden Kapazitätserweiterungen (Spurausbau) soll der Verkehr auf der übergeordneten Achse verflüssigt werden.
› An den Grenzübergängen kommt es in den Hauptverkehrszeiten zu Staus.	› Genereller Handlungsbedarf besteht beim Aufbau eines regionalen Verkehrsmanagements und bei der überregionalen Lenkung des Transitverkehrs.
› Die hohe Belastung auf dem HLS-Netz führt zu Ausweichverkehr auf den parallel zur Autobahn verlaufenden Strassenachsen (Rheinfelden – Kaiseraugst, Augst – Birsfelden, Ortsdurchfahrt Muttenz).	› Neben der Engpassbeseitigung auf der Autobahnachse werden punktuelle Ortsumfahrungen realisiert. › Die entlasteten Strassenräume sind aufzuwerten. › Mit Verkehrsmanagementmassnahmen ist die Kanalisierungswirkung auf das übergeordnete Strassennetz zu verstärken.
› Die Ortsdurchfahrten insbesondere entlang der B34 (Grenzach-Wyhlen, Rheinfelden (D), Schwörstadt, Bad Säckingen) und in den in der unmittelbaren Nähe zu Basel liegenden Kommunen (insbesondere Birsfelden) sind stark belastet.	› Durch Teilumfahrungen (z. B. in Grenzach-Wyhlen) und die Fortsetzung der A98 sollen die entlang der B34 liegenden Ortschaften vom Durchgangsverkehr entlastet werden. › Umgestaltungsmassnahmen sollen den Strassenverkehr möglichst umfeldverträglich durch die Orte bringen.
› Es bestehen sehr hohe Knotenbelastungen an den Schnittstellen vom übergeordneten zum nachgelagerten Strassennetz, insbesondere im Raum Rheinfelden (Anschluss Rheinfelden-West und Rheinfelden-Ost) › Stark belaste Knoten durch sich überlagernde Verkehrsströme, insbes. in Stein und Eiken.	› Eine Verkehrsverflüssigung auf den Zu- und Ablaufstrecken zum übergeordneten Strassennetz ist mit punktuellen Ausbauten und Knoten-Neuorganisationen zu gewährleisten. › Massnahmen zur ÖV-Priorisierung sind dabei zu prüfen (z. B. Rheinfelden-West).
Velo	
› Es gibt sicherheitskritische Mischverkehrsabschnitte in stark belasteten Innerorts- und Ausserortsbereichen, insbesondere in Augst, Rheinfelden (CH), Mumpf, Eiken, Schweizerhalle, Birsfelden und entlang der B34.	› Der Veloverkehr ist auf stark verkehrsbelasteten Strecken wenn möglich auf einer separaten Veloinfrastruktur zu führen.
› Netzlücken verhindern eine direkte Linienführung der Hauptroute, v. a. auf deutscher Seite im Bereich Wehr, Schwörstadt und Rheinfelden.	› Mit dem Schliessen der bestehenden Netzlücken wird eine direkte Linienführung für den Veloverkehr ermöglicht.
› Velovorzugsrouten fehlt bisher am Hochrhein.	› Mit der Realisierung von attraktiven Veloverbindungen auf beiden Seiten des Rheins werden die Kommunen des Hochrheins sowohl untereinander als auch mit der Kernstadt schnell und direkt verbunden.

Schwachstellen	Handlungsbedarf (mit Hinweis auf bisher nicht umgesetzte Massnahmen)
Fussverkehr	
› Es bestehen teilweise Verkehrssicherheitsdefizite im Siedlungsgebet	› Eine Erweiterung der verkehrsberuhigten Zonen ist zu prüfen.
› Insbesondere in den Kommunen des inneren Korridors weisen die identifizierten Fussverkehrs-Hauptachsen ein hohes Aufwertungspotential auf (z. B. Kaiseraugst, Rheinfelden).	› Durch Aufwertungsmassnahmen sind die Hauptachsen für den Fussverkehr zu attraktiveren.
Güterverkerht	
› Es bestehen Kapazitätsengpässe auf dem Strassen- und Schienennetz.	› Siehe Handlungsbedarf S-Bahn und Strasse.
› Es fehlen Flächen für Umschlagvorgänge (u. a. auch für die Transportoptimierung) und für nachgelagerte Logistik-Dienstleistungen. › Der Flächenmangel in der Kernstadt erhöht den Druck auf den Flächenbedarf in den Nachbarräumen.	› Die Koordination des Flächenbedarfs und die Abstimmung der unterschiedlichen Nutzungsansprüche insbesondere in der Raum- und Richtplanung sind zwingend erforderlich.
Kombinierte Mobilität	
› Die Vernetzung von Bahn mit Tram, Bus sowie Fuss- und Veloverkehr an den multimodalen Drehscheiben ist verbesserungsbedürftig.	› In Muttenz, Pratteln und Rheinfelden konnten durch die bisherigen Massnahmen aus AP1 – AP3 schon zahlreiche Verbesserungen erzielt werden. Weiterer Handlungsbedarf besteht in Muttenz und Pratteln im Zusammenhang mit den Tramverlängerungen sowie in (beiden) Rheinfelden und Bad/Stein-Säckingen im Zusammenhang mit den Bahnangebotsausbauten und der Vernetzung mit dem Busverkehr.
› Die Park&Ride-Angebote sind sehr unterschiedlich ausgelastet.	› Die bestehenden Park&Ride-Parkplätze am Hochrhein sind insgesamt nur bedingt ausgelastet, und das weitere Nachfragepotenzial wird als begrenzt eingestuft (Talstruktur und gutes ÖV-Angebot).
› Es fehlen Veloabstellplätze für Bike&Ride.	› Das Abstellplatzangebot an den Bahn-Haltestellen und wichtigen Busknoten auf beiden Seiten des Hochrheins (D und CH) ist nachfragegerecht auszubauen.

Ausblick und Fazit Hochrhein

Der Hochrhein verfügt über mehrere Entwicklungsareale und damit über ein grosses Potenzial für die Ansiedlung von Einwohnern und Arbeitsplätzen. Eine Herausforderung stellt jedoch die teilweise ungenügende ÖV-Erschliessung der Entwicklungsgebiete dar, v. a. im östlichen Teil des Korridors. Sie generiert MIV und Güterverkehr auf der Strasse. Ohne die geplanten und teilweise bereits gesicherten Infrastrukturausbauten wird die Entwicklung des für die Agglomeration Basel wichtigen Entwicklungsmotors ausgebremst. Die Massnahmenplanung zur Behebung der Stauproblematik (Nationalstrasse A3, Autobahnzoll A3/A98, Taktverdichtung der S-Bahn auf deutscher und Schweizer Seite, neue Haltepunkte der S-Bahn etc.) ist voranzubringen. Die verkehrlichen Kapazitätsengpässe in diesem stark vom Güterverkehr geprägten Raum betreffen Personen- und Güterverkehr gleichermassen.

Neben dem Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen ist eine regional abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung entscheidend, um die verkehrlichen Kapazitäten möglichst sinnvoll zu nutzen und das Verkehrsaufkommen zu begrenzen. Ausserdem hat das Vorantreiben von Massnahmen des Mobilitäts- und Verkehrsmanagements am Hochrhein hohe Priorität. Mit dem in Erarbeitung befindlichen Raumkonzept Hochrhein soll eine gesamträumlich abgestimmte Entwicklungsvorstellung erarbeitet werden, damit die zukünftige Siedlungsentwicklung im Gleichschritt mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen erfolgen kann.

Das Potenzial des Velos im Pendlerverkehr ist mit dem Bau einer Vorzugsroute Rheinfelden – Basel gezielt auszuschöpfen. Zudem ist die Erschliessung der Schwerpunktgebiete mit Fuss- und Veloinfrastrukturen wo nötig zu verbessern.

Für die Lebensqualität am Hochrhein ist eine Aufwertung der Naherholungsader Rhein zu verfolgen und die Zugänglichkeit der gewässernahen Landschaftsfreiräume möglichst durchgehend sicherzustellen.

8.8 Wiesental

Ausgangslage/Kontext

Das Wiesental stellt eine wichtige regionale Entwicklungsachse in der Region Hochrhein-Bodensee dar. Gleichzeitig bietet die Region Wiesental eine abwechslungsreiche und wertvolle Kulturlandschaft mit zu schützenden Naturräumen (Fauna und Flora) und wertvollen, schnell erreichbaren Naherholungsgebieten. Dadurch ergeben sich Nutzungskonflikte, die einen erhöhten raumplanerischen Handlungsbedarf erfordern. Die Wiese als namensgebendes Naturelement ist wichtig für die Identität und Orientierung (Gewässerverlauf und Seitenbäche) in der Stadtlandschaft. Der Gewässerraum und die Nebenflüsse sind wichtige Naherholungsräume für Bevölkerung und Beschäftigte. Die Uferwege sind in der Längsrichtung attraktive Freizeitrouten.

Das Wiesental zeichnet sich durch eine langgestreckte, dicht besiedelte Tallage am Fluss Wiese aus, die seitlich durch weniger stark, zum Teil unbewohnte Hanglagen begrenzt wird und in der Längsrichtung durch offene Landschaftsräume zwischen Lörrach und Steinen, Maulburg und Schopfheim sowie zwischen Schopfheim, Hausen und Zell i. W. gegliedert wird. Die Korridorzentren Lörrach, Schopfheim und Zell nehmen durch ihre Versorgungsinfrastruktur Zentrumsfunktionen ein.

Das Wiesental wird zentral durch die S-Bahn-Linien S6, S5 und durch die Bundestrasse 317 mit Anschluss an die Bundesautobahn A98 erschlossen. Ergänzend zur Wiesentalbahn, die von den Kommunen als verkehrliches Rückgrat verstanden wird, verkehren Buslinien. Es gibt enge Verflechtungen in die benachbarten Korridore (Hochrhein, Oberrhein/Kandertal) und nach Basel. Die Gemeinde Riehen (Kanton Basel-Stadt) ist Teil des Korridors Wiesental, womit dieser Korridor Landesgrenzen überschreitet. Die Abstimmungsprozesse sind aufgrund der unterschiedlichen gesetzlichen Vorgaben etwas komplexer.

Im Rahmen des Regionalen Raumkonzeptes 2040 haben sich die Kommunen mit den strategisch wichtigen Themenfeldern Siedlung, Verkehr und Landschaft vertieft auseinandergesetzt. In dem daraus resultierenden Konzept formulieren die Kommunen gemeinsame, gemeindeübergreifende Entwicklungsabsichten und Handlungsempfehlungen für die integrale Entwicklung von Siedlung, Verkehr und Landschaft.

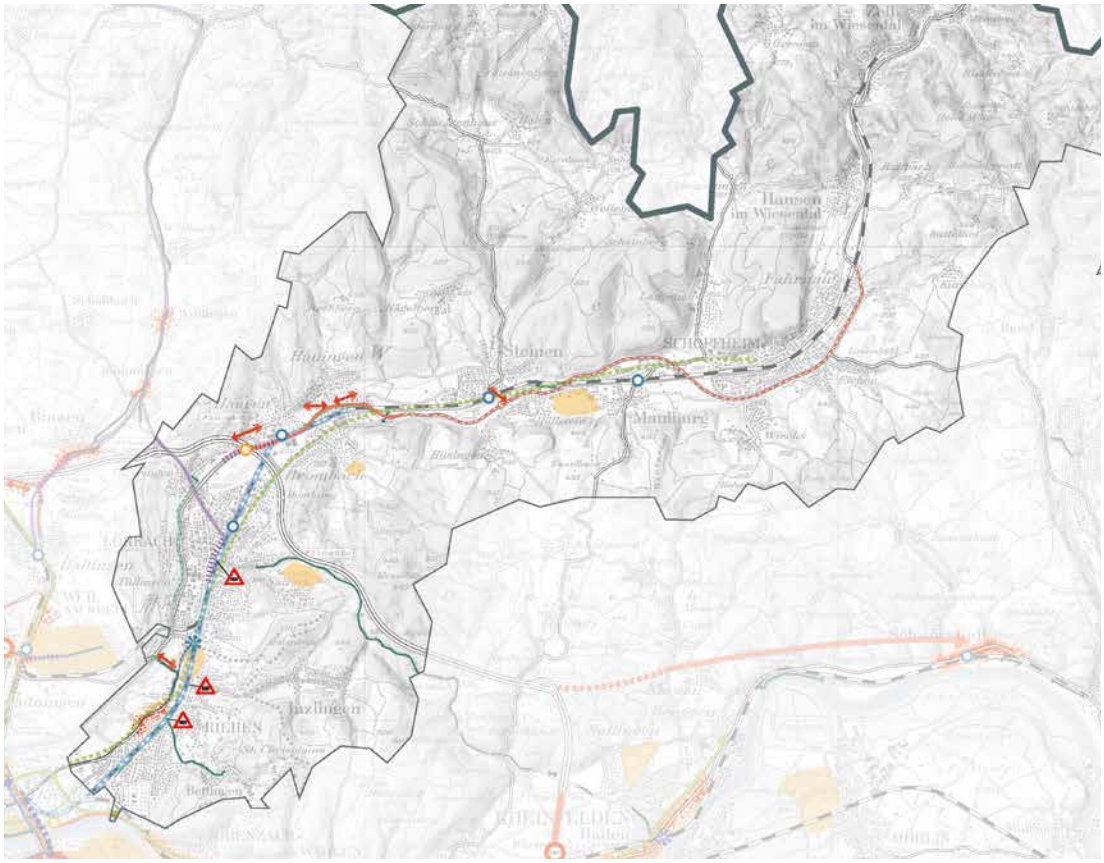


Abbildung 86:
Handlungsbedarf Wiesental

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

gestrichelt = mit Massnahmen AP1-3

ÖV und kombinierte Mobilität

- Beförderungskapazität in HVZ ausgeschöpft (Bahn)
- Fehlende Durchbindung (Bahn)
- Engpass bei Bahnknoten
- ÖV-Drehscheibe mit Handlungsbedarf (B+R/ P+R, Zugänge, Verknüpfung)
- Engpässe/ Netzlücken Tramnetz
- Ausbaubedarf Busangebot
- Starke Behinderung strassengebundener ÖV
- Ungenügende ÖV-Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten
- Kreuzung Strasse mit Bahn-/Tramlinie (mit hoher Frequenz)

Strasse und Verkehrsmanagement

- Überlast HLS-Netz
- Überlast HVS-/VS-Netz
- Überlasteter Knoten
- Verkehrlicher Druck Ausweichverkehr/ mangelnde Kanalisierungswirkung
- Problematische Überlagerung Verkehrsströme
- Belastete Ortsdurchfahrt
- Grenzübergang mit Stauproblematik und Behinderungen zw. MIV und Lkw-Verkehr

Velo

(nur Haupt- und Vorzugsroutennetz betrachtet)

- Netzlücke/fehlende Veloinfrastruktur
- ungenügende Veloinfrastruktur
- fehlende Velovorzugsroute

Fussverkehr

(Handlungsbedarf wird aufgrund des Massstabs nicht dargestellt)

Grundlagenkarte

- Bahnlinie
- Tramlinie
- Hochleistungsstrasse (HLS)
- Hauptverkehrsstrasse (HVS) oder Verbindungsstrasse (VS)
- Korridorgrenze

Kartenband: Karte 5.7

Schwachstellen/Handlungsbedarf Wiesental

Schwachstellen	Handlungsbedarf (mit Hinweis auf bisher nicht umgesetzte Massnahmen)
Siedlung	
› Mit zunehmendem Siedlungsdruck droht sich die heute noch präzise Begrenzung der bebauten Talebene aufzulösen.	› Die Siedlungsentwicklung ist auf die noch vorhandenen Reserven im Bestand zu lenken. Diese sind gemäss der Situations- und Trendanalyse ausreichend. Im Fokus stehen die im Raumkonzept Wiesental 2040 ausgewiesenen regionalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) und die Bahnhofsquartiere. › Regional angepasste Wohntypologien mit höheren Dichten sind zu entwickeln und zu realisieren. › Attraktive Stadtquartiere mit vielfältigen Nutzungen und Angeboten sowie mit kurzen Wegen sind insbesondere in Bahnhofsnähe zu schaffen. › Die Chancen von Wohntypologien mit höheren Dichten (Mehrfamilienhäuser) sind zu nutzen, um Wohnangebote für junge Erwachsene und ältere Bewohner (Alterswohnungen) zu schaffen. › Die Belegungsdichte von Einfamilienhäusern ist durch Generationenwechsel zu erhöhen.
› Eine Gliederung des Siedlungsbandes in Längsrichtung fehlt teilweise.	› Die Gliederung der Siedlungsräume ist zu verbessern und die Identität der einzelnen Orte weiterzuentwickeln. Hierbei haben die ESP eine grosse Bedeutung.
› Vorhandene Reserven in Gewerbegebieten sind wegen suboptimaler Ausnutzung oder Baulandhortung teilweise nicht verfügbar. › Die Gewerbegebiete sind teilweise schlecht adressiert und unattraktiv gestaltet (mangelnde Imagebildung). › Eignungsstandorte für Industrie- und Gewerbenutzungen werden teilweise durch Nutzungen besetzt, die auch an anderen Orten verträglich untergebracht werden könnten.	› Es sind Anreize für eine bessere Ausnutzung der Flächen im Gewerbebestand zu schaffen, z. B. durch Reduktion von Parkierungsflächen und durch höhere Dichte und Geschossigkeit auch für produzierendes Gewerbe. Arbeitsplatzgebiete sind prioritär den gewerblichen und industriellen Nutzungen vorzubehalten. › Es sind Anreize für die Verlagerung von Dienstleistungsflächen zu schaffen, z.B. in Mischzonen in gut erschlossenen Zentren. › Die Adressierung und Erreichbarkeit mit dem ÖV und die Vernetzung mit dem umliegenden Siedlungsgebiet der Kommunen sind zu verbessern (neue Wege für den Fuss- und Radverkehr).
Landschaft	
› Der Gewässerverlauf der Wiese ist teilweise kanalisiert.	› Der natürliche Gewässerlauf ist soweit möglich wiederherzustellen.
› Die Wiese und ihre Nebenflüsse sind teilweise nur mangelhaft ins Siedlungsgebiet integriert.	› Die Wiese und die Zuflüsse werden als Teil der regionalen Identität ins Ortsbild integriert, z.B. durch die Kombination mit dem Wegsystem.
› Das Potenzial der Wiese für die Naherholung ist ausbaufähig.	› Die Erreichbarkeit für Erholungssuchende ist zu stärken (v. a. von Arbeitsplatzgebieten aus), und es sind neue Aufenthaltsflächen und Zugänge zu schaffen. › Für die Natur müssen dabei die notwendigen Rückzugsorte sichergestellt werden.
› Im Zuge des Bevölkerungswachstums steigt der Druck auf talquerende Grünzäsuren sowie auf Grün-, Park- und Erholungsflächen.	› Die vorhandene grüne Infrastruktur (Grünzäsuren, Freiflächen) ist zu erhalten und zu stärken. Im Bedarfsfall sind Ergänzungen zu schaffen.

Schwachstellen	Handlungsbedarf (mit Hinweis auf bisher nicht umgesetzte Massnahmen)
S-Bahn	
› Die Beförderungskapazitäten der S-Bahn sind in den Hauptverkehrszeiten ausgeschöpft.	› Mit STEP AS 2035 kann der 15-Minuten-Takt zwischen Basel Badischer Bahnhof und Lörrach Bahnhof in den Hauptverkehrszeiten eingeführt werden.
› Die Erschliessung von Entwicklungsgebieten ist ungenügend (v. a. im Raum Lörrach).	› Die neue S-Bahn Haltestelle Lörrach-Zentralklinikum dient der besseren Erschliessung des umliegenden Entwicklungsgebietes.
Tram/Bus	
› Die ÖV-Tangentialangebote sind ungenügend.	› Handlungsbedarf besteht vor allem beim Busangebot zwischen dem Wiesental und Kandertal (mit Verlängerungen zum Oberrhein).
› Hohe Strassenbelastungen führen zu Zuverlässigkeitsproblemen im strassengebundenen ÖV (v. a. an den Kreuzungspunkten von radialen und tangentialen Strassenverkehrsachsen).	› Die Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV ist vor allem im Umfeld der Anschlussknoten von A98 und B317 sowie in den Zentrumsbereichen von Lörrach mit geeigneten Massnahmen zu erhöhen.
Strasse (inkl. Verkehrsmanagement und Parkierung)	
› Durch Überlastung auf der B317 kommt es zu Ausweichverkehr auf den untergeordneten Strassenachsen und in Ortskernen (z. B. in Steinen und Hauingen).	› Damit der Kanalisierungseffekt der B317 sichergestellt werden kann, sind punktuelle Ausbauten der B317 nötig.
› Die Anschlussknoten in Kreuzungsbereichen sind stark belastet, z. B. Hasenloch (A98/B317) und Anschluss Steinen/Höllstein.	› Um einen flüssigen Verkehrsablauf zu gewährleisten und Rückstaus zu verhindern, sind Umgestaltungsmassnahmen zu prüfen.
› Es bestehen Konflikte zwischen ÖV und MIV, vor allem durch Rückstaus bei geschlossenem Bahnübergang.	› Bei regelmässigen langen Rückstaus und damit verbundenen Störungen des Verkehrsflusses sind niveaufreie Kreuzungen zu prüfen.
Velo	
› Es bestehen längere kombinierte Fuss- und Velowege mit unzureichender Breite, insbesondere entlang der Wiese.	› Auf stark frequentierten Verbindungen sind der Fuss- und Veloverkehr möglichst baulich getrennt zu führen.
› Fehlende Veloinfrastrukturen führen zu Mischverkehr auf Ausserortsabschnitten, insbesondere zwischen Wiesental und Hochrhein. › Die Veloführung auf stark belasteten Innerortsstrassen fehlt teilweise oder ist ungenügend ausgestaltet (u. a. in Schopfheim).	› Mit der Ergänzung fehlender Veloinfrastrukturen und der Realisierung attraktiver, lückenloser Velorouten kann die Erschliessungsgüte verbessert und das Verlagerungspotenzial auf den Veloverkehr besser ausgeschöpft werden.
› Velo-Tangentialverbindungen zum Kandertal, Oberrhein und Hochrhein fehlen oder sind ungenügend.	› Die Tangentialverbindungen sind zu verbessern, und das Wiesental mit den benachbarten Korridoren Kandertal/Oberrhein und Hochrhein zu verbinden.
› Velovorzugsrouten für Pendler fehlen bisher.	› Velovorzugsrouten in der Talachse sind umzusetzen. Mit der Realisierung von Velovorzugsrouten werden die Kommunen des Wiesentals untereinander und mit der Kernstadt direkt verbunden.
Fussverkehr	
› Durch die Zerschneidung der Wiesentalbahn fehlt teilweise in den Zentren und um die Bahnhöfe herum ein feinmaschiges Fussverkehrsnetz.	› Mittels neuer (Querungs-)Infrastrukturen soll dem entgegengewirkt werden.
› An stark frequentierten MIV-Achsen parallel zur Bahnlinie zeigen sich auffällig viele Unfälle mit Fussgängerbeteiligung.	› Infrastrukturanpassungen (z. B. Markierungen, Poller) an den identifizierten Problemstellen sollen die Verkehrssicherheit erhöhen.

Schwachstellen	Handlungsbedarf (mit Hinweis auf bisher nicht umgesetzte Massnahmen)
Kombinierte Mobilität	
› An Multimodalen Drehscheiben ist die Vernetzung von Bahn und Bus zu verbessern.	› In Lörrach und Schopfheim sind im Zuge der Bahnangebotsausbauten die Vernetzung mit dem Busangebot zu optimieren (Taktung sowie räumliche Umsteigeverhältnisse). Ebenso ist das Busangebot im Endbahnhof in Abstimmung mit dem Bahnangebot der S6 in Zell im Wiesental zu verbessern.
› Die Park&Ride-Auslastung ist hoch.	› Die bestehenden Park&Ride-Parkplätze im Wiesental sind insgesamt gut ausgelastet, und das weitere Nachfragepotenzial wird als mittel eingestuft. Hintergrund ist ein gutes Bahnangebot bei nur geringem Busangebot. In der Folge sind Park&Ride-Ausbauten an verschiedenen Bahnhöfen zu prüfen (u. a. Lörrach-Zentralklinikum und Maulburg).
› Es fehlen Veloabstellplätze für Bike&Ride	› Das Abstellplatzangebot an den Bahn-Haltestellen und wichtigen Busknoten im Wiesental ist nachfragegerecht auszubauen.
› An ÖV-Haltepunkten fehlen Infrastrukturen für die Elektro-Mobilität.	› Mit dem stark steigenden Verkauf von E-Bikes und vermehrt auch von Elektromobilen steigt der Anspruch an Ladestationen an ÖV-Knoten. Es besteht Handlungsbedarf zur systematischen Bedarfsanalyse im gesamten Wiesental und zur Erarbeitung eines entsprechenden E-Mobilitätskonzepts.

Ausblick und Fazit Wiesental

Die Talachse des Wiesentals eignet sich durch ihre Längsorientierung besonders gut für Velovorzugsrouten. Um das zukünftige Verkehrswachstum abzufangen, soll parallel zum Ausbau der Langsamverkehrsachse auch die Wiesentalbahn weiter gestärkt werden. Mit Taktverdichtungen, punktuellen Doppelspurausbauten und zusätzlichen Haltepunkten wird das ÖV-Angebot verbessert. Um auch die Ortsteile und die Kommunen ohne S-Bahn-Anbindung im hinteren und im Kleinen Wiesental anzuschliessen, sollten das Busangebot sowie Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen ausgebaut werden und deren Betrieb behinderungsarm gesichert werden. Diese Massnahmen können die B317 zu einem gewissen Teil entlasten. Um den verbleibenden Verkehr möglichst zuverlässig aus dem Siedlungsgebiet auf das übergeordnete Strassennetz zu lenken und wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeiten des Wiesentals offenzuhalten, ist die Kapazität der B317 punktuell auszubauen und deren Kanalisierungswirkung mit flankierenden (Verkehrsmanagement-)Massnahmen zu unterstützen.

Die Wiese, die gleichzeitig als Naturraum, Erholungsraum und Verkehrsachse fungiert, ist zu schützen und schonend zu nutzen. Um die landschaftliche Qualität und die siedlungstrennenden Grünräume des Wiesentals zu erhalten, gilt es die Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken und vor allem Siedlungsgebiete im Umfeld der S-Bahn Haltestellen zu verdichten und aufzuwerten. Den Bahnhöfen kommt als multimodale Drehscheibe und Umsteigepunkt vom Auto, Bus oder Velo auf die S-Bahn eine hohe Bedeutung zu.

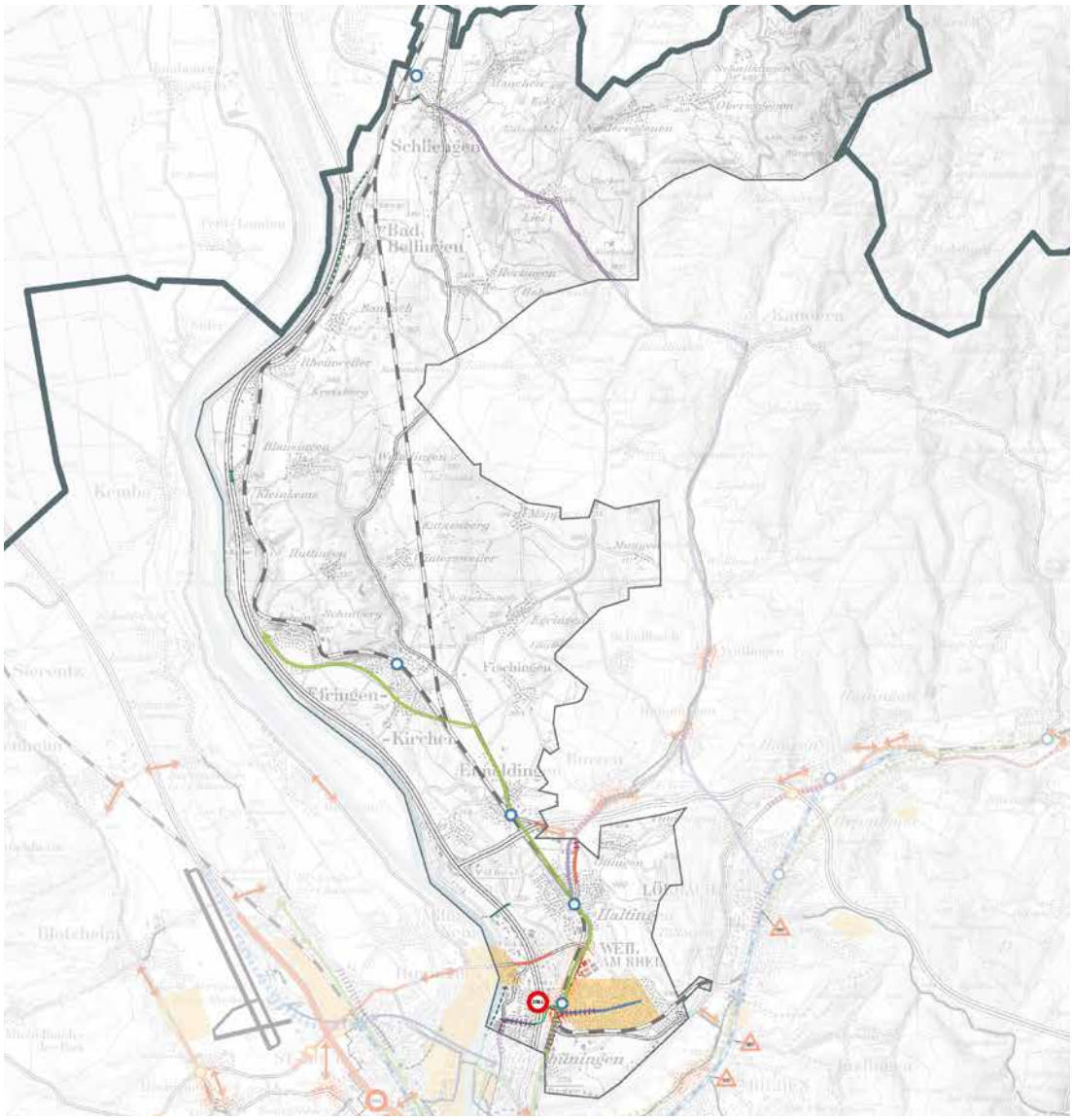
8.9 Oberrhein

Ausgangslage/Kontext

Das Markgräflerland im Rheingraben ist geprägt von 2 sehr unterschiedlichen Naturräumen: Die Markgräfler Rheinebene ist eine Tallandschaft, die vom Agglomerationszentrum Basel über Weil am Rhein bis Haltingen durch eine intensive Siedlungsentwicklung für Wohnen, Gewerbe, Industrie mit Urbanisierungstendenzen gekennzeichnet ist. In dieser sind vernetzende und im Zusammenhang erlebbare Freiräume nur noch vereinzelt vorhanden. Darüber hinaus gibt es einen lockeren Wechsel von Siedlungslagen, die sich um alte Dorfkerne herum entwickelt haben, und von die Rheinebene strukturierenden Freiräumen. Während den Wäldern parallel zum Rhein eine sehr hohe Bedeutung für die Naherholung und die naturräumliche Vernetzung zukommt, sind die Offenlandbereiche durch eine überwiegend intensive landwirtschaftliche Nutzung geprägt. Der Talraum ist zudem gekennzeichnet durch die linearen Verkehrsinfrastrukturen in Nord-Süd-Richtung (Bahnlinie, Bundesstrasse, Autobahn), die die Durchlässigkeit vom Schwarzwald zum Rhein hin stark beeinträchtigen und von denen eine nicht unerhebliche Lärmbelastung für die Rheinebene und das angrenzenden Markgräfler Hügelland ausgeht.

Die Hangzone zur Rheinebene hin ist klar ablesbar und wird verbreitet für den Weinanbau genutzt. Das durch Lössriedel geprägte Markgräfler Hügelland, das den morphologischen Übergang von der Rheinebene zum Schwarzwaldanstieg bildet, zeichnet sich durch einen Wechsel zwischen teilweise intensiver landwirtschaftlicher Nutzung (Ackerbau, Obstanbau sowie an West- und Südhängen Weinbau), extensivem Streuobstanbau und Grünland sowie z. T. strukturreichen Waldbereichen aus. Die Klimagunst und der landschaftlich erlebbare Wechsel von Offenland- und Waldbereichen bedingen eine hohe Bedeutung des Markgräfler Hügellandes für die landschaftsgebundene, ruhige Erholung, insbesondere in der Nähe zum Ballungsraum Basel. Nicht zuletzt deshalb sind die dörflich wirkenden Ortslagen einem zunehmenden Siedlungsdruck ausgesetzt.

Abbildung 87:
Handlungsbedarf Oberrhein



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Kartenband: Karte 5.8

gestrichelt = mit Massnahmen AP1-3

ÖV und kombinierte Mobilität

- Beförderungskapazität in HVZ ausgeschöpft (Bahn)
- Fehlende Durchbindung (Bahn)
- Engpass bei Bahnknoten
- ÖV-Drehscheibe mit Handlungsbedarf (B+R/ P+R, Zugänge, Verknüpfung)
- Engpässe/ Netzlücken Tramnetz
- Ausbaubedarf Busangebot
- Starke Behinderung strassengebundener ÖV
- Ungenügende ÖV-Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten
- Kreuzung Strasse mit Bahn-/Tramlinie (mit hoher Frequenz)

Strasse und Verkehrsmanagement

- Überlast HLS-Netz
- Überlast HVS-/VS-Netz
- Überlasteter Knoten
- Verkehrlicher Druck Ausweichverkehr/ mangelnde Kanalisierungswirkung
- Problematische Überlagerung Verkehrsströme
- Belastete Ortsdurchfahrt
- Grenzübergang mit Stauproblematik und Behinderungen zw. MIV und Lkw-Verkehr

Velo (nur Haupt- und Vorzugsroutennetz betrachtet)

- Netzlücke/fehlende Veloinfrastruktur
- ungenügende Veloinfrastruktur
- fehlende Velovorzugsroute

Fussverkehr

(Handlungsbedarf wird aufgrund des Massstabs nicht dargestellt)

Grundlagenkarte

- Bahnlinie
- Tramlinie
- Hochleistungsstrasse (HLS)
- Hauptverkehrsstrasse (HVS) oder Verbindungsstrasse (VS)
- Korridorgrenze

Schwachstellen/Handlungsbedarf Oberrhein

Schwachstellen	Handlungsbedarf (mit Hinweis auf bisher nicht umgesetzte Massnahmen)
Siedlung	
› Aufgrund der Lage zwischen Basel und Freiburg besteht in allen Kommunen entlang des Oberrheins hoher Siedlungsdruck und damit die Gefahr einer weiteren Zersiedelung.	› Regionalangepasste Wohntypologien mit höheren Dichten in den gut erschlossenen Kommunen und Ortsteilen sind zu planen und realisieren. › Flächenintensive Siedlungserweiterungen sind zu vermeiden, stattdessen sind Ortskerne aufzuwerten und Bahnhofsumfelder zu verdichten.
Landschaft	
› Im südlichen Bereich besteht ein hoher Urbanisierungsgrad, dadurch sind die Freiräume einem hohen Freizeit- und Erholungsdruck ausgesetzt.	› Sicherung und Vernetzung der verbliebenen Freiräume ist zu gewährleisten, ebenso ihre funktionale Entwicklung als Freizeit-, ruhige Erholungs- und Naturerfahrungsräume (z.B. Rheinaue, Tüllinger Berg). › Die kleinräumigen Freiräume innerhalb des Siedlungsgebietes sind in ihren Aufenthalts- und Begegnungsqualitäten sowie in ihrer Vernetzung weiterzuentwickeln.
› Die Landschaft vom Rhein zum Schwarzwald ist durch eine geringe Durchlässigkeit gekennzeichnet.	› Die Freiräume sind in ihrer Bedeutung für das siedlungsnahe Wohnumfeld (Feierabend- und Kurzzeiterholung) und für die Landschaftsvernetzung zu sichern und qualitätsvoll weiterzuentwickeln. › Die Durchlässigkeit ist insbesondere im Bereich der zerschneidenden Verkehrsinfrastrukturen zu fördern. › Angesichts der starken Erholungsnachfrage sind Kompensationsmassnahmen in das Biotopverbundkonzept MOBIL einzubinden.
› Die Sicherung und Entwicklung der landschaftlichen Qualitäten des Markgräfler Hügellandes ist durch den Siedlungsdruck gefährdet.	› Die Siedlungsentwicklung ist nach innen zu lenken, Siedlungsränder sind klar auszuformen, und Übergänge in die Landschaft zu qualitätsvollen, siedlungsnahen Freiräumen sind für die Feierabend- und Kurzzeiterholung zu entwickeln. › Die Einbindung von Kompensationsmassnahmen in das Biotopverbundkonzept MOBIL (Modellregion Biotopverbund Markgräflerland) ist angesichts der Bedeutung des Raumes für die landwirtschaftliche Produktion und die landschaftsgebundene Erholung (Feierabend- und Wochenenderholung, Naturerfahrungsräume) zu prüfen. › Die vielfältige Kulturlandschaft mit einer ökologisch orientierten Landbewirtschaftung und der Regionalvermarktung landwirtschaftlicher Produkte ist zu fördern.
S-Bahn	
› Die Beförderungskapazitäten zu den Hauptverkehrszeiten sind ungenügend.	› Mit der geplanten Neubaustrecke zwischen Karlsruhe und Basel wird das Bahnangebot auf einen 30-Minuten-Takt der S-Bahn zwischen Freiburg i. Br. und Basel ausgebaut, dieser wird zudem durch ein überlagertes RE-Angebot ergänzt.
Tram/Bus	
› Die korridorverbindenden Tangentialangebote des ÖV sind ungenügend.	› Handlungsbedarf besteht vor allem beim Busangebot zwischen Oberrhein und Kandertal (mit Verlängerungen zum Wiesental) und nach Frankreich (via Palmrainbrücke).
› Hohe Strassenbelastungen führen zu Zuverlässigkeitsproblemen im strassengebundenen ÖV.	› Die Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV ist vor allem im Umfeld der Anschlussknoten A5/A98 und in den Zentrumsbereichen von Weil am Rhein zu erhöhen. Der Betrieb der Tramlinie 8 im grenznahen Bereich ist zu stabilisieren.

Schwachstellen	Handlungsbedarf (mit Hinweis auf bisher nicht umgesetzte Massnahmen)
› Grosse Pendlerverflechtungen zwischen Weil am Rhein und Basel (Berufs-, Einkaufs- und Kulturpendler) bringen das Tramnetz an seine Kapazitätsgrenzen.	› Durch den weiteren Ausbau der Tramlinie 8 sollen die Beförderungskapazitäten gesteigert werden.
Strasse (inkl. Verkehrsmanagement und Parkierung)	
› Der Verkehrsablauf an verschiedenen Knoten entlang der B3 ist gestört, insbesondere beim Zulauf der L134 aus dem Kandertal. › Der Abschnitt im Kreuzungsbereich zwischen A5 und D105/B532 ist stark belastet (Nähe zu Zollübergängen)	› Genereller Handlungsbedarf besteht beim Aufbau eines regionalen Verkehrsmanagements zur grossräumigen Lenkung und Steuerung von Verkehrsströmen auf dem Autobahnnetz. › Bei Knotenumgestaltungen sind ÖV-Priorisierungsmassnahmen zu prüfen.
› Der Einkaufstourismus führt zeitweise zu hohem Verkehrsaufkommen zwischen Basel und Weil am Rhein und zu Rückstaus an den Grenzübergängen.	› Das Verkehrsaufkommen ist möglichst auf den ÖV und LV zu verlagern. › Mit effizient gestalteten Zollinfrastrukturen können Störungen des übrigen Verkehrsablaufs vermieden werden. › Die Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV (Tram/Bus) ist durch entsprechende Betriebskonzepte und Verkehrsmanagementmassnahmen zu verbessern.
Velo	
› Vor allem entlang der B3 fehlt die Veloinfrastruktur oder ist ungenügend ausgebaut. Das wird besonders an Mischverkehr oder an Velostreifen auf Ausserortsabschnitten deutlich.	› Mit dem Ausbau der Veloinfrastruktur auf Ausserortsabschnitten wird die Sicherheit für den Veloverkehr erhöht. › Auf Ausserortsabschnitten ist eine baulich getrennte Veloführung zu wählen.
› Velovorzugsrouten fehlen bisher am Oberrhein.	› Mit der Realisierung von prioritären Veloverbindungen auf Achsen mit hohem Velopotenzial wird der Oberrhein direkt mit Weil am Rhein und mit der Kernstadt Basel verbunden. Damit wird die Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs erhöht.
Fussverkehr	
› Besonders entlang von Hauptstrassen besteht ein grosses Aufwertungspotenzial für Zufussgehende an Unfallhäufungsstellen, insbesondere in Weil am Rhein.	› Durch die konsequente Strassenverkehrsberuhigung kann die Verweilqualität und die Sicherheit für Fussgänger markant erhöht werden.
Kombinierte Mobilität	
› Die Park&Ride-Auslastung ist hoch.	› Die bestehenden Park&Ride-Parkplätze am Oberrhein sind insgesamt gut ausgelastet und das weitere Nachfragepotenzial wird als mittel bis hoch eingestuft. Hintergrund ist die Planung eines verbesserten Bahnangebots bei nur geringem Busangebot im Hinterland. In der Folge sind Park&Ride-Ausbauten an verschiedenen Bahnhöfen zu prüfen.
› Es fehlen Veloabstellplätze für Bike&Ride.	› Das Abstellplatzangebot an den Bahn-Haltestellen und wichtigen Busknoten im Oberrhein ist nachfragegerecht auszubauen.
› Es fehlen Infrastrukturen für die Elektro-Mobilität an ÖV-Haltepunkten.	› Mit dem stark steigenden Verkauf von E-Bikes und vermehrt auch von Elektromobilen steigt der Anspruch an Ladestationen an ÖV-Knoten. Es besteht Handlungsbedarf bei der systematischen Bedarfsanalyse im gesamten Oberrhein-Gebiet und bei der Erarbeitung eines entsprechenden E-Mobilitätskonzepts.

Ausblick und Fazit Oberrhein

Der Siedlungsdruck am Oberrhein hält aufgrund der Gunstlage zwischen Basel und Freiburg an. Regional angepasste Wohntypologien mit höheren Dichten in den gut erschlossenen Kommunen und Ortsteilen sind wichtiger denn je. Flächenintensive Siedlungserweiterungen sind zu vermeiden und Ortskerne aufzuwerten. Im sehr dicht besiedelten südlichen Teil besteht grosser Handlungsbedarf bei der Sicherung und Vernetzung von qualitativ hochwertigen Freiräumen. In der Talebene ist insbesondere die Durchlässigkeit der zerschneidenden Verkehrsinfrastrukturen zu verbessern. Das Markgräfler Hügelland weist sehr hohe Landschaftsqualitäten auf. Es besteht Handlungsbedarf bei der Sicherstellung einer vielfältigen Kulturlandschaft und insbesondere bei der qualitätsvollen Ausformung der Siedlungsränder.

Verkehrlich ist der Korridore Oberrhein stark radial ausgerichtet. Das Bahnangebot ist zurzeit ungenügend. Mit dem Ausbau der Rheintalstrecke ist jedoch eine Taktverdichtung auf den integralen 30-Minuten-Takt geplant. In der Folge sind auch die Park&Ride-Angebote auszubauen. Diese haben im Oberrhein grösseres Nachfragepotenzial als in den Schweizer Korridoren. Deutliches Verbesserungspotenzial besteht auf den tangentialen Buslinien sowie in der Fahrplaneinhaltung (Stabilität), insbesondere in den grenznahen Bereichen. Die Verkehrsbeziehungen in Richtungen Kandertal, Wiesental wie auch nach Frankreich sind durchaus relevant.

Der Motorisierungsgrad im Oberrhein ist generell sehr hoch. Grundsätzlich sind die Anstrengungen zur verstärkten Verlagerung des MIV auf ÖV und Veloverkehr zu verstärken, sowohl angebotsseitig wie auch beim Verhalten der Bewohner. Strassenseitig befinden sich die grössten Engpässe in den Anschlussbereichen zum übergeordneten Strassennetz im südlichen Teil des Oberrhein Korridors sowie in den grenznahen Einkaufsbereichen.

Handlungsbedarf besteht schliesslich auch im weiteren Ausbau des Veloroutennetzes. Vor allem auf Ausserortsabschnitten sind die Veloinfrastrukturen im Mischverkehr ungenügend. Verbesserungsbedarf besteht sowohl bei radialen wie auch bei tangentialen Velorouten. Letzteres ist insbesondere vor dem Hintergrund steigender E-Bike-Anteile wichtig.

8.10 Kandertal

Ausgangslage/Kontext

Das Kandertal liegt im nördlichen Bereich als enges Tal zwischen den Hügelketten des Schwarzwalds, führt im mittleren Bereich durch das Markgräfler Hügelland und mündet im Süden in den Ballungsraum von Weil am Rhein, Lörrach und Basel. Die Analyse der Landschaft zeigt insbesondere für das obere Kandertal sehr hochwertige Landschaften, während die Teillandschaften des vorderen Kandertals im Vergleich dazu teilweise durch Störungen geprägt sind. Die Erhaltung und Entwicklung der Durchlässigkeit der Landschaft zwischen Wittlingen und Rümmingen sowie Rümmingen und Binzen sind für den Biotopverbund wichtige, landschaftliche Ziele des Raumkonzepts Kandertal 2040. Die Zugänglich- und Erlebbarkeit des wichtigen Erholungsraums im landschaftsprägenden Talraum der Kander ist nur teilweise gegeben.

Im Vergleich zum gesamten Landkreis Lörrach und zum Land Baden-Württemberg zeigt das Kandertal v. a. im vorderen Teil eine stärkere Bevölkerungsentwicklung, was sich mit der direkten Nachbarschaft zum Agglomerationszentrum erklären lässt. Analysen im Rahmen des Raumkonzepts Kandertal 2040 zeigen, dass das prognostizierte Wachstum mit den verfügbaren Bauzonenreserven in unbebauten Bauzonen und durch Nachverdichtung grundsätzlich gedeckt werden kann. Es müssen von den Kommunen aber erhebliche Anstrengungen unternommen werden, um die Nachverdichtungspotenziale nutzbar zu machen. Grössere unbebaute Areale sind kaum mehr vorhanden. Die Versorgungseinrichtungen in den beiden Kommunen Kandern und Binzen sind umfassend. Dagegen verfügen die Ortskerne der anderen Kommunen nur über ein unzureichendes Versorgungsangebot.

Das Verkehrsverhalten im Kandertal ist stark auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgerichtet. Die wichtigsten Verkehrsbeziehungen gehen in Richtung Oberrhein (Weil am Rhein), Wiesental (Lörrach), Hochrhein (Grenzach-Wyhlen/Rheinfelden) und die nördlich von Müllheim gelegenen Gebiete. Ein deutlich geringerer Verkehrsstrom reicht bis Basel-Stadt oder darüber hinaus.

Im ÖV sind bei den bestehenden Bushauptlinien nach Brombach, Lörrach und Basel v. a. die Angebote in den Randzeiten gering. Ein grosses Handicap des Busverkehrs sind die langen Reisezeiten und Verspätungen aufgrund des hohen MIV-Aufkommens während der Verkehrsspitzen, insbesondere auf dem Abschnitt zwischen Binzen und Basel Badischer Bahnhof. In Ergänzung zu den bestehenden Hauptlinien sind die Bus-Tangenten wenig ausgebaut, nennenswerte Angebote gibt es v. a. zwischen Kandern und Schliengen.

Eine Reaktivierung der Kandertalbahn ist als Entwicklungsoption in Diskussion. Bis ca. Ende 2021 werden verschiedene Möglichkeiten für die Reaktivierung der Bahnstrecke und die Weiterentwicklung des strassenseitigen ÖV durch eine Verkehrsstudie im Auftrag des Landkreises Lörrach und eine weitere Studie durch das Land für mögliche Reaktivierungsstrecken für den SPNV (Schienenpersonennahverkehr) untersucht.

Beim Radverkehr sollte der Ausbau der Hauptrouten für den Pendlerverkehr vorangetrieben werden. Dies beinhaltet eine kontinuierliche Führung, möglichst als baulich separierte Radwege. Das Radverkehrsnetz hat sowohl im Haupttal wie auch auf den Querverbindungen ins Wiesental und zum Oberrhein Aufwertungsbedarf.

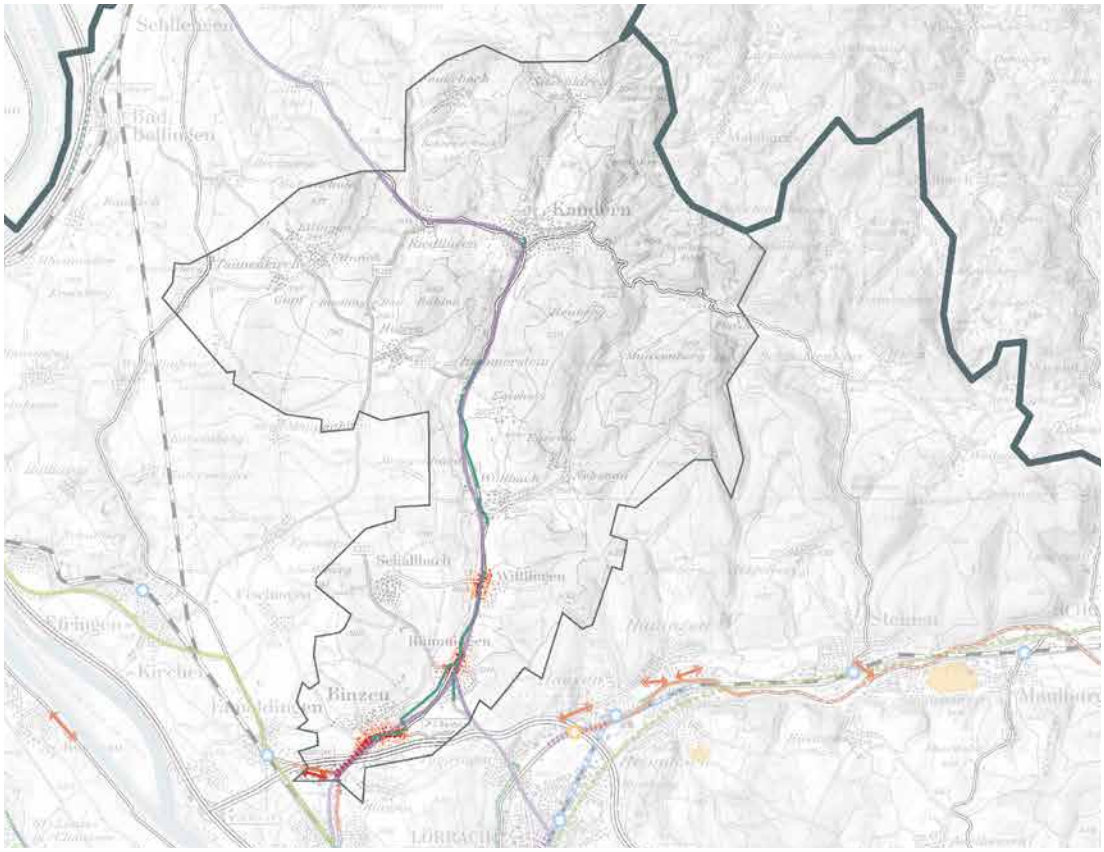


Abbildung 88:
Handlungsbedarf Kandertal

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Kartenband: Karte 5.9

gestrichelt = mit Massnahmen AP1-3

ÖV und kombinierte Mobilität

- Beförderungskapazität in HVZ ausgeschöpft (Bahn)
- Fehlende Durchbindung (Bahn)
- Engpass bei Bahnknoten
- ÖV-Drehscheibe mit Handlungsbedarf (B+R/ P+R, Zugänge, Verknüpfung)
- Engpässe/ Netzlücken Tramnetz
- Ausbaubedarf Busangebot
- Starke Behinderung strassengebundener ÖV
- Ungenügende ÖV-Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten
- Kreuzung Strasse mit Bahn-/Tramlinie (mit hoher Frequenz)

Strasse und Verkehrsmanagement

- Überlast HLS-Netz
- Überlast HVS-/VS-Netz
- Überlasteter Knoten
- Verkehrlicher Druck Ausweichverkehr/ mangelnde Kanalisierungswirkung
- Problematische Überlagerung Verkehrsströme
- Belastete Ortsdurchfahrt
- Grenzübergang mit Stauproblematik und Behinderungen zw. MIV und Lkw-Verkehr

Velo (nur Haupt- und Vorzugsroutennetz betrachtet)

- Netzlücke/fehlende Veloinfrastruktur
- ungenügende Veloinfrastruktur
- fehlende Velovorzugsroute

Fussverkehr

(Handlungsbedarf wird aufgrund des Massstabs nicht dargestellt)

Grundlagenkarte

- Bahnlinie
- Tramlinie
- Hochleistungsstrasse (HLS)
- Hauptverkehrsstrasse (HVS) oder Verbindungsstrasse (VS)
- Korridorgrenze

Schwachstellen/Handlungsbedarf Kandertal

Schwachstellen	Handlungsbedarf (mit Hinweis auf bisher nicht umgesetzte Massnahmen)
Siedlung	
› Die Versorgungsfunktion und Attraktivität der Dorfkerne ist gering (mit Ausnahme von Kandern und Binzen).	› Die Ortskerne sind zu erhalten, aufzuwerten und weiterzuentwickeln, v. a. ist ihre Versorgungsfunktion zu verbessern.
› Der Druck auf die Landschaft nimmt durch anhaltendes Einwohnerwachstum zu.	› Das Einwohnerwachstum ist auf bestehende Innenentwicklungspotenziale zu lenken. › Zukünftige Siedlungserweiterungen sind unter Anwendung der im Raumkonzept 2040 aufgezeigten anzustrebenden Dichtewerte mit möglichst guter ÖV-Anbindung, hoher Freiraumqualität und qualitätsvoller Ausgestaltung der Siedlungsränder und -übergänge zu gestalten.
› Der Nutzungsmix von Wohnen und Arbeiten ist unausgewogen, es gibt nur wenige Arbeitsplätze und freie Gewerbeflächen ausserhalb von Binzen und Kandern.	› Die Potenziale (Brachflächen, Leerstände) in den Gewerbegebieten sind zu erfassen und die Gewerbegebiete im Ganzen weiterzuentwickeln und aufzuwerten.
Landschaft	
› Durch Siedlungs- und Infrastrukturvorhaben werden die freien Landschaften im vorderen Kandertal zunehmend überprägt.	› Der Druck auf die freie Landschaft ist zu vermindern, innerörtliche Grünraumqualitäten und hochwertige Siedlungsränder sind zu erhalten und zu entwickeln. › Noch bestehende Freiräume zwischen den Siedlungen sind zu erhalten, und ihre Nutzung als Naherholungsraum ist unter Berücksichtigung von Schutzzielen multifunktional zu verbessern (Kurzeit-, Feierabend- und Naherholung, Naturerfahrungsräume). › Die vielfältige Kulturlandschaft mit einer ökologisch orientierten Landbewirtschaftung und der Regionalvermarktung landwirtschaftlicher Produkte ist zu erhalten. Die Durchlässigkeit der Landschaft ist zu erhalten und zu fördern, bei der Umsetzung des Biotopverbundkonzeptes MOBIL auch im Rahmen von Kompensationsmassnahmen.
› Die Kander ist als Fliessgewässer kaum erlebbar.	› Die Kander ist für die Erholungsnutzung in den Siedlungsbereichen und im direkten Siedlungsumfeld aufwerten, ohne die ökologische Funktion im Biotopverbund zu beeinträchtigen.
› Der Druck auf die Siedlungen der Schwarzwaldlandschaft nimmt durch Eigenentwicklung wie günstiges Wohnen für Familien zu.	› Die zukünftige Siedlungsentwicklung ist auf Bereiche mit guter oder ausbaubarer ÖV-Anbindung in den Tallagen zu konzentrieren. › Das über Jahrhunderte entstandene Wald-Offenland-Mosaik ist als wichtige Grundlage für das Natur- und Landschaftserleben sowie für die Erholungsnutzung zu erhalten.
S-Bahn	
› Die ÖV-Feinverteiler sind nicht optimal an das S-Bahn-Netz angebunden. Das Kandertal selbst verfügt über keine S-Bahn.	› Grösster Handlungsbedarf besteht beim Ausbau des bestehenden ÖV-Busangebots im Kandertal und bei der besseren Anbindung der Buslinien an die S-Bahn-Knotenpunkte Haltingen, Weil am Rhein, Lörrach und Basel Badischer Bahnhof sowie der Stabilisierung des Fahrplans. › Eine eigene S-Bahn durch die Reaktivierung der Kandertalbahn und ihre Einpassung ins S-Bahn-System ist eine Langfristoption. Dazu laufen bis 2021 Vertiefungsstudien.

Schwachstellen	Handlungsbedarf (mit Hinweis auf bisher nicht umgesetzte Massnahmen)
Tram/Bus	
› Wegen hoher Strassenverkehrsbelastungen im vorderen Kandertal kommt es zu langen Reisezeiten und einer mangelhaften Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV.	› Die grössten Reisezeitverzögerungen ergeben sich zwischen Binzen und Basel Badischer Bahnhof. Ein überlagerter Expressbus aus Kandern kommend könnte das Problem entschärfen. Voraussetzung dafür sind konsequentere Busprioritisierungsmassnahmen im Bereich Weil am Rhein. › Handlungsbedarf besteht auch beim Ausbau des S-Bahn-Angebots ab Haltingen (aktuell nur 60-Minuten-Takt) und bei der besseren Einbindung des Busangebots im Kandertal.
› Die ÖV-Tangentiallinien sind ungenügend ausgestaltet.	› Die Verkehrsbeziehungen vom Kandertal in Richtung Oberrhein sowie Wiesental sind bedeutend. Die heutigen tangentialen Buslinien sind jedoch wenig systematisch und in Richtung Oberrhein sehr ausgedünnt. Entsprechend besteht Ausbaubedarf bei der Taktdichte und für optimierte Linienführungen. Aktuell haben die tangentialen Linien 1, 2 und 15 eher Schulbusfunktion und sind nicht systematisch getaktet.
Strasse (inkl. Verkehrsmanagement und Parkierung)	
› Es bestehen sehr hohe Knotenbelastungen durch Überlagerung von radialen und tangentialen Verkehrsströmen im vorderen Kandertal.	› Die Verkehrsströme im Kandertal ergeben sich durch eine Überlagerung des Binnenverkehrs mit grossräumigen tangentialen und radialen Beziehungen. Entsprechend ergibt sich ein gesamtverkehrlicher Handlungsbedarf, d. h. sowohl eine verstärkte Steuerung des Strassenverkehrs (Personen- und Güterverkehr) über Verkehrsmanagementmassnahmen als auch weitere Anstrengungen zur Verkehrsverlagerung des MIV auf ÖV und Veloverkehr.
› Die Ortsdurchfahrten sind stark belastet und unattraktiv.	› Die Strassenbelastung auf der Landstrasse L134 hat in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen und liegt heute auf der Höhe von Wittlingen bei knapp 10'000 Fahrzeugen pro Tag. In Rümmingen ist eine Teilumfahrung geplant. Dies sollte mit Aufwertungsmassnahmen im Ortszentrum einhergehen. Entsprechende Aufwertungs- und Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind auch in den anderen Ortskernen zu prüfen.
Velo	
› Eine eigene Veloinfrastruktur fehlt auf den Ausserortsabschnitten, insbesondere auf den Verbindungen Hammerstein – Wollbach, Wittlingen – Rümmingen und Rümmingen – Binzen. › Die Veloführung auf stark belasteten Innerortsstrassen ist ungenügend oder fehlt vollständig (u. a. Ortsdurchfahrt Binzen, Rümmingen).	› Mit der Ergänzung fehlender Veloinfrastrukturen und der Realisierung attraktiver, lückenloser Velorouten kann die Erschliessungsgüte verbessert und das Verlagerungspotenzial auf den Veloverkehr besser ausgeschöpft werden.
› Velo-Tangentialverbindungen zum Wiesental und zum Oberrhein sind ungenügend ausgestaltet oder fehlen ganz.	› Die Tangentialverbindungen sollen verbessert und das Kandertal an das Wiesental und den Oberrhein angebunden werden, auch durch Anbindung an Velo-Vorzugsrouten und die S-Bahn.
Fussverkehr	
› Es fehlen attraktive Verbindungen zur Kander und den öffentlich zugänglichen Bachufern.	› Die Naherholung ist durch den Ausbau und die bessere Vernetzung von Fusswegen zu fördern.

Schwachstellen	Handlungsbedarf (mit Hinweis auf bisher nicht umgesetzte Massnahmen)
Kombinierte Mobilität	
› Das Park&Ride-Potenzial ist nur gering.	› Die grössten Park&Ride-Potenziale im Kandertal befinden sich in Kandern selbst (im Einzugsgebiet von Malsburg-Marzell und den umliegenden Weiler) sowie in Haltingen am Bahnhof. Hier sind Erweiterungen des bestehenden Angebots zu prüfen. › In den übrigen Kommunen entlang der Buslinien ist das Umsteigepotenzial zu gering. Eine allfällige Reaktivierung der Kandertalbahn würde die Situation verändern, und mit dieser müssten systematisch Park&Ride-Angebote eingeplant werden.
› Es fehlen Veloabstellplätze für Bike&Ride.	› Das Abstellplatzangebot an den Bushaltestellen im Kandertal ist nachfragegerecht auszubauen oder generell einzuführen.
› Es fehlen Infrastrukturen für die Elektro-Mobilität an ÖV-Haltepunkten.	› Mit dem stark steigenden Verkauf von E-Bikes und vermehrt auch von Elektromobilen steigt der Anspruch an Ladestationen an ÖV-Knoten. Es besteht Handlungsbedarf zur systematischen Bedarfsanalyse im gesamten Kandertal und bei der Erarbeitung eines entsprechenden E-Mobilitätskonzepts.

Ausblick und Fazit Kandertal

Im Kandertal ist der MIV-Anteil sehr hoch. Es besteht genereller Handlungsbedarf zur Verkehrsverlagerung auf ÖV und Veloverkehr. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass nur ein Teil der Verkehrsströme radial, also in Richtung Weil und Basel-Stadt ausgerichtet ist. Die tangentialen Beziehungen in Richtung Wiesental und Oberrhein sind ebenfalls sehr bedeutend. Das entsprechende tangentiale Busangebot ist auszubauen und die Lesbarkeit der Buslinien zu verbessern. Mittelfristig ist die Einführung eines Expressbusses zu prüfen. Dieser kann als Vorläufer einer allfälligen Reaktivierung der Kandertalbahn fungieren. Daneben ist das Kandertal prädestiniert für den Veloverkehr. Auch hier sind vor allem die tangentialen Velorouten aufzuwerten. Diese Routen bieten wegen der leicht hügeligen Topografie vor dem Hintergrund des zunehmenden E-Bike-Anteils grosse Chancen. Im motorisierten Strassenverkehr besteht der grösste Handlungsbedarf bei einer verbesserter Verkehrssteuerung an den Schnittstellen zum übergeordneten Netz im vorderen Kandertal, der Erhöhung der Fahrplanstabilität im ÖV (v. a. grenznahe Gebiete) sowie bei der Aufwertung und Beruhigung von Ortsdurchfahrten.

Siedlungsseitig verfügt das Kandertal nur über wenige grössere, noch unbebaute Areale. Entsprechend hohe Priorität hat die Siedlungsentwicklung nach innen. Dabei ist dem ländlichen Charakter der Ortschaften mit hoher Siedlungsqualität und einer attraktiven Freiraumgestaltung zu begegnen. Die grossen landschaftlichen Qualitäten gilt es zu bewahren. Die Naherholungsfunktion und die Zugänglichkeit der Kander haben bedeutendes Aktivierungspotenzial und sollten vermehrt genutzt werden.

8.11 Saint-Louis Agglomération (SLA)

Ausgangslage/Kontext

Zwei Typologien zeichnen die Landschaft von Saint-Louis Agglomération aus: die Rheinterrassen im Osten mit ihren dicht bevölkerten Gemeinden entlang des Flusses sowie die Sundgauer Ebene im Westen, wo die Bevölkerungsdichte geringer ist. Die Hauptelemente dieser Landschaft sind das Naturschutzgebiet «Petite Camargue Alsacienne» im Auwald des Rheins sowie der Hardtwald, der nördlich vom Teilraum beginnt und bis nach Colmar reicht (13'000 ha).

Diese Typologien führen zu sehr unterschiedlichen Herausforderungen in Bezug auf die Siedlung und den Verkehr. Während die Sundgauer Ebene von der Zersiedlung bedroht werden kann, müssen die Siedlungsgebiete mit der höchsten Bevölkerungsdichte im Süden, wie beispielsweise die Gemeinden Saint-Louis, Huningue oder Village-Neuf, wachsam bleiben, um die Siedlungsqualität und die Grünflächen erhalten zu können. Aus diesem Grund sieht der SCoT, der sich aktuell in Überarbeitung befindet, eine Begrenzung der Siedlungsfläche je nach Siedlungstyp vor und sorgt für ein gutes Gleichgewicht zwischen urbanen und ländlichen Siedlungsgebieten.

Mit einem jährlichen Wachstum von 1,2% weist der Teilraum von Saint-Louis Agglomération eine der grössten Bevölkerungszunahme in der ganzen trinationalen Agglomeration Basel auf. Bei den Arbeitsplätzen bleibt die Attraktivität der Schweiz sehr hoch und umfasst 45% aller Erwerbstätige der französischen Seite, während in Deutschland nur 2% arbeiten.

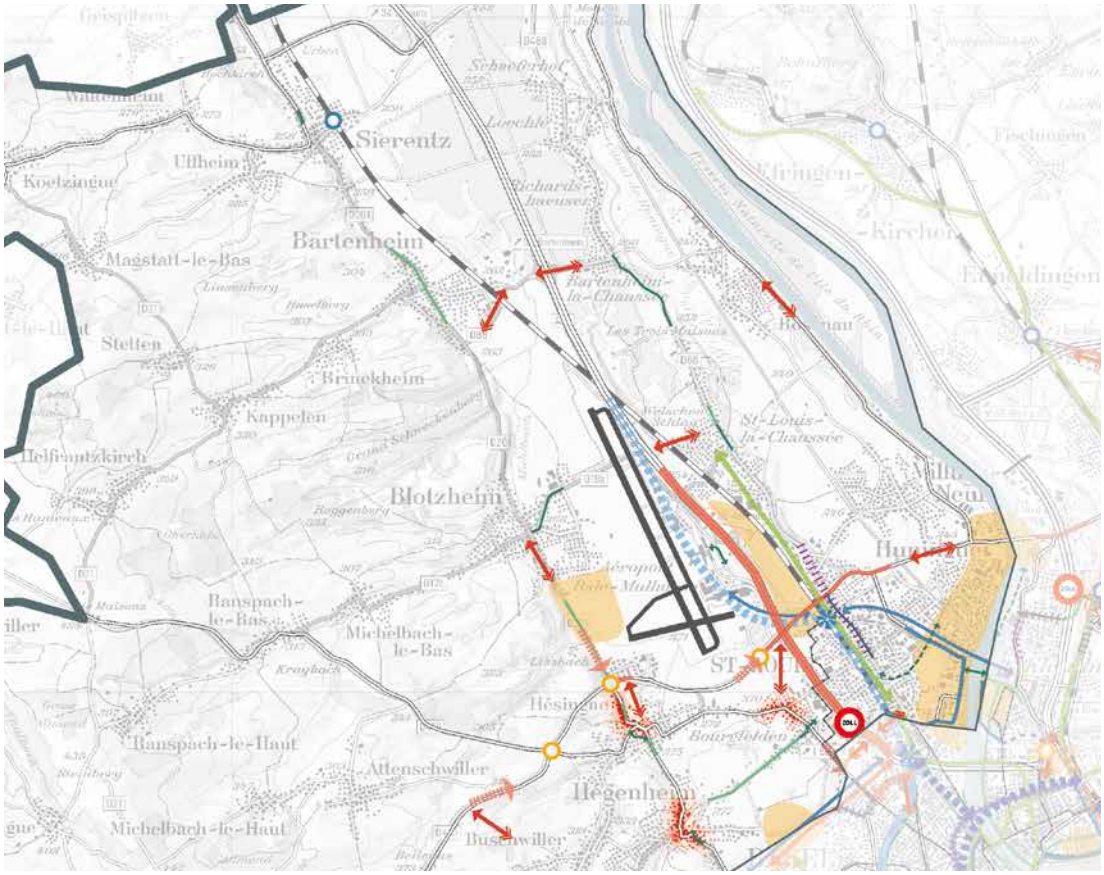
Daraus ergeben sich bedeutende grenzüberschreitende Verkehrsströme. Diese täglichen Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsort erfolgen heute mehrheitlich über die Strasse, was zu vielen Überlastungen auf dem Strassennetz im Gebiet der Saint-Louis Agglomération führt. Mit diesen Verkehrsflüssen überlagert sich ein beträchtlicher internationaler Transitverkehr mit zahlreichen Lastwagen. Stauprobleme werden insbesondere auf der Autobahn A35 an der französisch-schweizerischen Grenzen, auf der RD105, innerhalb der Ortschaften (Hésingue, Hégenheim, usw.) sowie rund um den Flughafen verortet.

Grosse Anstrengungen wurden unternommen, um die Attraktivität des ÖV und des Langsamverkehrs (Velo, Fussgänger) zu steigern. So wurde beispielsweise Ende 2017 die Tramlinie 3 der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) von Burgfelden Grenze (Schweiz) bis zum Bahnhof Saint-Louis verlängert. Das Busnetz (Distribus) hat seine Entwicklung fortgeführt, indem das Angebot verdichtet wurde, d.h. die Anzahl zurückgelegter Kilometer gesteigert und bestehende Linien gestärkt wurden. So wurde eine Linie nach Sierentz (Nr. 608) und eine andere nach Rosenau (Nr. 2) verlängert. Darüber hinaus wurde die in der südlichen und ländlichen Hügellandschaft des Teilraums verkehrende regionale Buslinie zwischen Liebenswiller-Hagenthal-le-bas und dem Bahnhof Saint-Louis in das Netz von Distribus integriert und dessen Takt verstärkt. Seit Mai 2018 wurde ein Rufbussystem für die ländlichen Gemeinden der SLA eingeführt, was den Einwohnern die Reise mit dem öffentlichen Verkehr innerhalb des Teilraums sowie nach Saint-Louis, Altkirch und Mulhouse ermöglicht. Diese Verstärkung wurde 2020 weiterverfolgt, indem die Linie 6 von Kembs nach Saint-Louis restrukturiert und verdichtet wurde. Zusätzlich wurde ein Velonetzkonzept für den ganzen Teilraum entwickelt, um die Benutzung des Fahrrads zu fördern.

Ein besonderes Merkmal des französischen Teils der trinationalen Agglomeration Basel ist der internationale Flughafen Basel-Mulhouse, besser bekannt unter dem kommerziellen Namen «EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg». Nebst der Sicherstellung der Anbindung

der trinationalen Region Basel an den europäischen und weltweiten Markt, zählt die Flughafenplattform zu den wichtigsten Arbeitsgebern der trinationalen Agglomeration. Dessen Betrieb verursacht ungefähr 25'000 Fahrten täglich (Angestellte, Reisende, Besucher, usw.), die heute praktisch ausschliesslich über die Strasse erfolgen (PKW, Taxi, Buslinie 50 der BVB und Buslinie 11 von Distribus). Aus diesem Grund ist auf den Horizont 2028 eine Bedienung des Flughafens mit Regionalzügen vorgesehen (Projekt Neue Bahnanbindung EuroAirport).

Abbildung 89: Handlungsbedarf Saint-Louis Agglomération



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Kartenband: Karte 5.10

gestrichelt = mit Massnahmen AP1-3

ÖV und kombinierte Mobilität

- Beförderungskapazität in HVZ ausgeschöpft (Bahn)
- Fehlende Durchbindung (Bahn)
- Engpass bei Bahnknoten
- ÖV-Drehscheibe mit Handlungsbedarf (B+R/ P+R, Zugänge, Verknüpfung)
- Engpässe/ Netzlücken Tramnetz
- Ausbaubedarf Busangebot
- Starke Behinderung strassengebundener ÖV
- Ungenügende ÖV-Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten
- Kreuzung Strasse mit Bahn-/Tramlinie (mit hoher Frequenz)

Strasse und Verkehrsmanagement

- Überlast HLS-Netz
- Überlast HVS-/VS-Netz
- Überlasteter Knoten
- Verkehrlicher Druck Ausweichverkehr/ mangelnde Kanalisierungswirkung
- Problematische Überlagerung Verkehrsströme
- Belastete Ortsdurchfahrt
- Grenzübergang mit Stauproblematik und Behinderungen zw. MIV und Lkw-Verkehr

Velo (nur Haupt- und Vorzugsroutennetz betrachtet)

- Netzlücke/fehlende Veloinfrastruktur
- ungenügende Veloinfrastruktur
- fehlende Velovorzugsroute

Fussverkehr

(Handlungsbedarf wird aufgrund des Massstabs nicht dargestellt)

Grundlagenkarte

- Bahnlinie
- Tramlinie
- Hochleistungsstrasse (HLS)
- Hauptverkehrsstrasse (HVS) oder Verbindungsstrasse (VS)
- Korridorgrenze

Schwachstellen/Handlungsbedarf SLA

Schwachstellen	Handlungsbedarf (mit Hinweis auf bisher nicht umgesetzte Massnahmen)
Siedlung	
› Sowohl in den Gemeinden der Rheinebene als auch in der Hügellandschaft des Sundgaus kann eine Zersiedlungstendenz aufgrund des hohen Siedlungsdrucks festgestellt werden.	› Die Siedlungsentwicklung nach Innen ist durch die Aktivierung von Schwerpunktgebieten, durch den Einsatz von Planungsinstrumenten zur Siedlungsverdichtung in vom ÖV gut bedienten Zonen und durch die starke Beschränkung der Siedlungsausdehnungsmöglichkeiten zu priorisieren. › Parallel zur Siedlungsverdichtung sollen Vorkehrungen getroffen werden, die zu mehr Siedlungsqualität und mehr Naturraum in den Städten führen.
› Es besteht das Risiko einer Verarmung der städtischen Landschaft, insbesondere durch die Verbreitung von Neubaugebieten am Rand von Städten und Dörfern, durch die Zerstörung von traditioneller Bausubstanz oder durch städtebauliche Verdichtungs- oder Restrukturierungsvorgänge, die sich nicht in das bestehende Siedlungsumfeld einfügen.	› Es sind Massnahmen vorzusehen, die eine Berücksichtigung der traditionellen Siedlungsformen und des architektonischen Kulturgutes im ganzen Teilraum unterstützen.
Landschaft	
› In der Ebene überlagert sich der von der Siedlungsentwicklung ausgehende Druck mit der starken Verbauung des Bodens aufgrund der Verkehrsinfrastrukturen. › Der Schutz der typischen Dörfer und der Landschaftsqualität im Sundgau, die zusammen ein Erholungsraum von hoher Qualität für die gesamte Agglomeration bieten, wird vom Siedlungsdruck und von auf Maisanbau und damit zulasten der Weiden- und Mosaiklandschaften basierten Landwirtschaftsmethoden bedroht.	› Massnahmen zur Verringerung des Flächenverbrauchs von Landwirtschafts- und Landschaftsräumen müssen eingeführt werden. › Sensible Landschaftsräume müssen in den kommunalen Planungsgrundlagen kartiert und geschützt werden (qualitätsvolle Freiräume, Waldgebiete, strukturierende Böschungen, usw.). › Spaziergänge in unmittelbarer Nähe der Städte sollen gefördert werden und gleichzeitig soll die ökologische Durchgängigkeit gestärkt werden. Dies gelingt nur in dem die Landwirtschaftsflächen hierzu genutzt werden können. › Es sollen Vorkehrungen getroffen werden, um die stadtnahe Landwirtschaft zu schützen und die kurzen Kreisläufe zu fördern.
› Es bestehen bedeutende Natur- und Naherholungsräume im östlichen Teil der Ebene (Petite Camargue Alsacienne, canal de Huningue), die am Wochenende sehr gut besucht und daher an der Überlastungsgrenze sind.	› Neuen Landschaftsräumen sollen in Form von Pärken, die mit den umliegenden Freiräumen verbunden sind, mit einer Umnutzung von ehemaligen Kiesgruben oder im Rahmen von Arealentwicklungen/Bauprojekten geplant werden.
S-Bahn	
› Die direkte Bedienung des EuroAirport mit der S-Bahn ist noch inexistent und die Erreichbarkeit der Schweiz und Deutschland mit dem Zug aus dem französischen Teil der Agglomeration bleibt ungenügend (Umsteigezwang in Basel SBB).	› Der EuroAirport muss an das S-Bahn-Netz angebunden und die Streckenkapazität zwischen Saint-Louis und Bartenheim erheblich erhöht werden, damit der Zugang zum EuroAirport mit dem ÖV verbessert und neue, umsteigefreie S-Bahn-Angebote in die Schweiz (Liestal, Laufen, usw.) eingeführt werden können. Studien für ein «Avant-Projet Détaillé" (APD) sind im Gange (entspricht in etwa einem Vorprojekt).
› Die S-Bahnen zwischen Mulhouse und Basel SBB verkehren unregelmässig.	› Die Taktfrequenz der S-Bahn muss auf der Achse Mulhouse-Basel erhöht und systematisiert werden (mindestens einen ganztägigen Halbstundentakt)

Schwachstellen	Handlungsbedarf (mit Hinweis auf bisher nicht umgesetzte Massnahmen)
› Aufgrund der Überlagerung von verschiedenen Verkehren (TER, TGV und Güter) ist die Bahnstrecke zwischen Saint-Louis und Basel stark belastet.	› Ein Vierspurausbau zwischen Saint-Louis und Basel ist notwendig (langfristiges Projekt im Zusammenhang mit dem Herzstück)
Tram/Bus	
› Wichtige Entwicklungsgebiete sind nicht mit dem Tram erschlossen.	› Mit dem Ausbau des Basler Tramnetzes im französischen Teil der trinationalen Agglomeration könnten wichtige Entwicklungsgebiete (z.B. Technoport, 3Land) mit dem Tram besser erschlossen werden. Hierzu müssten die Tramlinien 3 und 11 verlängert und eine Tramachse über den Rhein zwischen Frankreich und der Schweiz gebaut werden.
› Die Betriebszeiten sowie die Taktfrequenzen sind auf gewissen Buslinien unattraktiv, insbesondere auf der Ost-West-Achse.	› Eine Verstärkung des Busnetzes muss mit einer höheren Taktfrequenz und einer Verlängerung der Betriebszeiten am Abend geplant werden, insbesondere auf den Ost-West-Linien. Damit wird die Attraktivität des ÖV gestärkt und die Anschlüsse mit den Buslinien auf der Nord-Süd-Achse (Bus und Tram), welche dichte Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete sowie den Bahnhof Saint-Louis bedienen, verbessert. › Des Weiteren würde die Verlängerung der Buslinie zwischen Sierentz und Kembs die Schaffung einer neuen Tangentialverbindung und damit die Vervollständigung des Busnetzes ermöglichen.
› Die ÖV-Erschliessung zwischen den Sundgauer Gemeinden und dem Agglomerationszentrum bleibt schwach.	› Die Stärkung des aktuellen Angebots, insbesondere mit einer Integration der regionalen Buslinien in das Busnetz, würde die Feinerschliessung des Teilraums sowie die Anbindung der S-Bahn-Haltestellen (Zubringerlinien) verbessern. › Der Umbau von gewissen Haltestellen muss vorgenommen werden.
Strasse (inklusive Verkehrsmanagement und Parkierung)	
› Das Autobahnkreuz zwischen der A35 und der RD105 stösst an seine Kapazitätsgrenzen, womit ein normaler Verkehrsfluss auf diesen 2 Achsen nicht möglich ist und Sicherheitsprobleme auf der Autobahn und der RD105 entstehen. › Die RD105 ist überlastet und wird ihrer Rolle als Nordumfahrung der Agglomeration nicht gerecht. › Die Strassenerschliessung des Entwicklungsgebiets Euro3Lys ist stark beeinträchtigt. › In den Wohngebieten der grenznahen Gemeinden wurden unerwünschte Verkehrsflüsse erkannt, die mit einer Überlastung des Hauptstrassennetzes zusammenhängen.	› Es ist erforderlich und dringend, dass das Autobahnkreuz A35/RD105 komplett umgestaltet und die RD105 in der Nähe der Autobahn ausgebaut wird, wobei künftige Entwicklungen berücksichtigt werden müssen.
› Die Kapazitäten der Zollplattform sind ungenügend und die fehlende Trennung zwischen den LKW im Transit und diejenigen in der Verzollung führt in der Hauptverkehrszeit zu Stauproblemen auf der A35.	› Es ist notwendig, die LKW-Zugänge für den Transit und die Verzollung baulich zu trennen (im Bau). › Die Verkehrsbeeinträchtigungen aufgrund des Schwerverkehrs an der Grenze müssen im Rahmen einer koordinierten Stauraumbewirtschaftung minimiert werden. › Handlungsbedarf besteht in Bezug auf die Einführung eines regionalen Verkehrsmanagementsystems und bei der grenzüberschreitenden Durchleitung des Transitverkehrs.

Schwachstellen	Handlungsbedarf (mit Hinweis auf bisher nicht umgesetzte Massnahmen)
› Die fehlende Strassenverbindung zwischen dem übergeordneten Strassennetz (RD105) und dem Entwicklungsgebiet Bachgraben führt zu ernsthaften Problemen mit beträchtlichen Überlastungen auf den Ortsdurchfahrten in Hésingue, Hégenheim und Saint-Louis.	› Die überlasteten Ortsdurchfahrten müssen so gut wie möglich vom Durchfahrtsverkehr entlastet werden, was eine Strassenverbindung zwischen dem übergeordneten Strassennetz und dem Entwicklungsgebiet Bachgraben (Zubringer Bachgraben) voraussetzt.
Velo	
› Die Veloinfrastruktur ist ungenügend und inexistent auf gewissen Abschnitten der wichtigsten Nord-Süd-Veloachsen in der Rheinebene.	› Die Verstärkung und der Ausbau der fehlenden Streckenabschnitte werden zur Durchgängigkeit der Hauptverbindungen aus dem Korridor der SLA in das Agglomerationszentrum und zur besseren Sicherheit der Velofahrer beitragen.
› Es existieren keine Radschnellrouten.	› Der Bau einer Radschnellroute auf der Achse Saint-Louis – Basel wird das Pendeln der Grenzgänger mit dem Velo fördern und die Wettbewerbsfähigkeit des Veloverkehrs gegenüber dem PKW verstärken.
› Ein Mangel an Veloinfrastrukturen wurde insbesondere auf den querenden Ost-West-Achsen in der Rheinebene aufgrund von teils bedeutenden Zerschneidungen des Raumes (EAP, A35, RD105, Bahnlinie) erkannt.	› Der Bau von neuen Velowegabschnitten auf den Ost-West-Achsen wird die Dichte und die Attraktivität des aktuellen Velonetzes verstärken und gleichzeitig bessere Verbindungen zwischen den Industrie- und Arbeitsplatzgebieten, den S-Bahn-Haltestellen und dem ÖV sicherstellen.
› Ein Mangel an Veloinfrastrukturen in den Entwicklungsgebieten und entlang von neuen Strassenachsen wurde erkannt.	› Neue Veloverbindungen müssen bei der Planung von Entwicklungsgebieten und Strassenprojekten berücksichtigt werden, damit das aktuelle Netz und deren Verbindungen ergänzt werden können.
› Es existieren Lücken bei den Veloverbindungen zwischen den Städten und Dörfern im Sundgau: Das Netz ist aktuell fragmentiert.	› Durchgängige und sichere Veloverbindungen sollen zwischen den Städten und Dörfern ergänzt werden, was die Bildung eines attraktiveren und dichteren Netzes und die Verknüpfung zwischen ländlichen und städtischen Gebieten ermöglichen wird.
› Es verbleiben zahlreiche Netzlücken, z. B. mangelnde Möglichkeiten zur Rheinquerung	› Mit der Realisierung von zusätzlichen Rheinquerungen kann die Trennwirkung minimisiert und die Verknüpfung der beiden Rheinufer verbessert werden.
Fussverkehr	
› Tempo 30 Zonen wurden in den Ortschaften noch nicht flächendeckend umgesetzt (z. B. Saint-Louis, Huningue).	› Eine Vergrösserung der verkehrsberuhigten Zonen muss untersucht werden.
Kombinierte Mobilität	
› Das P&R-Angebot ist mittelmässig.	› Mit der Vergrösserung des P&R-Angebots in Saint-Louis wird ein grosses Potential bereits ausgeschöpft. Andere Gebiete mit einer potenziellen Nachfrage wurden in Sierentz und im Grenzgebiet bei Allschwil (Endhaltestellen der Tramlinien) erkannt.
› Ein Mangel an Abstellplätzen für Velos (Bike&Ride) wurde erkannt.	› Bei den S-Bahn-Haltestellen aber auch bei gewissen Bushaltestellen muss das Angebot von Veloabstellplätzen aufgrund der existierenden Nachfrage vergrössert oder neu eingeführt werden.
› Ein Mangel an Ladeinfrastrukturen an den ÖV-Haltestellen wurde erkannt.	› Mit der grossen Zunahme von verkauften E-Bikes und einer wachsenden Nachfrage für Elektroautos werden die Anforderungen an Ladestationen bei ÖV-Haltestellen grösser. Ein Handlungsbedarf wurde bei der systematischen Analyse der Nachfrage auf dem gesamten Gebiet der SLA sowie bei der Erstellung eines geeigneten Elektromobilitätskonzepts erkannt.

Ausblick und Fazit Saint-Louis Agglomération

Saint-Louis Agglomération steht im Zusammenhang mit der Überlastung des Strassennetzes vor grossen Herausforderungen, behält doch der MIV den grössten Anteil am Modal-Split für die täglichen Fahrten. Die Schwächen des Autobahnkreuzes A35/ RD105 und die Überlastungen auf der RD105 sind zu beseitigen. Sie führen zu erheblichen Stau- und Sicherheitsproblemen und stellen eine adäquate Strassenerschliessung des künftigen Entwicklungsgebietes Euro3lys in Frage. Auch geht es darum, die Zentren der Gemeinden von Hésingue, Hégenheim und Saint-Louis vom stark zunehmenden Transitverkehr in Richtung Bachgraben und der nord-westlichen Gebiete von Basel zu entlasten.

Dank der Realisierung der Bahnanbindung EuroAirport kann parallel dazu ein neues Angebotskonzept der trinationalen S-Bahn Basel umgesetzt werden. Die Schaffung von neuen S-Bahn-Verbindungen ohne Umsteigen in Basel sind vorgesehen: Auf der Linie S2 Mulhouse – Liestal und der Linie S4 EuroAirport – Laufen soll ganztätig ein Halbstundentakt angeboten werden. Diese Angebote werden mit einem Halbstundentakt des TER200 ergänzt. Ergänzt mit Buszubringerlinien zu den existierenden S-Bahn-Haltestellen und mit einer gezielten Förderung der kombinierten Mobilität (P&R, Veloabstellplätze, usw.) wird die Attraktivität des ÖV im Teilraum erheblich gestärkt. Zusammen mit der kontinuierlichen Umsetzung des Velonetzkonzepts und einer guten Verknüpfung zu den Bus-, Tram- und S-Bahn-Haltestellen wird eine spürbare Verkehrsverlagerung zugunsten des ÖV und des Langsamverkehrs erwartet, was nicht zuletzt auch eine bessere Funktionsfähigkeit des Strassennetzes sicherstellt.

Im Bereich Siedlung und Landschaft gilt es das richtige Gleichgewicht zwischen ländlichen und städtischen Gebieten sicherzustellen und gleichzeitig effizient und mit guten Massnahmen auf das Phänomen der anhaltenden Metropolisierung in dieser sehr attraktiven Grenzregion zu reagieren. Die Siedlungsentwicklung nach Innen muss verstärkt und prioritär in Gebieten mit gutem ÖV-Anschluss vorangetrieben werden, damit der Verbrauch von Landwirtschaftsflächen stark begrenzt werden kann. Parallel zur Siedlungsverdichtung und zur massiven Zunahme der Einwohnerzahlen müssen die Anforderungen zugunsten der Siedlungsqualität innerhalb der Städte und Dörfer verschärft werden. Darüber hinaus muss das Netz der Grün- und Freiräume ergänzt und die Verbindungen zwischen den städtischen und den ländlichen Landschaftsräumen geschützt und verstärkt werden.

8.12 Fazit: Handlungsbedarf bei der Abstimmung von Siedlung und Verkehr

Der Handlungsbedarf bei der verbesserten Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie bei Verbesserungen innerhalb des Verkehrssystems ist in den einzelnen Korridoren unterschiedlich. Über die gesamte Agglomeration Basel betrachtet können zusammenfassend aber 5 Handlungsbereiche festgehalten werden. Die Reihenfolge ist dabei nicht mit einer Prioritätensetzung gleichzusetzen:

A) Erschliessungsdefizite von Schwerpunktgebieten beheben

Obwohl die Agglomeration Basel insgesamt über ein sehr gut ausgebautes ÖV-System verfügt, sind einige Schwerpunktgebiete noch ungenügend erschlossen. Dazu zählen einerseits Schwerpunktgebiete oder Teile davon, die bereits heute eine Entwicklungsdynamik aufweisen (z. B. Allschwil-Bachgraben, Kleinbasel, Salina Raurica, Klybeck oder einzelne Gebiete in der Birsstadt), und anderseits Schwerpunktgebiete, die erst am Anfang ihrer Siedlungsentwicklung stehen (z. B. Technoport, 3Land, Rheinfelden-Möhlin, Hafen Birsfelden oder Sisslerfeld).

Je nach Ausgangslage des bestehenden Verkehrsangebots und je nach den Nachfragepotenzialen sind die Erschliessungsdefizite im ÖV über einen Ausbau im Bahn-, Tram- oder Busangebot zu decken. Gleichzeitig mit diesen Ausbauprojekten sind jeweils die Velo- und Fussverkehrsangebote anzupassen oder bestehende Angebote aufzuwerten. In einzelnen Schwerpunktgebieten ist auch eine verbesserte Strassenerschliessung notwendig, vor allem für die Lenkung des Ziel- und Quellverkehrs auf das übergeordnete Strassennetz (z. B. ESP Allschwil-Bachgraben; ESP Dornach und Zubringer Dornach/Aesch zur A18). Diese Situation ist aber infolge grundsätzlich dichter Strassennetze eher die Ausnahme.

B) Erschliessungsdefizite von Naherholungsgebieten ausgleichen

Bei der Abstimmung zwischen siedlungsnahen Landschafträumen und Verkehr ist insbesondere eine gute Erschliessung von Naherholungsräumen für den Fuss- und Veloverkehr wichtig. Diesbezüglich wurden in den bisherigen Agglomerationsprogrammen bereits wertvolle Vorarbeiten geleistet. Weitere Anstrengungen sind aber notwendig. Handlungsbedarf besteht namentlich bei der Umsetzung des Aktionsplans Birspark Landschaft, im Leimental (Zugänge zum Birsig), im Kandertal (Kander) sowie im Wiesental (Wiese).

C) Vernetzung zwischen den Verkehrsträgern und Ausbau multimodaler Drehscheiben stärken

Bei der Vernetzung von Verkehrssystemen gilt es nach Raumtyp zu unterscheiden: Im Agglomerationszentrum sowie den inneren Korridoren steht die Vernetzung zwischen den verschiedenen ÖV-Systemen sowie mit dem Fuss- und Veloverkehr (oder neuen Verkehrsmitteln zur Überwindung der letzten Meile) im Vordergrund. In den äusseren Korridoren sind vermehrt auch die Potenziale der kombinierten Mobilität zwischen ÖV und MIV zu beachten. Vom MIV soll möglichst nahe an der Quelle auf den öffentlichen Verkehr umgestiegen werden.

Für die verbesserte Vernetzung an den Drehscheiben innerhalb des ÖV-Systems (fahrplantechnisch, räumlich) sind die weiteren Angebotsausbauten im Bahn- und Tramnetz wegleitend. Dazu gehört selbstredend auch die Integration der Busangebote. Die zeitlichen Schwerpunkte von Ausbauprojekten leiten sich aus den Etappen der Angebotskonzeption der trinationalen S-Bahn Basel (v. a. neue Bahn-Haltestellen auf dem bestehenden Netz

sowie neue Haltestellen Basel-Mitte und Basel-Klybeck im Horizont mit Herzstück) sowie aus der Tramnetzentwicklung ab (v. a. neue Tramend- und Knotenpunkte).

Beim Neubau von multimodalen Drehscheiben ist der Handlungsbedarf zu differenzieren: Das klassische Park&Ride hat in der Agglomeration Basel nur in ausgewählten Korridoren und Bahnhöfen ein bedeutendes Ausbaupotenzial. Dies betrifft v. a. die deutschen und teilweise die französischen Gebiete. Bedeutendes Potenzial liegt hingegen in allen Raumtypen in der verstärkten Kombination des ÖV mit dem Velo, u. a. auch in Kombination mit der Elektrifizierung (z. B. E-Bikes, E-Scooter). Erst längerfristig entstehen Potenziale in neuen automatisierten Angebotsformen an der Schnittstelle zwischen ÖV und MIV (v. a. Robotaxis). Dazu bereits heute Räume (für Umsteigeplattformen, Halteräume etc.) zu sichern oder den zukünftig veränderten Nutzungsmix zu organisieren, erscheint verfrüht.

D) Tangentiale Vernetzung zwischen den Korridoren ausbauen

Mit der Raumstruktur der Agglomeration Basel – mit verschiedenen, radial auf die Kernstadt zulaufenden Korridoren mit teilweise gut überwindbaren Hügeln dazwischen – bietet ein verbessertes tangentiales ÖV-Angebot zumindest mittel- und längerfristig viele Chancen: Einerseits können damit die verschiedenen Schwerpunktgebiete an den Rändern des Agglomerationszentrums direkter miteinander verbunden werden (und nicht nur über die Strasse und beschränkte Busangebote), anderseits kann damit das ÖV-System des Agglomerationszentrums entlastet werden. Tangentiale ÖV-Angebote müssen aber wirtschaftlich betrieben werden können, und ein entsprechender Ausbau muss nachfragegerecht sein. Mittelfristig stehen hier verbesserte Angebote zwischen dem Leimental und dem Birstal, im Gebiet 3Land zwischen den beiden Rheinseiten sowie die Vernetzung der beiden Länder entlang des Hochrheins im Vordergrund. Entsprechende Projekte werden evaluiert, auch wenn sie im vorliegenden Agglomerationsprogramm der 4. Generation noch nicht genügend reif für den A- oder B-Horizont sind. Als Übergangslösung können hier auch verdichtete Busangebote dienen.

Handlungsbedarf besteht auch bei abschnittsweisen tangentialen Angebotsverbesserungen in der Nähe der Kernstadt. Dazu können namentlich die bessere Erschliessung des Schwerpunktgebietes Allschwil-Bachgraben (Tram von St. Johann her) oder die Tramspange Dreispitz – St. Jakob gezählt werden.

Schliesslich liegt im Veloverkehr ein grosses, bisher noch nicht ausgeschöpftes Nachfragepotenzial auf tangentialen Relationen der Agglomeration Basel. Entsprechende Netzlücken gilt es zu schliessen.

E) Netzlückenschlüsse und Qualitätsverbesserungen innerhalb einzelner Verkehrsträger vorantreiben

Schliesslich besteht ein grosser Handlungsbedarf bei Verbesserungen innerhalb der einzelnen Verkehrsträger, seien dies ÖV-, Strassenverkehrs-, Velo- oder Fussverkehrsnetze. Um auch längerfristig ein nachhaltiges und funktionierendes Gesamtverkehrssystem in der Agglomeration Basel sicherzustellen, sind zusammenfassend die folgenden Handlungsbedarfe von spezieller Bedeutung:

- Ein deutlicher Kapazitätszuwachs im Bahn- und hier insbesondere im S-Bahn-System sowie Reisezeitgewinne durch vermehrte Durchmesserlinien,
- eine weitere Tramnetzentwicklung zur besseren Erschliessung der Schwerpunktgebiete,
- die Behebung der chronischen Engpässe auf dem Autobahnnetz zur Entlastung des untergeordneten Strassennetzes,
- Netzlückenschlüsse im Velonetz und deutlich erhöhte Qualitätsstandards auf ausgewählten Velovorzugsrouten für den Velo-Alltagsverkehr, insbesondere auch auf grenzquerenden Routen.

Die zur Behebung der Schwachstellen notwendigen Massnahmen haben sehr unterschiedliche Relevanz bei der Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie bei der Optimierung des Gesamtverkehrssystems in der Agglomeration Basel. Neben Grossprojekten wie dem Herzstück-Basel oder dem Rheintunnel zur Engpassbeseitigung auf der Osttangente sind auch die verschiedenen Tramnetzausbauten sowie die Summe vieler kleinerer Velo- und Fussverkehrsmassnahmen in ihrer Gesamtwirkung sehr relevant.

9
Teilstrategien

KERNAUSSAGEN

- Die Grobstruktur der Teilstrategien wurde gegenüber dem AP3 angepasst. Für die Bereiche Siedlung und Verkehr wird neu zwischen Teilstrategien und Querschnittsstrategien differenziert. Mit den Querschnittsstrategien werden Themen abgedeckt, die sich auf mehrere Siedlungs- oder Verkehrsaspekte beziehen.

- Innerhalb aller Teil- und Querschnittsstrategien werden sogenannte Handlungsansätze definiert, die zum Erreichen des Zukunftsbildes umgesetzt werden müssen.

- Die Strategien sollen möglichst handlungsorientiert formuliert sein. Deshalb werden für jede Teil- und Querschnittsstrategie die Rollen der zentralen Akteure aufgeführt.

- Das Agglomerationsprogramm Basel schafft dabei Mehrwerte, indem es aus grenzüberschreitender Perspektive zielgebend, koordinierend und unterstützend wirkt.

- Sämtliche Teil- und Querschnittsstrategien wurden im Rahmen von AP4 überarbeitet oder gänzlich neu formuliert:

  - Im Bereich Siedlung wurden die strategischen Aussagen grundlegend überarbeitet und geschärft. Die 3 Handlungsansätze Siedlungsausdehnung begrenzen, Potenziale zur Innenentwicklung nutzen und Ortskerne im ländlichen Siedlungsraum aufwerten werden durch 5 unterstützende Querschnittsstrategien ergänzt.

  - Mit den neuen Teilstrategien Landschaft wird auf die angepassten Anforderungen des Bundes reagiert und der Fokus auf die Nah- und Nächsterholung gerichtet.

  - Im Bereich Verkehr wurden sämtliche Teilstrategien als Folge der neuen trinationalen Grundlagen und der geführten strategischen Prozesse überarbeitet. Die Teilstrategie Fussverkehr und die Querschnittsstrategie Verkehrssicherheit wurden neu geschaffen. Die Teilstrategie Güterverkehr wurde im Rahmen des Prozesses zum regionalen Güterverkehrskonzept neu erarbeitet. Die Teilstrategie Velo wurde durch ein neues Velozielnetz geschärft und weiterentwickelt.

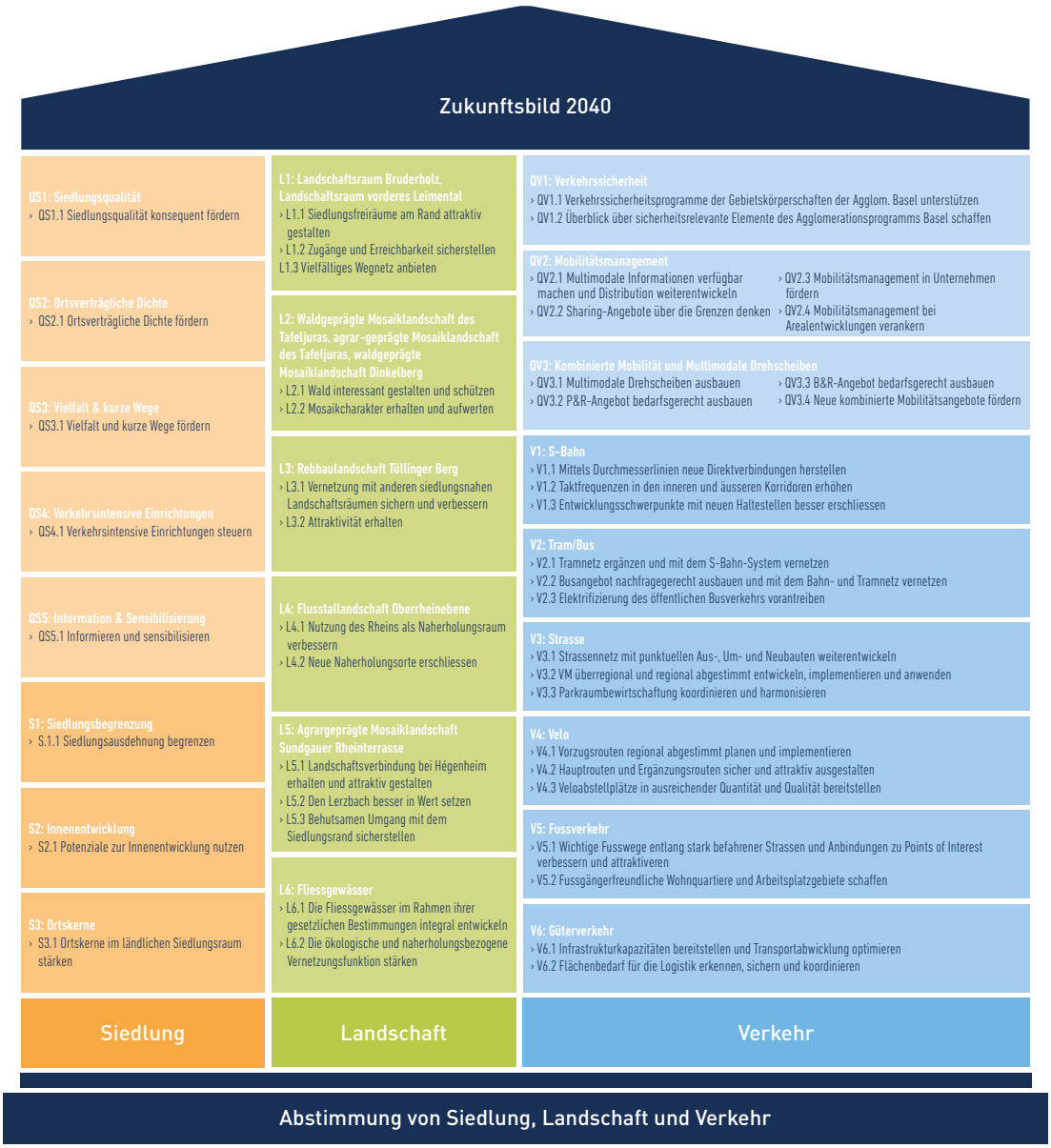
9.1 Einleitung

Mit den Teilstrategien gibt das Agglomerationsprogramm Basel Antworten auf die Frage «Wie soll der Handlungsbedarf angegangen und das Zukunftsbild umgesetzt werden?». Die Teilstrategien definieren die Handlungsansätze, die zum Erreichen des Zukunftsbildes angegangen werden müssen, und stellen damit die strategische Grundlage und Brücke zu den Massnahmen dar.

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

Das nachfolgende Schema zeigt die Strukturierung der Teilstrategien in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr.

Abbildung 90:
Struktur der Teilstrategien Siedlung, Landschaft und Verkehr



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Die Teilstrategien sollen handlungsorientiert sein. Deshalb ist das Thema Rollenteilung von grosser Bedeutung. Bei jeder Teilstrategie wird aufgezeigt, welchen Beitrag die zentralen Akteure – Agglomerationsprogramm, Mitglieder, Korridore und Kommunen – zur Umsetzung der Teilstrategie leisten. Über alle Bereiche hinweg kann die Rolle des Agglomerationsprogramms mit 3 Wirkungszielen zusammengefasst werden: Das Agglomerationsprogramm wirkt zielgebend, koordinierend und unterstützend.

9.2 Teilstrategien Siedlung

9.2.1 Rolle des Agglomerationsprogramms im Bereich Siedlung

Das Agglomerationsprogramm Basel bewegt sich in einem grenzüberschreitenden Umfeld. Die Instrumente und Spielräume der Mitglieder des Agglomerationsprogrammes Basel zur Steuerung der Siedlungsentwicklung unterscheiden sich stark. Als Zusammenschluss der Mitglieder will das Agglomerationsprogramm Mehrwerte schaffen, indem es aus der grenzüberschreitenden Perspektive heraus eigene Akzente und Schwerpunkte setzt und in Ergänzung und in Abstimmung mit den übrigen Akteuren zielgebend, koordinierend und unterstützend wirkt.

Das Agglomerationsprogramm Basel wirkt in umsetzungsorientierter Hinsicht und in qualitativ beschreibender Weise **zielgebend**, indem es

- in Abstimmung und in Ergänzung der Ziele und Strategien der übergeordneten Behörden ehrgeizige und zugleich realistische Zielsetzungen und Strategien definiert, an denen sich die beteiligten Akteure orientieren, wobei die Mitglieder nicht übersteuert werden sollen. Die zielgebende Wirkung des Agglomerationsprogramms wird durch den gemeinsamen Lernprozess genährt, der im Rahmen des Agglomerationsprogramms erzielt wird.
- aufzeigt, mit welchen Massnahmen die übergeordneten Behörden, die Korridore und die Kommunen zur Zielerreichung beitragen können,
- Lücken zwischen den Zielen des Agglomerationsprogramms Basel und den Massnahmen der übergeordneten Behörden, der Korridore und der Kommunen aufzeigt,
- mögliche Wege zur Verbesserung der Zielerreichung benennt.

Das Agglomerationsprogramm Basel wirkt **koordinierend**, indem es

- Informationen zu Innenentwicklungsgebieten nach einer einheitlichen Systematik erhebt und festlegt,
- die übergeordnete Abstimmung von Innenentwicklungsgebieten mit der Verkehrserschliessung unterstützt,
- die Entwicklung in den Innenentwicklungsgebieten auf ihre Vereinbarkeit mit den Zielsetzungen und Strategien der Agglomeration überprüft,
- den Austausch und die Koordination zwischen den Raumkonzepten und Zielbildern der Korridore sicherstellt.

Das Agglomerationsprogramm Basel wirkt **unterstützend**, indem es

› die Korridorprozesse unterstützt und begleitet,

› innovative Projekte von Korridoren und Kommunen finanziell und fachlich fördert,

› Best-practice-Beispiele aufbereitet,

› den grenzüberschreitenden Erfahrungsaustausch zwischen den Beteiligten fördert.

9.2.2 Erläuterung zu den Teilstrategien Siedlung

Die Siedlungsstrategie unterscheidet zwischen 3 Teilstrategien und 5 Querschnittsstrategien:

Teilstrategien	Querschnittsstrategien
Die 3 Teilstrategien bilden die tragenden Säulen der Siedlungsstrategie. Sie sind eine zwingende Voraussetzung, um im Bereich Siedlung die Ziele des Zukunftsbildes zu erreichen.	Die 5 Querschnittsstrategien unterstützen und verstärken die Teilstrategien und leisten einen unverzichtbaren Beitrag zu deren Umsetzung.
S1: Siedlungsbegrenzung **S2: Innenentwicklung** **S3: Ortskerne**	**QS1: Siedlungsqualität** **QS2: Ortsverträgliche Dichte** **QS3: Vielfalt und kurze Wege** **QS4: Verkehrsintensive Einrichtungen** **QS5: Information und Sensibilisierung**

Die 3 Teilstrategien stehen im Zentrum der Siedlungsstrategie. Sie ergänzen sich gegenseitig. Nur ihre gemeinsame und konsequente Umsetzung stellt sicher, dass das Zukunftsbild Realität werden kann. Die Begrenzung der Siedlungsausdehnung (S1) stellt die Lenkung der Entwicklung auf gut erschlossene Lagen im Agglomerationszentrum, in den inneren und äusseren Korridoren sowie die Bewahrung der landschaftlichen Qualitäten sicher. Die Nutzung der grossen Potenziale zur Innenentwicklung (S2) ermöglicht auch in Zukunft eine dynamische Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung in den Grenzen der bestehenden Siedlung. Mit der Stärkung der Ortskerne im ländlichen Raum (S3) soll sichergestellt werden, dass dieser Raum auch in Zukunft seine Funktionen als wertvoller Wohn-, Wirtschafts-, Natur- und Erholungsraum übernehmen kann.

Diese Handlungsansätze werden von der Siedlungserneuerung flankiert, die flächendeckend für eine sorgfältige und qualitätsvolle Weiterentwicklung und Optimierung der Siedlungsstrukturen sorgt. Die Städte und Gemeinden sind dafür besorgt, die Siedlungserneuerung in ihrer Weiterentwicklung mitzudenken und nach Möglichkeit zu fördern. Das Agglomerationsprogramm Basel unterstützt sie dabei im Rahmen der Information und Sensibilisierung.

Die Teilstrategien Siedlung tragen der besonderen institutionellen Situation des Agglomerationsprogramms Basel Rechnung. Sie zeigen auf, welchen Beitrag die 4 zentralen Akteure des Agglomerationsprogramms Basel zur Umsetzung der Siedlungsstrategie leisten sollen.

Es sind dies:

› Agglomerationsprogramm Basel

› Mitglieder: die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn in der Schweiz, die Saint-Louis Agglomération in Frankreich sowie der Regionalverband Hochrhein-Bodensee und der Landkreis Lörrach in Deutschland

- Korridore
- Städte und Gemeinden

9.2.3 S1: Siedlungsbegrenzung

S1.1 Siedlungsausdehnung begrenzen

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

Mit Blick auf die Umsetzung des Zukunftsbildes des Agglomerationsprogramms Basel sind bei Einzonungen in allen Teilräumen der Agglomeration Basel die folgenden Grundsätze zu berücksichtigen:

- Die Einzonung trägt zu einer besseren Ausschöpfung verkehrlicher Potenziale bei.
- Es besteht ein über eine optimale Nutzung der Innenentwicklungspotenziale hinausgehender Bedarf.
- Die Einzonung ist regional abgestimmt, berücksichtigt die Zielsetzungen der einzelnen Raumkategorien des Zukunftsbildes und stärkt die Entwicklung eines Korridors.
- Mit der Einzonung wird der Siedlungsrand und damit der Übergang von Siedlung zu Landschaft besser ausgestaltet.
- Mit der Einzonung wird ein Potenzial geschaffen, um andernorts eine Auszonung zu ermöglichen, wodurch die Siedlungsausdehnung gesamthaft auf gleichem Stand gehalten werden kann.

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

Die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel unterstützen die Teilstrategie wie folgt:

Agglomerationsprogramm Basel	Mitglieder	Korridore	Kommunen
› Kohärenz der Regelungen der übergeordneten Behörden in grenzüberschreitenden Korridoren überprüfen. Umsetzung des Zukunftsbildes sicherstellen. › Bei Bedarf Inkohärenzen und Verbesserungsmöglichkeiten aufzeigen.	› CH: kantonale Richtpläne umsetzen. › D: Regionalplan umsetzen. › F: SCoT umsetzen.	› Allfällige Einzonungen und Kompensationsmöglichkeiten innerhalb des Korridors koordinieren.	› Siedlungsbegrenzung umsetzen. › Definitive Siedlungsränder gestalten.

9.2.4 S2: Innenentwicklung

S2.1 Potenziale zur Innenentwicklung nutzen

Um der Dynamik der Agglomeration Basel gerecht zu werden und gleichzeitig die Siedlungsausdehnung begrenzen zu können, werden die Innenentwicklungspotenziale aktiviert. Innenentwicklungsgebiete weisen die grössten Entwicklungspotenziale auf und sind für die zukünftige Dynamik der Agglomeration Basel von herausragender Bedeutung. Die zukünftige Entwicklung der Agglomeration Basel findet hauptsächlich in diesen Gebieten statt.

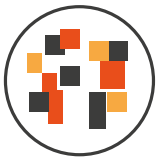
Im Rahmen des Agglomerationsprogramms werden die grösseren Potenziale von agglomerationsweiter Bedeutung ausgewiesen. Dazu muss ein Areal ein Entwicklungspotenzial von mindestens 200 zusätzlichen Einwohnern und Arbeitsplätzen umfassen. Aufgrund ihrer Grösse liegen sie im Agglomerationszentrum und in den Korridoren.

Kleinere Gebiete sind für die Innenentwicklung ebenfalls von Bedeutung und sollen durch die zuständigen Kommunen vorangetrieben werden. Aufgrund ihres kleineren Entwicklungspotenzials fallen sie für die übergeordnete Abstimmung von Siedlung und Verkehr weniger ins Gewicht und werden deshalb im Rahmen des Agglomerationsprogramms nicht behandelt.

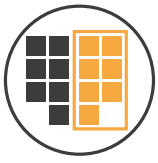
Mit der Festlegung als Innenentwicklungsgebiet im Agglomerationsprogramm erhält ein Areal oder Gebiet eine besondere Bedeutung mit einem entsprechenden Status.

Es werden 3 Typen von Innenentwicklungsgebieten definiert: Nachverdichtungsgebiete, Transformationsgebiete und Neubaugebiete. Für diese Gebiete gelten folgende Ziele:

Nachverdichtungsgebiete intensiver nutzen. Nachverdichtungsgebiete sind bereits überbaute, grössere und zusammenhängende Gebiete, die aufgrund ihrer aktuellen Bebauungsstruktur und ihrer Lage für eine intensivere Nutzung geeignet sind. Sie werden intensiver genutzt, indem insbesondere Baulücken und kleinere, verstreut liegende Flächen mit Neubauten und/oder Ergänzungsbauten verdichtet und teilweise einer neuen Nutzung zugeführt werden. In einzelnen Fällen werden auch grössere Areale wie Firmenareale nachverdichtet und somit die Nutzungsintensität massgeblich erhöht.



Transformationsgebiete entwickeln: In Transformationsgebieten werden neue und zusätzliche Entwicklungspotenziale mobilisiert. Mit einer Transformation geht immer eine Nutzungsänderung einher, diese führt zu einer massgeblichen städtebaulichen Aufwertung und damit auch zu einer grossen Veränderung des Erscheinungsbilds des Areals. Ziel ist es, die Nutzungsdichte zu erhöhen, teilweise wird auch eine bessere Durchmischung angestrebt. Es handelt sich hier um grössere Areale mit mind. 0,5 ha.



Neubaugebiete mit hoher Dichte bebauen: Durch eine dichte und qualitätsvolle Nutzung von grösseren unbebauten Gebieten innerhalb der bestehenden Bauzonen werden weitere relevante Innenentwicklungspotenziale optimal genutzt.

In Abhängigkeit vom konkreten Handlungsbedarf für die einzelnen Gebiete sorgen die zuständigen Behörden dafür,

- die Entwicklung des Gebiets mit hoher Priorität voranzutreiben,
- die geeigneten Areale zu erheben und diese Übersicht periodisch zu aktualisieren,
- die Grundeigentümer für eine Entwicklung des Gebietes zu gewinnen,
- die Erschliessung bei Bedarf in Abhängigkeit vom Nutzungsprofil zu verbessern und umgekehrt das Nutzungsprofil (Wohnen, Dienstleistungen, Gewerbe, Art des Gewerbes etc.) und die Nutzungsintensität (EWAP/ha) auf Basis der regionalen Erschliessungssituation festzulegen (regionale Koordination erforderlich),
- allfällige weitere Realisierungshindernisse abzubauen,
- die erforderlichen Planungsverfahren voranzutreiben,
- die Verfügbarkeit durch Vereinbarungen mit Grundeigentümern, aktive Bodenpolitik etc. sicherzustellen,
- mit geeigneten Verfahren und Rahmenbedingungen eine hohe städtebauliche Qualität sicherzustellen.

Weisen mehrere Innenentwicklungsgebiete einen engen funktionalen und räumlichen Zusammenhang auf und umfassen sie gemeinsam ein Entwicklungspotenzial von mindestens 1'000 Einwohnern/Arbeitsplätzen, werden sie zu Schwerpunktgebieten zusammengefasst. Mit ihrem grossen Entwicklungspotenzial auf relativ kleinem Raum erfordern sie eine besonders sorgfältige Abstimmung mit der Verkehrserschliessung.

Entsprechend ihrem Entwicklungspotenzial werden 3 Typen unterschieden:

- Typ 1: > 10'000 EWAP
- Typ 2: 5'000 – 10'000 EWAP
- Typ 3: 1'000 – 5'000 EWAP[71]

Für die Schwerpunktgebiete gelten zusätzlich folgende Ziele:

Schwerpunktgebiete gemeindeübergreifend vorantreiben: In Abhängigkeit vom konkreten Handlungsbedarf für die einzelnen Gebiete sorgen die zuständigen Behörden dafür,

- die Entwicklung der einzelnen Gebiete gemeindeübergreifend und innerhalb des Korridors zu koordinieren, wobei die Priorität auf die bereits gut erschlossenen Gebiete zu legen ist,
- abgestimmt auf die Entwicklungsdynamik die Verkehrskapazitäten bereitzustellen,
- rechtzeitig die erforderlichen Erschliessungsmassnahmen mit ÖV, LV und MIV vorzusehen.

71 3 in AP4 enthaltende Schwerpunktgebiete weisen nicht die erforderlichen Potenziale von 1'000 EWAP auf. In einem Fall ist ein Areal rausgefallen (Zwingen), in einem anderen Fall sind die Potenziale eines Areals noch nicht abschätzbar (Ergolztal) und im 3. Fall werden in der nächsten Generation neue Areale hinzukommen (Schopfheim/Zell), weshalb am Schwerpunktgebiet festgehalten wird.

Die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel unterstützen die Teilstrategie wie folgt:

Agglomerationsprogramm Basel	Mitglieder	Korridore	Kommunen
› Ein Gesamtbild inkl. Schlüsselinformationen der Innentwicklungsgebiete gestützt auf die Informationen der Korridore und Kommunen erstellen und aktualisieren. › Kriterien für die Festlegung von agglomerationsprogrammrelevanten Innenentwicklungsgebieten bestimmen und über die Aufnahme von Innenentwicklungsgebieten entscheiden. › Die übergeordnete Koordination mit Verkehrskapazitäten in Abstimmung mit den Korridoren sicherstellen. › Wo nötig, die gemeindeübergreifende Koordination innerhalb von Schwerpunktgebieten in die Wege leiten. › Die Korridore bei der Abstimmung von Raumkonzept und Innenentwicklungsgebieten unterstützen.	› Die Kommunen unterstützen, indem sie geeignete gesetzliche und planerische Rahmenbedingungen schaffen und bei Bedarf bei der Beseitigung von Realisierungshindernissen unterstützen. › Umsetzung der prioritären Gebiete proaktiv begleiten. › Die Korridore bei der Abstimmung von Raumkonzepten und Innenentwicklungsgebieten unterstützen.	› Innenentwicklungsgebiete mit dem Raumkonzept des Korridors abstimmen. › Regionale Strategie zur Innenentwicklung erarbeiten. › Erschliessungsbedarf und Nutzungsprofile innerhalb des Korridors abstimmen.	› Innenentwicklungsgebiete identifizieren und umsetzen. › Koordination und Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden bei gemeindeübergreifenden Gebieten sicherstellen.
	› Gebiete mit Innenentwicklungspotenzial erfassen und periodisch aktualisieren.		

9.2.5 S3: Ortskerne

S3.1 Ortskerne im ländlichen Siedlungsraum stärken

Die quantitativen Entwicklungsziele der Agglomeration Basel werden innerhalb des Agglomerationszentrums sowie innerhalb der inneren und äusseren Korridore abgedeckt. Im ländlichen Raum geht es darum, die bestehenden Reserven zur Innenentwicklung so zu nutzen, dass dieser Raum seine Qualitäten als Wohn-, Wirtschafts-, Natur- und Erholungsraum erhalten kann und eine gute Versorgung der Bevölkerung sichergestellt ist.

Für den Strukturerhalt im ländlichen Raum ist aus Agglomerationssicht die Stärkung der Ortskerne von strategischer Bedeutung. Sie sollen aufgewertet und entwickelt werden.

Zur Stärkung der Ortskerne sorgen die zuständigen Behörden dafür,

- die erforderlichen Planungsverfahren zur qualitätsvollen Entwicklung der Ortskerne voranzutreiben und bauliche Potenziale im Bestand zu aktivieren,
- die Verfügbarkeit der Entwicklungsreserven sicherzustellen,
- mit geeigneten Verfahren und Rahmenbedingungen eine hohe ortsbauliche Qualität sicherzustellen,
- weitere Massnahmen zur Belebung und Aktivierung der Ortskerne zu initiieren,
- Wohnkonzepte und Wohnformen für ältere und junge Menschen zu entwickeln.
- Strukturen für Familien zu schaffen (Kita, Hort etc.).

Parallel sind auch die weiteren Innenentwicklungspotenziale im ländlichen Raum zu nutzen. Wegen ihres verhältnismässig kleinen Potenzials in Bezug auf Einwohner und Arbeitsplätze und wegen ihrer geringen Auswirkung auf das Verkehrssystem werden sie jedoch auf der Stufe des Agglomerationsprogramm nicht weiter behandelt.

Die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel unterstützen die Teilstrategie wie folgt:

Agglomerationsprogramm Basel	Mitglieder	Korridore	Kommunen
› Innovative Ansätze zur Stärkung der Ortskerne unterstützen. › Ortsanalysen anstossen, begleiten und unterstützen.	› Bei Bedarf rechtlichen Rahmen anpassen und neue Instrumente einführen.	› Regionaltypische Kernentwicklungsstrategien erarbeiten.	› Ortskernkonzepte erarbeiten. › Rahmenbedingung für die Weiterentwicklung der Ortskerne schaffen. › Die erforderlichen Prozesse zur Umsetzung initiieren und durchführen.

9.2.6 QS1: Siedlungsqualität

QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern

Die Siedlungsentwicklung nach innen muss Mehrwerte für die Bevölkerung schaffen. Bei der Entwicklung der Innenentwicklungsgebiete, der Nutzung der Innenentwicklungspotenziale und der Siedlungserneuerung wird deshalb konsequent die Siedlungsqualität gefördert.

Die zuständigen Behörden setzen sich dafür ein, dass

- eine hohe städtebauliche Qualität eingefordert und gefördert wird,
- in Schwerpunktgebieten qualitätssichernde Verfahren durchgeführt werden,
- bestehende Identitäten bewahrt und neue geschaffen werden,
- ein vernetztes System von attraktiven Freiräumen geschaffen und unterhalten wird,
- das Verkehrsaufkommen infolge neuer Bauvorhaben minimiert wird (z. B. durch die Förderung autoarmer oder autofreier Siedlungen),
- die Lärmimmissionen für die Bevölkerung wenn möglich reduziert werden (z. B. durch die Schaffung von Ruheinseln),
- ortspezifische Massnahmen zum Umgang mit dem Klimawandel getroffen werden (z. B. durch Wasserquellen, Schatten, Begrünung/begrünte Freiräume, angepasste Materialien und innovative Ansätze wie Fernkältenetze),
- Interdisziplinarität in Planungsverfahren konsequent eingefordert und gefördert wird.

Die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel unterstützen diese Querschnittsstrategie wie folgt:

Agglomerationsprogramm Basel	Mitglieder	Korridore	Kommunen
› Impulse geben, Prozesse anstossen, Innovationen fördern. › Bedarf, Rolle und geeignete Ebene für qualitätssichernde Expertengremien unter Berücksichtigung der bestehenden Gremien klären. › Qualitätssichernde Verfahren in den Schwerpunktgebieten des Agglomerationsprogramms unterstützen.	› Bei Bedarf den rechtlichen Rahmen an die Ziele der Siedlungsentwicklung nach innen anpassen. › Für eine geeignete gesetzliche Verankerung der Qualitätssicherung sorgen.	› Korridorweite Konzeption für ein attraktives Freiraumnetz erarbeiten.	› Qualitätssichernde Verfahren durchführen. › Freiräume sichern, schaffen und aufwerten.

9.2.7 QS2: Ortsverträgliche Dichte

QS2.1 Ortsverträgliche Dichte fördern

Die Erhöhung der Nutzungsdichte wird gefördert. Massgebend sind dabei der jeweilige städtebauliche Kontext und die Erschliessungsqualität. Ziel ist es, mit der Förderung der Dichte spürbare Mehrwerte für die Bevölkerung zu schaffen und die städtebauliche Qualität zu erhöhen.

An geeigneten Standorten sind Hochhäuser zur gezielten Siedlungsentwicklung nach innen zu prüfen. Das Agglomerationsprogramm Basel hat in seinem Hochhauskonzept Potenzialräume für Hochhäuser ausgewiesen. In den nachgelagerten Planungen der Korridore und Kommunen sind in den Potenzialräumen geeignete Standorte festzulegen und als Eignungsräume zu bezeichnen. Jedes einzelne Projekt ist zudem auf seine Raumverträglichkeit zu prüfen und in optimaler Qualität zu entwickeln.

Mit innovativen Ansätzen und Anreizsystemen wird die individuelle Nachverdichtung der Wohngebiete gefördert. Die Nachverdichtung in Wohngebieten soll auf den jeweiligen Kontext abgestimmt erfolgen und als Strategie in der ganzen Agglomeration Basel verfolgt werden. Nachverdichtungsmöglichkeiten sind An- und Aufbauten, Ergänzungsbauten sowie Ersatzbauten. Die konkrete Ausgestaltung ist dabei vom jeweiligen Kontext abhängig. Ausserdem sind flexible Grundrisse und Wohnungsgrössen im Bestand wie auch für Neubauten (insbesondere bei Arealentwicklungen) zu fördern.

Die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel unterstützen diese Querschnittsstrategie wie folgt:

Agglomerationsprogramm Basel	Mitglieder	Korridore	Kommunen
› Innovative Projekte zur Festlegung von ortsverträglichen Bautypologien und zur Identifizierung von Potenzialen unterstützen. › Umsetzung des Hochhauskonzepts begleiten.	› Leitfaden zur Umsetzung von Dichte erarbeiten. › Hochhausstandorte bzw. -projekte genehmigen (in grossen Städten in D teilweise auch in deren Zuständigkeit).	› Methoden und Konzepte zur Identifizierung von Innenentwicklungspotenzialen entwickeln, regional typische Bautypologien identifizieren und regional verankern.	› Innenentwicklungspotenziale erheben. › Dorfkernkonzepte erarbeiten. › Geeignete Rahmenbedingungen für Hochhäuser in den Eignungsräumen schaffen. › Hochhausprojekte im Einzelfall auf ihre Eignung prüfen. › Projekte für Hochhäuser im Rahmen von Baubewilligungsverfahren genehmigen. › Kontextbezogene Bautypologien festlegen. › Flexible Wohngrundrisse fördern und damit dem Belegungsdichterückgang entgegenwirken.
	› Eignungsräume für Hochhäuser definieren.		

9.2.8 QS3: Vielfalt und kurze Wege

QS3.1 Vielfalt und kurze Wege fördern

An den geeigneten Standorten leistet eine Vielfalt verschiedener Nutzungen in unterschiedlicher Kombination (breites Wohnungsangebot, Gewerbe, Dienstleistungen, Kultur, Versorgung, Freizeit) einen wesentlichen Beitrag zur Lebensqualität und zur Attraktivität des Wirtschaftsstandortes. Wenn diese Nutzungen jeweils in kurzer Distanz erreichbar sind, kann auch die Reduktion von zusätzlichem Verkehrsaufkommen im ÖV und MIV unterstützt werden (Stadt der kurzen Wege).

Die zuständigen Behörden fördern die Vielfalt der Nutzungen unter Berücksichtigung der jeweiligen Situation. Sie schaffen zudem die Voraussetzungen,

- um vielfältige Wohnformen zu ermöglichen, die Verdrängung sozial schwacher Bevölkerungsteile zu vermeiden und ein ausreichendes Wohnangebot für die alternde Bevölkerung zu schaffen (Belegungsdichterückgang stoppen),
- Dienstleistungsnutzungen an den geeigneten Standorten zu fördern (u. a. Co-Working Spaces etablieren),
- genügend geeignete Standorte für Gewerbenutzungen anbieten zu können und deren Verdrängung durch ökonomisch stärkere Nutzungen zu verhindern.

Die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel unterstützen die Querschnittsstrategie wie folgt:

Agglomerationsprogramm Basel	Mitglieder	Korridore	Kommunen
› Erfahrungen der Akteure aufbereiten und bei Bedarf Empfehlungen erarbeiten.	› Aktuell kein Unterstützungsbedarf von Seiten der Mitglieder (wird im AP5 überprüft).	› Regionale Übersicht über die Profile der Gewerbestandorte erarbeiten. › Regional koordinierte Massnahmen zur Sicherstellung der Nutzungsdurchmischung erarbeiten.	› Regionale Strategie des Korridors umsetzen. › Geeignete (planungsrechtliche) Rahmenbedingungen für vielfältige Nutzungen schaffen.

9.2.9 QS4: Verkehrsintensive Einrichtungen

QS4.1 Verkehrsintensive Einrichtungen fördern

Bei der Ansiedlung von verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) werden die bestehenden Verkehrskapazitäten und Erschliessungsmöglichkeiten berücksichtigt. Neuansiedlungen von verkehrsintensiven Einrichtungen sollen die Ortskerne nicht konkurrenzieren und auf Standorte konzentriert werden, die gut mit dem ÖV, zu Fuss und mit dem Velo erschlossen sind und wo schon heute entsprechende Einrichtungen bestehen. Auf die Ansiedlung neuer verkehrsintensiver Einrichtungen ausserhalb dieser Standorte wird verzichtet.

Die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel unterstützen die Querschnittsstrategie wie folgt:

Agglomerationsprogramm Basel	Mitglieder	Korridore	Kommunen
› Schlüsselinformationen zu den verkehrsintensiven Einrichtungen erheben und aktualisieren. › Die Regelungen der übergeordneten Behörden auf ihre Übereinstimmung mit den Zielen des Agglomerationsprogramms Basel prüfen und bei Bedarf Verbesserungsmöglichkeiten aufzeigen.	› Steuerung der verkehrsintensiven Anlagen sicherstellen (Bestimmung der zulässigen Standorte oder Festlegung von Standortkriterien).	› Für verkehrsintensive Einrichtungen geeignete Standorte regional koordiniert und unter Berücksichtigung der übergeordneten Vorgaben festlegen.	› Planungsrechtliche Rahmenbedingungen für die Steuerung schaffen.

9.2.10 QS5: Information und Sensibilisierung

QS5.1 Informieren und sensibilisieren

Innenentwicklung und Siedlungserneuerung erfordern von den zuständigen Behörden ein hohes Engagement und grosse Fachkompetenz. Dazu wird der Wissenstransfer und Erfahrungsaustausch innerhalb des Agglomerationsprogramms Basel gefördert. Innenentwicklung kann bei der betroffenen Bevölkerung Angst vor Veränderung und entsprechende Widerstände auslösen. Für das Agglomerationsprogramm Basel haben deshalb die Sensibilisierung und der Einbezug der Bevölkerung ein hohes Gewicht. Um den anhaltenden Wohnflächenmehrbedarf zu stoppen oder gar einen gegenläufigen Trend einzuleiten, sind ebenfalls Sensibilisierungsmassnahmen nötig.

Die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel unterstützen die Querschnittsstrategie wie folgt:

Agglomerationsprogramm Basel	Mitglieder	Korridore	Kommunen
› Agglomerationsweiten Erfahrungsaustausch fördern. › Daten erheben und Informationsmaterial aufbereiten. › Sensibilisierungsmassnahmen der übrigen Akteure unterstützen.	› Daten erheben und Informationen aufbereiten (z. B. Webseiten, Broschüren). › Infoanlässe für Kommunen und Planer (z. B. zur Umsetzung von RPG1) organisieren. › Kommunen beraten.	› Korridorbezogenen Erfahrungsaustausch fördern.	› Sorgfältige Gestaltung der Partizipationsprozesse sicherstellen. › Sensibilisierung der Bevölkerung gewährleisten.

9.2.11 Fazit: Strategische Aufgaben der Akteure im Bereich Siedlung

Die Tabellen zu den Akteuren bei den Teil- und Querschnittsstrategien zeigen auf, dass das Agglomerationsprogramm und die übergeordneten Behörden gemäss dem Zweck und den Aufgaben der ihnen übertragenen Planungsinstrumente (Agglomerationsprogramm, Schweizer Richtpläne, Regionalplan, Schéma de Cohérence territorial (SCoT)) bei der Sied-

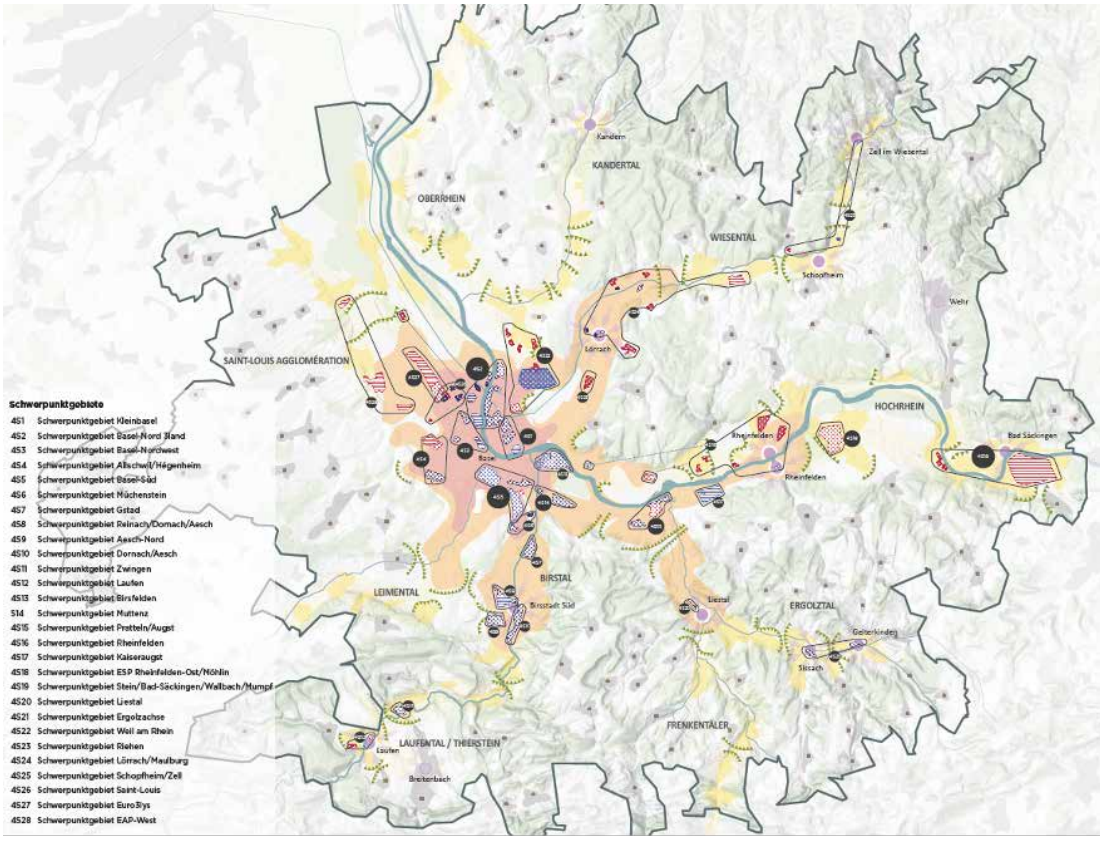
lungsstrategie eine wichtige rahmengebende und unterstützende Funktion wahrnehmen. Bei der konkreten Umsetzung nehmen die Städte und Gemeinden die führende Rolle ein. Den Korridoren als Zwischenebene kommt aus folgenden Gründen eine zentrale Funktion zu:

- Für viele Lösungsansätze im Bereich Siedlung sind gemeindeübergreifende Herangehensweisen zwingend.
- Jeder Korridor hat spezifische Herausforderungen, die differenzierte und massgeschneiderte Antworten erfordern. Eine korridorweise Bearbeitung erlaubt eine Bottom-up-Entwicklung geeigneter Lösungsansätze, die wiederum in die übergeordneten Überlegungen des Agglomerationsprogramms einfliessen können.
- Die Korridore bilden das Bindeglied zwischen den Kommunen und den übergeordneten Behörden bzw. dem Agglomerationsprogramm Basel. Sie ermöglichen eine stufengerechte Bearbeitung auf der richtigen Flughöhe.

Kartenband: Karte 6.1

Die Zusammenarbeit innerhalb der Korridore soll deshalb gestützt auf dem bisher Erreichten ausgebaut und vertieft werden. Das Aufgabenprofil der Korridore ist weiter zu schärfen. Das Agglomerationsprogramm Basel und die übergeordneten Behörden unterstützen die Korridore bei ihren Aufgaben und fordern bei Bedarf die entsprechenden Aktivitäten ein. Es liegt im Interesse des Agglomerationsprogramms, dass die Korridore die ihnen zugetragenen Aufgaben in der notwendigen Verbindlichkeit und Ernsthaftigkeit erfüllen können. Die hierfür nötigen Kompetenzen sind aufzubauen und die rechtliche Verankerung sicherzustellen.

Abbildung 91:
Teilstrategie Siedlung



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

9.3 Teilstrategien Landschaft

9.3.1 Rolle des Agglomerationsprogramms im Bereich Landschaft

Siedungs- und Landschaftsraum sind in der Agglomeration Basel eng verzahnt. Die verkehrliche Infrastruktur ermöglicht den Zugang zu den Landschafts- und Freiräumen und verknüpft diese untereinander. Eine gute Koordination unter den 3 Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr ist sicherzustellen.

Die Rolle des Agglomerationsprogramms im Bereich Landschaft kann wie folgt zusammengefasst werden:

- Das Agglomerationsprogramm wirkt **zielgebend**, indem es für räumlich klar gefasste Gebiete – für die 8 grünen Finger der Agglomeration Basel und die verbindenden und identitätsstiftenden Fliessgewässer (blaue Bänder) – Handlungsansätze formuliert.
- Das Agglomerationsprogramm wirkt **koordinierend**, indem es das Verständnis von Landschaft klärt. Es schafft einen gemeinsamen, klar abgegrenzten Orientierungsrahmen für den Bereich Landschaft innerhalb des Agglomerationsprogramms Basel.
- Das Agglomerationsprogramm wirkt **unterstützend**, indem es den Erfahrungsaustausch im Bereich Landschaft fördert und konkrete Projekte personell und fachlich unterstützt.

9.3.2 Schwerpunkt der Teilstrategien Landschaft

Der strategische Fokus des Agglomerationsprogramms Basel im Bereich Landschaft orientiert sich am Zukunftsbild und den darin hervorgehobenen grünen Fingern, blauen Bändern und grünen Verbindungen. Landschaft hat vielfältige Funktionen und umfasst somit vielfältige Themenbereiche. Um die strategische Ausrichtung des Agglomerationsprogramms zu schärfen, ist deshalb eine thematische Abgrenzung notwendig.

Das Agglomerationsprogramm Basel legt den inhaltlichen Fokus auf die Erholungsfunktion von Landschaftsfreiräumen und auf ihre Bedeutung für die Lebensqualität. Ökologische Aspekte können dabei teilweise als Querschnittsthema von Bedeutung sein. Die Landschaftsstrategie orientiert sich dabei am Landschaftsverständnis der Europäischen Landschaftskonvention ELK (Europarat, 2000)[72] und unterscheidet zwischen innerem und äusserem Freiraumsystem (siehe Exkursbox in Kapitel 5.3.1)

In räumlicher Hinsicht fokussiert die Landschaftsstrategie auf die urbanen Siedlungsgebiete der Agglomeration Basel, also auf die Kernstadt, die inneren Korridore und die sie umgebende fingerartige Grünraumstruktur. Grund für den gewählten Fokus ist die angestrebte qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen. Siedlungskonzentrationen und Verdichtung im Bestand benötigen als Ausgleich qualitätsvolle und gut zugängliche Freiräume. Besonders im Agglomerationszentrum und den inneren Korridoren steigt der Druck auf die bestehenden Siedlungsfreiräume. Die siedlungsnahen Landschaftsfreiräume – im Zukunftsbild als

72 Europäisches Landschaftsübereinkommen (0.451.3). Bundesrecht: https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20111702/index.html, Zugriff am 23. April 2020.: «Landschaft umfasst den Raum wie wir ihn wahrnehmen und erleben. Landschaft bildet räumlich die gelebte und erlebte Umwelt des Menschen, welche ihm als Individuum sowie der Gesellschaft die Erfüllung physischer und psychischer Bedürfnisse ermöglicht. Landschaft hat dabei als Ressource vielfältige Funktionen. Sie ist Wohn-, Arbeits-, Erholungs- und Identifikationsraum für den Menschen, Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie räumlicher Ausdruck des kulturellen Erbes und des kulturellen Verständnisses für deren Werte. Zudem leistet sie einen Beitrag zur Wertschöpfung. Landschaft ist ein dynamisches Wirkungsgefüge und entwickelt sich aufgrund natürlicher Faktoren und durch die menschliche Nutzung und Gestaltung stetig weiter.»

grüne Finger bezeichnet – können einen wichtigen Beitrag für die Freiraumversorgung leisten und werden künftig weiter an Bedeutung gewinnen.

Teilstrategien

Die 6 Teilstrategien bilden die tragenden Säulen der Landschaftsstrategie. Im Unterschied zu den Bereichen Siedlung und Verkehr gibt es im Bereich Landschaft keine Querschnittsstrategien. In L1 bis L5 wurden Teilstrategien für räumlich abgegrenzte Gebiete (grüne Finger: Nr. 1 bis 8 gemäss Abbildung 92) formuliert. Bei L6 handelt es sich um eine allgemeinere Teilstrategie für Fliessgewässer.

L1: Landschaftsraum Bruderholz (Nr. 1), Landschaftsraum vorderes Leimental (Nr. 8)

L2: Waldgeprägte Mosaiklandschaft des Tafeljuras (Nr. 2), agrargeprägte Mosaiklandschaft des Tafeljuras (Nr. 3), waldgeprägte Mosaiklandschaft Dinkelberg (Nr. 4)

L3: Rebbaulandschaft Tüllinger Berg (Nr. 5)

L4: Flusstallandschaft Oberrheinebene (Nr. 6)

L5: Agrargeprägte Mosaiklandschaft Sundgauer Rheinterrasse (Nr. 7)

L6: Fliessgewässer

Die landschaftliche Vielfalt der grünen Finger ist als Qualitätsmerkmal der Agglomeration Basel beizubehalten. Auch die Fliessgewässer als Identitätsträger sind zu stärken. Für eine massgeschneiderte Entwicklung der grünen Finger und der Fliessgewässer werden nachfolgend spezifische Handlungsansätze formuliert. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich einige der grünen Finger funktional und landschaftlich ähneln. Sie werden deshalb zusammengefasst:

- Die Landschaftsräume Bruderholz (Nr. 1) und vorderes Leimental (Nr. 8): Die grünen Finger sind fast vollständig von Siedlungsgebiet umgeben. Sie ähneln Landschaftsinseln im Siedlungsgebiet. Der Erholungsdruck besteht von allen Seiten.

- Die wald- und agrargeprägten Mosaiklandschaften des Tafeljuras (Nr. 2 und 3) und des Dinkelbergs (Nr. 4): Diese naturnahen Landschaftsfreiräume besitzen ein stark bewegtes Relief. Typisch ist das Wald-Offenland-Muster. Sie bilden topografisch die östliche Pforte von Basel.

9.3.3 L1: Landschaftsraum Bruderholz, Landschaftsraum vorderes Leimental

L1.1 Siedlungsfreiräume am Rand attraktiv gestalten

Die Siedlungsfreiräume am Rand werden gut in den Landschaftsraum eingefügt. Die Übergänge zwischen dem inneren und äusseren Freiraumsystem wirken fliessend. Dabei wird nicht nur auf eine gestalterisch harmonische Einbettung geachtet, sondern auch auf die Sichtbeziehungen. Einerseits geht es darum, Sichtbeziehungen von den Siedlungsfreiräumen in den siedlungsnahen Landschaftsfreiraum zu ermöglichen, anderseits ist die Nah- und Fernsicht auf Naherholungsinfrastrukturen stets ein Thema bei der Integration in den Landschaftsfreiraum.

L1.2 Zugänge und Erreichbarkeit sicherstellen

Die Zugänge sind für die Naherholenden eindeutig und direkt. Die Anreise mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss oder mit dem Velo wird gefördert. Dazu führen attraktive Zugänge von den ÖV-Haltestellen in den Landschaftsfreiraum. An den Eingangsportalen gibt es Velo-

parkierungsmöglichkeiten, und die Eingangsportale von der Siedlung in den Landschaftsfreiraum sind klar ersichtlich gestaltet.

L1.3 Vielfältiges Wegnetz anbieten

Das Wegnetz ist differenziert, das heisst, es gibt Themenrouten, die sich für verschiedene Naherholungsaktivitäten und Bedürfnisse eignen. Damit können die Naherholenden gebündelt und so mögliche Konflikte mit der Landwirtschaft minimiert werden. Das Wegnetz ermöglicht kleinere und grössere Rundwege (Leiter-Struktur, siehe Beilage zu strategischem Massnahmenblatt 4SL1).

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

L2.1 Wald interessant gestalten und schützen

Vielfältige und natürliche Waldbilder werden gefördert. Durch eine bewusste Lenkung der Waldfunktionen werden Konflikte zwischen der Erholungsnutzung und der Ökologie minimiert.

L2.2 Mosaikcharakter erhalten und aufwerten

Der Mosaikcharakter wird durch den Erhalt der nicht bewaldeten Gebiete gesichert. Die strukturreichen Offenlandpartien mit den hof- und siedlungsumgebenden Hochstammobstanlagen sind als Qualitätsmerkmal der Region zu erhalten und weiter zu fördern. Produktvermarktung auf Höfen werten diese 3 grünen Finger als Naherholungsorte auf.

9.3.5 L3: Rebbaulandschaft Tüllinger Berg

L3.1 Vernetzung mit anderen siedlungsnahen Landschaftsräumen sichern und verbessern

Die Landschaftsverbindung zwischen dem Tüllinger Berg und dem Landschaftspark Wiese wird offengehalten und gestärkt. Die ökologische und naherholungsbezogene Vernetzung zwischen dem inneren und äusseren Freiraumsystem wird damit verbessert. Der Tüllinger Berg wird über das Wiesental durchgängiger mit dem grünen Finger Nr. 4 (Dinkelberg) verbunden. Diese Grünraumverbindung verbessert nicht nur die naherholungsbezogene Vernetzung, sondern auch die ökologische. Die Autobahn ist eine räumliche Zäsur zwischen dem Tüllinger Berg und dem Röttler Wald. Verbindungen dieser beiden Landschaftsräume über die Autobahn hinweg werden attraktiv für Naherholende und Tiere (Wildwechsel) gestaltet.

L3.2 Attraktivität erhalten

Die typische, interessante Kulturlandschaft bleibt erhalten und wird gestärkt. Die Aussichtslagen werden punktuell noch stärker akzentuiert.

9.3.6 L4: Flusstallandschaft Oberrheinebene

L4.1 Nutzung des Rheins als Naherholungsraum verbessern

Zusätzliche Rheinquerungen vernetzen die beiden Rheinseiten besser miteinander und ermöglichen Erholungssuchenden kürzere Rundwege entlang des Rheins. Mit punktuellen Wasserzugängen und der Schaffung von attraktiven Verweilorten wird die Aufenthaltsqualität verbessert.

L4.2 Neue Naherholungsorte erschliessen

Die Kiesabbaugebiete im Raum Haltingen, Märkt und Eimeldingen werden erschlossen und zu einem attraktiven, differenzierten Verbundnetz an Erholungs-, Freizeit- und Naturräumen ausgestaltet.

9.3.7 L5: Agrargeprägte Mosaiklandschaft Sundgauer Rheinterrasse

L5.1 Landschaftsverbindung bei Hégenheim erhalten und attraktiv gestalten

Die Landschaftsverbindung bei Hégenheim sowie zwischen Buschwiller und Hégenheim bleibt offen, damit die landschaftliche und ökologische Durchlässigkeit gewährleistet wird. Sie wird gleichzeitig als attraktive Velo- und Fussverkehrsverbindung zwischen den bestehenden Freiräumen in der Nähe der Siedlungsgebiete und den Sundgauer Waldrändern ausgestaltet.

L5.2 Den Lertzbach besser in Wert setzen

Der Lertzbach wird als Gewässer stärker erlebbar gemacht. Es werden punktuelle Zugänge zum Wasser und Verweilorte entlang des Gewässers in einer einheitlichen Gestaltungssprache geschaffen und damit der Naherholungswert gesteigert. Zudem wird mit einem neuen uferbegleitenden Weg die Verbindung zwischen Bourgfelden und Hégenheim attraktiver gestaltet und ein attraktiver Zugang zum zukünftigen Landschaftspark Parc des Carrières geschaffen.

L5.3 Behutsamen Umgang mit dem Siedlungsrand sicherstellen

Der Landschaftsraum ist bereits heute sehr stark mit dem Siedlungsraum verzahnt. Bei neuen Bautätigkeiten wird auf eine gute Siedlungsrandgestaltung sowie auf die ökologische Durchlässigkeit geachtet.

Die Entstehung eines durchgehenden Siedlungsbands entlang der Strasse Rue de Bourgfelden bei Hégenheim wird vermieden. Dies wäre eine sehr starke Zäsur für den offenen Landschaftraum und würde ihn zweiteilen.

9.3.8 L6: Fliessgewässer

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

Die Fliessgewässer sind integral unter dem Aspekt von Ökologie, Naherholung und Hochwasserschutz zu entwickeln. Anlässlich von Revitalisierungsprojekten und Hochwasserschutzmassnahmen sind Fliessgewässer für Naherholende zugänglich und erlebbar zu machen. Solche gewässerbezogenen Freiräume werten das Freiraumangebot auf. Wasser übt eine starke Anziehung auf Naherholende aus und bietet angesichts der Klimaerwärmung immer mehr einen kühlen Rückzugsort für Mensch und Tier. Im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen sind entlang von Fliessgewässern Freiräume für die Naherholung zu schaffen. Die Aspekte des Hochwasserschutzes und der Ökologie sind insbesondere bei der gewässerbezogenen Längsvernetzung mit zu berücksichtigen.

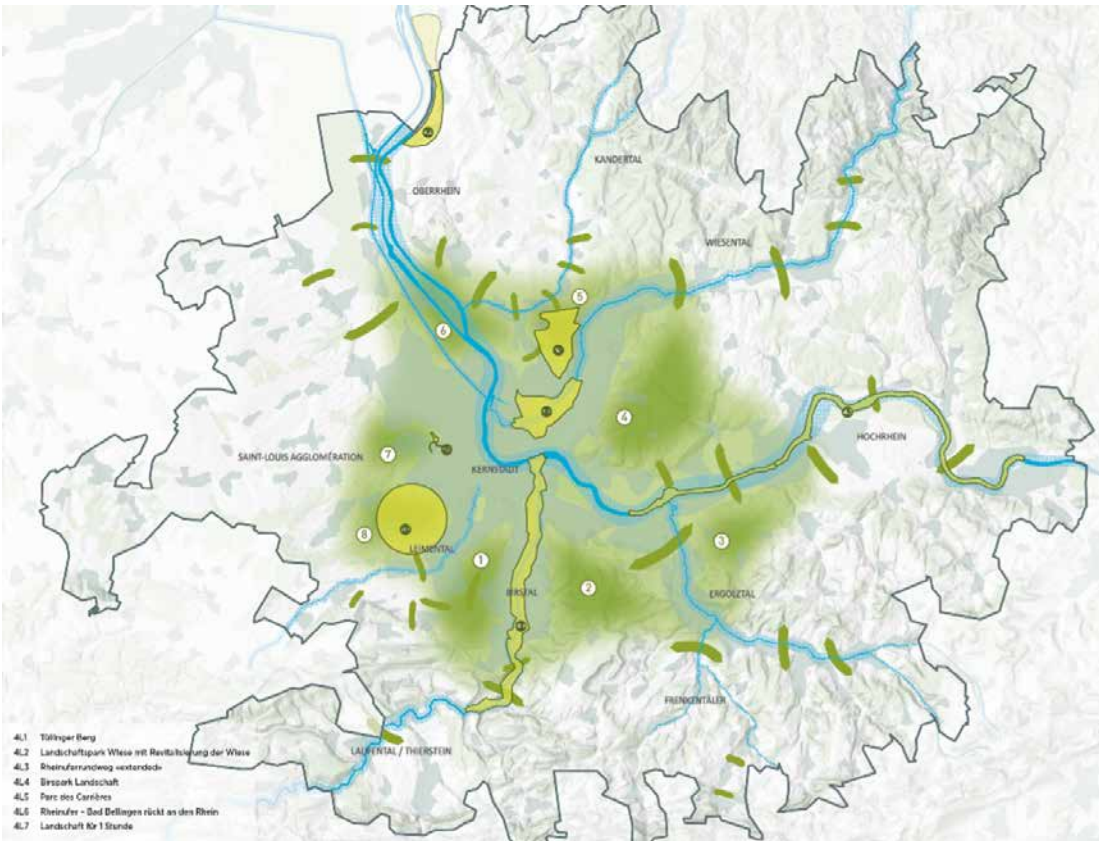
L6.2 Die ökologische und naherholungsbezogene Vernetzungsfunktion stärken

Die Fliessgewässer dienen der ökologischen Längsvernetzung und eignen sich als attraktive Verbindungen für Naherholende. Die Fliessgewässer als blaue Bänder sind deshalb in ihrer ökologischen und erholungsbezogenen Vernetzungsfunktion zu stärken. Fliessgewässerparallele Wege werten die Gewässer für die Naherholung auf und gestalten als attraktive Landschaftselement die Wegleiter abwechslungsreich (siehe Beilage zu strategischem Massnahmenblatt 4SL1). Die Fuss- und Veloverbindungen entlang der Gewässer sind entsprechend auszubauen und durchgängig zu gestalten.

Die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel unterstützen die Teilstrategien Landschaft wie folgt:

Agglomerationsprogramm Basel	Mitglieder	Korridore	Kommunen
› Gemeinsames Verständnis für den Bereich Landschaft und Freiräume im Agglomerationsprogramm Basel schaffen und thematische Abgrenzungen festlegen. › Erfahrungsaustausch organisieren. › Best-Practice-Beispiele aufbereiten. › Realisierung konkreter Projekte unterstützen.	› Übergeordneten, verbindlichen Rahmen zum Schutz und zur Aufwertung von Landschaftsräumen schaffen und regelmässig auf die neuen Bedürfnisse und Konflikte abstimmen.	› Landschaftsräume erstrecken sich immer über ein grösseres Gebiet – Erhalt und Aufwertung sind regional zu koordinieren.	› Siedlungsränder behutsam gestalten, Verzahnung mit der Landschaft sicherstellen. › Zugänge aus der Siedlung in die Landschaft erhalten, aufwerten oder neu schaffen. › Einzelne Elemente von regionalen Aufwertungsprojekten umsetzen.

Abbildung 92:
Teilstrategie Landschaft



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Kartenband: Karte 6.2

Teilstrategie Landschaft

Grüne Finger

① **Landschaftsraum Bruderholz**

⑧ **Landschaftsraum vorderes Leimental**

L1.1 Siedlungsfreiräume am Rand attraktiv gestalten

L1.2 Zugänge und Erreichbarkeit sicherstellen

L1.3 Vielfältiges Wegenetz anbieten

② **Waldgeprägte Mosaiklandschaft des Tafeljuras**

③ **Agrargeprägte Mosaiklandschaft des Tafeljuras**

④ **Waldgeprägte Mosaiklandschaft Dinkelberg**

L2.1 Wald interessant gestalten und schützen

L2.2 Mosaikcharakter erhalten und aufwerten

⑤ **Rebbaulandschaft Tüllinger Berg**

L3.1 Vernetzung mit anderen siedlungsnahen Landschaftsräumen sichern und verbessern

L3.2 Attraktivität erhalten

⑥ **Flusslandschaft Oberrheinebene**

L4.1 Nutzung des Rheins als Naherholungsraum verbessern

L4.2 Neuen Naherholungsort erschliessen

⑦ **Agrargeprägte Mosaiklandschaft Sundgauer Rheinterrasse**

L5.1 Landschaftsverbindung bei Hégenheim erhalten und attraktiv gestalten

L5.2 Der Lertzbach wird besser in Wert gesetzt

L5.3 Behutsamen Umgang mit dem Siedlungsrand sicherstellen

Blaue Bänder

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

L6.2 Die ökologische und naherholungsbezogene Vernetzungsfunktion stärken

Grüne Verbindungen

Siedlungstrenngürtel/Grünzäsuren

Landschaftsmassnahmen

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

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

9.4 Teilstrategien Verkehr

9.4.1 Gesamtverkehrliche Grundsätze und Strukturierung der Teilstrategien Verkehr

Das Verkehrssystem und die Siedlungsentwicklung sind eng miteinander verknüpft und sollen aufeinander abgestimmt werden. Im Gegensatz zu den Vorhaben in den Bereichen Siedlung und Landschaft sind Verkehrsvorhaben über das Agglomerationsprogramm durch den Bund mitfinanzierbar. Das Agglomerationsprogramm übernimmt somit neben der zielgebenden, koordinierenden und unterstützenden Funktion im Bereich Verkehr auch eine Finanzierungsrolle. Die Teilstrategien Verkehr bilden dabei die strategische Grundlage für Infrastrukturmassnahmen, die zur Mitfinanzierung durch den Bund eingereicht werden.

Während die Siedlungs- und Landschaftsentwicklung eher ortsgebunden stattfindet, bewegt sich der Verkehr mehr oder weniger frei durch die Agglomeration und Verkehrsentwicklungen haben sehr dynamische Auswirkungen, die das gesamte System betreffen. Umso wichtiger ist die zielgebende und koordinierende Funktion des Agglomerationsprogramms, um langfristig ein funktionierendes grenzüberschreitendes Verkehrssystem sicherzustellen.

Das Agglomerationsprogramm Basel wirkt **zielgebend**, indem es

- gesamtverkehrliche Zielsetzungen in Abstimmung mit der Siedlungs- und Landschaftsentwicklung formuliert, an denen sich die beteiligten Akteure orientieren,
- in Abstimmung mit den zuständigen Behörden Erschliessungsziele festlegt, um die Mobilität zu ermöglichen,
- Lücken zwischen den Zielen des Agglomerationsprogramms Basel und den Massnahmen der übergeordneten Behörden, der Korridore und der Kommunen aufzeigt,
- die Diskussion von agglomerationsweiten Zielstandards fördert, um ein homogenes, in sich schlüssiges und funktionierendes Verkehrssystem zu erreichen,
- Verkehrsmassnahmen fördert, die den Zielen der gesamten Agglomeration entsprechen.

Das Agglomerationsprogramm Basel wirkt **koordinierend**, indem es

- die Gesamtverkehrssicht wahrt und grenzüberschreitende Lösungen mitdenkt,
- Schwachstellen, Lücken und Probleme an den Schnittstellen zwischen Verkehrsmitteln, aber auch zwischen Gebietskörperschaften aufzeigt,
- den Dialog und ein gemeinsames Verständnis für Verkehrsprobleme zwischen den beteiligten Akteuren fördert,
- den grenzüberschreitenden Wissens- und Erfahrungsaustausch stärkt.

Das Agglomerationsprogramm Basel wirkt **unterstützend**, indem es

- Vorhaben der Gebietskörperschaften fachlich und koordinierend begleitet,
- Möglichkeiten für den grenzüberschreitenden Erfahrungsaustausch zwischen den Beteiligten schafft,
- Mitfinanzierungsbeiträge für Verkehrsprojekte, die der Strategie des Agglomerationsprogramms entsprechen, beim Bund beantragt.

Für den Verkehr erfolgt eine Differenzierung in 6 Teilstrategien (V1 – V6), die sich an den Verkehrsmitteln orientieren. Diese Teilstrategien werden von 3 Querschnittsstrategien (QV1 – QV3) ergänzt.

Teilstrategien	Querschnittsstrategien
Die Teilstrategien werden thematisch nach Verkehrsmittel gegliedert und bilden die tragenden Säulen der Verkehrsstrategie.	Die Querschnittsstrategien betreffen das gesamte Verkehrssystem und bilden die verbindenden Elemente zwischen den einzelnen Teilstrategien.
V1: S-Bahn **V2: Tram/Bus** **V3: Strasse** **V4: Velo** **V5: Fussverkehr** **V6: Güterverkehr**	**QV1: Verkehrssicherheit** **QV2: Mobilitätsmanagement** **QV3: Kombinierte Mobilität und Multimodale Drehscheiben**

Jede Teilstrategie und jede Querschnittsstrategie beinhaltet strategische Handlungsansätze für die jeweilige Verkehrsform. Nur eine gemeinsame Umsetzung aller Strategien stellt sicher, dass der angestrebte Zustand aus dem Zukunftsbild erreicht werden kann, nämlich ein funktionierendes nachhaltiges Gesamtverkehrssystem in Abstimmung mit der erwünschten Siedlungsentwicklung sicherzustellen. Eine Gefahr, die mit der Weiterentwicklung und Verbesserung des Verkehrssystems einher geht, ist die weitere Siedlungsausdehnung, die durch die bessere Erreichbarkeit ermöglicht wird. Dieser Interessenskonflikt gilt es in Hinblick auf neue Verkehrsmassnahmen zu bedenken.

Im Folgenden werden die einzelnen Teilstrategien im Bereich Verkehr vorgestellt. Zwischen den Teilstrategien gibt es naturgemäss vielseitige Wechselwirkungen. Die wichtigsten werden jeweils erläutert.

Der Bereich des öffentlichen Verkehrs wird neu in 3 Teilstrategien abgehandelt. Dies hat damit zu tun, dass sowohl in der S-Bahn (V1), dem Tramnetz (V2) als auch in der kombinierten Mobilität (QV3) komplett neue Planungsgrundlagen und Teilnetzkonzeptionen vorliegen.

9.4.2 V1: S-Bahn

Generelle Angebotsziele der trinationalen S-Bahn Basel

Im Dezember 2014 haben die Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Jura und Solothurn die gemeinsam mit der Région Grand Est (damals Alsace) und dem Land Baden-Württemberg erarbeiteten Angebotsziele der trinationalen S-Bahn Basel beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht. Darauf basierend hat das BAV den Ausbaubedarf der Infrastruktur abgeleitet und unter der Bezeichnung Ausbauschritt 2035 dem Schweizer Parlament vorgelegt. Mit dem Parlamentsbeschluss vom 21. Juni 2019 wurde dieser Prozess abgeschlossen und seit dem 1. Januar 2020 stehen die finanziellen Mittel für die Realisierung der im Ausbauschritt 2035 enthaltenen Infrastrukturmassnahmen zur Verfügung.

Angesichts des Planungsfortschritts von vielen Infrastrukturprojekten und der Änderung von übergeordneten Rahmenbedingungen haben die 7 regionalen Bestellbehörden der trinationalen S-Bahn Basel das Angebots-Zielkonzept aus dem Jahr 2014 am 17. Januar 2020 mit leichten Anpassungen bestätigt. Die grundsätzlichen Angebotsziele bleiben bestehen und können in folgenden Handlungsansätze zusammengefasst werden.

V1.1 Mittels Durchmesserlinien neue Direktverbindungen schaffen

Die in Kapitel 5.4.2 beschriebenen Einschränkungen im Bahnnetz sollen mit einem Ausbau der Infrastruktur beseitigt werden. Nur so können neue S-Bahn-Angebote eingeführt werden, die direkte Verbindungen zwischen den verschiedenen Teilen der trinationalen Agglomeration sicherstellen. Mit der Verknüpfung von Linien können Umsteigevorgänge reduziert und Wartezeiten abgebaut werden. Als Grundsatz gilt, dass jeder Schweizer Linienast (zumindest auf der Länge der inneren Korridore) sowohl mit Deutschland als auch mit Frankreich direkt verbunden wird.

V1.2 Taktfrequenzen in den inneren und äusseren Korridoren erhöhen

Das Angebotsziel der Agglomeration Basel für die S-Bahn ist mindestens ein 15-minütiges Angebot für die Haltepunkte der inneren Korridore und ein durchgehender 30-Minuten-Takt in den äusseren Korridoren (Ausnahme S9 Sissach – Olten im 60-Minuten-Takt). Die inneren Korridore umfassen die Strecken von Basel bis Aesch, Liestal, Rheinfelden (Schweiz), Lörrach und zum EuroAirport.

V1.3 Entwicklungsschwerpunkte mit neuen Haltestellen besser erschliessen

Zur besseren Erschliessung der bestehenden Siedlungsstruktur sowie von künftigen Entwicklungsschwerpunkten sind zahlreiche zusätzliche S-Bahn Haltestellen vorgesehen:

- Basel Solitude
- Dornach Apfelsee
- Basel Morgartenring
- EuroAirport
- Lörrach Zentralklinikum
- Rheinfelden Warmbach
- Bad Säckingen Wallbach
- Waldshut West
- Basel Mitte
- Basel Klybeck

Mit der Umsetzung aller 3 Handlungsansätze kann das S-Bahn-Angebot in der trinationalen Agglomeration Basel massgeblich erweitert und verbessert werden. Damit wird die S-Bahn der wachsenden Nachfrage sowie ihrer Rolle als Rückgrat der Siedlungsentwicklung auch in der Zukunft gerecht. Durch das Zusammenspiel aller 3 Handlungsansätze können zudem die Reisezeiten gegenüber heute deutlich verbessert werden, da Umsteigevorgänge und Wartezeiten entfallen.

Zielzustand des Angebots im Horizont 2030

Die beschriebenen Angebotsziele der trinationalen S-Bahn Basel setzen umfangreiche Investitionen in die Infrastruktur voraus. Aus diesem Grund wird der Angebotsausbau der S-Bahn in 2 grossen Entwicklungsschritten geplant.

Gemäss dem aktuellen Fortschritt der Infrastrukturprojekte ist vorgesehen, den ersten Entwicklungsschritt im Angebotsausbau der trinationalen S-Bahn Basel bis zum Horizont 2030 zu realisieren. Wie in Abbildung 93 ersichtlich ist, konzentrieren sich die Verbesserungen der S-Bahn-Angebote auf die Zulaufstrecken nach Basel. Gegenüber heute sollen auf folgenden Abschnitten neue 15-Minuten-Takte angeboten werden:

- Basel SBB – Liestal
- Basel SBB – Aesch
- Basel Bad Bf – Lörrach Hbf (Hauptverkehrszeit)
- Basel SBB – EuroAirport

Für die übrigen Linienabschnitte gilt der 30-Minuten-Takt (Ausnahme S9 Sissach – Olten im 60-Minuten-Takt). Weiterhin wird die S-Bahn auf vielen Abschnitten durch beschleunigte interregionale Angebote ergänzt.

Mit diesem Angebots-Zielzustand im Horizont 2030 können zwar die Handlungsansätze V1.2 und V1.3 mehrheitlich umgesetzt werden. Um Angebote gemäss V1.1. einzuführen, fehlen jedoch grösstenteils die nötigen Infrastrukturausbauten. Die Umsetzung von V1.1 erfolgt in einem zweiten Entwicklungsschritt.

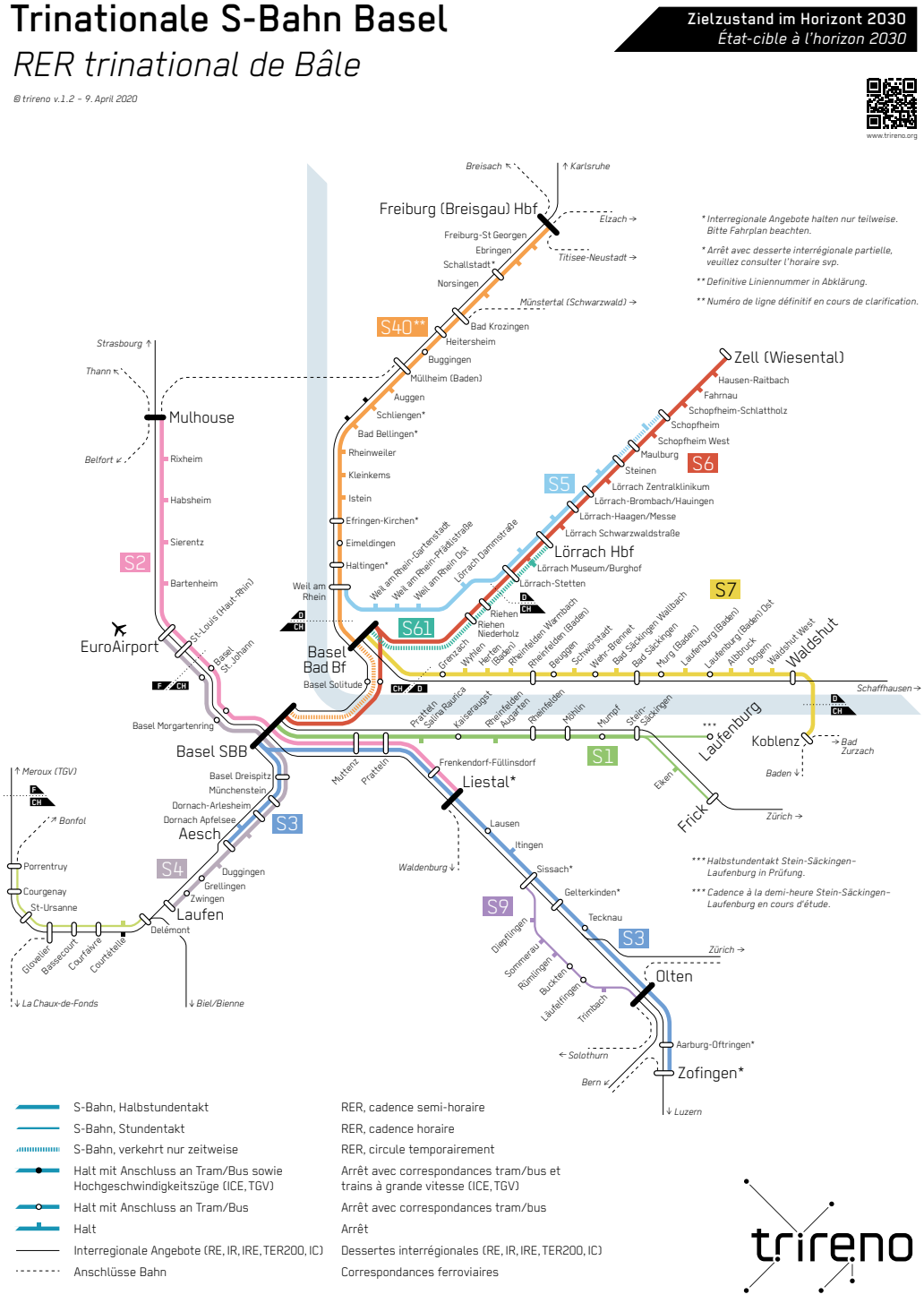


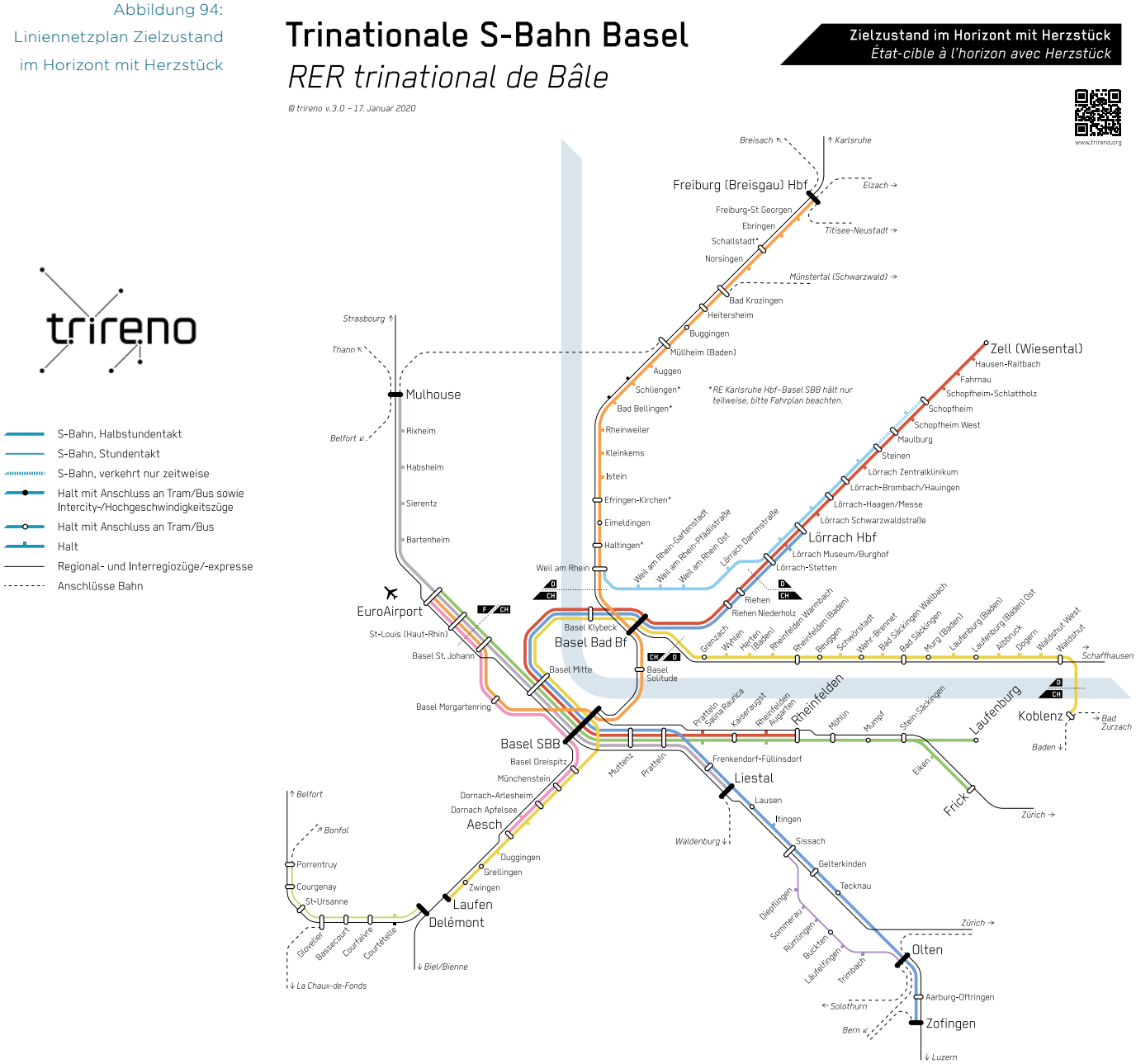
Abbildung 93: Liniennetzplan Zielzustand mittelfristiger Horizont (2030)

Quelle: trireno

Zielzustand des Angebots im Horizont mit Herzstück

Mit dem zweiten Entwicklungsschritt kann durch die Umsetzung des Handlungsansatzes V1.1 ein weiterer Meilenstein im Angebot der trinationalen S-Bahn Basel erzielt werden. Nachdem ein Angebotsausbau auf fast allen Zulaufstrecken (Horizont 2030) erfolgt ist, werden mit dem Angebots-Zielzustand im Horizont mit Herzstück sämtliche S-Bahn-Linien in den Bahnhöfen Basel SBB und Basel Bad Bf durchgebunden (siehe Abbildung 94). Dafür ist die Realisierung des fehlenden Verbindungsstücks notwendig, des Herzstücks Basel. Das Projekt sieht einen neuen unterirdischen Bahntunnel von Basel SBB durch die Innenstadt nach Basel Bad Bf und nach Basel St. Johann vor. Neben der besseren Erschliessung des Agglomerationszentrums mit 2 neuen Haltestellen (Basel Mitte und Basel Klybeck) soll damit auch eine Entlastung der teils stark überlasteten Strassen- und Tramnetze bewirkt werden. Nicht zuletzt wird mit diesem zweiten grossen Entwicklungsschritt der 15-Minuten-Takt auf der S-Bahn-Strecke zwischen Pratteln und Rheinfelden (CH) eingeführt.

Abbildung 94:
Liniennetzplan Zielzustand im Horizont mit Herzstück



Quelle: trireno

Entwicklungsplan der trinationalen S-Bahn Basel

Bereits heute ist absehbar, dass die 2 beschriebenen Angebots-Zielzustände Horizont 2030 und Horizont mit Herzstück aufgrund der Komplexität der benötigten Infrastrukturvorhaben nicht zeitgleich umgesetzt werden können. Gewisse Teilangebote können jedoch bereits früher eingeführt werden und einen entsprechenden Nutzen bringen, sobald die dafür notwendigen Infrastrukturen realisiert sind (z. B. der 15-Minuten-Takt von Basel nach Liestal). Diese Angebotspakete sind als Kästen in Abbildung 95 dargestellt, wo auch sämtliche Infrastrukturmassnahme inklusive Finanzierungsstand ersichtlich sind.

Die Angebote werden mit Strichen dargestellt, wobei jeder Strich einem 30-Minuten-Takt der S-Bahn in der Hauptverkehrszeit entspricht. Die Infrastrukturmassnahmen sind mit Nummern versehen. Die bereits finanzierten und sich zum Teil im Bau befindenden Infrastrukturen sind schwarz eingefärbt. Die teilweise finanzierten Infrastrukturen sind grün dargestellt. Alle Massnahmen, deren Realisierung noch nicht finanziert ist, erscheinen rot.

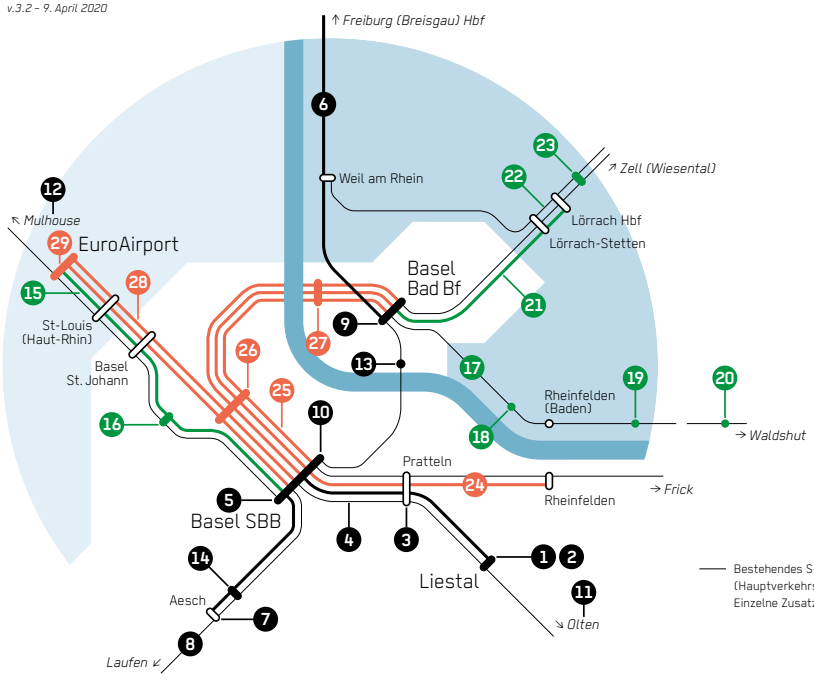
Bereits finanziert sind die meisten Ausbauten auf den Zulaufstrecken der trinationalen S-Bahn Basel. Der im Juni 2019 vom Schweizer Parlament beschlossene Ausbauschritt 2035 sieht ebenfalls finanzielle Mittel von CHF 200 Mio. für grenzüberschreitende Bahninfrastrukturmassnahmen vor. In der trinationalen Agglomeration Basel können 3 Projekte von einem solchen Beitrag profitieren: die Bahnanbindung EuroAirport, der Ausbau und die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke sowie die Kapazitätserweiterung der Garten- und Wiesentalbahn. Die Höhe des jeweiligen Beitrags steht zurzeit noch nicht fest und ist Gegenstand von Verhandlungen zwischen den verschiedenen Finanzierungspartnern.

Die Realisierung des Herzstücks Basel als fehlendes Verbindungsstück sowie einige damit zusammenhängende Anschlussbauwerke sind im nächsten Ausbauschritt zu finanzieren. Die Projektierung des Herzstücks bis zum nächsten Ausbauschritt wird über finanzielle Mittel aus dem Ausbauschritt 2035 sichergestellt.

Abbildung 95:
Entwicklungsplan der trinationalen S-Bahn Basel

Entwicklungsplan zum Zielzustand im Horizont mit Herzstück

v.3.2 - 9. April 2020



Beschlossene und finanzierte Infrastrukturen (teilweise im Bau)

Ermöglichtes S-Bahn Angebot (Halbstundentakt)

Verbesserte Fahrplanstabilität

1 **Liestal** *ZEB*
Vierspurausbau

15' Takt Basel–Liestal, S-Bahn

2 **Liestal** *FABI STEP AS 2025*
Wendegleis

3 **Pratteln** *FABI STEP AS 2025*
Entflechtung

4 **Basel Ost–Muttenz** *FABI STEP AS 2025*
Entflechtung

5 **Basel SBB** *FABI STEP AS 2025*
Leistungssteigerung

30' Takt Freiburg (Brsg)–Basel Bad Bf, S-Bahn

6 **Karlsruhe–Basel** *BVWP (D/B-W/EU)*
Ausbau-/Neubaustrecke

15' Takt Basel SBB–Aesch, S-Bahn

7 **Aesch** *FABI STEP AS 2035*
Wendegleis

8 **Duggingen–Grellingen** *FABI STEP AS 2035*
Doppelspur

Ausbau Bahnhöfe

9 **Basel Bad Bf** *FABI STEP AS 2035*
Neue Rampen und Lifte, Perronabsenkung

10 **Basel SBB** *FABI STEP AS 2025/2035*
Zusätzliche Gleisquerung und Perronabgänge, Perronanpassungen

Ausbau Bahnhöfe

11 **Olten** *FABI STEP AS 2035*
Ausbau Perrons und Unterführung

12 **Mulhouse** *CPER 2015-2020, SNCF Réseau*
Réorganisation des voies, adaptations des quais, modernisation du poste d'aiguillage

Neue Haltestellen

13 **Basel Solitude** *FABI STEP AS 2035*

14 **Dornach Apfelsee** *FABI STEP AS 2035*

Teilweise finanzierte Infrastrukturen

Ermöglichtes S-Bahn Angebot (Halbstundentakt)

10' Takt Basel SBB–EuroAirport, S-Bahn/TER

15 **EuroAirport**
Nouvelle liaison ferroviaire avec halte EuroAirport à 2 voies

16 **Basel Morgartenring**
Neue Haltestelle

30' Takt Basel Bad Bf–Koblenz, S-Bahn

17 **Basel Bad Bf–Erzingen**
Ausbau und Elektrifizierung

18 **Rheinfelden Warmbach**
Neue Haltestelle

19 **Bad Säckingen Wallbach**
Neue Haltestelle

20 **Waldshut West**
Neue Haltestelle

15' Takt Basel Bad Bf–Lörrach Hbf, S-Bahn

21 **Riehen–Schopfheim**
Abschnittsweise Doppelspur

22 **Lörrach**
Verkürzung Zugfolgezeit

23 **Lörrach Zentralklinikum**
Neue Haltestelle

Noch zu finanzierende Infrastrukturen

Angestrebtes S-Bahn Angebot (Halbstundentakt)

15' Takt Basel SBB–Rheinfelden, S-Bahn

24 **Pratteln–Rheinfelden**
Ausbau auf 3 Gleise

Durchmesserlinien Trinationale S-Bahn Basel

25 **Herzstück Basel**
Verbindung Basel SBB–Basel Bad Bf inklusive Abzweigung nach Basel St. Johann (Y-Ast)

26 **Basel Mitte**
Neue Haltestelle

27 **Basel Klybeck**
Neue Haltestelle

28 **Basel St. Johann–St-Louis**
Vierspurausbau

29 **EuroAirport**
Aménagement de la halte à 4 voies

Quelle: trireno

Die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel unterstützen die Teilstrategie S-Bahn wie folgt:

Agglomerationsprogramm Basel	Bund	Mitglieder (trireno)	Korridore	Kommunen
› S-Bahn-Netz als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Zukunftsbild verankern. › Abstimmung zwischen der S-Bahn-Planung und der Tramnetzentwicklung im Rahmen der Fachgruppenarbeiten sicherstellen.	› Federführung in der Planung der übergeordneten Infrastrukturen (STEP Schiene) übernehmen. › Finanzierung der Schieneninfrastruktur (Unterhalt und Ausbau) gewährleisten. › Finanzielle Beteiligung bei den Angebotsbestellungen (Regionalverkehr) der Kantone sicherstellen. › Funktion als nationale Regulierungsbehörde wahrnehmen.	› Federführung in der Angebotsbestellung des Regionalverkehrs (Kantone AG/BS/BL/JU/SO, Land Baden-Württemberg, Région Grand Est) übernehmen. › Beteiligung an der Planung der Infrastruktur wahrnehmen. › Teilweise Finanzierung der Infrastrukturen in Deutschland und Frankreich sicherstellen.	› Abstimmung zwischen dem Angebotsausbau der S-Bahn und der Siedlungsentwicklung bzw. den Schwerpunktgebieten sicherstellen.	› Federführung in der baulichen Ausgestaltung im Umfeld von S-Bahn Haltestellen in enger Abstimmung mit den Transportunternehmen übernehmen. › Teilweise neue Haltestellen (z. B. in Deutschland) mitfinanzieren.

9.4.3 V2: Tram/Bus

Im öffentlichen Nahverkehr zielt die Teilstrategie Tram/Bus darauf ab, die Feinverteilung zu erweitern sowie deren Zuverlässigkeit und Qualität zu sichern. Die Teilstrategie V2: Tram/Bus wird in die 3 Handlungsansätze unterteilt:

- V2.1: Tramnetz ergänzen und mit dem S-Bahn-System vernetzen
- V2.2: Busangebot nachfragegerecht ausbauen und mit dem Bahn- und Tramnetz vernetzen
- V2.3: Elektrifizierung des öffentlichen Busverkehrs vorantreiben

Entscheidend für die Attraktivität des Tram- und Busverkehrs ist die gute Vernetzung innerhalb des ÖV- und Gesamtverkehrssystems, insbesondere an den multimodalen Drehscheiben. Entsprechend bestehen enge Schnittstellen zu den Teilstrategien S-Bahn (V1), Kombinierte Mobilität und Multimodale Drehscheiben (QV3), aber auch zur Teilstrategie Strasse (V3, v. a. hinsichtlich der Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV).

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

Parallel zum Ausbau der trinationalen S-Bahn benötigt die Agglomeration Basel ein ergänztes Tramnetz als attraktiven, leistungsfähigen und kosteneffizienten Feinverteiler im Kern der Agglomeration. Die beiden Verkehrssysteme ergänzen sich gegenseitig, und ihre Planungen werden kontinuierlich aufeinander abgestimmt. Vor diesem Hintergrund haben die beiden Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt beschlossen, die bisherige Konzeption Tramnetz

2020 zu überarbeiten mit dem Resultat einer neuen Tramnetzentwicklung 2040. Mit dem Ausbau des Tramstreckennetzes sind verschiedene Ziele verbunden[73]:

- Die optimale Erschliessung von Entwicklungsgebieten (z. B. Bachgraben, Klybeck, Salina Raurica)
- Die Entlastung bzw. Kapazitätserhöhung auf gewissen Streckenabschnitten (z. B. Umstellung Buslinie 30 auf Tram oder Tram Polyfeld)
- Die Erhöhung der Netzflexibilität (z. B. Claragraben, Petersgraben)
- Die radiale Ausdehnung des Netzes in die Agglomeration (diverse Tramverlängerungen auch in D und F)
- Die Beschleunigung des Tramverkehrs (z. B. Expresstram Leimental, Claragraben)

Die Tramnetzentwicklung berücksichtigt die laufenden Areal- und Stadtteilplanungen in Basel sowie die analogen Entwicklungen in den angrenzenden Kommunen. Darüber hinaus sind neue Tramstrecken aus der trinational getragenen Verkehrsstudie für das Gebiet 3Land aufgenommen. Damit das Tramnetz seine zentrale Funktion in Zukunft erfüllen kann, müssen neue Entwicklungsareale (z. B. klybeckplus, Campus Gesundheit, Life-Science-Campus) mit dem Tram gut erreichbar sein. Ausserdem soll das Tramsystem als Ganzes stabiler werden, besonders indem die Innenstadt flexibler befahren werden kann. Sie soll über verschiedene Tramachsen erschlossen werden, um die hochbelastete Achse zwischen Barfüsser- und Marktplatz zu entlasten.

Das neue Tramnetz ist auf die S-Bahn-Knoten ausgerichtet. Somit stärkt der Ausbau des Tramnetzes die trinationale S-Bahn Basel als strukturierendes Element der Siedlungsentwicklung gemäss dem Zukunftsbild. Die Verknüpfung von S-Bahn und Tram wird verbessert und gleichzeitig der Druck auf den Bahnhof Basel SBB reduziert. Die Tramnetzentwicklung 2040 ist konsequent so ausgestaltet, dass sie keine Investitionen beinhaltet, die nach der Realisierung des Herzstücks obsolet wären.

- Die A-Projekte Tramverlängerungen von Weil am Rhein bis Läublinpark und Allschwil bis Letten, das Tram Salina Raurica sowie das Tram Klybeck dienen vor allem der besseren Erschliessung wichtiger Entwicklungsgebiete. Das Tram Petersgraben hingegen erhöht die Netzflexibilität und entlastet die hochbelastete Achse zwischen Barfüsser- und Marktplatz. Das Tram Klybeck dient später zudem als wichtiger Zubringer zur neuen S-Bahn-Haltestelle Basel Klybeck, die zusammen mit dem Herzstück entsteht.
- Das B-Projekt Tram Bachgraben dient der Erschliessung von Entwicklungsgebieten, hat eine entlastende Wirkungen auf mehrere Buslinien und stellt einen schnellen und direkten Anschluss an die S-Bahn (Bhf St. Johann) her. Die Umstellung von Bus auf Tram auf der Linie 30 dient gleichzeitig der generellen Kapazitätserhöhung auf der stark belasteten Buslinie, der Entlastung der Innenstadt und der Netzflexibilität.
- Bei den vorerst als C-Projekten definierten weiteren Etappen der Tramnetzentwicklung 2040 sind weitergehende Abklärungen und Kosten-Nutzen-Abwägungen notwendig. Hier sind entweder die entsprechenden Siedlungsentwicklungen noch nicht genügend weit fortgeschritten (insb. bei der Tramnetzerweiterung im Gebiet 3Land), oder die Nachfragepotenziale und weiteren Nutzen sind im Vergleich zu den Kosten zu vertiefen (z. B. Tram 30 Kleinbasel oder Tramtangente Dornach – Therwil). Das früher geplante Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse wird zugunsten einer beschleunigten Umsetzung der S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude zurückgestellt. Die Tramverlängerung

73 Siehe den Bericht zum Stand der Umsetzung Ausbau des Tramstreckennetzes und zur Aktualisierung des Plans zum Tramstreckennetz und zum Ratschlag zur Ausgabenbewilligung für die weitere Planung und Gesamtkoordination (UVEK Basel-Stadt, 15.Januar 2020, Bericht Nr. 18.1730.02)

der Linie 3 via Technoport bis zum EuroAirport sowie das Tram Polyfeld sind ebenfalls im C-Horizont enthalten.

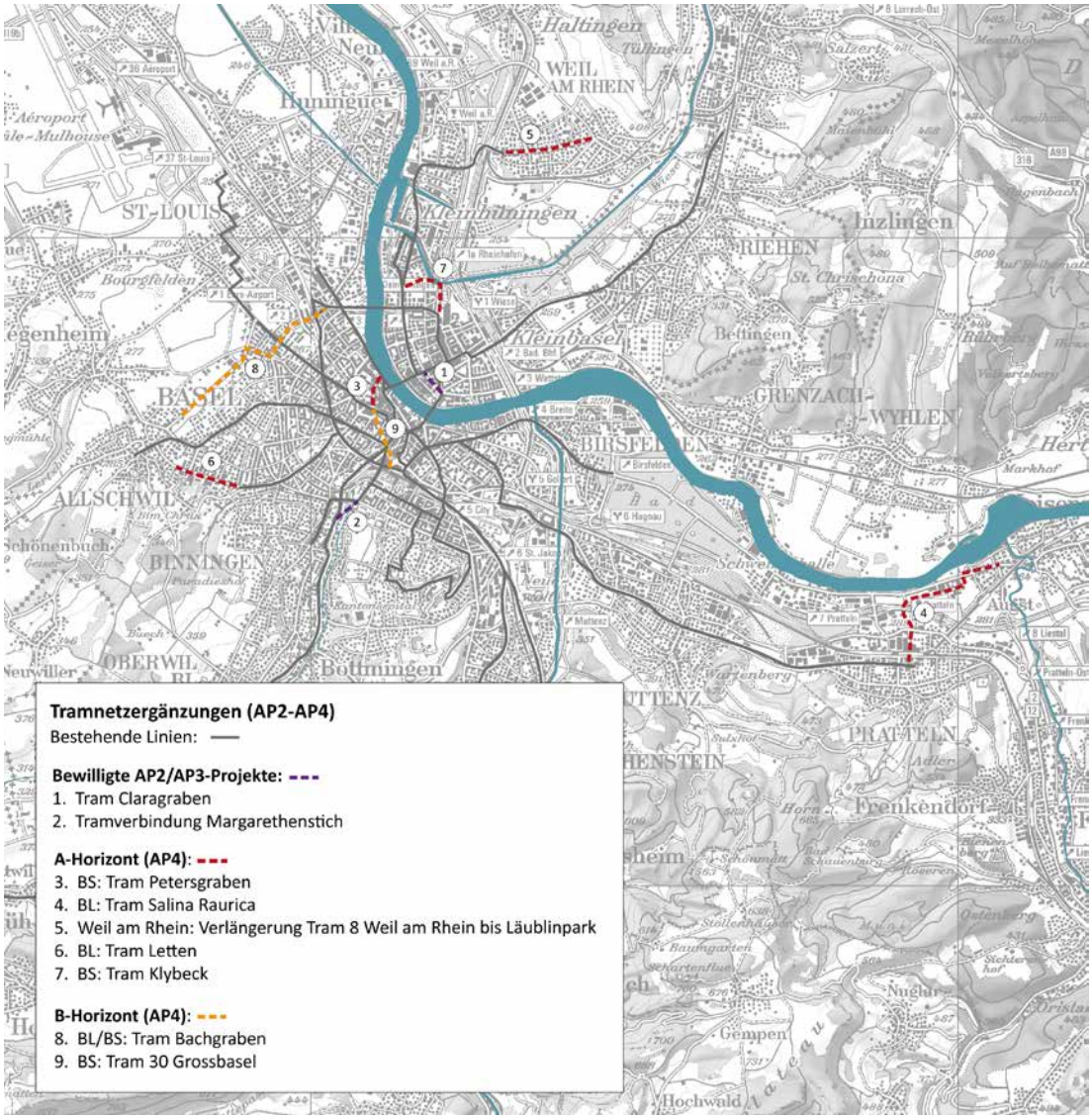


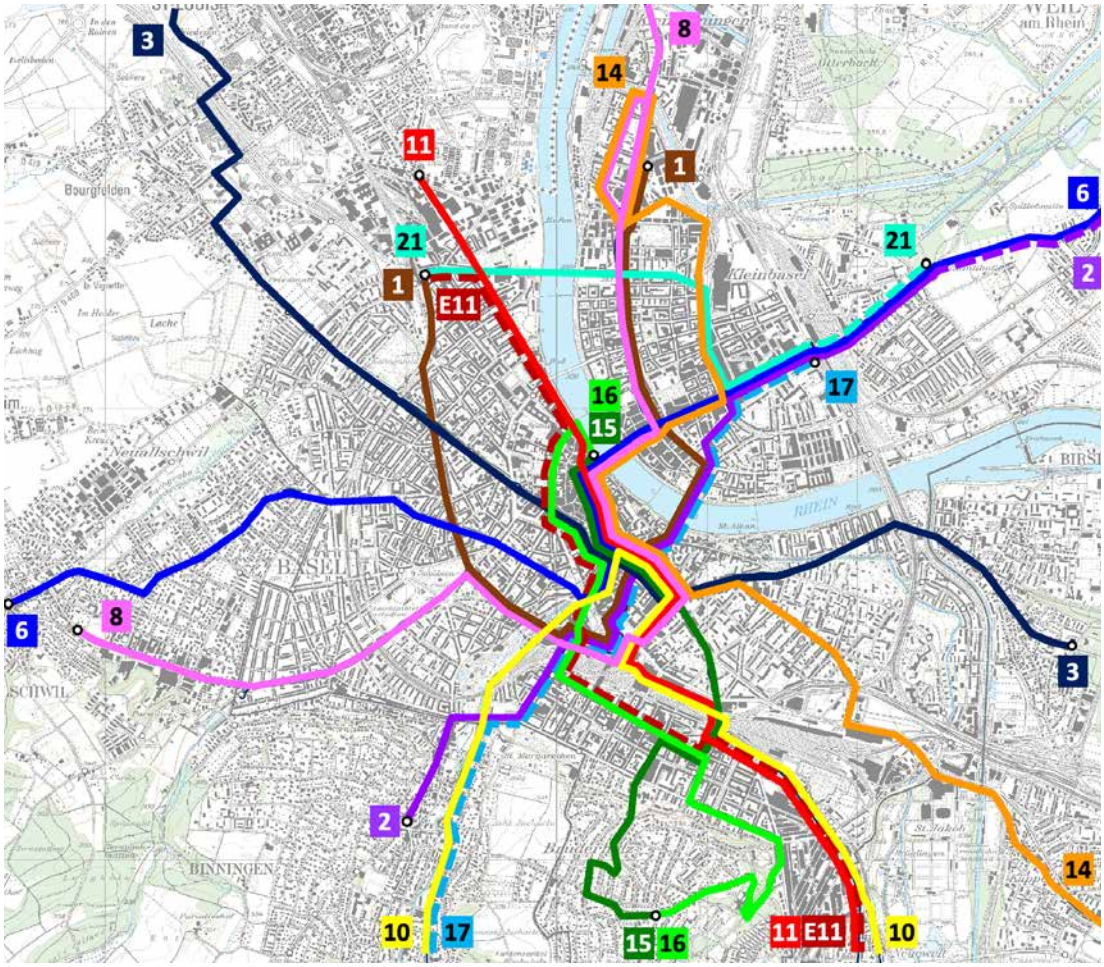
Abbildung 96: Tramstreckenplan mit geplanten Ergänzungen (AP2 – AP4)

Quelle: Infras

Ergänzend zum Tramstreckenplan wurde auch der Liniennetzplan vom Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft, den Transportunternehmen BVB und BLT sowie der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz (IGÖV) überarbeitet.

Das in einer ersten Ausbauetappe auf die A-Projekte abgestimmte Liniennetz ermöglicht es, das Entwicklungsgebiet Basel-Nord „3land“ dank den Projekten Klybeck und Claragraben besser zu erschliessen und schneller an den Bahnhof Basel SBB anzubinden. Über den Petersgraben entsteht eine neue Verbindung aus der Innenstadt zum Bahnhof St. Johann, wodurch dessen Funktion als Drehscheibe gestärkt und gleichzeitig die hochbelastete Achse zwischen Barfüsser- und Marktplatz entlastet wird.

Abbildung 97:
Liniennetzplan Zentrum mit Tramprojekten im A-Horizont



Quelle: Amt für Mobilität Kanton Basel Stadt

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

In Abstimmung mit dem Zielkonzept der trinationalen S-Bahn und der Tramnetzentwicklung entwickeln die Gebietskörperschaften ihre Busnetze weiter. Folgende Schwerpunkte sind dabei aus heutiger Sicht erkennbar:

- **Kanton Basel-Stadt:** Die strategische Busnetzentwicklung bis 2027 ist in Bearbeitung und wird bis ca. 2021 ins neue ÖV-Programm 2026 – 2029 einfliessen. Im ersten Schritt wurde der Handlungsbedarf festgestellt. Die grössten Kapazitätsengpässe liegen bei den rheinquerenden Buslinien (v. a. L30, L36) sowie an wichtigen ÖV-Knotenpunkten. Hohe Priorität haben auch die optimierte Feinerschliessung im Umkreis neuer Bahn- und Tramhaltepunkte.

- **Kanton Basel-Landschaft:** In der strategischen Busnetzplanung wurde das Busnetz v. a. in den Einzugsbereichen des Tramnetzes schrittweise und aufwärtskompatibel weiterentwickelt (Publikation im Jahr 2021). Der Fokus liegt auf verständlichen Netzstrukturen und optimierten Verknüpfungen mit dem S-Bahn- und Tramnetz. Klare Netzhierarchien (Hauptachsen bzw. Hauptnetz und Ergänzungsnetz) und definierte Funktionen für die einzelnen Korridore und Linien (erschliessen, sammeln, verbinden) sind dabei zentrale Aspekte.

› **Landkreis Lörrach:** Zurzeit läuft eine Verkehrsstudie zur optimierten ÖV-Erschliessung des Kandertals und zur Vernetzung mit den benachbarten Korridoren (Abschluss 2021). Anlass ist eine nochmalige Prüfung der Reaktivierung der Kandertalbahn und der Vergleich mit Varianten verbesserter Busangebote. Als Grundlage dazu wurde im Rahmen des Raumkonzepts Kandertal 2040 das Teilkonzept Verkehr erarbeitet (Charta vom Januar 2021). Darin wird ein deutlicher Ausbau des Busangebots gefordert. Potenziale werden v. a. in einem überlagerten Expressbus auf der Haupttalachse sowie höher getakteten Bus-Tangentiallinien ins Wiesental sowie zum Oberrhein gesehen.

› **Saint-Louis Agglomération:** Das Hauptziel ist das heutige Angebot mit einem dichteren Takt und mit einer Verlängerung der Betriebszeiten am Abend zu stärken, insbesondere auf den Ost-West-Linien und im ländlichen Raum. Dies ermöglicht günstigere Anschlüsse mit den Nord-Süd verkehrenden Buslinien sowie eine bessere Erschliessung der S-Bahn Haltestellen.

V2.3 Elektrifizierung des öffentlichen Busverkehrs vorantreiben

Die Umstellung des Strassenverkehrs auf elektrische Antriebe schreitet zügig voran, im Individualverkehr genauso wie im öffentlichen Verkehr. Zum einen sind auch im Verkehrsbereich grosse Anstrengungen nötig, um die CO_2-Emissionen zu reduzieren, damit die entsprechenden Klimaziele erreicht werden können. Zum anderen kommen laufend neue, serienmässig hergestellte und alltagstaugliche Elektrofahrzeuge auf den Markt.

Auch die neuen Richtlinien des Bundes setzen einen stärkeren Akzent auf die Unterstützung der Elektrifizierungsmassnahmen.[74] Die Anstrengungen im Privatverkehr (v. a. die Installation öffentlicher Ladestationen)[75] übernehmen die Gebietskörperschaften als eigene Leistungen. Die Elektrifizierung der Busflotten wird jedoch im AP4 neu als eigenständiger strategischer Handlungsansatz in die Teilstrategie Tram/Bus aufgenommen. Hier sind bisher vor allem die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft aktiv. Planungsreife Vorhaben sind im Massnahmenteil integriert. Die strategischen Ziele und Grundlagen in den 2 Kantonen sind die folgenden:

› **Kanton Basel-Stadt:** Die BVB verfolgten im Busbereich bereits vor der Revision des ÖV-Gesetzes (§ 5 Abs. 1 ÖVG) die Strategie, den Energieverbrauch und die Schadstoffemissionen kontinuierlich zu reduzieren. In Zusammenarbeit mit 8 Verkehrsbetrieben anderer Schweizer Städte sowie dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) haben die BVB und ihre Projektpartner bereits im Jahr 2013 ein erstes Mal die Marktfähigkeit von alternativen Antriebstechnologien geprüft, auch auf Basis verschiedener Versuche in der Schweiz und in den Nachbarländern. Mit der Revision des ÖV-Gesetzes im Kanton Basel-Stadt und der Eignerstrategie der BVB wurde der Motion Vitelli[76] Rechnung getragen, derzufolge der Kanton auf seinem Territorium nur noch ÖV-Leistungen bestellen darf, die mit erneuerbarer Energie erbracht werden. Daraus folgt, dass die BVB-Busflotte ab dem 9. Juli 2027 mit 100 % erneuerbaren Energien zu betreiben ist. Der Grosse Rat hat am 9. Dezember 2020 den Ratschlag Nr. 20.1260.01 angenommen und mit der «Genehmigung einer Darlehensgewährung an die BVB zum Neubau der Garage Rank und zur Beschaffung von 126 Elektrobussen in 4 Grössen und 2 Tranchen sowie Genehmigung von Investitionen der IWB zur Erstellung der entsprechenden Traktionsstromversorgung («Ladeinfrastruktur»)» den ersten wichtigen Schritt beschlossen.

74 Einerseits wurde eine neue Massnahmenkategorie «Elektromobilität im Privatverkehr» eingeführt (RPAV Kap. 2.7 und Anhang 3), andererseits wird die Mitfinanzierbarkeit bei der Elektrifizierung des Strassen-ÖV in der Kategorie «Bus-/ÖV-Infrastruktur» ausgedehnt (RPAV Anhang 3). Es sind nicht nur Trolleybusinfrastrukturen mitfinanzierbar, sondern z. B. auch oberleitungsfreie Elektrobusse und Ladeinfrastrukturen.

75 Siehe z. B. «Ratschlag Gesamtkonzept Elektromobilität» (Nr. 19.0926.01) Regierungsrat Basel-Stadt vom 2. Juli 2019: Darin werden 200 öffentliche Ladestationen durch die IWB und andere Fördermassnahmen beschlossen.

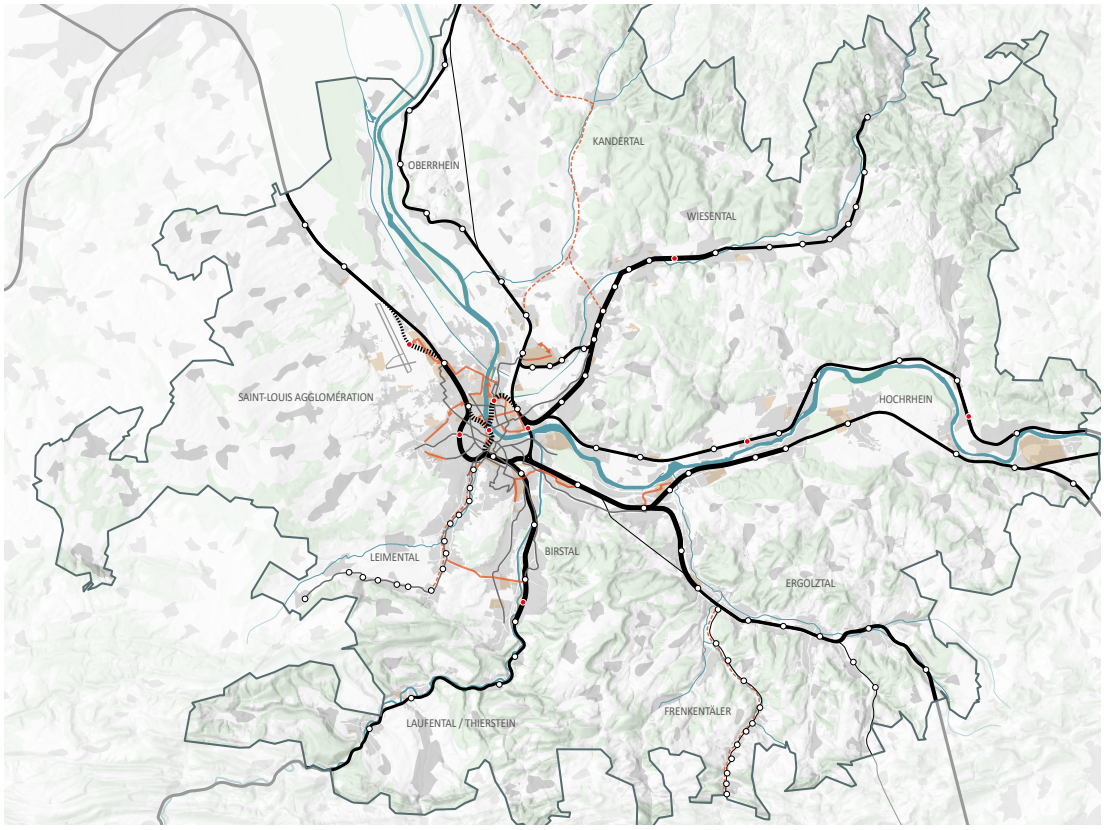
76 Motion Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Anpassung des ÖV-Gesetzes bezüglich Betrieb von Linienbussen mit 100 % erneuerbaren Energieträgern.

› **Kanton Basel-Landschaft:** Der Kanton und die Transportunternehmen orientieren sich an der Energiestrategie des Bundes, derzufolge der Verkehrssektor bis ins Jahr 2050 nahezu CO_2-frei werden soll. Für den öffentlichen Busverkehr bedeutet dies, dass mittelfristig eine vollständige Ablösung der heute mehrheitlich eingesetzten Dieselbusse durch Busse mit alternativen, CO_2-neutralen Antrieben zu erfolgen hat. Am 4. April 2019 hat der Landrat die beiden Motionen 2018/838 «Pilot mit Elektrobussen» und 2018/839 «CO_2-freier Antrieb bei Bus-Neubeschaffungen» überwiesen (letztere in Form eines Postulats). In den Vorstössen wird gefordert, dass ein Pilotbetrieb mit Elektrobussen umzusetzen sei und ab 2024 bei Bus-Neubeschaffungen ein Anteil von mindestens 50% der Busse über einen CO_2-freien Antrieb verfügen soll. Der Kanton Basel-Landschaft hat in Zusammenarbeit mit den Kantonen Aargau, Basel-Stadt, Bern und Solothurn eine Strategie für die Umstellung auf alternative Antriebe im öffentlichen Busverkehr erstellt. Als ersten Umsetzungsschritt hat der Landrat bereits am 2. April 2020 die Vorlage Nr. 2018/838 «Einführung von Elektrobussen auf den Linien 37 und 78: Finanzierung der Ladeinfrastruktur» verabschiedet. Die folgenden Umstellungsschritte sollen über den 9. Generellen Leistungsauftrag 2022 – 2025 finanziert werden.

› In den **übrigen Agglomerationsteilen** (Deutschland, Frankreich, Kantone Aargau und Solothurn) liegen noch keine entsprechend konsolidierten E-Bus-Strategien vor. Hier erfolgt eine Aufdatierung bis zum nächsten Agglomerationsprogramm (AP5).

Die folgende Karte fasst die wichtigsten Aussagen der Teilstrategien im Bereich Öffentlicher Verkehr (S-Bahn, Tram/Bus) zusammen.

Abbildung 98:
Überblick Teilstrategien Öffentlicher Verkehr



Kartenband: Karte 7.1

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Zusammenfassend unterstützen die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel die Teilstrategie Tram/Bus wie folgt:

Agglomerationsprogramm Basel	Mitglieder	Korridore	Kommunen
› Federführung in der Angebotsplanung der trinationalen S-Bahn Basel übernehmen. › Abstimmung der Tramnetzentwicklung mit der S-Bahn-Planung im Rahmen der Fachgruppenarbeiten sicherstellen. › Grenzüberschreitende Abstimmung von multimodalen Drehscheiben sicherstellen.	› Federführung in der Tramnetzplanung übernehmen. › Kantonale ÖV-Angebotskonzepten (Tram/Bus) koordinieren. › Koordination mit den Planungen der trinationalen S-Bahn Basel sicherstellen. › Koordination von multimodalen Drehscheiben gewährleisten.	› Abstimmung der Tram-/Busnetzentwicklung mit der Siedlungsentwicklung und den Schwerpunktgebieten sicherstellen.	› Federführung in der baulichen Ausgestaltung im Umfeld von Tram- und Bushaltestellen in enger Abstimmung mit den Transportunternehmen übernehmen.

9.4.4 V3: Strasse

Die Weiterentwicklung und der Betrieb der Strasseninfrastrukturen stehen in einem Spannungsfeld. Einerseits sollen die erwünschte Erreichbarkeit und die damit verbundene Standortattraktivität sichergestellt werden. Andererseits gilt es aber auch die Ansprüche an ein umfeldverträgliches und flächeneffizientes Verkehrssystem zu erfüllen. Ein weiterer Interessenkonflikt ergibt sich aus dem Wunsch nach einer Verflüssigung und Beschleunigung des Verkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz und dem Negativeffekt der weiteren Siedlungsausdehnung, der durch die verbesserte MIV-Erreichbarkeit verstärkt wird. Diese Interessenkonflikte gilt es bei der Beurteilung von Massnahmen zu bedenken.

Das Zielnetz Strasse bildet das Kernelement der Teilstrategie Strasse und zeigt den Umgang mit den unterschiedlichen Ansprüchen an die Strasseninfrastruktur auf. Es unterscheidet 4 Netzhierarchiestufen, die sogenannten Verbindungstypen.[77] Jedem Verbindungstyp können die in den 3 Ländern der Agglomeration Basel vorhandenen Strassentypen zugeordnet werden (siehe Exkurs «Strategie Strasse – Hierarchiestufen und Verbindungsbedeutungen» in Kapitel 5.4.5). Mit den Verbindungstypen wurde die methodische Grundlage für eine trinationale Hierarchisierung geschaffen.

Bei jedem Verbindungstyp geht es darum, die Verkehrsströme optimal abzuwickeln. Kann kein reibungsloser Ablauf mehr sichergestellt werden, gibt es 2 Handlungsansätze. Zum einen kann durch die Verkehrsbeeinflussung mit sogenannten Verkehrsmanagementmassnahmen die Nutzung der vorhandenen Strasseninfrastruktur optimiert werden. Reichen die Verkehrsmanagementmassnahmen nicht aus, so sind in der Regel Infrastrukturmassnahmen, also bauliche Anpassungen an der Infrastruktur notwendig. Grundsätzlich sollten zur Beseitigung und Abminderung von Schwachstellen Verkehrsmanagementmassnahmen vor baulichen Massnahmen geprüft werden. Verkehrsmanagementmassnahmen können auch zur Linderung verkehrlicher Probleme bis zur – teilweise erst mittel- bis langfristig möglichen – Fertigstellung der Infrastrukturmassnahmen eingesetzt werden.

Neben dem Umgang mit Verkehrsströmen ist das Management des ruhenden Verkehrs ein weiterer Handlungsansatz, der vor allem in den zentral gelegenen Gebieten im und um das

77 Verbindungstyp 1: «Durchleiten und überregional verbinden»; Verbindungstyp 2: «Überregional und regional verbinden»; Verbindungstyp 3: Regional und örtlich verbinden»; Verbindungstyp 4: «Örtlich sammeln und erschliessen»

Agglomerationszentrum von Bedeutung ist. Die Parkraumbewirtschaftung kann als Spezialfall des Verkehrsmanagements betrachtet werden. Mit einer koordinierten Parkraumbewirtschaftung können Flächen effizienter genutzt und das Verkehrsaufkommen beeinflusst werden.

Die Teilstrategie Strasse umfasst somit 3 Handlungsansätze:

- V3.1: Strassennetz mit punktuellen Aus-, Um- und Neubauten weiterentwickeln
- V3.2: Verkehrsmanagement überregional und regional abgestimmt entwickeln implementieren und anwenden
- V3.3: Parkraumbewirtschaftung koordinieren und harmonisieren

Die Handlungsansätze müssen für die einzelnen Verbindungstypen präzisiert werden. Bei nachfolgender Präzisierung werden die Verbindungstypen 2 und 3 zusammengefasst.

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

Verbindungstyp 1: «Durchleiten und überregional verbinden»
Damit die überregionale Erreichbarkeit für den Personen- und Güterverkehr mittel- und langfristig gewährleistet werden kann und die Kanalisierung des Durchgangsverkehrs auf der ersten Hierarchiestufe (Verbindungstyp 1) sowie die damit verbundene Entlastung auf dem nachgelagerten Strassennetz funktionieren, braucht es ein leistungsfähiges Strassennetz. Das entsprechende Strassennetz in der trinationalen Agglomeration Basel kann seine Entlastungswirkung zu den Hauptverkehrszeiten nicht mehr wunschgemäss erfüllen. Um diese Entlastungswirkung wieder sicherzustellen und Ausweichverkehr auf dem untergeordneten Strassennetz zu vermeiden, ist der Kapazitätsausbau der Osttangente (Rheintunnel) eine eminent wichtige Massnahme. Ebenso kann der Ausbau der A2 zwischen Hagnau und Augst, in Muttenz und in Birsfelden zu einer Entlastung beitragen. Zentral ist auch eine Kapazitätserweiterung auf der A3 zwischen Augst und Rheinfelden, um den gravierenden Verkehrsüberlastungen am Hochrhein beidseits der Grenze Rechnung zu tragen. Dem Aus- und Neubau der A98 auf der deutschen Seite kommt dabei ebenfalls eine wichtige Funktion zu, indem sie als leistungsfähige West-Ost-Verbindung eine effiziente Entlastung der heute massiv überlasteten B34 bringt. Auf französischer Seite kommt es vor allem im Kreuzungsbereich von A35 und RD105 bei Saint-Louis regelmässig zu Überlastfällen. Mit der bevorstehenden Neugestaltung dieses Anschlussknotens soll der Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit erhöht werden. In der Schwachstellenanalyse zeigt sich zudem, dass punktuelle Kapazitätsengpässe auf der A18 und ihren Anschlüssen von der Hagnau bis Angenstein bestehen. Mit der Realisierung des Vollanschlusses Aesch wurde nun ein erster Entlastungsschritt angegangen. Im Raum Angenstein, Reinach/Dornach und Münchenstein bestehen aber vor allem zu den Stosszeiten weiterhin Engpässe.

Verbindungstyp 2 und 3: «Überregional, regional und örtlich verbinden»
Auch auf dem Strassennetz der Verbindungstypen 2 und 3 besteht dringender Handlungsbedarf. Wichtige Verbindungen in diesen beiden Verbindungstypen fehlen oder sind unzureichend ausgebaut. Deutlich kommt dies beispielsweise im Wiesental auf der B317, auf der B34 am deutschen Hochrhein oder auf der französischen RD105 im Kreuzungsbereich mit der A35 in Saint-Louis zu Tage. Zudem hat die Schwachstellenanalyse gezeigt, dass die strassenseitige Erschliessung von diversen Siedlungsschwerpunktgebieten nur unzureichend gegeben ist, was wiederum Überlastungen auf dem lokalen Netz (Verbindungstyp 4)

zur Folge hat. Als Beispiel muss hier die mangelhafte Erschliessung des Schwerpunktgebiets Bachgraben in Allschwil aufgeführt werden, die erst mit dem geplanten Zubringer Bachgraben - Allschwil und dem Contournement Hésingue – Hégenheim verbessert werden kann. Diese neuen Netzelemente (Verbindungstyp 3) werden auch massgeblich dazu beitragen, dass umfassende Entlastungswirkungen auf dem lokalen und städtischen Netz westlich der Kernstadt Basel möglich werden. Das Strassennetz des Verbindungstyps 2 und 3 ist oft auch Träger des strassengebundenen ÖV. Eine teilweise Überlastung kann zu Schwierigkeiten bei der Fahrplaneinhaltung führen.

Verbindungstyp 4: «Örtlich sammeln und erschliessen»
Im Umfeld von Siedlungsgebieten werden belastete Strassenabschnitte des Verbindungstyps 4 mit einer Kombination von baulich-gestalterischen und betrieblichen Massnahmen aufgewertet. Damit werden die Aufenthaltsqualität verbessert, die Querungsmöglichkeiten optimiert, die sichere Koexistenz zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern sichergestellt und der kleinräumige Erschliessungsverkehr gesammelt und möglichst siedlungsverträglich aus den Quartieren abgeführt. Die Aufwertungsmassnahmen orientieren sich dabei sowohl an der Zentrumsfunktion der zu verbindenden Punkte (verkehrliche Funktion) als auch am Charakter der anliegenden Nutzungen (städtebauliche Funktion). In Ortszentren und in Wohnquartieren wird eine Verkehrsberuhigung mit entsprechend gestalteten Strassenräumen angestrebt.

Die Umgestaltung von siedlungsorientierten Strassenräumen hängt in der Regel stark mit den oben beschriebenen Massnahmen der Verbindungstypen 2 und 3 zusammen. Können diese angegangen werden, verfolgt das Agglomerationsprogramm Basel mit Projekten in Basel (Aeschenplatz), Laufen, Birsfelden, Arlesheim/Münchenstein, Aesch und Riehen klar die aufgezeigte Strategie.

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

Dem Infrastrukturausbau stehen oft räumliche Grenzen, lange Planungs- und Realisierungszeiträume, Natur- und Umweltanliegen oder hohe Kosten gegenüber. Durch gezieltes Lenken (im Netz: Beeinflussung der Routenwahl im Strassennetz und Empfehlungen zur Zeit- und Verkehrsmittelwahl), Leiten (entlang der Strecke: Massnahmen zur sicheren, flüssigen und wirtschaftlichen Abwicklung des Verkehrs inkl. der Beschleunigung von öffentlichen Verkehren), Steuern (in Knoten: Steuerung einzelner Ströme, i. d. R. mit Lichtsignalen, inkl. der Dosierung und Koordination/Priorisierung des motorisierten Individualverkehrs) und Informieren der Verkehrsteilnehmer, kann die vorhandene Strasseninfrastruktur und deren Kapazität unter Berücksichtigung des Strassenumfelds optimal genutzt werden. Wie eine optimale Nutzung der Strasseninfrastruktur und Priorisierung der Verkehrsmittel aussieht, hängt von der Strassenfunktion und der Verkehrszusammensetzung ab und muss ortsspezifisch und aus Gesamtverkehrssicht festgelegt werden.

Mit ortsspezifischen Verkehrsmanagementmassnahmen soll ein flüssiger Verkehrsablauf auf geeigneten, übergeordneten Achsen sichergestellt und der Verkehr im Überlastungs- oder Ereignisfall möglichst lange auf dem übergeordneten Netz gehalten werden. Negative Auswirkungen auf das untergeordnete Strassennetz sowie Belastungen für das Umfeld können so minimiert und Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern vermieden werden.

Für die Optimierung der täglichen Verkehrsabwicklung sind lokale Massnahmen und ein zeitgemässes, regional abgestimmtes Verkehrsmanagement erforderlich. Bisher hat eine trinationale Abstimmung des Verkehrsmanagements nur im Ereignisfall, bei Bauprojekten und in Bezug auf die Stauproblematik an den Zollübergängen stattgefunden. Das Agglomerationsprogramm legt den Fokus in den kommenden Jahren vor allem auf die identifizierten Hotspot-Räume, für die über alle Zuständigkeitsbereiche hinweg künftig griffige Lösungen gefunden werden müssen (siehe Massnahmenband Verkehr: 4V3 Regionales Verkehrsmanagement 2. Phase und Kapitel 10.7)

Verbindungstyp 1: «Durchleiten und überregional verbinden»
Die trinationale Agglomeration Basel verfolgt das Ziel, das Verkehrsmanagement über Landes- und Kantonsgrenzen sowie Zuständigkeitsbereiche hinweg abzustimmen und schrittweise zu integrieren. Aus diesem Grund wurde in der 4. Generation der Verkehrsmanagement-Prozess aus der 3. Generation weitergeführt und vor allem mit den für das Netz des Verbindungstyps 1 zuständigen Behörden vertieft (Bundesamt für Strassen, Regierungspräsidium Freiburg und DIR-Est). Um Verkehrsmanagementmassnahmen wie eine überregional abgestimmte Lenkung und Leitung des Verkehrs v. a. auf den Autobahnen und Nationalstrassen realisieren zu können, ist die Agglomeration Basel stark auf die Zusammenarbeit dieser Behörden angewiesen. Eine wichtige Rolle nehmen hier auch die Zollbehörden an den Grenzübergängen ein.

Bezüglich Verkehrsmanagement wird für diesen Verbindungstyp eine engere Koordination im Betrieb auf den internationalen Transitrouten und insbesondere bei der Bewirtschaftung der Grenzübergänge angestrebt, insbesondere in der Frage der Information und Lenkung der Verkehrsteilnehmer, einer optimierten Nutzung der vorhandenen Kapazitäten sowie einer teilweisen Redundanz bei abnormalen Betriebslagen.

Verbindungstyp 2 und 3: «Überregional, regional und örtlich verbinden»
In Abstimmung mit der Verkehrsmanagement-Stossrichtung für den Verbindungstyp 1 können die regionalen Behörden (Kantone, Departement Haut-Rhin etc.) eine überregional abgestimmte Lenkung, Leitung und Steuerung des Verkehrs angehen. Auf dem Strassennetz des Verbindungstyps 2 und 3 soll der Verkehrsfluss und die Kanalisierungswirkung mittels Verkehrsmanagementmassnahmen möglichst aufrecht gehalten werden. Zudem ist ein Ausweichen des Verkehrs auf nachgelagerte Strassen und Siedlungsgebiete zu vermeiden. Zur Sicherung der Fahrplanstabilität im strassengebundenen ÖV sind die Auswirkungen der hohen Verkehrsbelastungen an den Problemstellen zu mildern. Priorisierungsfragen spezifischer Verkehrsteilnehmer müssen schwerpunktmässig in der Kernagglomeration sowie in den diversen Korridoren angegangen und mit den betroffenen Kommunen abgestimmt werden.

Verbindungstyp 4: «Örtlich sammeln und erschliessen»
Vor allem im städtischen Raum und in den Ortskernen der Korridore steht beim Verkehrsmanagement die Organisation des Strassenraums im Fokus. Ziele in diesem Zusammenhang sind die Verbesserung der Aufenthaltsqualität, die Schaffung von Querungsmöglichkeiten und die sichere Koexistenz zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. Sowohl in Ortszentren als auch in Wohnquartieren wird eine Verkehrsberuhigung durch entsprechende Strassenraumgestaltungen angestrebt. Für den Verbindungstyp 4 werden die Belange des Verkehrsmanagements wie z. B. die Umorganisation des Strassenraums, die Einführung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen oder die ausreichende Erschliessung von Siedlungsarealen in den jeweiligen Einzelprojekten umgesetzt.

V3.3 Parkraumbewirtschaftung koordinieren und harmonisieren

Die kommunal geregelten Bestimmungen zur Parkraumbewirtschaftung wirken über die Gemeindegrenzen hinaus. Vor allem in den direkt an die Kernstadt angrenzenden Kommunen ist der Druck auf öffentliche Parkplätze hoch. Damit widersprüchliche Regelungen und negative Auswirkungen (Parksuchverkehr, Fremdparkierung) möglichst vermieden werden, koordinieren die Kommunen im Rahmen der Arbeitsgruppe Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung die Art der Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums. Bei der Koordination werden folgende Grundsätze verfolgt (siehe auch Charta «Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung Agglomeration Basel»):

- **Koordination der Parkraumbewirtschaftung:** Die Kommunen koordinieren die Art der Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums, insbesondere bei Gebieten mit mehreren betroffenen Kommunen (z. B. rund um ÖV-Haltestellen). Die Arbeitsgruppe Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung wird als Austauschgefäss zwischen den Kommunen weitergeführt.

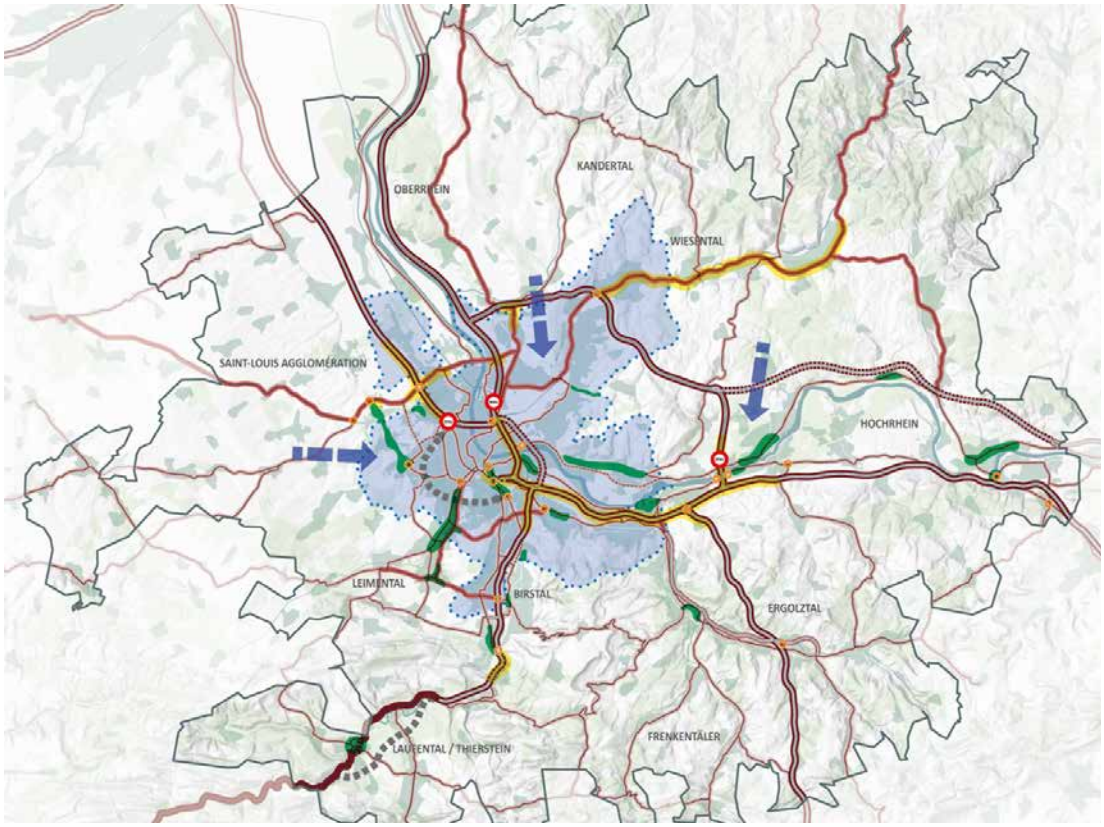
- **Förderung von umweltfreundlichen und flächeneffizienten Verkehrsmitteln:** Die Verkehrsabwicklung mit dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr soll gefördert werden. Damit kann der Druck auf die Parkierung reduziert werden.

- **Öffentlichen Raum klug nutzen:** Die Parkierung soll wo möglich auf Privatgrund stattfinden und der Verbrauch der öffentlichen Fläche für Parkierung optimiert werden. Die Nutzung des öffentlichen Raumes für die Parkierung ist angemessen abzugelten. Eine einheitliche Harmonisierung bis ins Detail ist nicht möglich, es wird jedoch eine Differenzierung der räumlichen Zonen und eine entsprechend differenzierte Bewirtschaftung angestrebt (Zone Zentrum, Zone Wohnen).

- **Bestimmungsgemässe Parkplatznutzung:** Die öffentlichen Parkplätze sollen bestimmungsgemäss genutzt und Fremdparkierung minimiert werden. Mit Privilegierungen der entsprechenden Nutzergruppen (z. B. Gewerbe oder Anwohnende) kann die bestimmungsgemässe Nutzung der öffentlichen Parkplätze in den einzelnen Zonen gesteuert und die Erreichbarkeit und Standortattraktivität gewährleistet werden.

- **Abstimmung mit Parkierung auf Privatgrund:** Die Koordination von öffentlichen und privaten Flächen für die Parkierung führt zu einer effizienteren und zweckmässigeren Flächennutzung.

Abbildung 99:
Teilstrategie Strasse



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Kartenband:
Karte 7.2

Die Verbindungstypen des Strassennetzes sind eng mit den rechtlichen Zuständigkeiten verknüpft. Entsprechend betreffen die einzelnen Handlungsansätze unterschiedliche Akteure. Die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel unterstützen die Teilstrategie Strasse demnach wie folgt:

Agglomerationsprogramm Basel	Bund	Mitglieder[78]	Korridore	Kommunen
› Agglomerationsweite Grundlagen und Konzepte erarbeiten. › Ein abgestimmtes Zielnetz sicherstellen. › Trinationalen Austausch sicherstellen (FG Strasse). › Projekte abgestimmt priorisieren (FG Strasse).	› Planung, Bau, Betrieb der übergeordneten National und Bundesstrassen koordinieren. › Strassennetz in nationalen Programmen (z. B. Sachplan Verkehr, STEP, BVWP, PDMI) weiterentwickeln. › Konfliktstellen auf übergeordneten Strassen beheben. › Verkehr überwachen und beeinflussen (VMZ-CH, SVZ BW, DIR-Est).	› Planung, Bau, Betrieb der regionalen und kantonalen Strassen koordinieren. › Strassennetz (z. B. in Richtplan, SCoT) weiterentwickeln. › Ortsdurchfahrten in Abstimmung mit den Kommunen aufwerten. › Verkehrsmanagement auf entsprechendem Strassennetz (in Koordination mit dem Bund) sicherstellen. › Bei Ereignisfällen intervenieren (regionale Verkehrsleitzentralen, Polizei).	› Gemeindeübergreifende Studien erabeiten. › Bedarfseinschätzung von Infrastrukturausbauten (z. B. Mobilitätskonzept Birsstadt) vornehmen. › Variantenstudien für Projekte mit regionaler Auswirkung beauftragen.	› Konfliktstellen auf dem Gemeindestrassennetz beheben. › Strassenräume umgestalten und aufwerten. › Wo sinnvoll Verkehrsberuhigungsmassnahmen einführen. › Parkraumbewirtschaftung umsetzen › Parkraumbewirtschaftung mit den umliegenden Kommunen koordinieren. › Areale bedarfsgerecht erschliessen.
Als Daueraufgabe aller Akteure sind zudem die technologischen und verkehrlichen Entwicklungen – sei es fahrzeug- oder infrastrukturseitig – zu verfolgen. Die sich daraus ergebenden neuen Möglichkeiten zur Verkehrsbeeinflussung und -optimierung sind zu prüfen und deren Implementierung grenzüberschreitend zu ermöglichen.				

9.4.5 V4: Velo

Ein sicheres, attraktives und zusammenhängendes Velonetz, wie es das Zukunftsbild anstrebt, ist die wesentliche Voraussetzung für eine nachhaltige Förderung der Velomobilität. Nur mit einer spürbaren Verbesserung des Netzangebots und einer hohen Qualität der Veloinfrastrukturen kann der Anteil des Veloverkehrs in der Agglomeration Basel erhöht werden.

Im Rahmen der 4. Generation wurde das trinationale Velonetz (Zielnetz) grundlegend überprüft und nach einem konsistenten methodischen Vorgehen überarbeitet.

Das überarbeitete Netz umfasst neu 3 aufeinander abgestimmte Hierarchiestufen – Vorzugsrouten, Hauptrouten und Ergänzungsrouten – die sich sinnvoll ergänzen (siehe Exkurs «Trinationales Velonetz» in Kapitel 5.4.7).

78 Auf französischer Seite liegen diverse der aufgeführten Kompetenzen (u. a. Planung, Bau, Betrieb oder Umgestaltung regionaler Strassen, Verkehrsmanagement, Ereignisintervention) beim Département (ab 2021 Collectivité Européenne D'Alsace, CEA) und nicht bei der Saint-Louis Agglomération (Mitglied).

Die 3 Hierarchiestufen des Agglomerationsnetzes werden auf lokaler Ebene durch das lokale Netz komplettiert. Das lokale Netz übernimmt die Feinerschliessung in Quartieren oder bindet kleinere Ortschaften und Weiler an das Agglomerationsnetz an. Die Teilstrategie Velo orientiert sich an den Netzhierarchiestufen des erarbeiteten Agglomerationsnetzes und umfasst 3 Handlungsansätze:

- V4.1: Vorzugsrouten regional abgestimmt planen und implementieren
- V4.2: Hauptrouten und Ergänzungsrouten sicher und attraktiv ausgestalten
- V4.3: Veloabstellplätze in ausreichender Quantität und Qualität bereitstellen

V4.1 Vorzugsrouten regional abgestimmt planen und implementieren

Vorzugsrouten sind dort sinnvoll, wo das Velopotenzial hoch ist und die Nachfrage gebündelt werden kann: als Zubringer zur Kernstadt Basel oder als Verbindung zwischen wichtigen Quell- und Zielgebieten in den Korridoren.

In der Agglomeration Basel gibt es mehrere Achsen, auf denen Vorzugsrouten vorgesehen sind (siehe Abbildung 100). Im Rahmen der Zielnetzerarbeitung wurden Vorzugsrouten-Korridore 1. und 2. Priorität definiert. Als 1. Priorität sollen die inneren Korridore mit Vorzugsrouten erschlossen werden. In 2. Priorität sind Verlängerungen der Vorzugsrouten in die äusseren Korridore und einzelne Querverbindungen zwischen den Vorzugsrouten vorgesehen. Für die Umsetzung dieses Handlungsansatzes wurden die folgenden Schritte definiert:

- **Vorzugsrouten planen:** In Detailstudien sind für die ausgeschiedenen Vorzugsrouten-Korridore konkrete Linienführungen zu bestimmen. Ist die Linienführung bekannt, kann mit der eigentlichen Projektplanung begonnen werden.
- **Vorzugsrouten umsetzen:** Mit dem Ausbau bestehender Verbindungen und der Ergänzung neuer Infrastrukturen werden hochwertige Verbindungen mit hohem Ausbaustandard geschaffen, die einen hohen Fahrfluss ermöglichen.
- **Erfahrungsaustausch:** Vorzugsrouten sind ein noch relativ neues Thema und es gibt in der Agglomeration Basel noch keine realisierten Beispiele. Durch regelmässigen Austausch können die Mitglieder der Agglomeration Basel voneinander lernen und von den Erfahrungen aus anderen Korridoren profitieren. Es gilt herauszufinden, wie Vorzugsrouten realisiert werden können, welche Probleme bei der Realisierung auftauchen und welche Ausbaustandards und gestalterischen Massnahmen wirksam sind und welche nicht.

V4.2 Hauptrouten und Ergänbzungsrouten sicher und attraktiv ausgestalten

Damit eine attraktive und sichere Ausgestaltung des Velonetzes gewährleistet wird, sind die Haupt- und Ergänzungsrouten zu verbessern. Hierfür sind sowohl Netzausbauten (Schliessen von Netzlücken) als auch Massnahmen zur Qualitätsverbesserung auf bestehenden Netzelementen notwendig. Der Ausbaustandard der Veloinfrastruktur muss dabei dem jeweiligen Nutzungspotenzial und räumlichen Kontext gerecht werden.

- **Netzlückenschluss:** Punktuelle Netzlücken im Hauptrouten- und Ergänzungsroutennetz werden mit neuen Veloinfrastrukturen geschlossen. Wichtige Quell- und Zielpunkte mit hohem Velopotenzial werden ans Velonetz angebunden (z. B. Schwerpunktgebiete, ÖV-Haltestellen). Beim Neubau von Netzelementen ist auf eine angemessene Ausgestaltung der Veloinfrastruktur zu achten.

› **Qualitätsverbesserung:** Schwachstellen auf bestehenden Netzelementen werden beseitigt und Mängel im Ausbaustandard (z. B. ungeeignete Führungsform, fehlende oder ungenügende Veloinfrastruktur) behoben. Mit der Aufwertung bestehender Netzelemente wird die Qualität und Sicherheit der Veloverkehrsinfrastrukturen verbessert und damit deren Attraktivität erhöht.

Die bei der Planung und Projektierung von Veloinfrastrukturen zu berücksichtigenden Anforderungen in der trinationalen Agglomeration sind äusserst vielfältig. Bei der Wahl der Führungsform und der Ausgestaltung der Veloinfrastrukturen sind sowohl die unterschiedlichen Funktionen der Netzhierarchiestufen und der räumliche Kontext als auch neue Trends (z. B. E-Bike, Cargo-Velo, Veloanhänger) und die damit verbundenen Ansprüche der Velofahrer zu berücksichtigen. Um agglomerationsweit eine hohe und homogene Qualität des Velonetzes zu erreichen, sind gemeinsame Empfehlungen für die Ausgestaltung der Veloinfrastruktur anzustreben.

V4.3 Veloabstellplätze in ausreichender Quantität und Qualität bereitstellen

Die Verfügbarkeit von Veloabstellplätzen am Zielort trägt massgebend zur Wahl des Verkehrsmittels Velo bei.

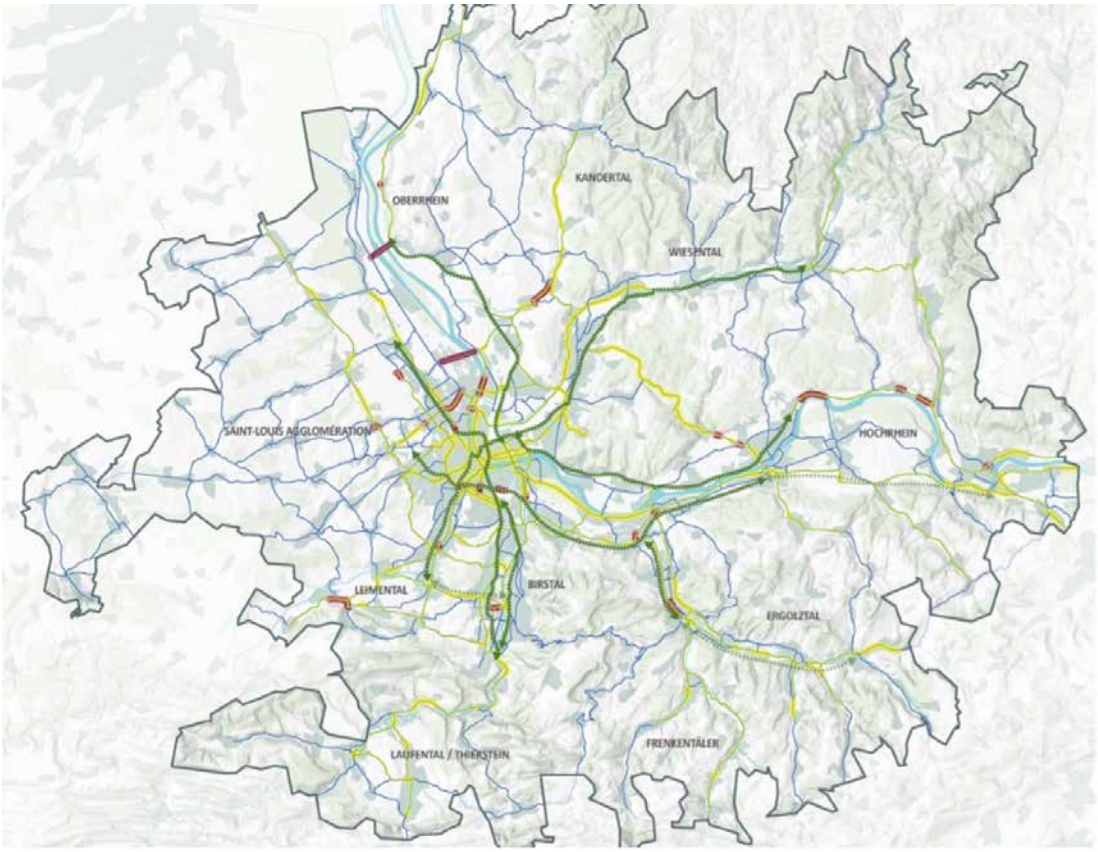
Im Agglomerationsprogramm wird unterschieden zwischen:

› Veloabstellanlagen an den Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr (Bike&Ride) (siehe Querschnittsstrategie Kombinierte Mobilität und Multimodale Drehscheiben Kapitel 9.4.10)

› Veloabstellplätzen an weiteren für den Veloverkehr wichtigen Zielen (z. B. an öffentlichen Einrichtungen wie Schulen oder Freizeitanlagen, Arbeitsplatzgebieten, Zentrumsbereichen)

Das Agglomerationsprogramm Basel unterstützt die Erstellung von öffentlichen Veloabstellplätzen. Veloabstellplätze sollen an wichtigen Zielorten in ausreichender Anzahl und guter Qualität gut zugänglich bereitgestellt werden. Die bedarfsgerechte Realisierung von Veloabstellplätzen soll im Rahmen von Planungen immer als Grundausstattung mitgedacht werden, ähnlich wie dies bei Abstellplätzen für den motorisierten Individualverkehr der Fall ist.

Abbildung 100:
Teilstrategie Velo



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Kartenband: Karte 7.3

Die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel unterstützen die Teilstrategie Velo wie folgt:

Agglomerationsprogramm Basel	Mitglieder	Korridore	Kommunen
› Grundlagen und Konzepte erarbeiten. › Ein trinational abgestimmtes Velonetz sicherstellen. › Trinationale Übersicht über Netzlücken, Schwachstellen und Konflikte garantieren. › Bei Bedarf die Mitglieder und Korridorgemeinden bei der Analyse und Behebung von Veloschwachstellen unterstützen. › Trinationalen Erfahrungsaustausch sicherstellen (FG Velo). › Priorisierung von Projekten abstimmen (FG Velo).	› Hauptrouten- und Ergänzungsnetz in Abstimmung mit den regionalen Velonetzplanungen (Kantonale Velonetze, RVK Landkreise) weiterentwickeln. › Machbarkeitsstudien zu Vorzugsrouten durchführen. › Vorzugsrouten sowie Haupt- und Ergänzungsrouten realisieren. › Schwachstellen und Handlungsbedarf erheben, angehen und Projekte lancieren.	› Vorzugsrouten in regionalen Studien und Konzepten berücksichtigen. › Trinationales Velonetz prüfen und ergänzen (Velo-Workshops). › Lokales Netz in einem regionalen Gesamtkonzept als vierte Ebene des trinationalen Velonetzes komplettieren.	› Schwachstellen beheben und Projekte auf kommunaler Ebene umsetzen. › Lokale Feinerschliessung für den Veloverkehr sicherstellen (Points of Interest und Schwerpunktgebiete anbinden). › Planung und Bau von öffentlichen Veloabstellplätzen initiieren. › Kooperation mit der übergeordneten Ebene bei der Umsetzung von Vorzugsrouten (sowie Haupt- und Ergänzungsrouten) sicherstellen.

9.4.6 V5: Fussverkehr

Der Fussverkehr wird als flächeneffiziente und nachhaltige Verkehrsart in der Agglomeration Basel gestärkt. Eine sichere und attraktive Ausgestaltung der Fussverkehrsinfrastruktur, auf der man sich als Fussgänger und Fussgängerin gerne bewegt, trägt dazu bei, das Potenzial des Fussverkehrs besser auszuschöpfen und den Fussverkehrsanteil in der Agglomeration Basel zu erhöhen.

Die Fussverkehrsinfrastruktur besteht aus verschiedenen Bestandteilen wie Flächen, linearen Verbindungen und Netzen, die unterschiedliche Funktionen erfüllen und eng miteinander verzahnt sind. Aus Sicht des Agglomerationsprogramms Basel sind sämtliche Bestandteile zur Stärkung eines zusammenhängenden, attraktiven und sicheren Fusswegnetzes zu fördern. Hoher Handlungsbedarf besteht vor allem auf Verbindungen, die a) eine hohe Fussverkehrsnachfrage, b) ein hohes Aufwertungspotenzial aufweisen oder c) in Form von Netzlücken noch nicht vorhanden sind. Eine hohe Nachfrage und ein hohes Aufwertungspotenzial weisen in der Regel Fussverkehrsinfrastrukturen in dichten Siedlungsgebieten und entlang von Hauptverkehrsstrassen durch Zentrumsbereiche auf. Ein strategischer Schwerpunkt der Teilstrategie Fussverkehr liegt deshalb auf Fussverkehrsachsen, die entlang solcher Strassenverbindungen führen.

Daneben verfolgt die Teilstrategie das Ziel, die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit für Fussgänger zu verbessern und die Fussgängerfreundlichkeit und damit die Attraktivität von Siedlungsgebieten zu erhöhen.

Die Teilstrategie Fussverkehr umfasst demnach 2 Handlungsansätze:

- V5.1: Wichtige Fusswege entlang stark befahrener Strassen und Anbindungen zu Points of Interest verbessern und attraktiveren
- V5.2: Fussgängerfreundliche Wohnquartiere und Arbeitsplatzgebiete schaffen

Die folgenden Wirkungen werden mit den Handlungsansätzen V5.1 und V5.2 angestrebt:

- Die objektive und subjektive Sicherheit für Fussgänger wird sichergestellt.
- Schwachstellen und Lücken im Fussverkehrsnetz wie Abschnitte mit qualitätsmindernden und fussverkehrshemmenden Faktoren werden lokalisiert und Lösungsansätze zu deren Behebung erarbeitet.
- Hauptachsen werden zur Förderung einer hohen Aufenthalts- und Siedlungsqualität aufgewertet.
- Die Anforderungen des Fussverkehrs (aller Nutzergruppen) werden bei Gesamtverkehrsprojekten (z. B. bei Betriebs- und Gestaltungskonzepten) angemessen berücksichtigt.
- Fussverkehrsbereiche, Längs- und Querverbindungen werden für alle zu Fuss gehenden Nutzergruppen gut zugänglich gestaltet (Design for all).
- Wichtige Points of Interest werden durch komfortable, sichere Fussverbindungen erschlossen.

› Wichtige Fussverbindungen werden möglichst direkt und ohne Umwege geführt.

› ÖV-Haltestellen und deren Zubringerwege werden für den Fussverkehr bedarfsgerecht ausgebaut und sind hindernisfrei zugänglich.

› Die Zugänglichkeit zu Landschafts- und Freiräumen wird sichergestellt.

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

Die Fussverkehrsinfrastruktur soll entlang stark befahrener Strassen und als Anbindung zu Points of Interest verbessert und attraktiv ausgestaltet werden. Netzlücken und Schwachstellen wie fehlende Querungsmöglichkeiten, ungenügende Längsführungen oder unattraktive Fussverkehrsflächen werden ermittelt und gemeinsam mit den betroffenen Kommunen und Gebietskörperschaften angegangen. Der Schwerpunkt liegt dabei auf Kommunen im Agglomerationszentrum und in den inneren Korridoren.

V5.2 Fussgängerfreundliche Wohnquartiere und Arbeitsplatzgebiete schaffen

Massnahmen zur Strassenraumgestaltung verbessern die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit für den Fussverkehr auf dem bestehenden kommunalen Strassennetz, insbesondere in Wohnquartieren und Arbeitsplatzgebieten.

Zur Strassenraumgestaltung gehören die Aufwertung belasteter Abschnitte (z. B. durch Betriebs- und Gestaltungskonzepte, Trottoirverbreiterungen, Platzgestaltungen) und die fortlaufende Umsetzung verkehrsberuhigter Zonen (z. B. Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen). Der Strassenverkehr ist auf dem dafür geeigneten Strassennetz zu kanalisieren und mit geeigneten Massnahmen zu steuern. Damit soll sichergestellt werden, dass der Verkehr aus den Quartieren herausgehalten und die Verkehrsbelastung reduziert wird. Dadurch profitieren nicht nur Anwohner von einer geringeren Luft- und Lärmbelastung, sondern auch Verkehrsteilnehmer wie der Fuss- und Veloverkehr. Bei Umgestaltungen werden bekannte Sicherheitsmängel beseitigt und der Hindernisfreiheit im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes Rechnung getragen.

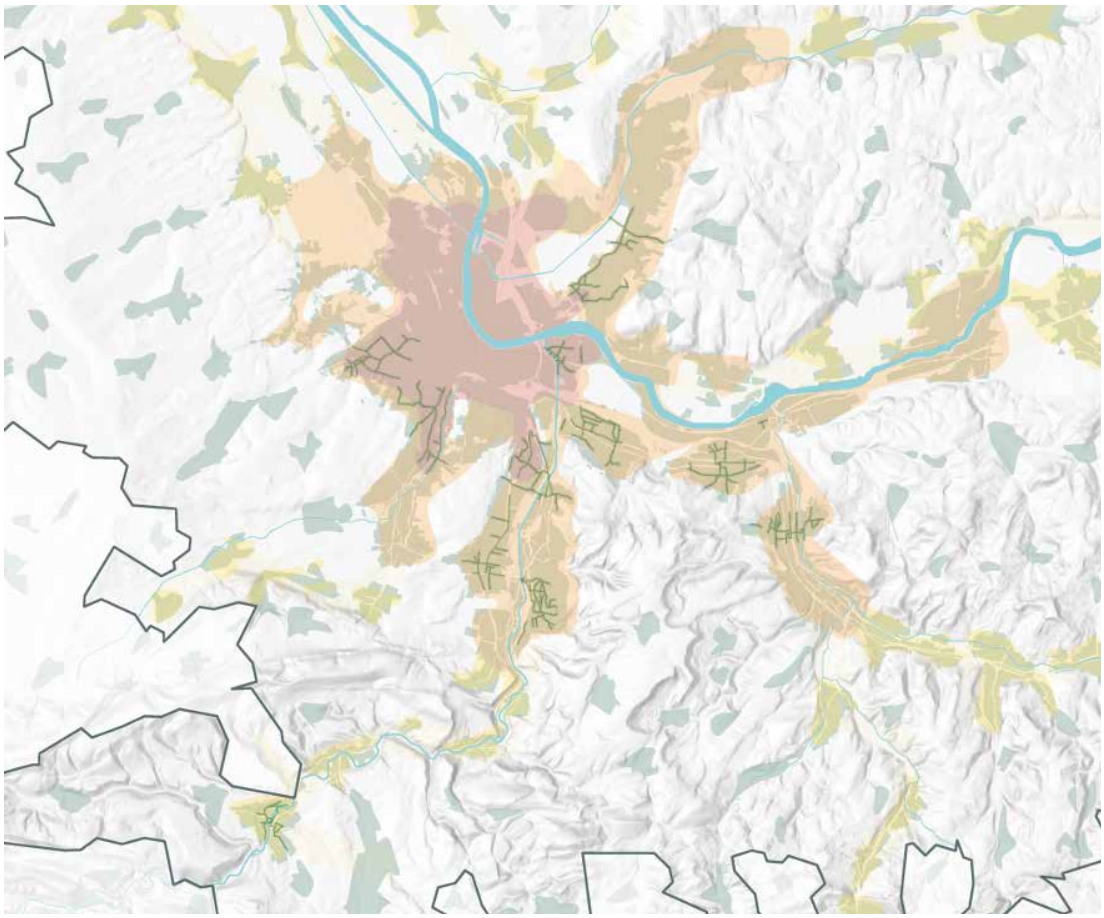


Abbildung 101:
Teilstrategie Fussverkehr

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Kartenband: Karte 7.4

Die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel unterstützen die Teilstrategie Fussverkehr wie folgt:

Agglomerationsprogramm Basel	Mitglieder	Korridore	Kommunen
› Agglomerationsweite Grundlagen und Konzepte für die Fusswegnetzplanung zusammenstellen und erarbeiten. › Schwachstellen punktuell erheben und Mitglieder nach Bedarf bei der Schwachstellenanalyse und -behebung unterstützen. › Trinationalen Austausch sicherstellen (FG Fussverkehr).	› Planungsgrundlagen zur Erhebung und Verwaltung von Schwachstellen schaffen. › Schwachstellen mit dem Erhaltungsmanagement abstimmen. › Schwachstellen auf dem eigenen Netz beheben.	› Streckenführungen aus regionaler Sicht (z. B. durchgehende Flussuferrundwege) ausloten	› Fusswegnetze erarbeiten. › Lösungen zur Schwachstellenbehebung finden und Schwachstellen beheben. › Projekte auf kommunaler Ebene umsetzen. › Kooperation mit übergeordneter Ebene im Rahmen von Umgestaltungsprojekten auf übergeordneten Strassen auf Gemeindegebiet sicherstellen.

9.4.7 V6: Güterverkehr

Der Güterverkehr ist in der Agglomeration Basel nicht nur von regionaler Bedeutung zur Ver- und Entsorgung von Industrie und Bevölkerung, sondern nimmt aufgrund der Lage im Dreiländereck auch national (Im- und Export Schweiz) und international (Transitverkehr) eine bedeutende Rolle ein. Darüber hinaus ist ein funktionierendes und effizientes Güterverkehrssystem ein wichtiger Standortfaktor für die wirtschaftliche Entwicklung der Agglomeration. Auf den Güterverkehr entfällt ein gewichtiger Teil des regionalen Verkehrsaufkommens auf den Infrastrukturen in der Agglomeration Basel. Gleichwohl stand der Güterverkehr im Agglomerationsprogramm und auch in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit bisher im Schatten des Personenverkehrs. Um hier substanziell voranzukommen, wurde im Rahmen des Prozesses zum vorliegenden Agglomerationsprogramm ein breit abgestimmtes Regionales Güterverkehrskonzept Basel erstellt. Dieses Konzept wurde von der Fachgruppe Güterverkehr in Zusammenarbeit mit dem Logistikcluster Region Basel erarbeitet. Durch diese Kooperation wird sichergestellt, dass die Belange aus der Praxis von Logistik und Transport mit denen der Siedlungs- und Raumplanung angemessen aufeinander abgestimmt werden. Die Teilstrategie Güterverkehr nimmt die Leitsätze aus dem Zielbild 2040 des Güterverkehrskonzepts auf und fokussiert auf 2 Handlungsansätze:

- V6.1: Infrastrukturkapazitäten bereitstellen und Transportabwicklung optimieren
- V6.2: Flächenbedarf für die Logistik erkennen, sichern und koordinieren

Bei den Handlungsansätzen kommt es zwangsweise zu einer Überlappung mit anderen Teilstrategien, insbesondere mit den infrastrukturell orientierten Teilstrategien Strasse und S-Bahn. Bestandteile dieser Teilstrategien können auch der Teilstrategie Güterverkehr zugutekommen. Dort, wo es zu allfälligen konkurrenzierenden Interessenlagen kommt, werden die Handlungsfelder und Massnahmen auf die Belange aller Beteiligten abgestimmt. Mit Logistikflächen und Infrastrukturkapazitäten lassen sich 2 klare Handlungsansätze identifizieren, die jedoch nur mit entsprechend subsumierten Strategien umgesetzt werden können – oder anders ausgedrückt: Beide Handlungsansätze fordern nicht blindlings entsprechende Erweiterungen, sondern sie zielen auch auf eine Optimierung der Prozesse im Gütertransport und in der Logistik unter Einbezug verschiedenster Aspekte (v. a. Umfeldverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit, Koordination, Multimodalität, Technologien) ab.

Im Massnahmenband Verkehr (Teil 3) sind alle güterverkehrsrelevanten Verkehrsmassnahmen mit dem Ikon «Güterverkehr» gekennzeichnet.

V6.1 Infrastrukturkapazitäten bereitstellen und Transportabwicklung optimieren

Die zur Ver- und Entsorgung notwendigen Transportvorgänge sind Bestandteil des Verkehrssystems der Agglomeration. Dem wird seitens der Planungsträger Rechnung getragen, indem die Bedürfnisse des Güterverkehrs bei der Infrastrukturplanung in angemessener Weise berücksichtigt werden. Neben den in der Teilstrategie Strasse genannten Infrastruktur- und Verkehrsmanagementmassnahmen sind auch ausreichende Stau- und Abstellräume

(insbesondere im Raum von Zollübergängen) zu erstellen und optimal zu bewirtschaften. Die Branche sorgt gleichzeitig dafür, dass die Kapazitäten mittels optimierter Transportabwicklung effizient und umfeldverträglich genutzt werden. Folgende Ziele sollen so erreicht werden:

- **Umfeldverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit:** Die Logistikwirtschaft ist bestrebt, die Transport- und Logistikvorgänge möglichst umfeldverträglich abzuwickeln. Unter dieser Massgabe optimiert die Logistikwirtschaft ihre Prozesse unter Einbezug der Belange der im Umfeld Betroffenen. Die zur Ver- und Entsorgung notwendigen Transport- und Umschlagsvorgänge müssen unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten effizient erfolgen können, sodass ausreichende Anreize für Prozessoptimierungen und Innovationen bestehen. Wo sinnvoll und möglich, sorgen marktorientierte Anreize für eine innovative und volkswirtschaftlich effiziente Abwicklung von Transport- und Logistikleistungen.

- **Koordination zwischen den Verkehrsarten und Multimodalität:** Im Sinne einer integrierten Planung und Koordination werden sowohl die Belange des Personenverkehrs als auch die des Güterverkehrs angemessen berücksichtigt. Vorhaben zum Personenverkehr haben idealerweise auch positive Effekte für den Güterverkehr, ebenso wie umgekehrt güterverkehrsgetriebene Massnahmen auch dem Personenverkehr zugutekommen können. Die regionalen Interessensvertreter und Entscheidungsträger platzieren die aus dem Güterverkehr erwachsenen Bedürfnisse und Ansprüche der Region auf den jeweiligen nationalen respektive übergeordneten Ebenen, sodass auch hier die Koordination mit nationalen und internationalen Interessen sichergestellt wird. Im Sinne einer effizienten und nachhaltigen Logistikkette koordiniert die Transportwirtschaft den wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel durch eine multimodal optimierte Verknüpfung der Verkehrsträger.

- **Einsatz neuer Technologien:** Bei der Planung neuer oder der Anpassung bestehender Infrastrukturen und Logistikflächen werden digitale Lösungen sowie neue Transportformen stets in die Überlegungen mit einbezogen. Neue Technologien und Konzepte sollen stets mitgedacht und im Sinne der Optimierung, Effizienzsteigerung und Wirtschaftlichkeit Anwendung finden. Wo nötig müssen Anreize und Rahmenbedingungen geschaffen werden, um neue Technologien und Konzepte auf ihre Anwendbarkeit zu prüfen und bei Erfolg umzusetzen. Dies betrifft vorwiegend die Akteure im Bereich Transport und Logistik sowie deren Kunden, die mit neuen Technologien und Digitalisierung ihre Wirtschaftlichkeit wie auch die Umfeldverträglichkeit verbessern können.

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

Der vermehrt auftretende und sich zukünftig weiter zuspitzende Zielkonflikt aus innerer Verdichtung und umfeldverträglicher Ver- und Entsorgung führt zu einer Konkurrenzsituation zwischen Siedlungs- und Logistikflächen. Bislang hat die Verfügbarkeit geeigneter wie auch bezahlbarer Flächen für Logistik- und Transportvorgänge stetig abgenommen. Dem soll künftig Rechnung getragen werden, indem seitens der Planungsträger auch die Bedürfnisse der Logistikwirtschaft bei der Raumplanung Berücksichtigung finden. Die zur Ver- und Entsorgung notwendigen Umschlagsvorgänge und nachgelagerten logistischen Dienstleistungen (z. B. Lagerei, Kommissionierung, Zusatzdienstleistungen) werden von allen Beteiligten als wesentlicher Bestandteil des Siedlungssystems der Agglomeration Basel anerkannt und begriffen.

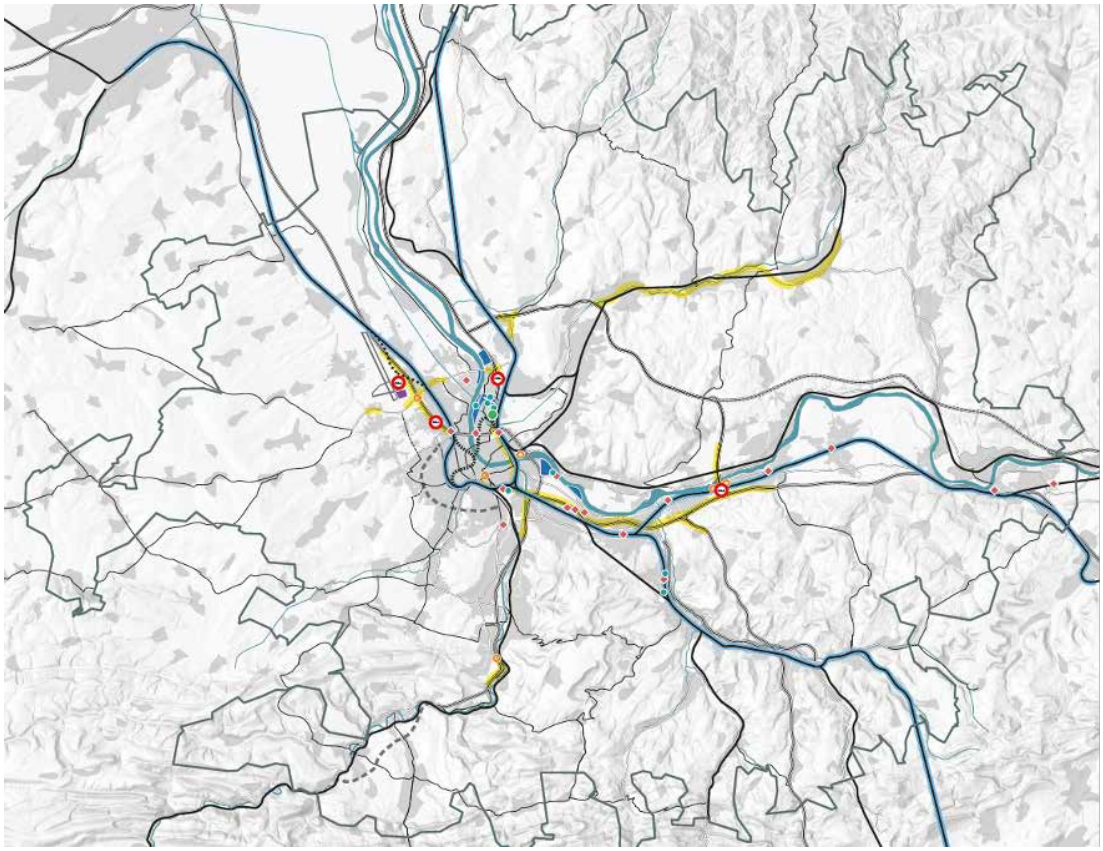
In der Raum- und Verkehrsplanung werden die Bedürfnisse, Ansprüche und Massnahmen im Bereich Güterverkehr in angemessener Weise berücksichtigt und abgestimmt. Hierzu sind die Akteure der Raum-, und Verkehrsplanung bestrebt, die unterschiedlichen Interessenlagen aus Gesamtsicht abzuwägen. Sie versuchen, entsprechend austarierte und agglomerationsweit abgestimmte Nutzungen umzusetzen, sodass die Optimierung der Transport- und

Kartenband: Karte 7.5

Umschlagsvorgänge ermöglicht wird. Mit dem strategischen Massnahmenblatt «Trinationale Flächenstrategie für Güterverkehr» (4V4) sollen dazu bis zur 5. Generation die Grundlagen aufgearbeitet werden.

Komplementär sind die Akteure der Transport- und Logistikwirtschaft bestrebt, ihre flächenintensiven Tätigkeiten effizient durchzuführen und nachhaltige Dienstleistungen zu erbringen. Dazu ist insbesondere die Flächeneffizienz zu erhöhen. Die auf den Logistikflächen ablaufenden Prozesse sind mit dem und auf das Umfeld abzustimmen.

Abbildung 102:
Teilstrategie Güterverkehr



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel unterstützen die Teilstrategie Güterverkehr wie folgt:

Agglomerationsprogramm Basel	Bund	Mitglieder	Korridore und Kommunen	Transport- und Logistikwirtschaft
› Kantons- und länderübergreifende Abstimmungen der Nutzungsansprüche unterstützen. › Konzeptionelle Arbeiten begleiten und koordinieren (Fachgruppe Güterverkehr).	› Engpässe auf den bundeseigenen Infrastrukturen beseitigen. › Koordination der unterschiedlichen Ansprüche an die Infrastrukturnetze übernehmen. › Grenzabfertigung optimieren (Flächen, digitalisierte Abläufe). › Zulassungsverfahren für innovative Fahrzeugtechnologien optimieren.	› Raumplanung mit den Belangen der Logistik- und Transportwirtschaft abstimmen (auch kantonsübergreifend). › Konzepte für Liefer- und Schwerverkehr erstellen (auch unter unvoreingenommenem Einbezug neuer Technologien und Konzepte).	› Koordination zwischen Logistik und Nutzungsplanung unterstützen.	› Bei der Erstellung und Umsetzung der Konzepte Lieferverkehr und Schwerverkehr mitarbeiten. › Standortplanung mit dem Umfeld intensiv koordinieren.

9.4.8 QV1: Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit ist ein Querschnittsthema und wird von verschiedenen Teilstrategien beeinflusst. Im Strassenverkehr liegt die Federführung bei den Infrastrukturbetreibern (Bund, Kantone, Kommunen), im öffentlichen Verkehr bei den Transportunternehmen. Auf der Stufe der Agglomeration sind die sicherheitsrelevanten Wirkungen in den einzelnen Handlungsfeldern zu berücksichtigen und Verkehrs- und Siedlungsprojekte entsprechend aufeinander abzustimmen. Ein agglomerationsweites eigenständiges Sicherheitsprogramm der Agglomeration Basel gibt es nicht. Vielmehr werden nachfolgend 2 Handlungsansätze unterschieden, nämlich die indirekte Unterstützung der Verkehrssicherheitsprogramme der Gebietskörperschaften der Agglomeration Basel (QV1.1) und ein Überblick über die Massnahmen von Agglo Basel mit dem grössten Bezug zur Verkehrssicherheit (QV1.2):

QV1.1 Verkehrssicherheitsprogramm der Gebietskörperschaften der Agglomeration Basel unterstützen

Die verschiedenen Aktivitäten des Agglomerationsprogramms Basel, also Konzepte und Strategien erarbeiten, Massnahmen umsetzen etc. sind auch darauf ausgerichtet, die Programme der Mitglieder zur verbesserten Verkehrssicherheit zu unterstützen. Wichtig ist dabei die Abstimmung im Rahmen der Arbeiten der Fachgruppen. Einerseits werden hier allfällige Inkonsistenzen zwischen Programmen und Aktivitäten des Agglomerationsprogramms erkannt, andererseits wird geprüft, ob agglomerationsrelevante Sicherheitsmassnahmen der Mitglieder ins Agglomerationsprogramm aufgenommen werden können und sollen. Die Programme und Aktivitäten der Gebietskörperschaften der Agglomeration Basel sind in Kapitel 5.4.10 aufgeführt.

QV1.2 Überblick über sicherheitsrelevante Elemente des Agglomerationsprogramms Basel schaffen

Wie einleitend erwähnt kennt die Agglomeration Basel kein eigenständiges Unfallmanagement. Die meisten Teilstrategien und Massnahmen haben jedoch eine hohe Bedeutung für die Verbesserung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit. Die folgende Tabelle fasst die wichtigsten sicherheitsrelevanten Elemente aus den verschiedenen Teilstrategien des vorliegenden AP4 zusammen:

Teilstrategien	Massnahmenbezug zur Verkehrssicherheit	Federführung Umsetzung
› Siedlung	› Möglichst gute ÖV- sowie Velo- und Fussverkehrserschliessung bei Schwerpunktgebieten Siedlung (z.B. 4Ö2 Tram Salina Raurica) und damit Verkehrsverlagerung vom MIV. › Verkehrsberuhigung in Zentrumsgebieten, Wohnquartieren und Ortsdurchfahrten (z.B. 4M9 Umgestaltung Ortsdurchfahrt Birsfelden) › Attraktive Freiraumgestaltung in Siedlungsgebieten und Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr (div. LV-Projekte)	› Mitglieder, Korridore und Kommunen
› Landschaft	› Verbesserte Zugänglichkeit und erhöhte (objektive und subjektive) Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs zu Flussräumen und weiteren Naherholungsgebieten (z.B. 4LV5 Radweg Rheinfelden Kraftwerk Rhyburg – Beuggen)	› Korridore und Kommunen
› Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität	› Generelle Erweiterungen des Bahn-, Tram- und Busangebots vor dem Hintergrund deutlich tieferer Unfallraten des ÖV gegenüber dem MIV (sämtliche Bahn-, Tram- und Busmassnahmen) › Umgestaltung von multimodalen Drehscheiben, welche neben genereller Verkehrsverlagerung i.d.R. auch erhöhte Sicherheitsstandards in der Gestaltung von Bahnhofsplätzen, Bushöfen, Publikumsströmen etc. mit sich bringen (z.B. ÖV-Drehscheiben Bottmingen, Zwingen, Pratteln, u.a.m.)	› Bund (ÜM) › Mitglieder und Kommunen
› Strassennetz, Verkehrsmanagement, Parkierung und Güterverkehr	› Betriebs- und Gestaltungskonzepte mit spezifischen Zielen in den Bereichen Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit, ÖV-Priorisierung und Aufwertung für den Fuss- und Veloverkehr (z.B. 4M10 Aesch Erneuerung und Umgestaltung Hauptrasse) › Verkehrsmanagementmassnahmen mit dem Ziel der Verkehrsberuhigung auf untergeordneten, siedlungsorientiertenstrassen und Lenkung auf übergeordnete Strassennetze (4V3 Regionales Verkehrsmanagement, 2. Phase) › Sanierung von Unfallschwerpunkten (z.B. 4M6 Réaménagement RD105 Saint-Louis/Hésingue – 5A3F sowie generell Black-Spot-Management der Kantone) › Parkplatzbewirtschaftung mit dem generellen Ziel eines erhöhten Modal Split (ÖV, LV), u.a. auch bei verkehrsintensiven Einrichtungen und Arbeitsgebieten (4V2 Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung, 2. Phase)	› Bund (ÜM) › Mitglieder und Kommunen
› Fuss- und Veloverkehr	› Erhöhte Qualitäts- und Sicherheitsstandards auf dem Velohaupt- und -ergänzungsroutennetz (4LV10 LV-Pauschalen sowie LV-Einzelmassnahmen) › Umsetzung von Velovorzugsrouten mit erhöhtem Sicherheitsstandard (z.B. 4LV3/4/8 Velovorzugsroute Birsstadt) › Ausbau verkehrsberuhigter Zonen – bfu-Modell mit Tempo-30- und Begegnungszonen	› Mitglieder und Kommunen
› Mobilitätsmanagement	› Alle Aktivitäten mit dem Ziel der Verlagerung vom MIV auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr; mit tieferen Unfallraten und geringer Unfallschwere (sämtliche ÖV- und LV-Massnahmen, insbesondere auch Aufwertung von Drehscheiben) › Schwerpunktthemen Mobilitätsmanagement (4V5 Mobilitätsmanagement – Sharing Angebote über die Grenzen, Arealentwicklungen) › Spezifische Aktivitäten zur Sensibilisierung von besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmenden wie Jugendliche, schnelle E-Bike-Fahrer, Senioren, u.a.	› Mitglieder und Kommunen

Im Massnahmenband Verkehr (Teil 3) sind alle sicherheitsrelevanten Verkehrsmassnahmen mit dem Ikon «Verkehrssicherheit» gekennzeichnet.

9.4.9 QV2: Mobilitätsmanagement

In Kapitel 5.4.11 sind die Aktivitäten der Gebietskörperschaften der Agglomeration Basel im Bereich des Mobilitätsmanagements dargelegt. Die 3 Kantone Basel-Stadt, Solothurn und Aargau betreiben kantonale Mobilitätsmanagementprogramme. Im Kanton Basel-Landschaft sowie in Deutschland und Frankreich sind die bisherigen Bemühungen zur flächendeckenden Förderung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements weniger weit fortgeschritten. Grenzüberschreitende Angebote konzentrieren sich auf die ÖV-Tarifierung (z. B. TEB-Mobilitätsportal als Informationsplattform). Ziel ist es, grenzüberschreitende Aktivitäten auszubauen und besser zu koordinieren.

Dazu definiert das Agglomerationsprogramm Basel die folgenden 4 Handlungsansätze, die gemeinsam mit der Arbeitsgruppe Mobilitätsmanagement erarbeitet wurden:

- QV2.1: Multimodale Informationen verfügbar machen und Distribution weiterentwickeln
- QV2.2: Sharing-Angebote über die Grenzen denken
- QV2.3: Mobilitätsmanagement in Unternehmen fördern
- QV2.4: Mobilitätsmanagement bei Arealentwicklungen verankern

Bei diesen Themen sind entweder agglomerationsweite Vorgehensweisen oder zumindest ein intensivierter Erfahrungsaustausch von teilregionalen Aktivitäten anzustreben.

Weitere Handlungsansätze mit engem Bezug zum Mobilitätsmanagement sind in anderen Teilstrategien enthalten. Dazu zählen vor allem die harmonisierte Parkraumpolitik (Teilstrategie V3: Strasse), der Angebotsausbau an multimodalen Drehscheiben (Querschnittstrategie QV3: Kombinierte Mobilität und Multimodale Drehscheiben) sowie das Verkehrsmanagement (Teilstrategie V3: Strasse).

QV2.1 Multimodale Informationen verfügbar machen und Distribution weiterentwickeln

Der Trinationale Eurodistrict Basel (TEB) ist bestrebt, die grenzüberschreitenden Informationen zu den existierenden Mobilitätsangeboten zu bündeln. Zurzeit existiert eine Linksammlung des TEB, die die wichtigsten Informationen zu allen Verkehrsmitteln aus allen 3 Ländern an einem zentralen Ort verfügbar macht. Diese Plattform gilt es auszubauen. In Zukunft immer wichtiger wird eine flächendeckende Verfügbarkeit von multimodalen Daten für potenzielle Mobilitätsdienstleister. Die Agglomeration Basel setzt sich zusammen mit dem TEB dafür ein, dass diese Daten zwischen den bestehenden Anbietern sowie potenziell neuen Dienstleistern verfügbar sind.

Die grenzüberschreitend harmonisierte ÖV-Tarifierung wird schrittweise vorangetrieben, Verkaufs- und Reservationssysteme sowie Informationsmaterial und -systeme werden koordiniert und wo sinnvoll vereinheitlicht. Federführend diesbezüglich sind die Tarifverbünde (TNW, RVL, etc.) in enger Absprache mit den Besteller-Organisationen, die ihrerseits im Aufgabenbereich trireno zusammengeschlossen sind.

QV2.2 Sharing-Angebote über die Grenzen denken (siehe strategisches Massnahmenblatt 4V5)

Heute existieren bereits private und halböffentliche Car- und Bike-Sharing Angebote in einzelnen Gebietskörperschaften und Städten der Agglomeration Basel (siehe Kapitel 5.4.9). In Basel-Stadt läuft zurzeit das Ausschreibungsverfahren für ein flächendeckendes Veloverleihsystem analog zu Städten wie Zürich, Bern oder Genf. Grenzüberschreitende Verleihsysteme gibt es aber noch nicht, obwohl sich der Trend zur kollaborativen Mobilität verstärkt. Sharing-Angebote sind auch zunehmend elektrifiziert. Entsprechend sind gleichzeitig mit den Fahrzeugen die E-Ladestationen mit einzuplanen. Längerfristig werden im Zuge des automatisierten Fahrens nochmals deutliche Vorteile in Sharing-Angeboten gesehen, vor allem durch die Kostenvorteile von Flottenbetreibern.

Die Agglomeration Basel setzt sich dafür ein, dass Sharing-Unternehmen und deren Trägerschaften vermehrt grenzüberschreitend operieren können. Dazu sind die heutigen Rahmenbedingungen zu evaluieren und Förderstrategien zu entwickeln. Wichtige Partner aus der Privatwirtschaft (Mobility, Taxiunternehmen, Bike-Verleiher etc.) sowie die Transportunternehmen sind einzubeziehen. Seitens der Kommunen sind die entsprechenden räumlichen Voraussetzungen sicherzustellen (z. B. Parkplätze, Pick-up-Zonen).

QV2.3 Mobilitätsmanagement in Unternehmen fördern

Beratungsangebote für das Mobilitätsmanagement in Unternehmen sind in allen Gebieten der Agglomeration Basel grundsätzlich etabliert. In Frankreich sind die Arbeitgeber z. B. verpflichtet, Teile der ÖV-Kosten ihrer Mitarbeitenden zu übernehmen. In der Schweiz und in Deutschland erfolgt dies auf freiwilliger Basis. Die Rekrutierung neuer Unternehmen erweist sich aber als eher schwierig. Es braucht ständige Initiativen und Anstösse seitens der öffentlichen Hand. Die Agglomeration Basel setzt sich dafür ein, dass die Erfolgsfaktoren grenzüberschreitend ausgetauscht, neue Ansätze geprüft und gute Rahmenbedingungen geschaffen werden. Federführend bei der Umsetzung und Finanzierung des Mobilitätsmanagements in Unternehmen sind die Kantone, Städte und Länder.

QV2.4 Mobilitäsmanagement bei Arealentwicklungen verankern (siehe strategisches Massnahmenblatt 4V6)

Bei grösseren Arealentwicklungen werden von den Kantonen zunehmend sogenannte Mobilitätspläne verlangt. Die Agglomeration Basel setzt sich dafür ein, dass Mobilitätsmanagement bei grösseren Arealentwicklungen zum Standard wird und die Möglichkeiten nachhaltiger Mobilitätserschliessungen sowie entsprechende Verhaltensweisen der im Areal wohnenden oder arbeitenden Bevölkerung gefördert werden. Auf der Stufe der Agglomerationen werden Empfehlungen formuliert, und im Rahmen einer Charta verpflichten sich die Mitglieder zu einer aktiven Umsetzung (analog der Charta «Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung Agglomeration Basel»). Zudem stellt das Agglomerationsprogramm Basel Leitfäden und Arbeitshilfen zur Verfügung (national teilweise schon vorhanden).

Zusammenfassend unterstützen die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel die Querschnittsstrategie Mobilitätsmanagement wie folgt:

Agglomerationsprogramm Basel	Mitglieder	Korridore	Kommunen
› Bei der harmonisierten trinationalen ÖV-Tarifierung und bei multimodalen Informationssystemen mitarbeiten. › Trinationalen Erfahrungsaustausch über Erfolgsfaktoren im Bereich Mobilitätsmanagement koordinieren. › Koordination der Schnittstellen zwischen Mitgliedern, Korridoren und Kommunen übernehmen. › Neue Mobilitätstrends aktiv beobachten und Handlungsbedarf frühzeitig erkennen.	› Kantonale Mobilitätsmanagementprogramme umsetzen und weiterentwickeln. › Mobilitätsmanagementprojekte mit Angebotsausbauten im ÖV, Fuss- und Veloverkehr abstimmen.	› Schnittstellen zwischen den Kommunen koordinieren. › Eigene korridorspezifische Mobilitätsmanagementprojekte initiieren.	› Kommunale Mobilitätsmanagementprojekte, insbesondere bei Arealentwicklungenund der Ausgestaltung von ÖV-Knotenpunkten hauptverantwortlich vorantreiben. › Aktionen, Kurse, Beratungsangebote sowie Mobilitätsmanagementprojekte für die öffentliche Verwaltung umsetzen. › Kooperation im Rahmen der Korridorprozesse wahrnehmen.

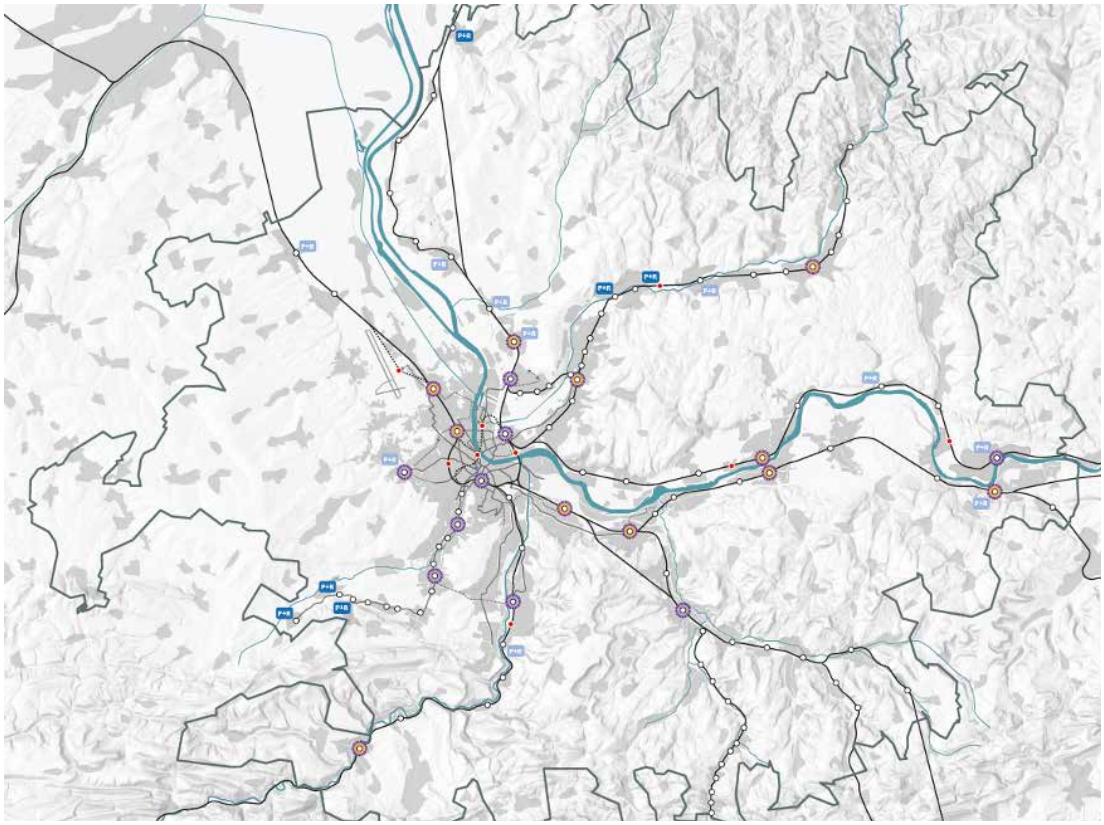
9.4.10 QV3: Kombinierte Mobilität und Multimodale Drehscheiben

In der kombinierten Mobilität liegt ein bedeutendes Potenzial zur Förderung eines nachhaltigen Verkehrsverhaltens. Rückgrat der kombinierten Mobilität ist der öffentliche Verkehr. Im Vordergrund stehen die zweckmässige Kombination von MIV, Fuss- und Veloverkehr mit dem ÖV – sei dies mit eigenen Fahrzeugen oder über Sharing- und Verleihangebote. In Zukunft kommen im Zuge der Automatisierung neue Mobilitätsangebote dazu. Deren Diffusion gilt es frühzeitig zu antizipieren. Die Querschnittsstrategie Kombinierte Mobilität und Multimodale Drehscheiben fokussiert auf 4 Handlungsansätze:

- QV3.1: Multimodale Drehscheiben ausbauen
- QV3.2: Park&Ride-Angebot bedarfsgerecht ausbauen
- QV3.3: Bike&Ride-Angebot bedarfsgerecht ausbauen
- QV3.4: Neue kombinierte Mobilitätsangebote fördern

Selbstredend gibt es zahlreiche Überschneidungen mit den monomodalen Teilstrategien. Im Folgenden werden die 4 Handlungsansätze erläutert. Die Karte fasst die wesentlichen Aussagen zusammen:

Abbildung 103:
Querschnittsstrategie Kombinierte Mobilität



Kartenband: Karte 7.6

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

QV3.1 Multimodale Drehscheiben ausbauen

Multimodale Drehscheiben sind die Ankerpunkte der Querschnittsstrategie Kombinierte Mobilität. Das Verständnis orientiert sich an den Richtlinien des Bundes (RPAV): Multimodale Drehscheiben sind einerseits die wichtigsten Vernetzungspunkte zwischen S-Bahn, Tram und Bus innerhalb des ÖV-Systems der Agglomeration Basel, anderseits verfügen sie über ein qualitativ hochstehendes Angebot zur Vernetzung mit den übrigen Verkehrsmitteln (z. B. Fuss-/Veloverkehr, MIV, Taxi). Schliesslich sind multimodale Drehscheiben nicht nur Verkehrsknotenpunkte, sondern haben in aller Regel auch ein bedeutendes Siedlungsentwicklungspotenzial für Verdichtung oder Transformation. Die Drehscheiben sind somit nicht rein betrieblich zu verstehen, sondern haben eine grosse Bedeutung zur besseren Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

Bereits im AP3 wurden in der Teilstrategie ÖV und Kombinierte Mobilität 14 Drehscheiben definiert (im AP3 noch als ÖV-Drehscheiben bezeichnet). Neu hinzu kommen im AP4 multimodale Drehscheiben im Leimental (Therwil, Bottmingen), am Oberrhein (Haltingen) sowie im Wiesental (Schopfheim). Die Drehscheiben haben unterschiedliche Grössen und Entwicklungspotenziale. Die Teilstrategie unterscheidet 2 Typen von Drehscheiben und damit verbundene Funktionen (Drehscheibe mit verbesserter Vernetzung im ÖV-Gesamtsystem, Umsteigeplattform zu MIV und Velo). Deren Angebotsstandard gilt es gemäss Handlungsbedarf in Kapitel 8 schrittweise auszubauen. Auf eine weitere (Unter-)Kategorisierung wird

vorderhand verzichtet (eine weitere Differenzierung wird mit Blick auf die 5. Generation im Rahmen des strategischen Massnahmenblatts 4V1 geprüft):

- **Verbesserte Vernetzung von S-Bahn, Tram und Bus:** Hier steht (neben hoher Zugangsqualität von Fuss- und Veloverkehr) die verbesserte Vernetzung im ÖV-Gesamtsystem im Vordergrund. Ausbaubedarf im Sinne der verbesserten ÖV-Vernetzung (ohne bisherige Massnahmen aus AP1 – AP3) besteht insbesondere in Bottmingen (Bushof), Pratteln (Einbindung Tram Salina Raurica), Allschwil (Einbindung Tram Bachgraben und Verlängerung Tram Letten), Haltingen (Einbindung Bussystem Kandertal) sowie an der Grenze zwischen Riehen und Lörrach (Übergang Tram – Bahn).

- **Ausbau von Umsteigeplattformen zu MIV (Park&Ride) und Velo (Bike&Ride).** Der weitere Ausbau von Park&Ride-Angeboten ist nicht überall sinnvoll. Ganz generell muss das kombinierte Nachfragepotenzial zwischen MIV und ÖV im Vergleich zur optimierten ÖV-ÖV-Vernetzung als deutlich kleiner beurteilt werden. Das Ziel besteht darin, die Verkehrsteilnehmenden möglichst nahe an der Quelle zum Umsteigen zu bewegen und das ÖV-System nicht zu konkurrenzieren. Gleichwohl besteht gewisser Ausbaubedarf bei Park&Ride, vor allem an einzelnen deutschen und französischen Standorten. Sowohl Park&Ride als auch Bike&Ride werden nachfolgend in 2 separaten Handlungsansätzen noch spezifischer ausgeführt bzw. deren Ausbaupotenziale verortet.

QV3.2 Park&Ride-Angebot bedarfsgerecht ausbauen

Unter Park&Ride wird die Form der kombinierten Mobilität verstanden, bei der die Verkehrsteilnehmenden den Zugangsweg zum ÖV mit dem (eigenen) Auto zurücklegen. Umgekehrt gibt es auch Autoverleihangebote, die eher zur Bewältigung der letzten Meile zu den Wegzielen genutzt werden. Letzteres ist Bestandteil der Querschnittsstrategie Mobilitätsmanagement. Das heutige P&R-Angebot ist in Kapitel 5.4.9 beschrieben. Die Auslastung variiert stark.

Mit dem Ausbau der trinationalen S-Bahn bei gleichzeitiger Überlast auf dem HLS-Netz wird die Attraktivität von Park&Ride tendenziell zunehmen. Die steigende Auslastung der bestehenden Park&Ride-Anlagen wird örtlich zu Ausbaubedarf führen. Besonders auf deutscher und französischer Seite zeichnet sich dies ab. Die Fahrgäste sollen aber möglichst frühzeitig auf den ÖV umsteigen und das Strassennetz in den inneren Korridoren und dem Agglomerationszentrum entlasten. Deshalb stehen Ausbauten in den äusseren Korridoren im Vordergrund. Zudem bestehen Nutzungskonflikte zwischen (flächenintensiven) Park&Ride-Anlagen und den Innenentwicklungspotenzialen bahnhofsnaher Areale, insbesondere in zentral gelegenen Kommunen. Aus all diesen Gründen verfolgt die Agglomeration Basel eine bedarfsgerechte, differenzierte Park&Ride-Ausbaustrategie:

Die grössten Potenziale aufgrund der in Kapitel 5.4.9 dargestellten Analysen weisen die deutschen Standorte Efringen-Kirchen (mit beengten Platzverhältnissen), Lörrach Zentralklinikum und Steinen auf. Dies ist auf die starke Verkehrsnachfrage ins Agglomerationszentrum (Weil am Rhein, Lörrach) und auf den hohen Anteil nicht mit dem ÖV erschlossener Einwohner zurückzuführen. Weiteres Ausbaupotenzial besteht auch im Grenzraum Bad-/Stein-Säckingen. Im französisch-schweizerischen Grenzgebiet wäre insbesondere Allschwil aufgrund der Potenzialanalyse interessant, auch im Zusammenhang mit den neuen Tramprojekten (Bachgraben). Hier stellt sich jedoch die Standortfrage. Zudem sind Umsteigevorgänge vom Auto auf Tram und Bus mit höheren Hürden verbunden als vom Auto auf die Bahn. Analoges gilt für den Park&Ride-Ausbau im hinteren Leimental. Trotzdem soll in Rodersdorf, Leymen und Flüh der Neubau von Park&Ride-Anlagen geprüft werden, um den Umstieg auf den ÖV zu erleichtern. Die heutigen Auslastungsgrade sind auf Schweizer Seite meist mittel, und das Risiko einer Konkurrenzierung des Busangebotes im Einzugsbereich ist

gross. Im Zuge der anstehenden Taktverdichtungen der S-Bahn kann sich aber auch in weiteren Schweizer Korridoren punktueller Ausbaubedarf ergeben.

QV3.3 Bike&Ride-Angebot bedarfsgerecht ausbauen

Grundsätzlich müssen alle S-Bahn Haltestellen sowie die wichtigsten Tram- und Bus-Knotenpunkte über ein attraktives Veloabstellplatzangebot verfügen. Analysen des TEB aus dem Jahr 2011 haben gezeigt, dass die Auslastung in den meisten Fällen sehr hoch ist (siehe Kapitel 5.4.9) und weiterer Ausbaubedarf besteht.
Das bereits heute knappe Angebot an Bike&Ride-Anlagen wird mit der steigenden Nachfrage nicht mehr ausreichen, insbesondere wegen der geplanten Angebotsausbauten im ÖV und der Verlagerung auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel. Aufgrund der starken Zunahme von E-Bikes steigen auch die Ansprüche an die Aufbewahrungssicherheit sowie die Lademöglichkeiten.

Bike&Ride-Ausbauprojekte waren schon in den bisherigen Agglomerationsprogrammen enthalten (z.B. Bahnhof Basel SBB, Basel Badischer Bahnhof). Im AP4 sind etwa in Kaiseraugst, Binningen oder Allschwil verbesserte Bike&Ride-Angebote geplant.

QV3.4 Neue kombinierte Mobilitätsangebote fördern

Im Zuge der Digitalisierung entstehen neue Mobilitätsangebote und Dienstleistungen, die teilweise auch die kombinierte Mobilität unterstützen. Dabei ist zwischen kurz- und mittelfristigen sowie langfristigen Trends mit unterschiedlichen Handlungsansätzen zu unterscheiden:

- **Kurz- und mittelfristige Trends:** Hierzu zählen insbesondere die verschiedenen Sharing-Angebote, sei es im Pkw-, Velo- oder Scooter-Segment. Eine herausfordernde Aufgabe ist es, die Angebote auf den trinationalen Perimeter auszudehnen und einen koordinierten Umgang mit den zuständigen Akteuren der 3 Länder zu finden. Der entsprechende Handlungsansatz ist in der Querschnittsstrategie Mobilitätsmanagement enthalten (Kapitel 9.4.9). Ein weiterer Trend sind integrierte Mobilitätssysteme (Mobility as a Service), darunter werden multi- und intermodale Mobilitätsangebote aus einer Hand verstanden. Hier sind grundsätzlich die privaten Anbieter und die Transportunternehmen die wesentlichen Taktgeber. Die Besteller (Bund, Kantone, Länder) können diesen Prozess unterstützen.
  Schliesslich sind bei der Ausgestaltung von kombinierten Mobilitätsstandorten auch die Bedürfnisse der stark wachsenden E-Mobilität zu beachten (z. B. E-Mobile, E-Bikes, E-Scooter). Einzelne öffentliche Ladestationen sind vorhanden, ein systematisches Angebot besteht aber noch nicht. Zurzeit verfolgen die Mitglieder der Agglomeration Basel unterschiedliche Förderstrategien. Eine agglomerationsweite E-Mobilitätsstrategie (bzw. eine Strategie zur Dekarbonisierung der Mobilität) ist nicht vorgesehen. Die Agglomeration Basel konzentriert sich auf gute Rahmenbedingungen bei multimodalen Drehscheiben.

- **Langfristige Trends:** Vor allem das automatisierte Fahren wird in einem langfristigen Horizont die Mobilität verändern. Automatisierte Shuttles (z. B. Robotaxis) stellen eine grosse Chance für die kombinierte Mobilität dar, insbesondere in den äusseren Korridoren. Bis Fahrzeuge ohne Fahrerin oder Fahrer unterwegs sein werden, sind aber noch viele Hürden zu bewältigen, die voraussichtlich weniger im technischen als im legislativen und gesellschaftlichen Bereich liegen (Haftungsfragen, Datenschutz, Akzeptanz). Aus Sicht der Agglomeration gilt es abzuwarten und die Entwicklungen aktiv zu beobachten, um rechtzeitig Massnahmen prüfen zu können. Zu solchen Massnahmen gehören vor allem neue Zugangsregelungen (z. B. exklusive Fahrspuren für automatisierte Fahr-

zeuge), neue Standorte für Flottenbetreiber und Umsteigepunkte oder die Aufrüstung der Infrastruktur (Datenerfassung und -netze). Im öffentlichen Verkehr sind die Ergebnisse laufender Pilotversuche und Zulassungsbedingungen abzuwarten. Die Mitglieder und Kommunen der Agglomeration sind angehalten, diese Trends aktiv zu verfolgen, um frühzeitig gute Rahmenbedingungen zu schaffen.

Zusammenfassend unterstützen die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel die Querschnittsstrategie Kombinierte Mobilität wie folgt:

Agglomerationsprogramm Basel	Bund	Mitglieder	Korridore	Kommunen
› Trinationale Grundlagen, Potenzialanalysen etc. aufbereiten. › Federführung im Strategieprozess und bei der Koordination des trinationalen Austausches übernehmen. › Ausbauvorhaben an multimodalen Drehscheiben mit den Planungen der trinationalen S-Bahn abstimmen. › Technische Entwicklung beobachten und den Umgang mit neuen Mobilitätsangeboten und -systemen frühzeitig trinational diskutieren.	› Forschungsarbeiten im Kontext neuer Mobilitätangebote sowie der Automatisierung im Verkehr ermöglichen und angepasste gesetzliche Grundlagen vorbereiten.	› Den Ausbau multimodaler Drehscheiben mit den Festsetzungen in den kantonalen Richtplänen, Regionalplan und SCoT abstimmen. › Kantonale ÖV-Angebotskonzepte (Tram/Bus) koordinieren. › Förderstrategien zur E-Mobilität entwickeln.	› Koordination der Schnittstellen zwischen den Kommunen übernehmen. › Korridorspezifische Aktivitäten zur Förderung der kombinierten Mobilität initiieren.	› Federführung in der baulichen Ausgestaltung im Umfeld von Bahnhöfen in enger Abstimmung mit den Transportunternehmen übernehmen.

10
Massnahmen

KERNAUSSAGEN

- Die Grundlage für die Massnahmenliste des Agglomerationsprogramms der 4. Generation bilden zunächst die noch nicht finanzierten Projekte aus den vorangegangenen Agglomerationsprogrammen. Aufgrund von veränderten Rahmenbedingungen haben diese aber teilweise Veränderungen in Ausgestaltung oder Priorisierung erfahren.

- Ergänzende Massnahmen ergeben sich aus dem verbleibenden Handlungsbedarf und dessen Vergleich mit dem Zukunftsbild und den Teilstrategien. Die laufenden Projekte wurden in den einzelnen Fachgruppen systematisch im Hinblick auf ihre Bedeutung, ihren Zielbeitrag und ihre Planungsreife gewürdigt. Zusätzlich konnten die Kommunen Massnahmenanträge stellen, die ebenfalls von den Fachverantwortlichen beurteilt wurden. Die priorisierten Massnahmen wurden von der Geschäftsleitung nochmals auf ihren Handlungsbedarf und Kohärenz zum Zukunftsbild und den Teilstrategien geprüft. Die Politische Steuerung verabschiedete schliesslich die Massnahmen des AP4.

- Die vorgesehenen Massnahmen im A-Horizont (2024 – 2028) liegen mit rund CHF 1.2 Mrd. Investitionskosten deutlich höher als im AP3. Dies ergibt sich aus mehreren grossen Bauvorhaben: Neben 5 Tramprojekten und dem Ausbau von ÖV-Drehscheiben ist die A-Massnahmenliste auch geprägt von Strassenraumgestaltungsprojekten, einem umfassenden Strassenausbaupaket im Entwicklungsgebiet Bachgraben sowie Fuss- und Veloverkehrspaketen.

- Neben den bereits beschlossenen umfassenden Ausbauten im Schienenbereich im Rahmen von STEP AS 2025 und 2035 sowie dem Planungskredit für das Herzstück trinationale S-Bahn Basel geht das Agglomerationsprogramm Basel davon aus, dass auch das Herzstück und das entsprechende Angebotskonzept der trinationalen S-Bahn Basel mit neuen Durchmesserlinien bis 2040 umgesetzt wird. Sämtliche Massnahmen des AP4 sind aufwärtskompatibel und auch ohne das Herzstück zwingend erforderlich, um die Funktionsfähigkeit des ÖV-Gesamtsystems in der Übergangszeit zu gewährleisten.

- Die wichtigsten übergeordneten Massnahmen im Strassenverkehr sind der neue Rheintunnel sowie der 8-Spurausbau Hagnau – Augst. Dessen Planungen hat das ASTRA forciert und bringt die Ausbauten zeitgleich mit dem Prüfprozess des AP4 zur Entscheidungsreife.

- Die Siedlungsmassnahmen fokussieren wie bisher auf die Realisierung von Schwerpunktgebieten Siedlung durch Neubau, Transformation und Nachverdichtung. Rund 60% der Kapazitätsreserven des zukünftigen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums liegen in diesen gut gelegenen Arealen. In einem neuen strategischen Massnahmenblatt Siedlung und Landschaft werden die übergeordneten Aktivitäten zur Siedlungsentwicklung nach innen in den Korridoren und Kantonen dargelegt. Diese sind mit den mittlerweile in Kraft getretenen kantonalen Richtplänen abgestimmt. Insgesamt steht im Bereich Siedlung der Erfahrungsaustausch in den Korridoren sowie die Forcierung konkreter Umsetzungsprozesse mit den Kommunen im Vordergrund.

- Die Landschaftsmassnahmen konzentrieren sich wie in den Vorgängergenerationen auf sogenannten Leuchtturmprojekte in den siedlungsnahen Grün- und Naherholungsgebieten. Sie zeigen, wo konkrete Aktivitäten und Abstimmungen geplant sind und wie deren Stand ist.

10.1 Herleitung

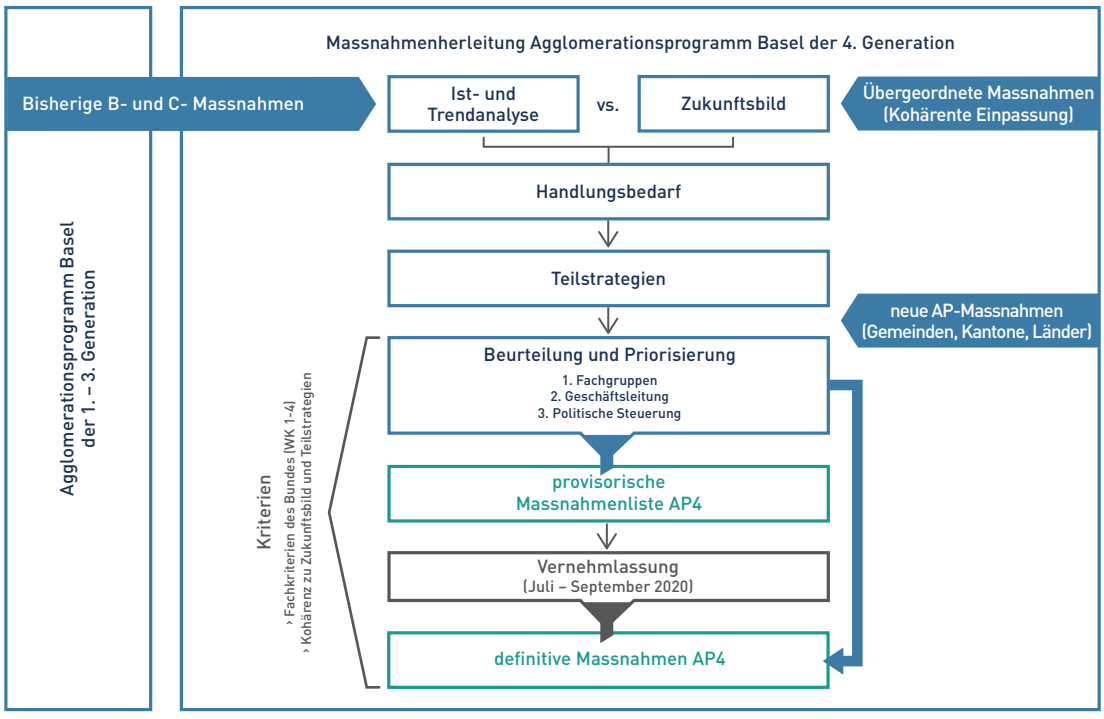
Die Sammlung und Priorisierung der Massnahmen erfolgte in einem mehrmonatigen iterativen Prozess. Basis bildeten die noch nicht finanzierten Projekte der Agglomerationsprogramme der 1., 2. und 3. Generation. Aufgrund von veränderten Rahmenbedingungen haben diese teilweise Änderungen in Ausgestaltung oder Priorisierung erfahren.

Ergänzende Massnahmen wurden aus den Schwachstellen und dem Handlungsbedarf abgeleitet. Zur Eingabe von neuen oder abgeänderten Massnahmen wurde den beteiligten Gebietskörperschaften (Kommunen, Kantone, Länder) einen Leitfaden sowie zugehörige Mustermassnahmenblätter online zur Verfügung gestellt. Alle Massnahmen wurden in den agglomerationsweit zusammengesetzten Fachgruppen (Raumplanung, Velo- und Fussverkehr, Strasse, Güterverkehr, Tram und Umsetzung), den Arbeitsgruppen zu Spezialthemen (Mobilitätsmanagement, Parkraumbewirtschaftung, Verkehrsmanagement) sowie den Fachgremien von trireno auf ihren Handlungsbedarf, ihre Agglomerationsrelevanz und ihre Kohärenz zum Zukunftsbild und den daraus abgeleiteten Teilstrategien hin überprüft. Besonders wichtige Beurteilungskriterien waren die Planungsreife und Finanzierbarkeit. Die aus diesen Fachgruppenprozessen resultierende Massnahmenliste wurde von der Geschäftsleitung und der Politischen Steuerung des Aggloprogramms sorgfältig auf ihre strategische Relevanz und Kohärenz geprüft und zuhanden der breiten Behördenkonsultation verabschiedet.

Nach der Behördenkonsultation kamen noch wenige Massnahmen hinzu oder fielen weg. Die daraus resultierende Massnahmenliste wurde durch ein externes Büro und die Geschäftsstelle Agglo Basel nochmals einer systematischen Beurteilung gemäss den Prüfkriterien des ARE unterzogen. Geschäftsleitung und Politische Steuerung des Aggloprogramms verabschiedeten die definitive Massnahmenliste des AP4, die die Grundlage für den quantitativen und qualitativen Wirkungsnachweis (siehe Kapitel 10.8) bildet. Die detaillierten Hinweise zu Relevanz, Planungsreife, Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie Bau- und Finanzreife können den Massnahmenblättern entnommen werden.

Die folgende Abbildung zeigt den Prozess zur Massnahmenherleitung und Priorisierung.

Abbildung 104:
Massnahmenherleitung AP4



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

10.2 Massnahmen Siedlung

Im Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation sind insgesamt 28 Schwerpunktgebiete Siedlung enthalten. Der jeweilige Planungsstand und die geplanten Aktivitäten in den einzelnen Schwerpunktgebieten und den darin enthaltenen Arealen sind in den Massnahmenblättern konkretisiert.

Entsprechend ihrem Entwicklungspotenzial werden 3 Typen von Schwerpunktgebieten unterschieden (Typ 1: > 10‘000 EWAP, Typ 2: 5‘000 – 10‘000 EWAP, Typ 3: 1‘000 – 5‘000 EWAP). Strategische Siedlungsreserven mit sehr hohem Einwohner und Arbeitsplätze (EWAP)-Potenzial (Typ 1) gibt es in der Agglomeration Basel nur noch 3, 2 davon liegen in der Stadt Basel. Die beiden Basler Typ-1-Schwerpunktgebiete umfassen insgesamt 13 Areale, wovon nur 2 Neubaugebiete sind. Die übrigen Areale sind Transformations- (8) oder Verdichtungsareale (3) und entsprechend aufwendig und mit Unsicherheit behaftet ist deren Aktivierung.

Kartenband: Karte 8.2

Die dritte grosse Siedlungsreserve liegt im äusseren Korridor. Mit dem Sisslerfeld verfügt die Agglomeration Basel über ein grosses Neubaugebiet, das für Grossprojekte (Flächenbedarf über 5 ha) durch die Standortgemeinden baureif und verfügbar gemacht werden soll. Mit der Herstellung der Marktfähigkeit und Baureife dieses Gebiets soll die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit der Region gestärkt werden. Es handelt sich beim Sisslerfeld um ein Vorzugsgebiet Spitzentechnologie (wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung), d.h. wertschöpfungsintensive und innovative Firmen sollen hier angesiedelt werden.

Die 7 Typ-2-Schwerpunktgebiete liegen allesamt im Agglomerationszentrum (4) oder im inneren Korridor (3) und umfassen ein Potenzial von gut 50‘000 EWAP und somit in etwa gleich viel Potenzial wie die 3 Typ-1-Schwerpunktgebiete. Vom Typ 3 sind 18 Schwerpunktgebiete in AP4 enthalten, sie umfassen ein Potenzial von rund 35‘000 EWAP.

Damit der Mehrbedarf an Mobilität, welcher durch die Aktivierung der Potenziale der grössten 10 Schwerpunktgebiete (Typ 1 und 2) entsteht, verkehrlich abgewickelt werden kann, sind zahlreiche Massnahmen nötig. Für alle Schwerpunktgebiete ist die Realisierung des Herzstücks und die damit verbundene Verbesserung des S-Bahn-Angebots (Durchbindungen und Erhöhung Takt) eminent für eine verträgliche Abwicklung des Mobilitätsmehrbedarfs. Für 5 der 6 im Agglomerationszentrum liegenden Schwerpunktgebiete verbessern neue S-Bahn Haltestellen Klybeck (4Ü-25), Mitte (4Ü-Ö24, Morgartenring (4Ü-Ö17), Solitude (4Ü-Ö16) und EuroAirport (4Ü-Ö9) die ÖV-Erschliessung und sichern einen direkteren Zugang zum leistungsfähigen S-Bahnsystem. Auch die Bahnanbindung des EuroAirports (4Ü-Ö9) verbessert die internationale Erreichbarkeit und leistet einen wichtigen Beitrag zur Attraktivitätssteigerung der Schwerpunktgebiete der Agglomeration Basel.

Auch im ÖV-Feinverteiler sind kurz- bis mittelfristig einige Optimierungen vorzunehmen, damit die induzierte Mobilitätsnachfrage möglichst siedlungsverträglich abgewickelt werden kann. Insgesamt sind im A- und B-Horizont 7 Trammassnahmen in Planung (5 im A-Horizont, 2 im B-Horizont), 5 davon im Agglomerationszentrum. Für das Schwerpunktgebiet Euro3lys (4S27) sind die Verbesserungen in der Buserschliessung hervorzuheben (4Ö10, 4Ö11) und für das Schwerpunkgebiet Pratteln/Augst ergeben sich mit den geplanten Massnahmen zur Erhöhung der Fahrplanstabilität (4VM1, 4VM3) Verbesserungen im ÖV-Angebot.

Strassenseitig verbessert die Engpassbeseitigung auf der A2 (Osttangente) (4Ü-M7) die regionale Erreichbarkeit der Agglomeration Basel und für 3 Schwerpunktgebiete auch die zuverlässige und direkte Leitung des MIV ans übergeordnete Hochleistungsstrassennetz.

Für das Schwerpunktgebiet Allschwil/Hégenheim ist ein Bündel von Verkehrsmassnahmen nötig, um die regionale Erreichbarkeit sowie die schnelle Überleitung an das Hochleistungsstrassennetz und damit eine siedlungsverträgliche Abwicklung des MIV sicherzustellen (siehe Lupe): Zubringer Bachgraben-Allschwil ZUBA (4M1), Umfahrung Hésingue-Hégenheim (4M2), inkl. der flankierenden Massnahmen (4M11.14, 4M16, 4M17), Verbesserungen an den Knoten RD105-RD201 und RD105-fret EuroAirport.

Tabelle 46: Massnahmen Siedlung

Nr.	Massnahme	Teilraum
4S1	**Schwerpunktgebiet Kleinbasel**	
4S1.1	Erlenmatt	BS
4S1.2	Messe Basel	BS
4S1.3	Areal Roche	BS
4S1.4	Areal Rosental Mitte	BS
4S2	**Schwerpunktgebiet Basel-Nord 3land**	
4S2.1	Hafen- und Stadtentwicklung	BS
4S2.2	Areal klybeckplus	BS
4S2.3	Weil am Rhein	D
4S2.4	Zone d'activité Huningue Sud	F
4S2.5	ZAC du canal - Huningue	F
4S2.6	Campus Novartis	BS
4S2.7	Weil Friedlingen	D
4S2.8	Friche Sterling - Rive du Rhin	F
4S2.9	Quartier les Jetées - Huningue	F
4S3	**Schwerpunktgebiet Basel-Nordwest**	
4S3.1	Areal Felix-Platter-Spital	BS
4S3.2	VoltaNord	BS
4S3.3	Campus Schällenmätteli (Hochschulareal St. Johann)	BS
4S3.4	Universitätsspital Basel	BS
4S4	**Schwerpunktgebiet Allschwil/Hégenheim**	
4S4.1	Arbeitsplatzgebiet Bachgraben	BL
4S4.2	Entwicklungsgebiet Binningerstrasse	BL
4S4.3	Zone d'activité Hégenheim	F
4S5	**Schwerpunktgebiet Basel-Süd**	
4S5.1	Dreispitz	BS
4S5.2	Bernoulli/Walkeweg	BS
4S5.3	Wolf-Nord	BS
4S5.4	Umfeld Bahnhof SBB	BS
4S6	**Schwerpunktgebiet Müchenstein**	
4S6.1	Gartenstadt	BL
4S6.2	Dychrain	BL

Nr.	Massnahme	Teilraum
4S7	**Schwerpunktgebiet Gstad**	
4S7.1	Gstad	BL
4S8	**Schwerpunktgebiet Reinach/Dornach/Aesch**	
4S8.1	Kägen/Neureinach	BL
4S8.2	Hinterkirch	BL
4S8.3	Stöcklin	BL
4S8.4	Reinach Ortszentrum	BL
4S9	**Schwerpunktgebiet Aesch-Nord**	
4S9.1	Aesch-Nord	BL
4S10	**Schwerpunktgebiet Dornach/Aesch**	
4S10.1	Birsmatt	SO
4S10.2	Widen	SO
4S11	**Schwerpunktgebiet Zwingen**	
4S11.1	Papierfabrik	BL
4S12	**Schwerpunktgebiet Laufen**	
4S12.1	Entwicklungsgebiet Bündten	BL
4S12.2	Entwicklungsgebiet Nau	BL
4S12.3	Entwicklungsgebiet Dürrenboden	BL
4S13	**Schwerpunktgebiet Birsfelden**	
4S13.1	Hafen Birsfelden	BL
4S13.2	Sportplatz	BL
4S13.3	Stadtentwicklung Birsfelden	BL
4S14	**Schwerpunktgebiet Muttenz**	
4S14.1	Bahnhofsgebiet Muttenz	BL
4S14.2	Muttenz Areal Hagnau	BL
4S15	**Schwerpunktgebiet Pratteln/Augst**	
4S15.1	Salina Raurica-Pratteln	BL
4S15.2	Salina Raurica-Augst	BL
4S15.3	Bahnhofsgebiet Pratteln	BL
4S16	**Schwerpunktgebiet Rheinfelden**	
4S16.1	Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)	AG
4S16.2	Flächennutzungsplan Rheinfelden (Baden)	D
4S16.3	Neue Mitte in Grenzach	D
4S16.4	Kapellenbach Ost	D
4S17	**Schwerpunktgebiet Kaiseraugst**	
4S17.1	ESP Kaiseraugst (Teil des ESP Kaiseraugst/Rheinfelden)	AG
4S18	**Schwerpunktgebiet ESP Rheinfelden-Ost/Möhlin**	
4S18.1	Teile des ESP Rheinfelden-Ost/Möhlin	AG

Nr.	Massnahme	Teilraum
4S19	**Schwerpunktgebiet Stein/Bad-Säckingen/Wallbach/Mumpf**	
4S19.1	ESP Sisslerfeld	AG
4S19.2	Brühl	AG
4S19.3	Rifeld-Ost	AG
4S19.4	Rifeld-West	AG
4S20	**Schwerpunktgebiet Liestal**	
4S20.1	Bahnhof Liestal	BL
4S21	**Schwerpunktgebiet Ergolzachse**	
4S21.1	Gelterkinden-Eifeld	BL
4S21.2	Entwicklung Bahnhofsumfeld Sissach	BL
4S22	**Schwerpunktgebiet Weil am Rhein**	
4S22.1	Hohe Strasse	D
4S22.2	Haltingen-Ost	D
4S22.3	Im Rad	D
4S22.4	Heldelinger Boden	D
4S22.5	Unterer Brommacker	D
4S22.6	Verdichtungspotential Kernstadt	D
4S22.7	Otterbach-Süd	D
4S23	**Schwerpunktgebiet Riehen**	
4S23.1	Stettenfeld	BS
4S24	**Schwerpunktgebiet Lörrach/Maulburg**	
4S24.1	Südlich Ötlinger Strasse	D
4S24.2	Brühl III	D
4S24.3	Franz-Ehret-Strasse, Schöpflin-Areal Brombach	D
4S24.4	Schöpflin-Areal, Haagen	D
4S24.5	Belist, Haagen	D
4S24.6	Siegmeer, Hauingen	D
4S24.7	Alte Rheinfelder Strasse, Salzert	D
4S24.8	MMZ (Areal Weberei Conrad)	D
4S24.9	Wohn- und Geschäftshaus LÖ	D
4S24.10	Buchmatte	D
4S25	**Schwerpunktgebiet Schopfheim/Zell**	
4S25.1	Auf hinter Hofen	D
4S25.2	Stalten	D
4S25.3	Bahnhof Zell	D
4S26	**Schwerpunktgebiet Saint-Louis**	
4S26.1	Quartier Fernet-Branca	F
4S26.2	Rue de la Fraternité - Saint Louis	F

Nr.	Massnahme	Teilraum
4S26.3	Quartier Neuweg Sud - Saint-Louis	F
4S26.4	Quartier Forum - Saint-Louis	F
4S26.5	Quartier Casino - Saint-Louis	F
4S26.6	Quartier Parc Hess - Saint-Louis	F
4S27	**Schwerpunktgebiet Euro3lys**	
4S27.1	Pôle de développement Quartier du Lys	F
4S27.2	Zone de développement Technoport	F
4S28	**Schwerpunktgebiet EAP-West**	
4S28.1	Zone d'activités aéroportuaires - Blotzheim	F
4S28.2	Réserve foncière - Aménagement Sud - RD105 - Hésingue	F
4S28.3	Extension zone industrielle - Blotzheim	F
4S28.4	ZAC Hattel - Bartenheim	F

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

10.3 Massnahmen Landschaft

Im Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation sind im Landschaftsbereich wie bei den Vorgängergenerationen Massnahmenblätter zu sogenannten Leuchtturmprojekte enthalten. Sie zeigen, wo konkrete Aktivitäten und Abstimmungen geplant sind und wie deren Stand ist.

Für die Naherholung sind die Leuchtturmprojekte sehr wichtig, vor allem für die in der Nähe liegenden Schwerpunktgebiete. Vom Landschaftspark Wiese und vom Tüllinger Berg profitieren 5 Schwerpunktgebiete: Kleinbasel (4S1), Basel-Nord 3land (4S2), 4S22 (Weil am Rhein), Riehen (4S23) und Lörrach/Maulburg (4S24).

Der Birspark Landschaft ist ein wichtiger, verbindender Naherholungsraum für sämtliche in der Birsstadt liegende Schwerpunktgebiete (4S6-4S10, 4S13), wobei für gewisse Schwerpunktgebiete der Birspark näher liegt und damit direkter zugänglich ist wie für andere.
Der Parc des Carrières ist insbesondere für das Schwerpunktgebiet Allschwil/Hégenheim (4S4) von Bedeutung.

Kartenband: Karte 8.1

Die 2 Projekte Rheinuferrundweg «extended» (4L3) und Rheinufer – Bad Bellingen rückt an den Rhein (4L6) werten die zentrale Naherholungsader Rhein auf. Von 4L3 profitieren alle Schwerpunktgebiete am Hochrhein ausser zwei (Birsfelden und Muttenz liegen zu weit weg): Pratteln/Augst (4S15), Rheinfelden (4S16), Kaiseraugst (4S17), ESP Rheinfelden-Ost/Möhlin (4S18), Stein/Bad-Säckingen/Wallbach/Mumpf (4S19).

Im Leimental werden die bereits qualitätsvollen Naherholungsräume mit der Massnahme Landschaft für 1 Stunde noch stärker in Wert gesetzt, in dem die Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit verbessert werden. Hiervon profitiert das Schwerpunktgebiet Allschwil/Hégenheim (4S4).

Tabelle 47:
Massnahmen Landschaft

Nr.	Massnahme	Korridor
4L1	Tüllinger Berg	D
4L2	Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	BS
4L3	Rheinuferrundweg «extended»	AG
4L4	Birspark Landschaft	BL/SO
4L5	Parc des Carrières	F
4L6	Rheinufer - Bad Bellingen rückt an den Rhein	D
4L7	Landschaft für 1 Stunde	BL

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

10.4 Strategische Massnahme Landschaft und Siedlung

Tabelle 48:
Strategische Massnahme
Landschaft und Siedlung

Nr.	Name	Kategorie	Teilraum	Prio. AP4
4SL1	Strategisches Massnahmenblatt Siedlung und Landschaft	strategische Massnahme	ganze Agglo	Ae

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Ziel des strategischen Massnahmenblatts Siedlung und Landschaft (4SL1) ist es aufzuzeigen, in welcher Weise das Agglomerationsprogramm Basel die Umsetzung der beiden Teilstrategien Siedlung und Landschaft voranbringen will. Der Fokus wird dabei auf die 2 Handlungsansätze «Potenziale zur Innenentwicklung nutzen» (S2.1) und «Ortskerne im ländlichen Siedlungsraum stärken» (S3.1) gelegt, bei welchen das Aggloprogramm eine aktive Rolle einnimmt. Zudem stehen die beiden Querschnittsstrategien «Siedlungsqualität konsequent fördern» (QS1.1) und «Ortsverträgliche Dichte fördern» (QS2.1) im Vordergrund. Im Zusammenhang mit der Siedlungsqualität nimmt auch die Freiraumversorgung und die Zugänglichkeit zur Landschaft eine entscheidende Bedeutung ein.

Gemeinsam mit den Korridorgemeinden sollen, zusätzlich zu den bisherigen Aktivitäten neue Projekte lanciert werden. Im strategischen Massnahmenblatt wird konkret aufgezeigt, welcher Handlungsbedarf im Rahmen der Umsetzung von AP4 im Vordergrund steht und mit welchen möglichen Aktivitäten der Handlungsbedarf angegangen werden kann.

Zusätzlich wurde Als Orientierungsrahmen für die Planung und Umsetzung ein Faktenblatt mit konkreten Umsetzungshinweisen und Best-Practice- Beispielen erstellt (siehe Beilage zum strategischen Massnahmenblatt Siedlung und Landschaft). Darin wird aufgezeigt, wie die Korridore im Bereich Landschaft durch die Verbesserung der «Zugänglichkeit» und Erhöhung der «Erlebnisqualität» einen Mehrwert für ihre Region erzielen können. Als Orientierungsrahmen wird das Konzept «Landschaft für eine Stunde» beschrieben.

10.5 Massnahmen Verkehr

Die folgenden Tabellen listen die Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation im Bereich Verkehr auf, differenziert nach A-, B- und C-Horizont sowie gruppiert nach Verkehrsmittelkategorien. Details zum Beschrieb, zu Relevanz, Planungsreife, Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie Bau- und Finanzreife können den Massnahmenblättern entnommen werden.

10.5.1 A-Massnahmen Verkehr

Die Kosten der beantragten A-Massnahmen sind mit rund CHF 1,2 Mrd. deutlich höher als im AP3. Im A-Horizont werden ÖV-seitig 5 Tramprojekte beantragt.

Öffentlicher Verkehr: Im Zuge der neuen Tramnetzentwicklung (TNE) wurde in Basel-Stadt das Tramprojekt Klybeck, das die Entwicklungsgebiete Klybeck, Erlenmatt und Stücki-Areal besser miteinander verbindet, mit einer sehr hohen Priorität eingestuft. Das Tram Klybeck dient als wichtiger Zubringer für die später zu realisierende unterirdische S-Bahn Haltestelle Klybeck im Rahmen des Herzstücks. Mit den zwei Tramverlängerungen an den Endpunkten der heutigen Linie 8 werden einerseits ein wichtiges Transformationsgebiet (Allschwil-Letten) und andererseits ein bedeutendes Pendler-Einzugs- und Einkaufsgebiet (Weil-Läublinpark) erschlossen. Das Tramprojekt Salina Raurica ist schon länger geplant. Verkehrsseitig ist die Planungsreife gegeben, und die Siedlungsentwicklung in den Gebieten entlang der Linie schreitet zügig voran. Das Tram Petersgraben sorgt für mehr Flexibilität im Tramnetz und entlastet das Stadtzentrum mit dem stark frequentierten Korridor Barfüsserplatz–Marktplatz–Schifflände. Hier verkehren heute bis zu sieben Tramlinien. Diese sollen künftig besser im Netz verteilt werden. Damit das möglich wird, braucht es einen neuen Schienenabschnitt durch den Petersgraben. Die weiteren ÖV-Massnahmen im A-Horizont fokussieren auf den Ausbau von multimodalen Drehscheiben und bessere Vernetzungen mit dem Busangebot. Hinzu kommen städtische Umfeldgestaltungsmassnahmen im Bereich der neuen S-Bahn Haltestelle Solitude.

Kartenband: Karte 8.4

Strasse: Die strassenseitigen A-Massnahmen umfassen einerseits neue Strassenraumgestaltungsprojekte, anderseits sind die Massnahmen im Raum Allschwil – Saint-Louis (Bachgraben, Hégenheim, Hésingue) prägend. Der Handlungsbedarf in diesem Raum ist besonders gross. Die 2 Strassennetzergänzungen in diesem Raum (Zubringer Bachgraben-Allschwil und Umfahrung Hésingue/Hégenheim) werden durch zahlreiche flankierende Massnahmen unterstützt (Velonetzausbau und Strassenraumumgestaltungen). Die Dringlichkeit dieser Strassenprojekte ist umso grösser, als die Entwicklung des Schwerpunktgebiets Allschwil/Hégenheim (Bachgraben) sehr dynamisch verläuft. Dass die ÖV-seitige Neuerschliessung mit einem neuen Tram Bachgraben erst im B-Horizont erfolgt, ist auf die noch nicht genügende Planungsreife zurückzuführen. Zudem braucht es eine enge bauliche Abstimmung zwischen den 2 Vorhaben. Die Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems in diesem Raum ist jederzeit sicherzustellen, was ebenfalls ein sequenzielles Vorgehen begründet.
In Kombination mit einer übergeordneten Massnahme (Réaménagement A35/RD105 Saint-Louis) soll mit der Umgestaltung der RD105 in Saint-Louis (Réaménagement RD105 Saint-Louis/Hésingue) die Zufahrt zur bereits in der 2. Generation realisierten multimodalen Drehscheibe Bahnhof Saint-Louis markant verbessert werden bei gleichzeitiger Optimierung der Erschliessung des Siedlungsschwerpunktgebiets Euro3lys (Pôle de développement Quartier du Lys und Zone de développement Technoport).

Kartenband: Karte 8.5

Fuss-/Veloverkehr: Schliesslich umfasst die A-Liste auch in der 4. Generation des Agglomerationsprogramms Basel ein umfassendes Paket von Langsamverkehrsmassnahmen mit Schwerpunkten in den Korridoren Saint-Louis Agglomeration, Leimental, Birstal, Kernstadt,

Kartenband: Karte 8.6

Hochrheintal sowie im Wiesental. Neu sind im A-Horizont auch diverse Strassenraumgestaltungsprojekte als Pauschalen geplant, mit Schwerpunkt in Kommunen der Kantone Basel-Landschaft und Aargau sowie Saint-Louis Agglo.

A-Massnahmen (2024 – 2028)

Tabelle 49: A-Massnahmen Verkehr Agglomerationsprogramm Basel, 4. Generation

Nr.	Name	Massnahmenkategorie	Teilraum	Kosten[79] (Mio. CHF)	Prio. AP4
4Ö1	BS: Tram Petersgraben	Tram/Stadtbahnen	BS	19,90	A
4Ö2	BL: Tram Salina Raurica	Tram/Stadtbahnen	BL	157,00	A
4Ö3	Weil am Rhein: Verlängerung Tram 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	Tram/Stadtbahnen	D	20,96	A
4Ö4	BL: Tram Letten	Tram/Stadtbahnen	BS/ BL	75,00	A
4Ö5	BS: Tram Klybeck	Tram/Stadtbahnen	BS	60,00	A
4Ö6	BL: Neue Tramhaltestelle Freilager	Tram/Stadtbahnen	BL	5,05	A
4Ö7	BS: Bussystem 2027 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	Bus/ÖV-Infrastrukturen	BS	56,60	A
4Ö8	BL: Elektrifizierung Buslinien	Bus/ÖV-Infrastrukturen	BL	6,10	A
4Ö9	BS: Haltestellen Schifflände/Marktplatz	Bus/ÖV-Infrastrukturen	BS	17,00	A
4Ö10	SLA: Améliorer le fonctionnement et les performances du réseau de bus (feux)	Verkehrsmanagement	F	0,89	A
4Ö11	Saint-Louis: Site propre pour les bus - rue de Mulhouse - Saint Louis (Phase 1)	Bus/ÖV-Infrastrukturen	F	2,59	A
4Ö12	Pauschalpaket: Neue/Aufwertung Haltestellen (A-Horizont)	Neue/Aufwertung Haltestellen	BL/ AG	2,24	A
4MD1	BL: ÖV-Drehscheibe Bottmingen	Multimodale Drehscheiben	BL	20,50	A
4MD2	Pratteln: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Pratteln	Multimodale Drehscheiben	BL	14,00	A
4MD3	BL: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Zwingen	Multimodale Drehscheiben	BL	3,30	A
4MD4	Rheinfelden (D): B&R und P&R an der S-Bahn Haltestelle Warmbach	Multimodale Drehscheiben	D	0,85	A
4MD5	Riehen: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Riehen	Multimodale Drehscheiben	BS	2,76	A
4MD6	BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)	Multimodale Drehscheiben	BS	10,00	A
4MD7	Schliengen: B&R und P&R am Bahnhof Schliengen	Multimodale Drehscheiben	D	0,23	A
4MD8	Rheinfelden (CH): Mobilitätsdrehscheibe Schiffacker	Multimodale Drehscheiben	AG	5,00	A
4M1	BL: Zubringer Bachgraben - Allschwil (ZUBA)	Kapazität Strasse	BL/ BS	345,00	A
4M2	SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim	Kapazität Strasse	F	18,70	A
4M3	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa	Kapazität Strasse	BL	16,00	A
4M4	BL: Laufen, Brücke Norimatt und Verlegung Nau	Kapazität Strasse	BL	15,00	A

79 Sämtliche Kostenangaben verstehen sich exklusive MWST

Nr.	Name	Massnahmenkategorie	Teilraum	Kosten[79] (Mio. CHF)	Prio. AP4
4M5	BL: Arlesheim - Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse ins Tal (inkl. FlaMa)	Kapazität Strasse	BL	20,00	A
4M6	CEA: Réaménagement RD105 Saint-Louis/Hésingue - 5A3F	Kapazität Strasse	F	42,16	A
4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	Elektromobilität	BS	4,80	A
4M8	Kaiseraugst: Neue E-Tankstellen auf Gemeindeparkplätzen	Elektromobilität	AG	0,24	A
4M9	BL: Birsfelden, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL	36,00	A
4M10	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Nord	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL	9,00	A
4M11	Pauschalpaket: Aufwertung/Sicherheit Strassenraum (A-Horizont)	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	34,30	A
4VM1	BL: Fahrplanstabilität in Pratteln	Verkehrsmanagement	BL	1,43	A
4VM2	BL: Fahrplanstabilität in Oberwil	Verkehrsmanagement	BL	0,63	A
4VM3	BL: Fahrplanstabilität (Punktuelle Verbesserungen)	Verkehrsmanagement	BL	1,05	A
4LV1	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim - Lörrach	Langsamverkehr	D	14,00	A
4LV2	BL: VVR Allschwil Bachgraben - Basel SBB, 1. Etappe	Langsamverkehr	BL/ BS	12,00	A
4LV3	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute West, 1. Etappe (Schlüsselmassnahmen)	Langsamverkehr	BL	15,00	A
4LV4	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, 1. Etappe	Langsamverkehr	BL	20,00	A
4LV5	Rheinfelden (D): Radweg Kraftwerk Rhyburg - Beuggen	Langsamverkehr	D	9,00	A
4LV6	CEA: Passerelle piétons/cycles entre Quartier du Lys et le Technoparc	Langsamverkehr	F	4,55	A
4LV7	Duggingen: Neuer Treppenturm mit Lift als Dorfzugang	Langsamverkehr	BL	1,25	A
4LV8	SO: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, Abschnitt Solothurn	Langsamverkehr	SO	16,00	A
4LV9	BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung am Bahnhof Laufen	Langsamverkehr	BL	8,00	A
4LV10	Pauschalpaket: Langsamverkehr (A-Horizont)	Langsamverkehr	Agglo	94,01	A
4GV1	BS: Öffentliche Paketstationen und Mikro-Depots	Güterverkehr	BS	1,00	A
4V1	Regionales Konzept Multimodale Drehscheiben	Strategische Massnahmen (Konzepte)	Agglo	-	A
4V2	Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung 2. Phase	Strategische Massnahmen (Konzepte)	Agglo	-	A
4V3	Regionales Verkehrsmanagement 2. Phase	Strategische Massnahmen (Konzepte)	Agglo	-	A
4V4	Trinationale Flächenstrategie für Güterverkehr	Strategische Massnahmen (Konzepte)	Agglo	-	A
4V5	Mobilitätsmanagement - Sharing Angebote über die Grenzen denken	Strategische Massnahmen (Konzepte)	Agglo	-	A
4V6	Mobilitätsmanagement bei Arealentwicklungen	Strategische Massnahmen (Konzepte)	Agglo	-	A
Summe				**1'219,09**	**A**

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

10.5.2 B- und C-Massnahmen Verkehr

Die beantragten B-Massnahmen liegen mit rund CHF 508 Mio. unter dem Volumen von AP3.

Kartenband: Karte 8.7 Karte 8.10

ÖV-seitig umfassen sie weitere Projekte aus der Tramnetzentwicklung. Die Hauptnutzen der entsprechenden Projekte (Tram 30 Grossbasel und Bachgraben) wurden bereits in der Teilstrategie Tram/Bus ausgeführt, Details sind den Massnahmenblättern zu entnehmen. Insgesamt dienen auch die B-Tramprojekte der besseren Erschliessung wichtiger Entwicklungsgebiete. Zudem haben diese Tramprojekte bedeutende Wirkungen für die Entlastung der Kernzonen von Basel-Stadt (stadtnahe Tangentenfunktion) sowie für eine höhere betriebliche Flexibilität. Weitere Tramprojekte wurden aus unterschiedlichen Gründen (Handlungsbedarf, Planungsreife) in den C-Horizont verschoben. Hierunter fallen auch weitere Erweiterungen mit tangentialem Charakter (z. B. Huningue – Saint-Louis). ÖV-seitig kommt im B-Horizont ein umfassendes Paket von Aufwertungsmassnahmen an ÖV-Drehscheiben hinzu; einerseits rund um den Bahnhof Basel SBB, andererseits im Aargauer Teil der Agglomeration Basel (Korridor Hochrhein). Dass Letztere erst im B-Horizont geplant sind, hat damit zu tun, dass die Bahn-Angebotsausbauten auf der Hochrhein-Linie etwas später kommen als in anderen Korridoren (3. Gleis Pratteln – Rheinfelden).

Wichtige B-Massnahmen betreffen zudem die städtischen Begleitmassnahmen zu den übergeordneten STEP-Ausbauten Herzstück sowie die neuen S-Bahn Haltestellen. Hierbei handelt es sich um Massnahmen mit gesamtverkehrlichem Charakter (Umgestaltung Centralbahnplatz, Umgestaltung Markthallenplatz/Margarethenbrücke, Umfeldgestaltung Haltestelle Morgartenring). Weitere Umfeldgestaltungen folgen im C-Horizont, insbesondere im Kontext der neuen S-Bahn Haltestellen im Zusammenhang mit dem Herzstück (Mitte und Klybeck).

Kartenband: Karte 8.8 Karte 8.11

Auch der B-Horizont ist neben den ÖV-Projekten von Strassengestaltungsprojekten geprägt. Schwerpunkte sind hier ein Projekt in Basel-Stadt mit grossem Handlungsbedarf (Aeschenplatz) sowie weitere flankierende Massnahmen im Raum Hésingue-Hégenheim. Strassenseitig sind zudem 2 Projekte zur verbesserten Kapazität in stark belasteten Räumen mit erhöhtem Dichteanspruch enthalten (Pratteln und Saint-Louis/RD105). Letzteres Projekt verbessert die Kanalisierung des Strassenverkehrs auf die Umfahrung Hésingue/Hégenheim und in Folge auch auf den Zubringer Bachgraben.

Kartenband: Karte 8.9

Im Fuss- und Veloverkehr sind im B-Horizont bedeutende Einzelmassnahmen zur Schliessung von Netzlücken geplant. Deren Planungsreife muss noch weiter vorangetrieben werden.

B-Massnahmen (2028 – 2032)

Tabelle 50: B- und C-Massnahmen Verkehr Agglomerationsprogramm Basel, 4. Generation

Nr.	Name	Massnahmenkategorie	Teilraum	Kosten[80] (Mio. CHF)	Prio. AP4
4Ö13	BL/BS: Tram Bachgraben	Tram/Stadtbahnen	BS/ BL	120,00	B
4Ö14	BS: Tram 30 Grossbasel	Tram/Stadtbahnen	BS	74,00	B
4Ö15	Saint-Louis: Site propre pour les bus - rue de Mulhouse - Saint Louis (Phase 2)	Bus/ÖV-Infrastrukturen	F	3,83	B

80 Sämtliche Kostenangaben verstehen sich exklusive MWST

Nr.	Name	Massnahmenkategorie	Teilraum	Kosten[80] (Mio. CHF)	Prio. AP4
4MD9	SO: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach Apfelsee	Multimodale Drehscheiben	SO	9,00	B
4MD10	AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Möhlin	Multimodale Drehscheiben	AG	5,00	B
4MD11	AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst	Multimodale Drehscheiben	AG	5,00	B
4MD12	AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Frick	Multimodale Drehscheiben	AG	21,00	B
4MD13	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring	Multimodale Drehscheiben	BS	5,00	B
4MD14	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke), 1. Etappe	Multimodale Drehscheiben	BS	50,00	B
4MD15	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-Nord (Centralbahnplatz und Centralbahnstrasse-West)	Multimodale Drehscheiben	BS	50,00	B
4MD16	Saint-Louis: Réaménagement du parvis Est de la Gare de Saint-Louis	Multimodale Drehscheiben	F	1,87	B
4M12	BL: Pratteln, Ausbau Hohenrainstrasse (West)	Kapazität Strasse	BL	30,00	B
4M13	CEA: Réaménagement des carrefours RD105 - RD201 et RD105 - fret EuroAirport, à Hésingue	Kapazität Strasse	F	4,40	B
4M14	BS: Aeschenplatz	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	45,00	B
4M15	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Bereich Zentrum	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL	6,60	B
4M16	Hésingue: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Hésingue	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	F	2,30	B
4M17	Saint-Louis: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Saint-Louis-Bourgfelden	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	F	1,76	B
4LV11	Pratteln: Velounterführung Bahnhof	Langsamverkehr	BL	17,00	B
4LV12	Kaiseraugst: Überführung Landstrasse	Langsamverkehr	AG	2,70	B
4LV13	Lörrach: Grün- und Querverbindung	Langsamverkehr	D	3,24	B
4LV14	BS: Veloverbindung Gundeli - Innenstadt	Langsamverkehr	BS	50,00	B
Summe				**507,70**	**B**

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

C-Massnahmen (ab 2032)

Nr.	Name	Massnahmenkategorie	Teilraum	Kosten[81] (Mio. CHF)	Prio. AP4
4Ö16	BL: Tram Polyfeld	Tram/Stadtbahnen	BL	130,00	C
4Ö17	SLA: Prolongement du Tram 3 du Technoport à l'EAP	Tram/Stadtbahnen	F	25,20	C
4Ö18	BS: Tram 30 Kleinbasel	Tram/Stadtbahnen	BS	80,00	C

81 Sämtliche Kostenangaben verstehen sich exklusive MWST

Nr.	Name	Massnahmenkategorie	Teilraum	Kosten[01] (Mio. CHF)	Prio. AP4
4Ö19	BS/SLA: Tram Kleinhüningen - Saint-Louis	Tram/Stadtbahnen	BS/F	145,00	C
4Ö20	BS: Tram Grenzacherstrasse - Schwarzwaldstrasse	Tram/Stadtbahnen	BS	80,00	C
4Ö21	BS: Tram Dreispitz - St. Jakob	Tram/Stadtbahnen	BS	70,00	C
4Ö22	BS/BL: Tram Dreispitz	Tram/Stadtbahnen	BS/ BL	45,00	C
4Ö23	BS: Tram St. Johann - Huningue	Tram/Stadtbahnen	BS/F	55,00	C
4Ö24	BS: Tram Klybeck - Westquai	Tram/Stadtbahnen	BS	75,00	C
4Ö25	Weil am Rhein: Tram 8 (Weil Läublinpark - Vitra)	Tram/Stadtbahnen	D	23,10	C
4MD17	BS: Linien-Fernbus-Terminal	Multimodale Drehscheiben	BS	5,00	C
4MD18	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Mitte	Multimodale Drehscheiben	BS	10,00	C
4MD19	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Klybeck	Multimodale Drehscheiben	BS	50,00	C
4MD20	BS: ÖV-Drehscheibe am Badischen Bahnhof	Multimodale Drehscheiben	BS	20,00	C
4MD21	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof St. Johann	Multimodale Drehscheiben	BS	20,00	C
4MD22	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Solitude (Langfristige Massnahme)	Multimodale Drehscheiben	BS	20,00	C
4MD23	BL: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Laufen	Multimodale Drehscheiben	BL	39,00	C
4MD24	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke), 2. Etappe	Multimodale Drehscheiben	BS	50,00	C
4M18	BL: Laufen, Zentrumsentlastung (Kernumfahrung)	Kapazität Strasse	BL	50,00	C
4M19	BL: Laufen, Verbindungsstrasse Stangenmatt	Kapazität Strasse	BL	9,25	C
4M20	BL: Pratteln, Ausbau Hohenrainstrasse (Ost)	Kapazität Strasse	BL	20,00	C
4M21	BS: Verkehrserschliessung Kleinhüningen - Klybeck	Kapazität Strasse	BS	40,00	C
4M22	BL: Allschwil, Spange Oberwilerstrasse (inkl. Entlastung Dorfplatz)	Kapazität Strasse	BL	20,00	C
4M23	BS: Verlegung Grenzacherstrasse (Stadtraum Ost)	Kapazität Strasse	BS	–	C
4M24	BL/AG: Verlegung Kantonsstrasse Augst - Kaiseraugst	Kapazität Strasse	BL/ AG	100,00	C
4M25	BS: Aufwertung Verbindung Bahnhof SBB - Innenstadt	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	–	C
4M26	BS: Aufwertung Dreispitz Nord	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	–	C
4M27	BS: Verbesserungen Denkmal - Grospeter - Dreispitz	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	30,00	C
Summe				**1'211,55**	**C**

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

10.6 Übergeordnete Massnahmen

Kartenband: Karte 8.3

Die Verbesserung der Verkehrsangebote in der trinationalen Agglomeration Basel ist neben den Massnahmen des Agglomerationsprogramms essenziell auf die Umsetzung der übergeordneten Massnahmen (ÜM) des Schweizer Bundes und der Behörden in Deutschland und Frankreich angewiesen, sowohl schienen- als auch strassenseitig. Die Abhängigkeiten zu den Agglomerationsmassnahmen sind unterschiedlich und die wichtigsten Abhängigkeiten sollen an dieser Stelle kurz erläutert werden. Dies ist umso wichtiger, weil die Finanzierung noch nicht überall gesichert ist (ÜM-Massnahmen im B- und C-Horizont). In den Dokumentationsblättern im Massnahmenband sind die Schnittstellen zwischen ÜM- und AP-Massnahmen im Detail dargestellt.

A-Massnahmen (2024-2028)

Tabelle 51: Übergeordnete Massnahmen (ÜM) Agglomerationsprogramm Basel, 4. Generation

Nr.	Name	Massnahmenkategorie	Teilraum	Finanzierung	Kosten[82] (Mio. CHF)	Prio. AP4
4Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe - Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	Schiene	D	BVWP 2030	1'210,00	A
4Ü-Ö2	Vierspurausbau Liestal	Schiene	BL	ZEB	365,00	A
4Ü-Ö3	Wendegleis Liestal	Schiene	BL	AS 2025	15,00	A
4Ü-Ö4	Entflechtung Basel Ost - Muttenz	Schiene	BL/ BS	AS 2025	300,00	A
4Ü-Ö5	Entflechtung Pratteln 1. Etappe (Anpassung Signalisierung)	Schiene	BL	AS 2025	5,00	A
4Ü-Ö6	Ausbau Publikumsanlagen Basel SBB (Provisorische Passerelle)	Schiene	BS	AS 2025	50,00	A
4Ü-Ö7	Ausbau Publikumsanlagen Basel SBB (Zusätzliche Gleisquerung)	Schiene	BS	AS 2035	356,00	A
4Ü-Ö8	Leistungssteigerung Basel SBB	Schiene	BS	AS 2025	130,00	A
4Ü-Ö9	Bahnanbindung EuroAirport	Schiene	F	AS 2035*	371,80	A
4Ü-Ö10	Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn Basel Bad Bf - Erzingen (Baden) für den SPNV	Schiene	D	AS 2035*	319,00	A
4Ü-Ö11	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	Schiene	D	AS 2035*	143,00	A
4Ü-Ö12	Doppelspur Laufental (Duggingen - Grellingen)	Schiene	BL	AS 2035	102,20	A
4Ü-Ö13	Wendegleis Aesch	Schiene	BL	AS 2035	15,00	A
4Ü-Ö14	Ausbau Publikumsanlagen Basel Bad Bf	Schiene	BS	AS 2035	38,00	A
4Ü-Ö15	S-Bahn Haltestelle Lörrach Zentralklinikum	Schiene	D	D	Kosten in 4Ü-Ö11 enthalten	A
4Ü-Ö16	S-Bahn Haltestelle Basel Solitude	Schiene	BS	AS 2035	27,00	A
4Ü-Ö17	S-Bahn Haltestelle Basel Morgartenring	Schiene	BS	FABI	14,00	A
4Ü-Ö18	S-Bahn Haltestelle Dornach Apfelsee	Schiene	SO	AS 2035	14,00	A
4Ü-Ö19	S-Bahn Haltestelle Rheinfelden Warmbach	Schiene	D	D	Kosten in 4Ü-Ö10 enthalten	A

82 Sämtliche Kostenangaben verstehen sich exklusive MWST

Nr.	Name	Massnahmenkategorie	Teilraum	Finanzierung	Kosten[82] (Mio. CHF)	Prio. AP4
4Ü-Ö20	S-Bahn Haltestelle Bad Säckingen Wallbach	Schiene	D	D	Kosten in 4Ü-Ö10 enthalten	A
4Ü-Ö21	Beschleunigung Leimental - Basel	Schiene	BL/ BS	AS 2035	14,00	A
4Ü-Ö22	Angebotsausbau Liestal - Waldenburg	Schiene	BL	AS 2035	19,00	A
4Ü-M1	Ortsumgehung Wyhlen	Kapazität Strasse	D	BVWP	24,00	A
4Ü-M2	Ortsumgehung Grenzach	Kapazität Strasse	D	BVWP	11,40	A
4Ü-M3	A3, Anschluss Rheinfelden West	Kapazität Strasse	AG	Spezial	27,80	A
4Ü-M4	A3, Pannenstreifenumnutzung, Verzw. Augst - Verzw. Rheinfelden	Kapazität Strasse	AG	CH	4,90	A
4Ü-M5	Réaménagement A35/RD105 Saint-Louis - 5A3F	Kapazität Strasse	F	F	12,83	A
4Ü-M6	Anschluss Angenstein/Aesch (Kurzfristige Optimierung)	Kapazität Strasse	BL	NAF	8,00	A
4Ü-GV1	Terminal Gateway Basel Nord	Güterverkehr	BS	CH	155,00	A
4Ü-GV2	Entwicklung Hafen - Hafenbecken 3	Güterverkehr	BS	CH	155,00	A
4Ü-GV3	Weiterentwicklung Hafenbahnhof Kleinhüningen	Güterverkehr	BS	CH	100,00	A
Summe					**4'006,93**	**A**

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

B-Massnahmen (2028-2032)

Nr.	Name	Massnahmenkategorie	Teilraum	Finanzierung	Kosten[83] (Mio. CHF)	Prio. AP4
4Ü-Ö23	Herzstück Basel	Schiene	BS	AS 2040/45	1'500,00	B
4Ü-Ö24	S-Bahn Haltestelle Basel Mitte	Schiene	BS	AS 2040/45	Kosten in 4Ü-Ö23 enthalten	B
4Ü-Ö25	S-Bahn Haltestellte Basel Klybeck	Schiene	BS	AS 2040/45	Kosten in 4Ü-Ö23 enthalten	B
4Ü-Ö26	Entflechtung Pratteln 2. Etappe (Entflechtungsbauwerk)	Schiene	BL	AS 2025	460,00	B
4Ü-Ö27	Vierspurausbau Basel St. Johann - Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	Schiene	BS/F	AS 2040/45	273,60	B
4Ü-Ö28	3. Gleis Pratteln - Rheinfelden	Schiene	BL	AS 2040/45	372,00	B
4Ü-M7	Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau - Augst	Kapazität Strasse	BS/ BL	NAF	4'050,00	B
4Ü-M8	A98, Abschnitt Rheinfelden - Schwörstadt (Unterabschnitt A 98.5), 1. Fahrbahn	Kapazität Strasse	D	BVWP	78,70	B
Summe					**6'734,30**	**B**

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

83 Sämtliche Kostenangaben verstehen sich exklusive MWST

C-Massnahmen (ab 2032)

Nr.	Name	Massnahmen-kategorie	Teilraum	Finanzierung	Kosten[84] (Mio. CHF)	Prio. AP4
4Ü-Ö29	Neuer Juradurchstich (Wisenberg-tunnel)	Schiene	NWCH	FABI	5'200,00	C
4Ü-Ö30	Tram Therwil - Dornach (Tramspange Therwil - Dornach)	Schiene	BL/SO	FABI	200,00	C
4Ü-Ö31	Tram Aesch Dorf - Aesch Bahnhof	Schiene	BL	FABI	–	C
4Ü-M9	A98, Abschnitt Schwörstadt-Tiengen (Unterabschnitte A98.5 (2. FB), A98.6, A98.7 (2. FB), A98.8 + A98.9)	Kapazität Strasse	D	BVWP	803,20	C
4Ü-M10	A18, Muggenbergtunnel	Kapazität Strasse	BL	NAF	152,00	C
4Ü-M11	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2	Kapazität Strasse	BL	NAF	84,00	C
4Ü-M12	A18, Umfahrung Laufen-Zwingen	Kapazität Strasse	BL	NAF	930,00	C
4Ü-M13	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)	Kapazität Strasse	D	BVWP	105,80	C
4Ü-M14	A3, Kapazitätserweiterung, Verzw. Augst - Verzw. Rheinfelden, 6-Streifenausbau	Kapazität Strasse	AG	NAF	–	C
4Ü-M15	Westumfahrung Basel	Kapazität Strasse	BS/BL	NAF	–	C
Summe					**7'475,00**	**C**

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

10.6.1 Schienennetz

Nachdem in der Region Basel mit den Investitionsprogrammen Bahn 2000 und ZEB in den vergangenen Jahren mit anderen Schweizer Grossregionen verglichen eher unterdurchschnittlich investiert wurde, sind mit den Ausbauschritten STEP AS 2025 und AS 2035 namhafte Investitionen in der Agglomeration Basel vom Schweizer Parlament bewilligt worden. Mit den beschlossenen Massnahmen werden die schweizerischen Zufahrtsachsen und der Knoten Bahnhof Basel SBB mehr Kapazitäten erhalten. Auf ausländischem Territorium sind 3 im Grundsatz bewilligte Grossprojekte von entscheidender Bedeutung für die Agglomeration Basel: die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke, die Bahnanbindung des EuroAirports sowie die Kapazitätserweiterung der Garten- und Wiesentalbahn. Bei den 2 Projekten auf deutschem Territorium sind Restfinanzierungsentscheide noch ausstehend, aber auf gutem Weg. Die Anbindung des EuroAirports ist für die Agglomeration als Ganzes sehr wichtig. Sie ermöglicht die Weiterentwickung des S-Bahn-Angebots mit Taktverdichtungen und neuen Direktverbindungen zwischen den Korridoren.

Mit den beschlossenen Massnahmen kann das Angebotskonzept im Horizont 2030 gemäss der Teilstrategie S-Bahn umgesetzt werden: Gegenüber heute können damit auf folgenden Abschnitten neu 15-Minuten-Takte mit der S-Bahn angeboten werden: Basel SBB – Liestal, Basel SBB – Aesch, Basel Bad Bf – Lörrach Hbf (Hauptverkehrszeit) sowie Basel SBB – EuroAirport. Zudem wird die S-Bahn auf vielen Abschnitten durch beschleunigte, interregionale Angebote ergänzt. Im Agglomerationszentrum und den inneren Korridoren werden 3 neue S-Bahn Haltestellen zur besseren Erschliessung wichtiger Schwerpunktgebiete gebaut (Morgartenring, Solitude, Dornach-Apfelsee) und deren Umfeld neu gestaltet. Neue S-Bahn

84 Sämtliche Kostenangaben verstehen sich exklusive MWST

Haltestellen sind auch auf deutscher Seite entlang der Hochrheinstrecke sowie im Wiesental geplant.

Für das Ziel-Angebotskonzept der trinationalen S-Bahn Basel im Horizont mit Herzstück sind die Planungskredite gesprochen. Die Finanzierung der Planungsmittel des Herzstücks Basel in der Höhe von CHF 100 Mio. ist gesichert. Damit können die Y-förmige unterirdische Verbindung zwischen Bahnhof SBB und Badischem Bahnhof einerseits und Bahnhof SBB und St. Johann andererseits sowie die beiden neue Bahn-Haltepunkte Basel Mitte und Basel Klybeck vertiefend geplant werden. Dieses Vorhaben ist für den weiteren ÖV-Ausbau der Agglomeration essenziell: Damit werden neue grenzüberschreitende Durchbindungen ermöglicht – mit entsprechenden Reisezeitgewinnen. Gleichzeitig werden die stark belasteten innerstädtischen Tram- und Buslinien sowie der Bahnhof Basel SBB entlastet. Per 1. Januar 2020 hat der Bund die Planungen zum Herzstück übernommen; momentan laufen diverse Vorstudien. Für die Verdichtung zum 15-Minuten-Takt ist ausserdem auf der Schweizer Hochrheinstrecke der Dreispurausbau zwischen Pratteln und Rheinfelden notwendig, der noch nicht gesichert ist.

Sämtliche im Rahmen von AP1 – AP3 sowie dem vorliegenden AP4 eingereichten Massnahmen im Bahn- und Trambereich sowie den multimodalen Drehscheiben sind aufwärtskompatibel zum Angebotskonzept mit Herzstück. Sie sind aber vor allem auch ohne dieses Grossbauwerk notwendig und stellen die Funktionsfähigkeit des ÖV-Gesamtsystems in der Übergangszeit sicher.

10.6.2 Strassennetz

Strassenseitig haben 2 übergeordnete Massnahmen die grösste Bedeutung für die Agglomeration Basel – mit mittelfristigen Abhängigkeiten zu den übrigen Massnahmen: die Engpassbeseitigungen der Basler Osttangente mittels dem neuen Rheintunnel und in dessen Verlängerung der 8-Spur-Ausbau zwischen Hagnau und Augst. Gegenüber dem AP3 sind beide Projekte planerisch vorangetrieben und auch stärker gekoppelt worden. Für beide Projekte liegen die generellen Projekte (GP) zumindest im Entwurf, vor und das ASTRA bearbeitet beim Rheintunnel bereits das Ausführungsprojekt (AP). Das Ausführungsprojekt für den Ausbau Hagnau – Augst ist für 2022/23 geplant. Gleichzeitig treibt der Kanton Basel-Stadt die Planung der flankierenden städtischen Massnahmen an den Schnittstellen zum städtischen Strassennetz voran (z. B. Einhausung Breite West, Überdeckung Gellert und Einhausung Scherkesselweg, Neuorganisation Schwarzwaldstrasse, LV-Verbesserungen Schwarzwaldbrücke und Breite).

Durch eine stadtverträgliche Osttangente ergibt sich im Kontext des Agglomerationsprogramms mehr Spielraum für Strassengestaltungsprojekte, attraktivere Fuss- und Veloverkehrsverbindungen sowie Quartieraufwertungen. Ohne den Ausbau der Osttangente würden vor allem die Anforderungen an die regionale Verkehrssteuerung sowie die Stauraumbewirtschaftung des grenzquerenden Güterverkehrs deutlich ansteigen, und der Druck auf das untergeordnete städtische Strassennetz würde sich massiv erhöhen.

Der 8-Spur-Ausbau zwischen Hagnau und Augst bringt Entlastung auf einem der stärksten befahrenen Autobahnabschnitte der Schweiz. Die heute mehrmals wöchentlich beobachtbaren Überlaufeffekte auf das untergeordnete Strassennetz der Kommunen im Korridor Hochrhein (v. a. Muttenz und Pratteln) können verhindert werden. Neben einer Verbesserung der Erreichbarkeit (Stabilität der Reisezeiten) wird damit das weitere Ausweichen auf untergeordnete, siedlungsorientierte Strassen und damit die Belastung der dortigen Wohnbevölkerung und der Erholungsgebiete vermieden. Zu einem späteren Zeitpunkt soll die Kapazitäts-

erweiterung auf 6 Spuren zwischen den Verzweigungen Augst und Rheinfelden folgen, in der Übergangszeit soll hier die Pannenstreifenumnutzung Abhilfe schaffen.

Integriert in die beiden Projekte Rheintunnel und Hagnau – Augst sind die Erneuerungen der betroffenen Autobahnanschlüsse (Anschlüsse Wiese, Basel City, Hagnau, Pratteln, Liestal, Augst). Die Gestaltung dieser Schnittstellen zum HVS-Netz ist essenziell, um eine möglichst grosse Lenkungswirkung auf das übergeordnete Strassennetz zu erzielen und gleichzeitig die Erreichbarkeit der bedeutenden umliegenden Entwicklungsgebiete zu verbessern: Birsfelden, Muttenz, Salina Raurica, Kaiseraugst, Saint-Louis. Des Weiteren sorgt die übergeordnete Massnahme (Réaménagement A35/RD105 Saint-Louis) zusammen mit dem A-Projekt Umgestaltung der RD105 in Saint-Louis für eine bessere Zufahrt zur multimodalen Drehscheibe in Saint-Louis sowie für die optimierte Erschliessung des Siedlungsschwerpunktgebiets Euro3lys. Dadurch ist eine Reduktion der Ausweichverkehre unter anderen Richtung Schweiz zu erwarten, wovon v. a. Grenzgänger profitieren.

Von den weiteren ÜM im Strassenverkehr sind vor allem die Güterverkehrsmassnahmen (insb. trimodaler Umschlagsterminal Basel-Nord) sowie die weiteren Ausbauten im Korridor der A18 (Muggenbergtunnel und langfristig Umfahrung Laufen – Zwingen) und auf dem deutschen Strassennetz (A98 Abschnitt Rheinfelden – Schwörstadt – Tiengen, Ausbau B317 im Wiesental auf 2 x 2 Fahrspuren) von entscheidender Bedeutung.

Exkurs: Gesamtsicht Siedlung und Verkehr Raum Bachgraben

Ausgangslage

Der Raum Allschwil-Nord mit dem Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung «Bachgraben» hat in den letzten Jahren eine intensive Entwicklung als Wirtschaftsstandort erfahren. Die verkehrlichen Tangentialströme zwischen Allschwil-Bachgraben, St. Johann und Badischer Bahnhof werden aufgrund von wachstumsstarken Entwicklungsgebieten in den nächsten Jahren deutlich zunehmen. Das Gebiet Bachgraben liegt nicht weit von der bestehenden Nationalstrasse entfernt, die MIV-Anbindung führt jedoch über mehrere, heute schon stark ausgelastete Knoten und durch Wohnquartiere. Mit dem zusätzlichen Wachstum wird die MIV-Nachfrage zukünftig auf diesen Strecken nicht mehr verträglich abzuwickeln sein. Neben den wachsenden Emissionen und der sinkenden Erreichbarkeit würde auch die Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV in Mitleidenschaft gezogen. Auf französischer Seite sind die Ortschaften Hégenheim, Hésingue und Bourgfelden aufgrund der starken Pendlerbeziehung zur Kernstadt sowie der fehlenden Direktverbindung zwischen dem übergeordneten Strassennetz (RD105) und dem Gebiet «Bachgraben» mit viel Strassenverkehr konfrontiert. Damit das kantonal bedeutende Arbeitsplatzgebiet Bachgraben auch künftig gut erreichbar bleibt und die umliegenden Quartiere und Ortschaften vom MIV entlastet bzw. in Zukunft nicht stärker belastet werden, ist ein Paket aus aufeinander abgestimmten Massnahmen für ÖV, Fuss- und Veloverkehr und MIV vorgesehen.

Kernmassnahmen

Die folgenden 4 Kernmassnahmen übernehmen wichtige Erschliessungsfunktionen:

- **Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA):** Diese neue Strasse bindet das Arbeitsplatzgebiet Bachgraben direkt und leistungsfähig an das Hochleistungsstrassennetz (A3, Nordtangente) an. Die Erreichbarkeit des Bachgrabens wird somit für den MIV verbessert. Gleichzeitig werden die umliegenden Quartiere vom Verkehr des Bachgrabengebiets entlastet.

- **Contournement Hésingue–Hégenheim:** Diese Netzergänzung verbindet einerseits das Gebiet Bachgraben mit der Hauptverkehrsachse RD105 in Frankreich und erschliesst andererseits den künftigen «Parc d'activités de Hégenheim» (längerfristiges Entwicklungsgebiet).

- **Tram Bachgraben:** Parallel zum ZUBA soll die ÖV-Anbindung des Bachgrabens schrittweise gestärkt werden. Langfristig erschliesst ein Tram das Arbeitsplatzgebiet von dem Gebiet St. Johann her. Von diesem Tramangebot profitieren auch die baselstädtischen Gebiete im Bereich Luzernerring. Die angedachte Durchbindung des Trams Bachgraben mit einer bestehenden Linie Richtung Badischer Bahnhof dient den starken Tangentialströme im Korridor Badischer Bahnhof – St. Johann – Allschwil Nord.

- **Velovorzugsroute Allschwil Bachgraben - Basel SBB:** Diese hochwertige Veloverbindung erschliesst einerseits das Bachgrabengebiet aus Richtung Basel SBB und andererseits die an der Route liegenden baselstädtischen Quartiere. Im Bereich Basel SBB schliesst diese Route an die Velovorzugsrouten Richtung Leimental, Birstal und Rheintal (Richtung Muttenz/Pratteln) an, wodurch das Gebiet Bachgraben sehr gut ins regionale Velonetz integriert wird. An der Grenze zu Frankreich besteht mit dem geplanten neuen Radweg entlang des Contournement künftig ein Anschlusspunkt an die französischen Velonetze.

Umsetzungshorizonte

Umsetzungshorizonte der Kernmassnahmen

› Der Baubeginn des ZUBA und des Contournement ist im Jahr 2027 geplant. Die Inbetriebnahme ist 2030 vorgesehen.

› Die ÖV-seitige Erschliessung mit einer neuen Tramstrecke, dem Tram Bachgraben (B-Horizont), erfolgt direkt anschliessend.

› Die Velovorzugsroute Allschwil Bachgraben – Basel SBB wird in Etappen realisiert. Eine erste Etappe in Basel-Landschaft wird bis 2026 umgesetzt. In Basel-Stadt soll die Velovorzugsroute teilweise im Rahmen der Umsetzung des Massnahmenpakets LV1 aus dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation realisiert werden. Der östlichste Abschnitt (Zollibrücke) hängt von Vorhaben des Bahnknotens Basel ab, deren Umsetzung momentan in Klärung ist. Die Fortführung dieser Route in Frankreich erfolgt zusammen mit dem Bau des Contournement.

FlaMa im Bereich Verkehr

› FlaMa zur Aufwertung und Sicherheit im Strassenraum in den Ortskernen von Hésingue und Bourgfelden werden parallel zu den Kernmassnahmen umgesetzt.

› Die FlaMa auf den künftig entlasteten Strassen in Basel West werden in den kommenden Monaten erarbeitet.

› Der Umsetzungszeitpunkt hängt von den jeweiligen Entlastungsmassnahmen und der Inbetriebnahme ZUBA / Contournement ab.

Die Umsetzungshorizonte der Kernmassnahmen sowie der vorgesehenen FlaMa sehen wie folgt aus:

Flankierende Massnahmen (FlaMa) zu den Strassennetzergänzungen

Die zwei Strassennetzergänzungen ZUBA und Contournement Hésingue-Hégenheim werden durch verschiedene FlaMA begleitet. So können negative Auswirkungen minimiert und die aufgezeigten Chancen wahrgenommen werden. Die im Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation enthaltenen FlaMa sind nachfolgend aufgeführt:

Nr. AP4	Massnahme	Kurzbeschrieb und Ziel
Gestaltung Ortsdurchfahrten / Aufwertung und Sicherheit Strasse		
4M11.14	Hégenheim: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim	› Verkehrsberuhigungsmassnahmen und Massnahmen an Ortseingängen zur Minimierung des Transitverkehrs › Verflüssigungsmassnahmen für den ÖV › Gestaltung des öffentlichen Raumes › Fahrbahnverengung zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs in den entlasteten Ortskernen und auf zuführenden Verbindungsstrassen
4M16	Hesingue: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Hésingue	
4M17	Saint-Louis: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hegenheim sur la commune de à Saint-Louis-Bourgfelden	
4M11.16	Hésingue: Aménagement de la rue de Folgensbourg	› Fahrbahnverengung zugunsten des Fuss-/Veloverkehrs auf der entlasteten rue de Folgensbourg unter Berücksichtigung des strassengebundenen ÖV
Aufwertung und Ausbau Fuss- und Veloverkehrsnetz		
4LV10.8	Hégenheim: Aménagement d'un parking vélo sur la placette de l'Europe à Hégenheim	Erstellung von 20 gesicherten Veloboxen sowie 10 weiteren Veloabstellplätzen im Bereich «Beim Kreuz» an der Grenze F-CH
4LV10.27	Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen inkl. Veloabstellanlagen	Ausbau und Umgestaltung von verschiedenen Fuss-/Veloverkehrs-Achsen im Korridor Allschwil – Basel West Ausbau/Erstellung von verschiedenen Veloabstellanlagen.
4LV10.37	SLA: Liaison cyclable Hésingue – Saint-Louis	Neue Fuss- und Veloverkehrsverbindung zwischen Hésingue und Saint-Louis
4LV6	CEA: Passerelle piétons/cycles entre Quartier du Lys et le Technoparc	Realisierung einer Passerelle für den Fuss- und Veloverkehr über die A35 (Fortführung 4LV10.37) Schaffung einer raschen, sicheren Verbindugn zwischen Hésingue und dem Bahnhof Saint-Louis und dem «Quartier du Lys Technoparc»
4LV10.46	SLA: Liaison cyclable Hégenheim, Parc des Carrières, Saint-Louis Bourgfelden	Neue Fuss- und Veloverkehrsverbindung zwischen Hégenheim und Bourgfelden, inkl. Erschliessung des «Parc des Carrières»
Verkehrsmanagement		
4Ö10	SLA: Améliorer le fonctionnement et les performances du réseau de bus (feux)	Steuerungsmassnahmen an den Ampeln und Massnahmen im Strassenraum zur Busbevorzugung
Öffentlicher Verkehr		
4Ö12.4	Allschwil: Aufwertung ÖV-Haltestellen	Erhöhung der Benutzerfreundlichkeit von ausgewählten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (z. B. Witterungsschutz, Fahrgastinformation, Sitzgelegenheiten)
Kapazität Strasse		
4M13	CEA: Réaménagement des carrefours RD105 - RD201 et RD105 - fret EuroAirport, à Hésingue	Knotenanpassung damit der Verkehr vom Contournement aufgenommen werden kann Vermeidung von Ausweichverkehr auf untergeordnetem Netz

Kernmassnahmen

- ZUBA
- Contournement Hésingue-Hégeneheim
- Tram Bachgraben
- Velovorzugsroute

Flankierende Massnahmen Verkehr

- Aufwertung / Sicherheit Strassenraum
- Fuss- und Veloverkehr
- Veloabstellplätze
- Verkehrsmanagement
- Aufwertung ÖV-Haltestelle
- Knotenanpassung

Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen

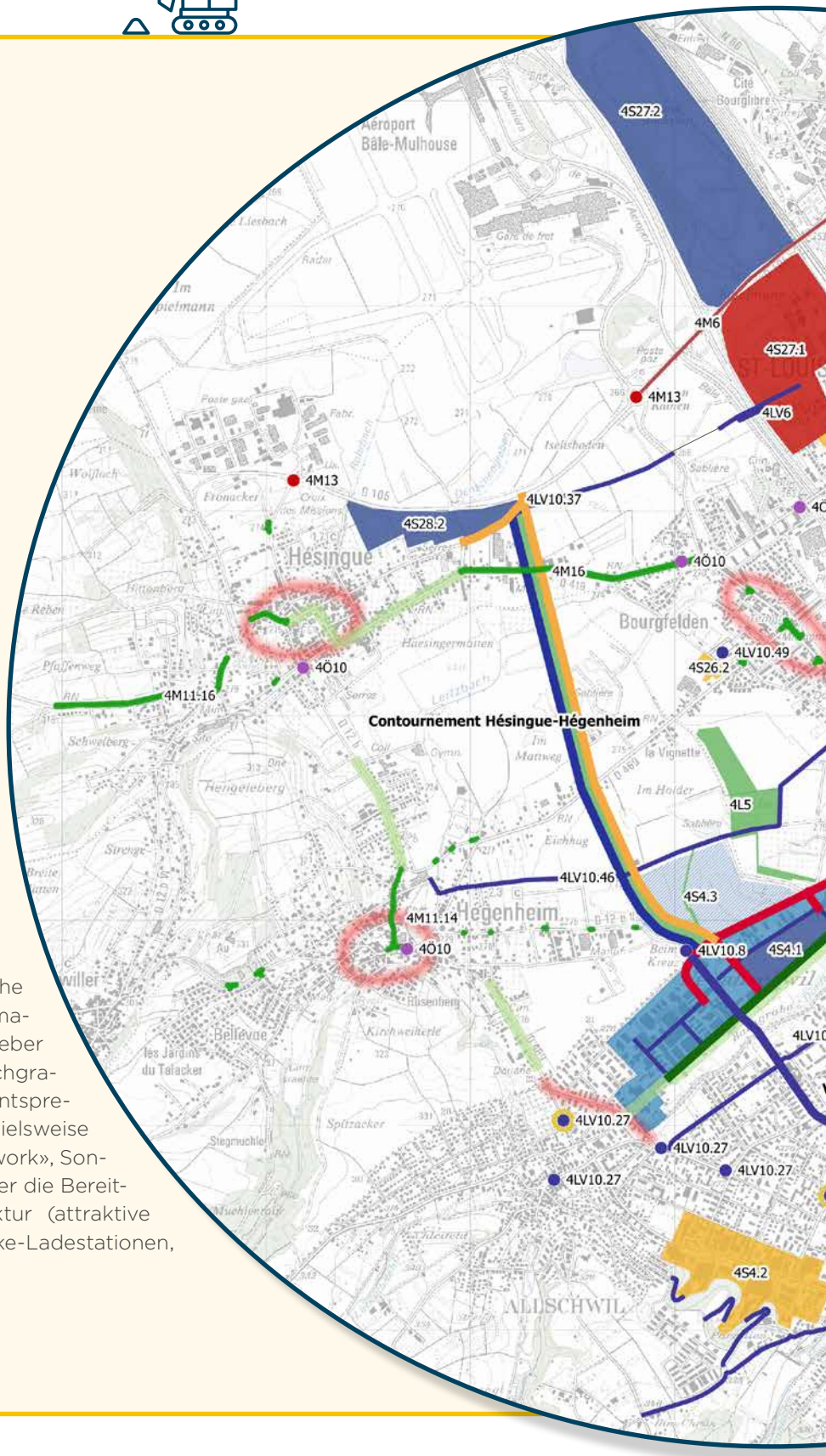
- Entwicklungsgebiet Wohnen
- Entwicklungsgebiet Mischnutzung
- Entwicklungsgebiet Arbeiten
- Entwicklungsgebiet Arbeiten (langfristig)
- Aufwertung Landschaft

Verbleibender Handlungsbedarf

- Handlungsbedarf Aufwertung Strassenraum / Bebauung
- Handlungsbedarf FlaMa Verkehr

Hinweise

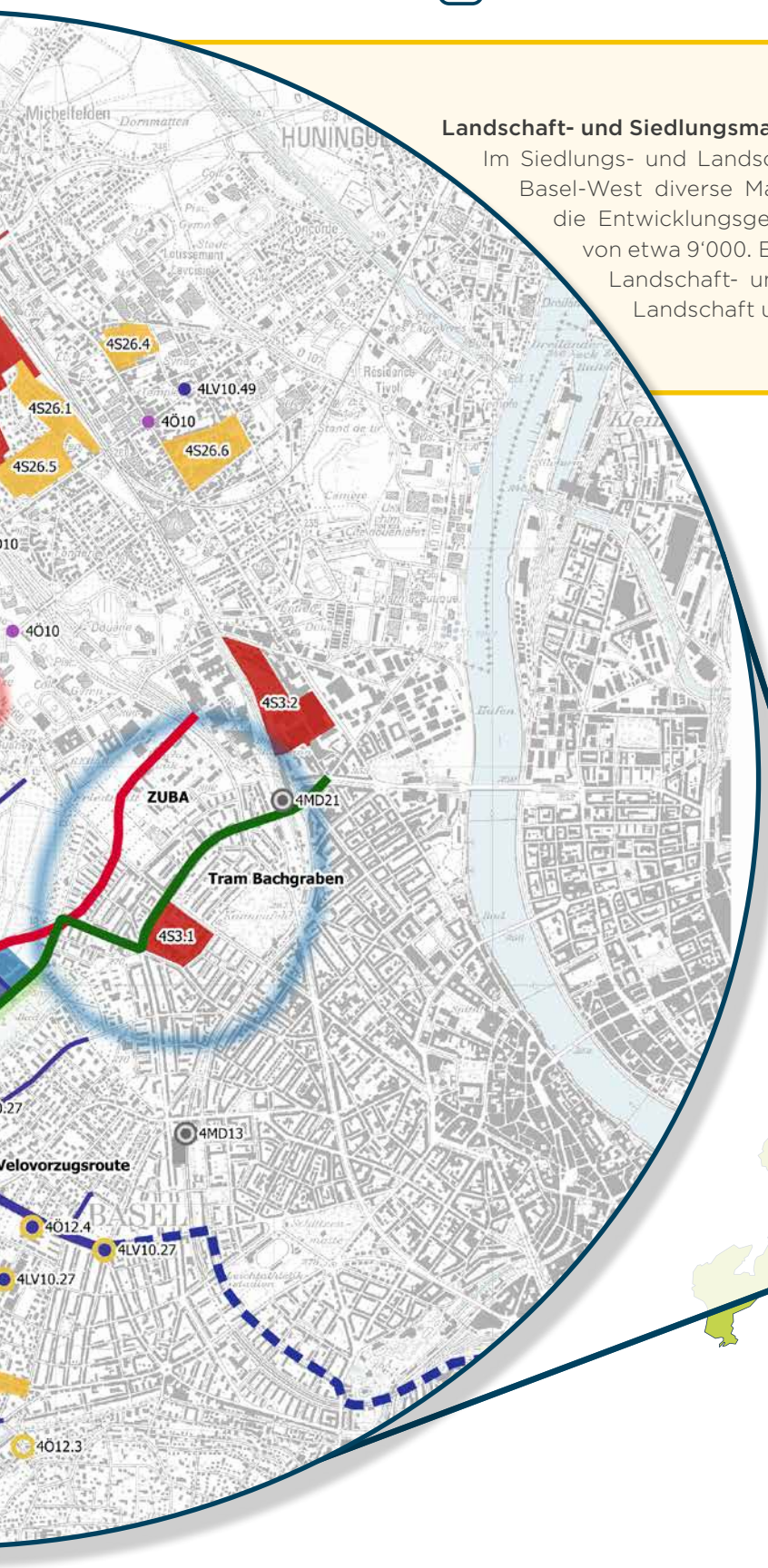
- Multimodale Drehscheiben
- Arbeitsplatzgebiet Bachgraben
- Aufwertung / Sicherheit Strassenraum vor 2024 (Vorleistungen)

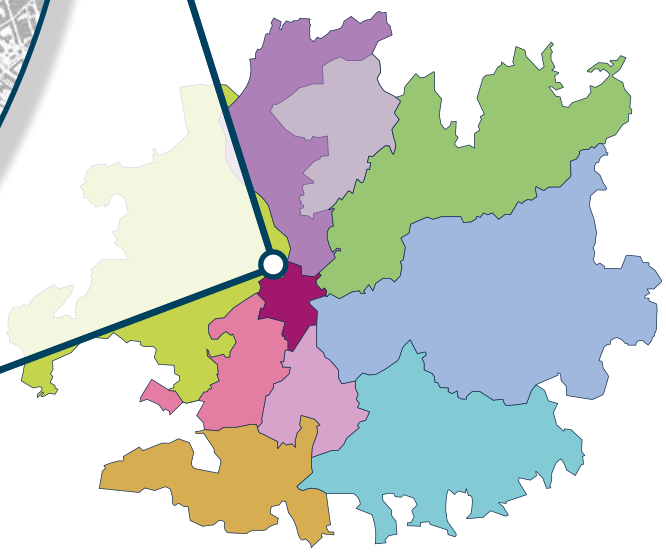


Als weitere begleitende Massnahme (siehe Querschnittstrategie QV2 Mobilitätsmanagement) erstellen grössere Arbeitsgeber insbesondere im Arbeitsplatzgebiet Bachgraben Mobilitätskonzepte und setzen entsprechende Projekte um. Dazu gehören beispielsweise die Förderung von Aktionen wie «bike to work», Sonderkonditionen für Sharing-Angebote oder die Bereitstellung von velofreundlicher Infrastruktur (attraktive Langzeitabstellplätze, Garderoben, e-Bike-Ladestationen, u.a.).

Landschaft- und Siedlungsmassnahmen

Im Siedlungs- und Landschaftsbereich sind im Raum Bachgraben und Basel-West diverse Massnahmen vorgesehen. Insgesamt umfassen die Entwicklungsgebiete Einwohner- und Arbeitsplatzpotenziale von etwa 9‘000. Eine Detaillierte Zusammenstellung zum Thema Landschaft- und Siedlung findet sich im Massnahmenband Landschaft und Siedlung (Teil 2).





Wirkung der Kernmassnahmen

Der ZUBA und der Contournement Hésingue-Hégenheim sind in ihrer Wirkung aufeinander abgestimmt und ergänzen gemeinsam das Netz westlich der Kernstadt Basel. Mit diesen zwei Vorhaben wird sichergestellt, dass der MIV möglichst direkt auf das übergeordnete Netz geleitet wird und damit die umliegenden Siedlungsgebiete entlastet werden. Diese Verkehrsentlastung schafft die Voraussetzung für die Realisierung weiterer Angebote in den Bereichen ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr und bietet Chancen in folgenden Bereichen:

Wirkungsbereich	Kurzbeschrieb
Öffentlicher Verkehr	**Wirkung ZUBA und Contournement:** › Freispielen von Kapazitäten im Strassennetz für den Ausbau des ÖV im Bereich Bachgraben und in Basel West **Wirkung Tram Bachgraben:** › Verbesserung und Stärkung der ÖV-Achse Bachgraben - Bahnhof St. Johann - Badischer Bahnhof durch direktere, schnellere Verbindungen › Nachfrageseitige Entlastung des Zentrums von Basel sowie des Raumes Bahnhof SBB › Hochwertige Anbindung des Bachgrabens an die multimodale Drehscheibe St. Johann und an den Badischen Bahnhof
Fuss- und Veloverkehr	**Wirkung ZUBA und Contournement:** › Mehr Raum für den Fuss- und Veloverkehr und somit weniger Sicherheitskonflikte mit dem MIV › Wichtiger Lückenschluss im Radwegnetz dank neuer Radwegverbindung auf französischer Seite **Wirkung Velovorzugsroute Basel SBB – Bachgraben:** › Erhöhung der Sicherheit und der Netzqualität für den Veloverkehr auf der Achse Basel SBB - Bachgraben › Bessere Erreichbarkeit des Gebiets Bachgraben für den Veloverkehr vom Bahnhof Basel SBB und von den Korridoren Leimental, Birsstadt und Hochrheintal (v.a. Muttenz) aus
Öffentlicher Raum	**Wirkung ZUBA und Contournement:** › Chance zur Gestaltung und Aufwertung des öffentlichen Raumes und Erhöhung der Lebensqualität im Korridor Bachgraben und in drei entlasteten Ortskernen in Frankreich sowie den Wohnquartieren in Basel West. **Wirkung Tram Bachgraben und Velovorzugsroute Basel SBB – Bachgraben:** › Strassenraumaufwertungen zwischen St. Johann und Bachgraben bzw. zwischen Bachgraben und Basel SBB
Städtebau / Stadtentwicklung	**Wirkung ZUBA und Contournement:** › Chancen zur Ortsbildaufwertung und Siedlungsentwicklung nach innen entlang der heutigen Erschliessungsachse im Korridor Bachgraben und in den Ortskernen von Hégenheim, Hésingue und Bourgfelden **Wirkung Tram Bachgraben:** › Unterstützung der Arealentwicklungen im Einzugsgebiet des Trams Bachgraben in den Bereichen Bachgraben und Basel West
Umwelt	**Wirkung ZUBA und Contournement** › Reduktion der Lärm- und Luftbelastung im Korridor St. Johann – Allschwil sowie in den Ortskernen von Hégenheim, Hésingue und Bourgfelden

10.7 Strategische Massnahmen Verkehr

Neben den Massnahmen, die zur Mitfinanzierung des Bundes beantragt werden, beinhaltet das AP4 «Strategische Massnahmen». Darunter werden Aktivitäten verstanden, welche die trinationale Angebotskoordination oder ein nachhaltigeres Verkehrsverhalten fördern. Im AP3 wurden diese als «Management-Massnahmen» in der Kategorie Eigenleistungen ausgewiesen. Im Unterschied zu früheren Generationen verzichtet das AP4 auf das Auflisten von Eigenleistungen im Infrastrukturbereich oder welche durch andere Instrumente vollzogen werden (wie kantonale Luftreinhaltepläne, Erhaltungsmanagement Strasse, o.a.). Es wird auf Aktivitäten fokussiert, welche auf Stufe Agglomeration Mehrwerte schaffen. Das AP4 konzentriert sich in der nächsten Planungsperiode auf 6 strategische Massnahmen im Bereich Verkehr:

Tabelle 52: Strategische Massnahmen Verkehr

Nr.	Name	Massnahmenkategorie	Teilraum	Prio. AP4
4V1	Regionales Konzept Multimodale Drehscheiben	Strategische Massnahme	Agglo	Ae
4V2	Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung 2. Phase	Strategische Massnahme	Agglo	Ae
4V3	Regionales Verkehrsmanagementkonzept (2. Phase)	Strategische Massnahme	Agglo	Ae
4V4	Trinationale Flächenstrategie für Güterverkehr	Strategische Massnahme	Agglo	Ae
4V5	Mobilitätsmanagement - (Sharing Angebote über die Grenzen denken)	Strategische Massnahme	Agglo	Ae
4V6	Mobilitätsmanagement bei Arealentwicklungen - (ERFA, Leitfaden, Arbeitshilfe, Charta/MIPA/MIWO)	Strategische Massnahme	Agglo	Ae

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

- **Regionales Konzept Multimodale Drehscheiben (4V1):** In der Querschnittsstrategie kombinierte Mobilität und Multimodale Drehscheiben sind die wichtigsten Drehscheiben der Agglomeration Basel definiert. Dabei wird unterschieden zwischen zentral gelegenen Drehscheiben mit Schwerpunkt ÖV-Vernetzung und etwas peripherer gelegenen mit Schwerpunkt Vernetzung ÖV – MIV (und längerfristig neuen Mobilitätsangeboten). Diese Unterscheidung lässt sich weiter verfeinern nach unterschiedlichen Typen, Lage und Potenziale. Zudem ist das Verständnis von Drehscheiben in den 3 Ländern unterschiedlich. Im Rahmen eines trinationalen Gesamtkonzepts soll das Thema vertieft werden, um im AP der 5. Generation noch gezielter Massnahmen ableiten zu können.

- **Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung 2. Phase (4V2):** Im Jahr 2020 haben die Kommunen im Kernbereich der Agglomeration eine Charta zur Harmonisierung der Parkraumbewirtschaftung unterzeichnet. Die Charta beinhaltet 5 Grundsätze und 6 Handlungsfelder, welche nun von den Kommunen in Umsetzung gehen. Auf dieser Grundlage aufbauend, wird nun eine 2. Phase eingeleitet. Ziel ist es, die von den Kommunen getragene Harmonisierung der Parkraumbewirtschaftung umzusetzen und gebietsmässig zu erweitern. Geplant sind regelmässige Erfahrungsaustausche, Überarbeitung/Erweiterung der Charta und Ausweitung der Charta auf weitere städtisch geprägte Kommunen mit hohem Parkierungsdruck (z.B. Liestal, Rheinfelden oder Laufen).

- **Regionales Verkehrsmanagementkonzept 2. Phase (4V3):** Die Kompetenzen im Verkehrsmanagement werden in allen 3 Landesteilen der Agglomeration Basel sowohl von übergeordneten Stellen als auch von regionalen Akteuren wahrgenommen. Im Ereignisfall sowie im Rahmen von grösseren Bauarbeiten funktioniert der trinationale Austausch und der Informationsfluss über die Grenzen hinweg (teils über informelle Kanäle). Für die tägliche Verkehrsbewältigung findet jedoch kaum grenzüberschreitender Austausch statt. Im Rahmen von länderspezifischen Austauschgesprächen wurden der Bedarf sowie die Hemmnisse für den Aufbau eines grenzüberschreitenden regionalen Verkehrsmanagements ausgelotet. Um die Abstimmung der zahlreichen vorhandenen Verkehrsmanagementsysteme zu ermöglichen, wurde vom AP Basel ein Verkehrsma-

nagement-Ausschuss (Ausschuss der Fachgruppe Strasse) gebildet. Die in diesem Ausschuss hergestellten Kontakte zwischen den beteiligten Stellen sollen vertieft und eine trinationale Projektorganisation zusammengestellt werden. Durch regelmässige Treffen wird einerseits der Austausch sichergestellt und andererseits ein Gefäss geschaffen, in welchem Inhalte und Verkehrsmanagementmassnahmen für zukünftige Agglomerationsprogramme entwickelt werden können.

- **Trinationale Flächenstrategie für Güterverkehr (4V4):** Mit dem «Regionalen Güterverkehrskonzept Basel 2040», das in Zusammenarbeit mit dem «Logistikcluster Region Basel» erarbeitet wurde, wurde dem Thema Güterverkehr im AP4 erstmals die notwendige Beachtung geschenkt. Im Fokus des Güterverkehrkonzepts stand vor allem die Abwicklung der Transportvorgänge auf den Infrastrukturen der Agglomeration Basel. Ebenso wichtig für ein funktionierendes Güterverkehrssystem und effiziente Transporte ist die Verfügbarkeit von Logistikflächen an geeigneten Standorten. Durch den starken Siedlungsdruck und das Wachstum der Güterverkehrsbranche besteht die Gefahr, dass Logistikstandorte von zentralen gut erschlossenen Lagen an raumplanerisch unerwünschte Standorte verdrängt werden. Vor dem Hintergrund der steigenden Flächenknappheit ist es umso wichtiger, betreffend Planung und Sicherung von Logistikstandorten eine trinational abgestimmte Flächenstrategie zu verfolgen. Dabei ist eine enge Zusammenarbeit zwischen den für die Raum- und Verkehrsplanung zuständigen öffentlichen Fachstellen, den Standortgemeinden, den Grundeigentümern, dem Bund als Eigner des Schienen- und Nationalstrassennetzes sowie der Logistik- und Transportwirtschaft unabdingbar.

- **Mobilitätsmanagement - Sharing Angebote über die Grenzen denken (4V5):** Heute existieren bereits private und halböffentliche Car- und Bike-Sharing Angebote in einzelnen Gebietskörperschaften und Städten der Agglomeration Basel. Grenzüberschreitende Verleihsysteme gibt es aber noch nicht, obwohl sich der Trend zur kollaborativen Mobilität verstärkt. Sharing-Angebote sind auch zunehmend elektrifiziert. Die Agglomeration Basel setzt sich dafür ein, dass Sharing-Unternehmen und deren Trägerschaften vermehrt grenzüberschreitend operieren können. Dazu sind die heutigen Rahmenbedingungen zu evaluieren und Förderstrategien zu entwickeln. Wichtige Partner aus der Privatwirtschaft (Mobility, Taxiunternehmen, Bike-Verleiher etc.) sowie die Transportunternehmen sind einzubeziehen. Die Kommunen werde darauf hin sensibilisiert und beraten, die entsprechenden räumlichen Voraussetzungen sicherzustellen (Parkplätze, Pick-up-Zonen, etc.).

- **Mobilitätsmanagement bei Arealentwicklungen (4V6):** Neue Areale generieren neue Mobilitätsbedürfnisse. Diese gilt es möglichst effizient und ressourcenschonend abzuwickeln. Es ist wichtig, Mobilitätsmanagement frühzeitig im Planungsprozess zu thematisieren und möglichst in rahmengebenden Planungsinstrumenten zu verankert. Einige Gebietskörperschaften der Agglomeration Basel (Kantone Basel-Stadt, Solothurn und Aargau) betreiben bereits aktiv Mobilitätsmanagementprogramme. Bei neu zu entwickelnden Arealen ist dies einfacher. Bedingungen und Standards können zu Beginn festgelegt werden. Die Mitglieder der Agglomeration Basel setzen sich dafür ein, dass Mobilitätsmanagement bei grösseren Arealentwicklungen zum Standard wird. Auf Stufe Agglomerationen können folgende Aktivitäten aufgenommen werden: Bereitstellung von Hilfsmitteln, Kommunikation betreffend Best-Practise-Beispielen, trinationaler Erfahrungsaustausch (z.B. neue Fachgruppe Mobilitätsmanagement), Unterstützung bei der Anpassung von Planungsinstrumenten oder Selbstverpflichtung z.B.im Rahmen einer Charta.

10.8 Wirkungsnachweis

Der Wirkungsnachweis für das Agglomerationsprogramm der 4. Generation erfolgt entlang zweier Ansätze: Zum einen werden die verkehrlichen Wirkungen der Massnahmen mit dem Gesamtverkehrsmodell (GVM) Basel quantifiziert, und zum anderen werden die Massnahmen der 4. Generation insgesamt entlang den Wirkungskriterien des ARE qualitativ beurteilt.

a) Quantitative Verkehrsmodellanalyse

Für die Quantifizierung der verkehrlichen Wirkungen mittels GVM wurden basierende auf der Trendentwicklung (Referenzzustand 2040) 2 Planfälle modelliert. Insgesamt wurden also 3 Zustände im Verkehrsmodell abgebildet (siehe Details in Arendt 2020):

1. Referenzzustand 2040: heutiges Infrastrukturnetz plus alle geplanten und bereits finanzierten Projekte (entspricht Basis-Szenario 2040 Mittel des GVM Region Basel)

2. Planfall 2040 (ÜM): Referenzzustand plus alle übergeordneten Massnahmen aus AP4 mit Horizont A und B

3. Planfall 2040 (ÜM plus AP-Massnahmen): Referenzzustand plus alle übergeordneten Massnahmen und alle AP-Massnahmen aus AP4 mit Horizont A und B

Die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzverteilung (Szenario 2040 mittel) sowie weitere Modellparameter (Aufkommensraten etc.) wurden nicht verändert. Somit spiegeln die nachfolgenden Resultate nur die Angebotseffekte im MIV, im ÖV sowie im Veloverkehr und nicht die Effekte aufgrund einer veränderten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzverteilung wider. Die Referenzentwicklungen als solche (inkl. der Struktureffekte) sind in der Analyse dargelegt (siehe Kapitel 5.4.1).

Die nachfolgenden Differenz- und Belastungsplots im MIV und ÖV zeigen vor allem die Wirkungen der übergeordneten Massnahmen (v. a. des Herzstücks der trinationalen S-Bahn Basel, des Rheintunnels und des 8-Spurausbaus Hagnau – Augst).

Der MIV erfährt dabei eine Verlagerung auf das Autobahnnetz, und die Zuverlässigkeit (Auslastung) auf den Autobahnen nimmt gegenüber dem Referenzzustand 2040 deutlich zu (siehe Abbildung 105). Gleichzeitig werden weite Teile des untergeordneten Netzes entlastet. Neben Verlagerungen im Kontext des Rheintunnels und der Erweiterung Hagnau – Augst sind die Entlastung der A861 und die Verkehrsverlagerung auf die neu erstellte A98 zwischen Rheinfelden und Schwörstadt augenfällig. Die grössten verbleibenden Auslastungsprobleme im Autobahnnetz verlagern sich mit der Umsetzung dieser 3 Grossprojekte auf die Abschnitte östlich von Rheinfelden (siehe Abbildung 107).

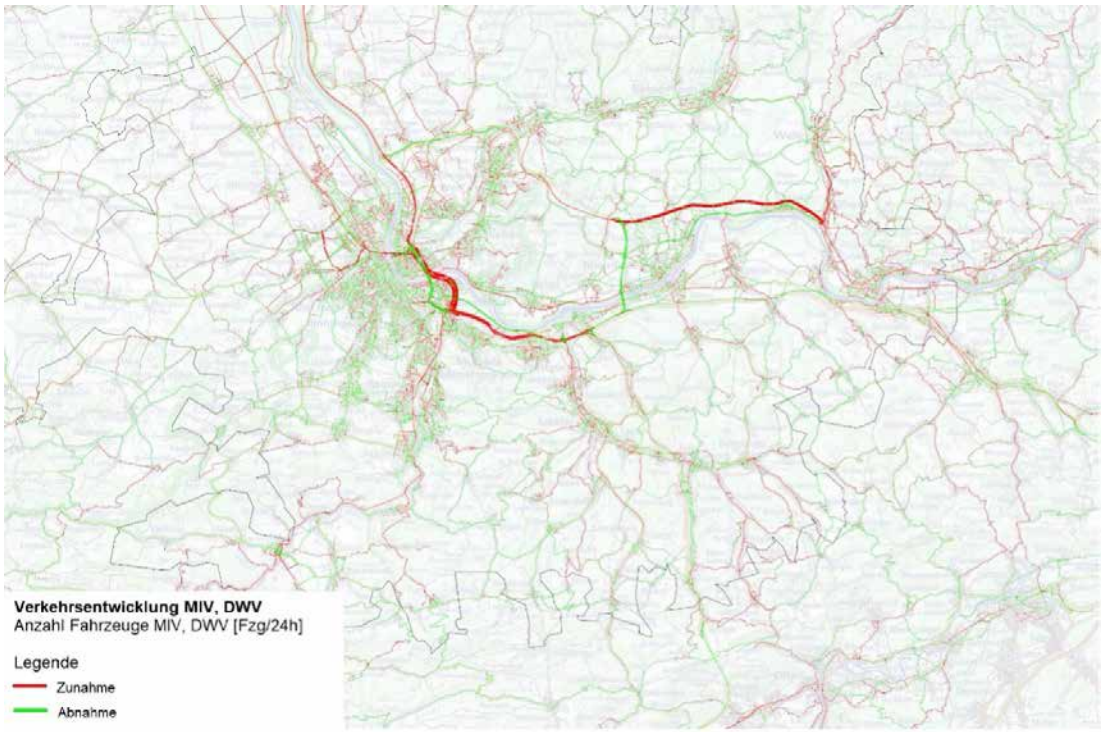
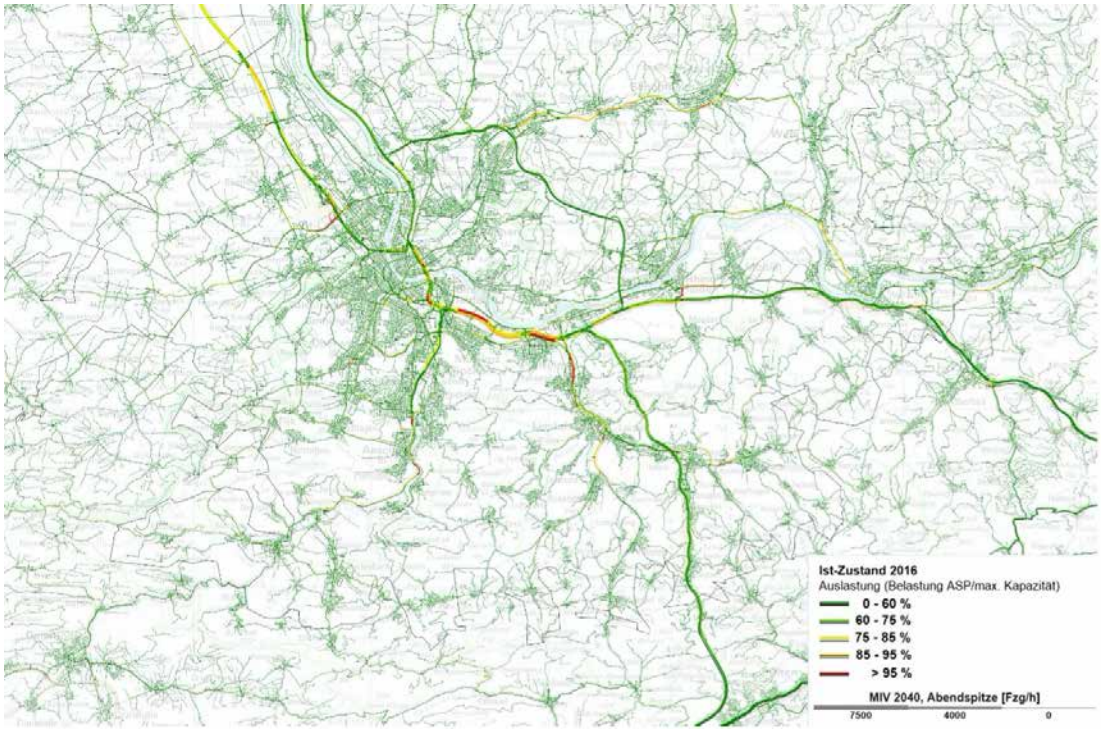


Abbildung 105: MIV-Belastungsveränderungen Referenzzustand 2040 vs. Planfall 2040 (ÜM plus AP-Massnahmen)

Quelle: Schlussbericht Verkehrsmodellierung AP4 Basel (Arendt 2020)

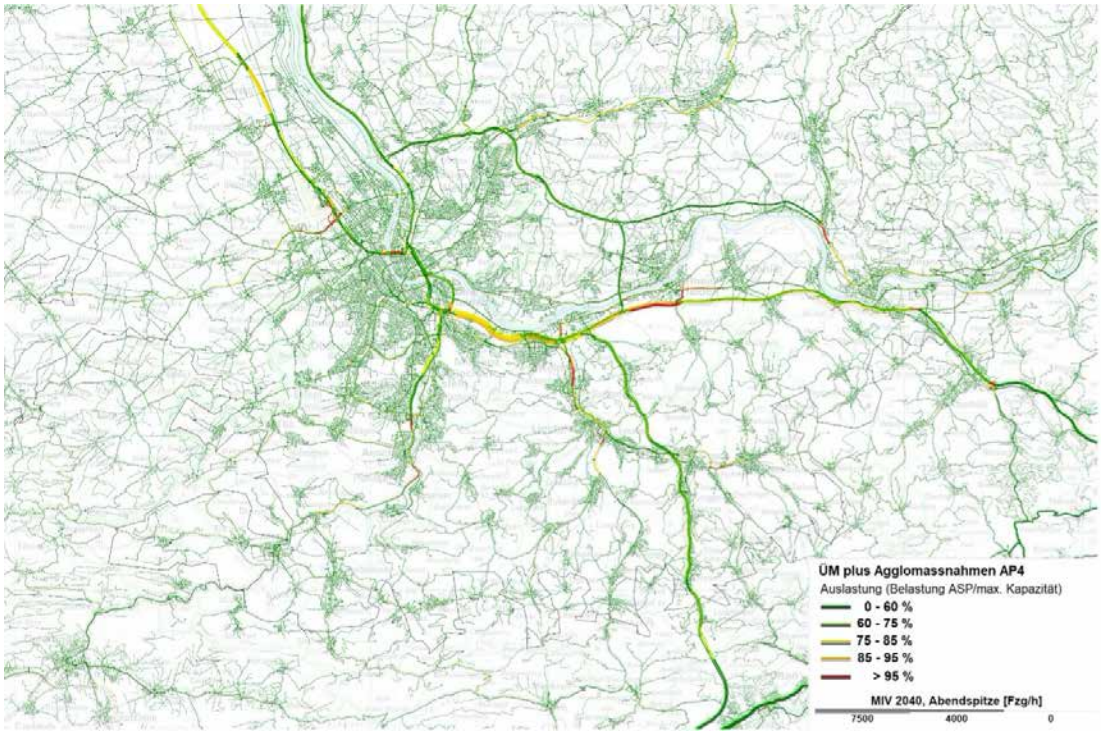
Abbildung 106: MIV-Auslastung Ist-Zustand 2016, Abendspitzenstunde (ASP)

Kartenband: Karte 2.14



Quelle: Schlussbericht Verkehrsmodellierung AP4 Basel (Arendt 2020)

Abbildung 107: MIV-Auslastung Planfall 2040 (ÜM plus AP-Massnahmen), Abendspitzenstunde (ASP)



Quelle: Schlussbericht Verkehrsmodellierung AP4 Basel (Arendt 2020)

Im ÖV sind die Verlagerungen vom aktuellen Schienennetz auf die neuen Netzelemente des Herzstücks prägend. Damit verbunden ist eine grosse Entlastung auf dem Tramnetz der Basler Innenstadt. Auffallend sind neben den Verlagerungen im Agglomerationszentrum auch die Nachfragezunahmen auf den Bahnlinien in den Korridoren, und zwar in allen 3 Ländern. Die neuen Durchbindungen werten das Bahnangebot deutlich auf. Die Veränderungen auf dem übrigen Tram- oder Busliniennetz sind deutlich geringer.

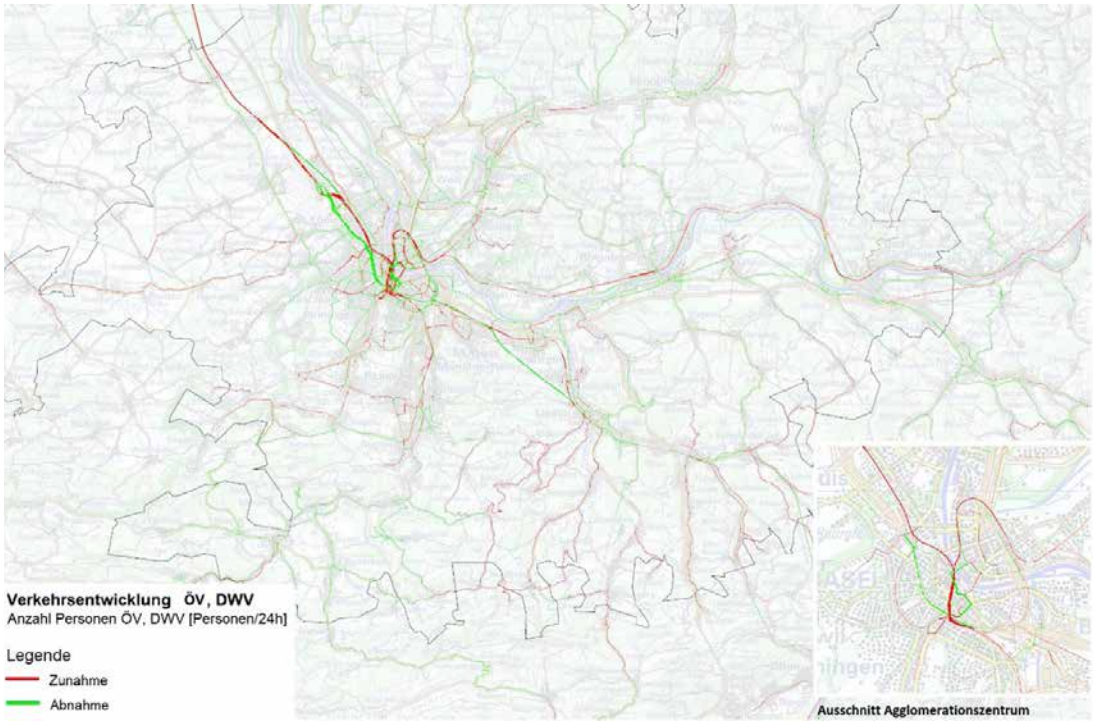


Abbildung 108: ÖV-Belastungsveränderungen Referenzzustand 2040 vs. Planfall 2040 (ÜM plus AP-Massnahmen)

Quelle: Schlussbericht Verkehrsmodellierung AP4 Basel (Arendt 2020)

Ergänzend zu den Netzdarstellungen zeigen die folgenden Tabellen die gesamtverkehrlichen Wirkungen im MIV, ÖV Velo- und Fussverkehr sowie nach Raumtypen. Dargestellt sind die prozentualen Veränderungen zwischen dem Referenzzustand 2040 und den beiden Planfällen 2040 (nur ÜM: Tabelle 53, ÜM plus AP-Massnahmen: Tabelle 54).

Tabelle 53: Veränderung der Anzahl der Wege (oben) und der Pkm (unten) zwischen Referenzzustand 2040 und Planfall 2040 (ÜM)

Verkehrsart	Referenzzustand 2040 [Wege/Werktag]	Planfall 2040 (ÜM) [Wege/Werktag]	Differenz %
Total	**8'797'238**	**8'798'440**	**+0,01%**
MIV (Personen)	5'060'724	5'062'045	+0,04%
ÖV	946'847	961'379	+1,53%
Veloverkehr	1'404'933	1'395'832	-0,65%
Fussverkehr	1'384'733	1'379'183	-0,40%

Raumtyp	MIV	ÖV	Veloverkehr
Total	**3,2%**	**4,1%**	**-2,1%**
Agglomerationszentrum	4,3%	9,9%	-2,5%
innerer Korridore	7,0%	0,3%	-2,7%
äussere Korridore	6,6%	5,8%	-1,2%
Korridorzentren	-3,4%	-0,3%	-1,0%
Ankerzentren	15,1%	-2,9%	-3,5%
Ländlicher Siedlungsraum	-1,3%	-2,6%	-1,3%

Quelle: Schlussbericht Verkehrsmodellierung AP4 Basel (Arendt 2020)

Tabelle 54: Veränderung der Anzahl der Wege (oben) und der Pkm (unten) zwischen Referenzzustand 2040 und Planfall 2040 (ÜM plus AP-Massnahmen)

Verkehrsart	Referenzzustand 2040 [Wege/Werktag]	Planfall 2040 (ÜM plus AP-Massnahmen) [Wege/Werktag]	Differenz %
Total	**8'797'238**	**8'799'013**	**+0,01%**
MIV (Personen)	5'060'724	5'060'966	+0,00%
ÖV	946'847	963'153	+1,72%
Veloverkehr	1'404'933	1'394'899	-0,71%
Fussverkehr	1'384'733	1'379'994	-0,34%

Raumtyp	MIV	ÖV	Veloverkehr
Total	**3,1%**	**2,8%**	**-1,6%**
Agglomerationszentrum	4,0%	8,8%	-2,4%
innerer Korridore	7,0%	-0,1%	-2,1%
äussere Korridore	6,6%	2,6%	1,2%
Korridorzentren	-3,4%	-1,2%	-0,8%
Ankerzentren	14,7%	-3,7%	-2,6%
Ländlicher Siedlungsraum	-1,5%	-3,6%	-2,0%

Quelle: Schlussbericht Verkehrsmodellierung AP4 Basel (Arendt 2020)

In beiden modellierten Planfällen steigt die Anzahl der Wege im ÖV. Die MIV-Wege bleiben stabil, und der Langsamverkehr verliert geringe Anteile an den ÖV. Bei den Verkehrsleistungen (Pkm) mag es auf den ersten Blick erstaunen, dass im Planfall 2040 (ÜM plus AP-Massnahmen) der MIV leicht stärker zunimmt als ÖV und Velo. Dies hängt primär damit zusammen, dass mit den ÜM und AP-Massnahmen bedeutende Kapazitätsengpässe abgebaut werden, die Zuverlässigkeit im Strassenverkehr zunimmt und somit Kapazitäten für Wege mit längeren Wegdistanzen geschaffen werden. Dieser Effekt zeigt sich bei den heute stark belasteten inneren Korridoren am deutlichsten.

Der öffentliche Verkehr kann auch bei den Pkm in beiden Planfällen zulegen. Die Massnahmen bewirken vor allem in den gut vom ÖV erschlossenen Räumen des Agglomerationszentrums und in den äusseren Korridoren ein deutliches Wachstum gegenüber dem Referenzfall. Die äusseren Korridore profitieren überdurchschnittlich von den bahnseitigen Reisezeitgewinnen durch das Herzstück. Dass der ÖV-Zuwachs in den Korridorzentren geringer ausfällt, dürfte mit dem bereits hohen Angebotsniveau im Referenzzustand zusammenhängen.

Beim relativen Vergleich der beiden Planfälle fällt auf, dass die MIV-Anteile im Planfall mit AP-Massnahmen abnehmen und die Veloanteile zunehmen. Die Wirkungsrichtung der AP-Massnahmen entspricht somit den intendierten Zielen, die zahlenmässige Veränderung fällt jedoch aus verschiedenen kompensatorisch wirkenden Zusammenhängen relativ klein aus.
Generell gilt es bei den Modellrechnungen zu beachten, dass Verbesserungen in den Bereichen Komfort, Betrieb und Sicherheit sowie kleinräumige Effekte – etwa im Bereich Fussverkehr – vom GVM nur rudimentär oder gar nicht abgebildet werden können. Zudem wurden bei diesen GVM-Szenarien die verkehrlichen Wirkungen einer gegenüber der Referenzentwicklung deutlich stärkeren Siedlungsentwicklung nach innen nicht modelliert. Die Gesamtwirkungen des AP4 sind demnach höher einzuschätzen, als es mit dem Verkehrsmodell berechnet wurde.

b) Qualitative Wirkungsanalyse

Ergänzend zu den Verkehrsmodellanalysen fasst die folgende Tabelle eine qualitative Wirkungsanalyse entlang den Wirkungskriterien des ARE (WK1 – WK4) zusammen. Dabei wird stärker auf die AP-Massnahmen fokussiert und weniger auf die ÜM, da diese bereits oben in der quantitativen Wirkungsanalyse dargestellt wurden.

Tabelle 55:
Qualitative Wirkungsanalyse der AP4-Massnahmen

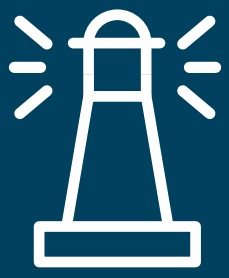
Kriterium	Wirkungen	Wirkung (Teilräume)
WK1: Verkehr	› **Öffentlicher Verkehr:** Neben dem massiven Angebotsausbau im S-Bahnnetz wird der bereits im AP1 – AP3 vollzogene Ausbau des Tramnetzes weiter vorangetrieben. Die 5 Tramprojekte im A- und die 2 Projekte im B-Horizont haben unterschiedliche Wirkungen (Erschliessung von Schwerpunktgebieten, Kapazitäten, Betriebsstabilität etc.). Wichtig sind auch die tangentialen Angebotsverbesserungen zur Entlastung der Kernstadt Basel (Tram Bachgraben, Tram 30). Für den Busverkehr wird durch den Ausbau weiterer Bushöfe sowie durch Strassengestaltungs- und Verkehrsmanagement-Massnahmen vor allem die Betriebsstabilität erhöht. Mit dem weiteren Ausbau der multimodalen Drehscheiben wird schliesslich die Vernetzung innerhalb des ÖV und mit den anderen Verkehrsträgern verbessert.	↗↗↗ Agglomerationszentrum, Saint-Louis, Hochrhein (CH)
	› **Strassenverkehr:** Wirkungsträger im Strassenbereich sind hauptsächlich die Kapazitätssteigerungen auf dem übergeordneten Netz. Das AP4 enthält jedoch zahlreiche ergänzende Massnahmen auf dem nachgelagerten Strassennetz. Mit den Betriebs- und Gestaltungskonzepten sowie mit Ortsdurchfahrts- und Knotensanierungen werden Verkehrsfluss und Sicherheit an neuralgischen Punkten verbessert. Insgesamt erhöhen die Strassenmassnahmen des AP4 die Netzstabilität. Gleichzeitig können dadurch die Bedingungen für den ÖV, Velo- und Fussverkehr verbessert werden. Geografisch haben die AP4-Strassenmassnahmen einen Schwerpunkt im schweizerisch-französischen Grenzgebiet Bachgraben.	↗↗↗ Agglomerationszentrum, Saint-Louis, Birstal, Laufental, Hochrhein (CH)
	› **Veloverkehr:** Die Gesamtkonzeption für ein durchgängiges trinationales Velo-Hauptroutennetz aus den Vorgängergenerationen wurde weiterentwickelt und um Velovorzugsrouten ergänzt. Die wichtigsten Netzlücken und Qualitätsmängel werden sukzessive geschlossen. Von diesen Massnahmen profitieren sowohl der Alltags- und Pendler- als auch der Freizeitverkehr. Mit der schrittweisen Umsetzung der Velovorzugsrouten wird insbesondere der Velo-Pendlerverkehr noch mehr Anteile hinzugewinnen.	↗↗ alle Teilräume
	› **Fussverkehr:** Die Fussgängerflächen werden im Zuge der lokalen Gestaltungsmassnahmen des öffentlichen Strassenraums aufgewertet. Ähnliche Wirkungen haben die weitere Ausdehnung von Begegnungs- und Tempo-30-Zonen (Eigenleistung, basierend auf dem hohen Ausgangsniveau in der Agglomeration Basel) sowie die verschiedenen Umgestaltungsprojekte von ÖV-Drehscheiben und Bushöfen erreicht.	↗↗ alle Teilräume
	› **Nachfragesteuerung und Mobilitätsmanagement:** Das AP4 möchte bei den nachfrageseitigen Anstrengungen einen deutlichen Schritt weiterkommen. Neue strategische Massnahmen in den Bereichen Parkierungs-, Mobilitäts- und Verkehrsmanagement wurden lanciert und sollen eine nachhaltige Verlagerung vom MIV auf ÖV und LV erzielen. Insbesondere im grenzquerenden Verkehr besteht durch den tiefen Modal Split bedeutendes Potenzial.	↗↗ alle Teilräume
WK2: Siedlung	› Die Siedlungsmassnahmen fokussieren wie bisher auf die Realisierung von **Schwerpunktgebieten** (Neubau, Transformation und Nachverdichtung). Rund 60 % der Kapazitätsreserven des zukünftigen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums liegen in diesen gut gelegenen Arealen. Im AP4 sind insgesamt 28 Schwerpunktgebiete Siedlung enthalten. Deren Erschliessung erfolgt so weit wie möglich über ÖV, Fuss- und Veloverkehr. In den Schwerpunktgebieten wird damit eine überdurchschnittliche Verlagerung vom MIV auf ÖV und LV angestrebt.	↗↗ alle Teilräume

Kriterium	Wirkungen	Wirkung (Teilräume)
	› Verschiedene **Strassengestaltungsmassnahmen** fördern die Aufenthalts- und Lebensqualität entlang stark frequentierter Strassenabschnitte und Plätze. Bei wichtigen ÖV-Drehscheiben wird neben der verbesserten Netz-Funktionalität (Bushöfe, Angebote der kombinierten Mobilität etc.) auch die Aufenthaltsqualität erhöht. Die Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen der Agglomeration Basel führen ebenfalls zu einer Aufwertung des öffentlichen Raumes. Dies trifft insbesondere auf die Umnutzungs- und Restrukturierungsgebiete zu.	↗↗ Agglomerationszentrum, Saint-Louis, Birstal, Laufental, Hochrhein (CH)
WK3: Verkehrssicherheit	› **Objekte Verkehrssicherheit:** Die Sanierung der Unfallschwerpunkte wird primär durch das Black-Spot-Management der einzelnen Mitglieder von Agglo Basel gewährleistet. Die Anzahl der Unfallschwerpunkte und die Unfallraten generell konnten in den letzten Jahren kontinuierlich gesenkt werden. Dazu haben auch die zahlreichen AP-Massnahmen beigetragen, namentlich im Velo- und Fussverkehr sowie bei der Strassenraumgestaltung.	↗↗ alle Teilräume
	› Wesentliche Beiträge zum **subjektiven Sicherheitsempfinden** leisten die Ausbauten an den ÖV-Drehscheiben, neue S-Bahn Haltestellen und die Tramausbauten. Des Weiteren sind durch den agglomerationsweiten Ausbau des Velonetzes positive Wirkungen auf das Sicherheitsempfinden der Velofahrenden zu erwarten. Und schliesslich erhöhen Strassengestaltungsmassnahmen innerorts sowie die weitere Ausdehnung verkehrsberuhigter Zonen die Sicherheit der Fussgänger.	↗↗ alle Teilräume
WK4: Umwelt	› **Luftbelastung:** Die Gesamtheit der AP-Massnahmen zielt auf eine spürbare Verschiebung des Modal Split, also auf eine Verlagerung vom MIV auf ÖV und LV. Schädliche Emissionen für Mensch und Umwelt können so in der Agglomeration Basel massgebend reduziert werden. Auch die Verstetigung des Verkehrsflusses, die mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten herbeigeführt werden kann, führt zu tieferen Emissionen. Der Reduktionsbeitrag des AP allein lässt sich kaum quantifizieren, ist aber bedeutend. Energieseitig setzt das AP4 einen neuen Schwerpunkt in der Förderung der E-Mobilität.	↗↗ alle Teilräume
	› **Lärmbelastung:** Störende Lärmimmissionen werden zum einen durch eine zweckmässige Anordnung von Verkehrsachsen und Wohngebieten in Schwerpunktgebieten vermieden. Zum anderen wird entlang von bestehenden Strassen – wo möglich und geeignet – über Geschwindigkeitsreduktionen und eine Verstetigung des Verkehrsflusses Lärm reduziert. Lokale Lärmminderungen sind vor allem durch Strassengestaltungs- und Beruhigungsmassnahmen, optimierte Verkehrssteuerung sowie in der Folge weniger MIV und tiefere Geschwindigkeiten zu erwarten. Lärmmindernd wirken auch sämtliche Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs.	↗↗ alle Teilräume
	› **Flächenverbrauch und Grünräume:** Neue Verkehrsachsen (v. a. das Herzstück und der Rheintunnel) sind unterirdisch angeordnet. Wo ein gewisser Flächenverlust entsteht (v. a. bei der Umfahrung Hégenheim) gibt es Kompensationsmassnahmen (hier z. B. Parc des carrières). Innerhalb der Verkehrsflächen finden lokale Umwidmungen zugunsten des ÖV (Tramlinien und Bustrassen) oder des LV (v. a. Velonetz) statt. Die Gesamtheit der Siedlungsmassnahmen zielt auf einen sparsamen Bodenverbrauch (Siedlungsentwicklung nach innen). Und schliesslich legt auch das AP4 einen Schwerpunkt in der Förderung der siedlungsnahen Naherholungsgebiete (häufig kombiniert mit einem Ausbau des Velonetzes). Grünräume mit laufenden Vorzeigeprojekten befinden sich in und zwischen sämtlichen Korridoren. Die Aktivitäten auf deutscher und französischer Seite sind dabei besonders hervorzuheben.	↗↗ alle Teilräume

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

↗ = leichte Wirkung; ↗↗ = mittlere Wirkung; ↗↗↗ = grosse Wirkung

11 Ausblick



Die Trinationale Agglomeration Basel hat mit dem Agglomerationsprogramm der 4. Generation ein gesamtheitliches Entwicklungskonzept für die Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2040 vorgelegt. Die Ziele, Strategien, Handlungsfelder und Projekte dieses Gesamtkonzepts sind über Jahre hinweg trinational, mit allen betroffenen Behörden, abgestimmt und politisch beschlossen worden. Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel sowie die Städte und Gemeinden stehen hinter den strategischen Stossrichtungen des Programms. Nach 10 Jahren gemeinsamer Planung und Koordination über kommunale, kantonale und nationale Grenzen hinweg ist die trinationale Agglomeration Basel nun vor allem auf die Umsetzung von dringend notwendigen Infrastrukturprojekten angewiesen, um eine nachhaltige Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung zu gewährleisten.

Im Zentrum stehen hier vor allem die grossen, nationalen Projekte zur Realisierung der trinationalen S-Bahn Basel. Mit dem Bahnausbauschritt 2035 (FABI) wurde für die Zulaufstrecken bereits ein grosser Schritt nach vorne gemacht. Die Inwertsetzung der Siedlungsschwerpunktgebiete, die Schonung der wertvollen Landschaften und die Ermöglichung einer nachhaltigen und ressourcenschonenenden Mobilität - und damit die Umsetzung des Zukunftsbildes - wird nur mit dem Herzstück für die trinationale S-Bahn Basel gelingen. In dieser Frage gibt es keinen Plan B für die trinationale Agglomeration Basel. Der Verzicht hätte eine Entwicklung mit weniger wirtschaftlicher Prosperität, begrenzten Möglichkeiten für eine umweltfreundliche Mobilität, gravierende Einschränkungen der Verkehre von nationaler Bedeutung (internationaler Personenfern- und Güterverkehr) und in letzter Konsequenz eine Verfehlung der Klimaziele der Schweiz zur Folge.

Die nun im Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation vorgesehenen Massnahmen sind - in Kombination mit der Realisierung des Herzstücks im kommenden Bahnausbauschritt 2040 (FABI) - die Grundlage zur Erreichung der gemeinsam gesteckten Entwicklungsziele gemäss Zukunftsbild 2040 und letztlich die Voraussetzung für eine langfristig erfolgreiche und lebenswerte Agglomeration Basel. Alle Mitglieder von Agglo Basel (Agglomerationsprogamm und trireno) werden sich daher mit Nachdruck dafür einsetzen, dass der Ausbau der trinationalen S-Bahn Basel zeitnah umgesetzt wird.

Neben dem Ausbau der Bahninfrastruktur muss in Zukunft auch das Netz der Hochleistungstrassen funktionieren, um den Motorisierten Individualverkehr (MIV) auch künftig prioritär auf den Hochleistungsstrassen abwickeln zu können und das Verkehrsaufkommen auf dem Lokalstrassennetz möglichst tief halten zu können. Dafür sind der Bau des Rheintunnels zur Entlastung der Osttangente und der Ausbau der Strecke Hagnau - Augst durch den Bund bzw. das ASTRA mit Inbetriebnahme vor 2040 zentrale Bausteine.

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel wird den Weg der vergangenen 10 Jahre stetig weitergehen und die Qualität des Programms weiter verbessern. In den kommenden Jahren sehen wir, insbesondere dank der neuen handlungsorientierten Teilstrategie Siedlung, verstärkt die Möglichkeit, konkrete Projekte mit den Städten und Gemeinden in Angriff zu nehmen und zu realisieren. Die etablierten Korridorprozesse sind dabei ein hervorragendes Vehikel. In den Fachgruppen, in der Geschäftsleitung und auch auf politischer Stufe wurden Verbesserungspotenziale im Bereich Verkehr für die kommende Programmgeneration bereits erkannt und diskutiert. Mit der Einreichung der strategischen Verkehrsmassnahmen (4V1-4V7) hat sich die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel bereits gegenüber dem Bund dazu verpflichtet weitere wichtige Themen zu vertiefen und laufende Prozesse weiterzuführen.

Im Hinblick auf die kommenden Generationen, und generell für die Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms als Bundesinstrument, sehen wir grossen Abstimmungsbedarf zwischen den Bundesbehörden und den Kantonen und Agglomerationen.

Bei der «Umsetzung der pauschalen Massnahmen» hat der Bund mit den eingeführten Vereinfachungen bereits einen ersten Schritt gemacht. Die trinationale Agglomeration Basel hat daraufhin in den vergangenen 3 Jahren viel Zeit dafür investiert, effiziente Prozesse zu entwickeln und rechtlich zu verankern. Vereinfachungen sind begrüssenswert, führen aber andrerseits zum jetzigen Zeitpunkt zu aufwändigen nachgelagerten Prozessen auf Stufe der Agglomerationen. Wir bieten den Bundesbehörden in dieser Hinsicht gerne unsere Hilfe als grenzüberschreitender Sparringspartner an. Für künftige Prozessänderungen bitten wir schon jetzt um ausreichend Vorlaufzeit und die Ermöglichung einer ausreichenden Abklärungstiefe.

Die bereits von Bundesseite angekündigte Anpassung der Perimeter für die 5. Generation begrüssen wir als Trägerschaft ausdrücklich und bieten hiermit bereits jetzt unsere Mithilfe bei der Findung von optimalen Lösungen an.

Auch bei den Zielsetzungen für die Erarbeitung der 5. Generation bringen wir gerne unser Know-how ein. Die Überlegungen zu den Schwerpunkten der 5. Generation sind bereits im Gang und Ende 2021 wird die trinationale Agglomeration Basel voraussichtlich das Konzept für die Erarbeitung der 5. Generation beschliessen. Im Jahr 2022 soll umgehend mit den Arbeiten begonnen werden. Wir hoffen dabei sehr, dass wir ab dem Jahr 2022 den Partizipationsprozess wieder ohne coronabedingte Einschränkung weiterführen können.

Glossar

AG	Kanton Aargau
AP	Agglomerationsprogramm
AP1	Agglomerationsprogramm, 1. Generation
AP2	Agglomerationsprogramm, 2. Generation
AP3	Agglomerationsprogramm, 3. Generation
AP4	Agglomerationsprogramm, 4. Generation
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ARP	Amt für Raumplanung
Art.	Artikel
AS	Ausbauschritt
ASTRA	Bundesamt für Strassen
B&R	Bike&Ride
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BAV	Bundesamt für Verkehr
BFS	Bundesamt für Statistik
bfu	Beratungstelle für Unfallverhütung
BGF	Bruttogeschossfläche
Bhf	Bahnhof
BJD	Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn
BL	Kanton Basel-Landschaft
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung
BLT	Baselland Transport AG
BMVI	Bundesministerium für Verkehr, und digitale Infrasturktur
BPK	Bau- und Planungskommission Kanton Basel-Landschaft
BRB	Bundesratsbeschluss
BS	Kanton Basel-Stadt
BSM	Black-Spot-Management
BUD	Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft
BVB	Basler Verkehrs-Betriebe
BVD	Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt
BVU	Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
CEA	Collectivité Européenne d'Alsace
CH	Schweiz
CHF	Schweizer Franken
D	Deutschland
DB	Deutsche Bahn
DDT	Direction Departemental des Territoires
DIR-EST	Direction Interdépartemental des Routes - Est
DREAL	Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DSCR	Direction de la sécurité et de la circulation routière
DTA	Directives territoriales d'aménagement
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
EAP	EuroAirport (Flughafen Basel-Mulhouse)
Eidg.	Eidgenossenschaft
ELK	Europäische Landschaftskonvention
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
ESPOP	Statistik des jährlichen Bevölkerungsstandes
EU	Europäische Union

EW	Einwohner und Einwohnerinnen
EWAP	Einwohner/Arbeitsplätze
F	Frankreich
FABI	Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur
FFF	Fruchtfolgeflächen
FFH	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (EU)
FG	Fachgruppe (Fachliche Begleitgruppe)
FlaMa	Flankierende Massnahmen
FNP	Flächennutzungsplan
ggf.	gegebenenfalls
GIS	Geografisches Informationssystem
GL	Geschäftsleitung
GS	Geschäftsstelle
GV	Güterverkehr
GVM	Gesamtverkehrsmodell
ha	Hektar
HAST	Haltestelle
HGV	Hochgeschwindigkeitsverkehr
HLS	Hochleistungsstrasse
HVS	Hauptverkehrsstrasse
IFG	Infrastrukturfondsgesetz
IGW	Immissionsgrenzwert
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques
ISSI	Infrastruktur-Sicherheitsinstrument
KEP	Kurier-, Express- und Paketdienstleister
KRIP	Kantonaler Richtplan
KTU	Konzessioniertesansportunternehmen
LBO	Landesbauordnung Baden-Württemberg
LEK	Landschaftsentwicklungskonzepte
LEP	Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg
Lk	Landkreis
LÖ	Lörrach
LOADDT	Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire
LRV	Luftreinhalte-Verordnung
LSA	Lichtsignalanlage
LV	Langsamverkehr (Velo- und Fussverkehr)
MD	Multimodale Drehscheibe
MinVG	Mineralölsteuerverwendungsgesetz
MinVV	Mineralölsteuerverordnung
Mio.	Million
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOCA	Monitoring und Wirkungskontrolle Agglomerationsprogramme
Mrd.	Milliarde
MwSt.	Mehrwertsteuer
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds
NAFG	Bundesgesetz zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds
NEB	Netzbeschluss Nationalstrassennetz
NFA	Nationaler Finanzausgleich
NR	Nationalrat
NWRK	Nordwestschweizer Regierungskonferenz
ORK	Deutsch-Französisch-Schweizerische Oberrheinkonferenz
ORR	Deutsch-Französisch-Schweizerischer Oberrheinrat
ÖV	Öffentlicher Verkehr

P&R	Park&Ride
p. a.	per annum
PAVV	Verordnung Programm Agglomerationsverkehr
PEB	Programm Engpassbeseitigung (Bundesamt für Strassen)
PLU	Plans locaux d'urbanisme
POI	Points of Interest
PPBE	Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
PPV	Parkplatzverordnung
PST	Politische Steuerung
PW	Planungswerte
QS	Querschnittsstrategie Siedlung
QV	Querschnittsstrategie Verkehr
RBV	Raumplanungs- und Baugesetz Kanton Basel-Landschaft
RE	Regionalexpress (beschleunigter Regionalzug)
ROG	Raumordnungsgesetz
RoV	Bundesrechtliche Raumordnungsverordnung (Deutschland)
RPAV	Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr
RPG	Schweizer Raumplanungsgesetz
RPV	Schweizer Raumplanungsverordnung
RRB	Regierungsratsbeschluss
RTB	Rheintalbahn
RVHB	Regionalverband Hochrhein-Bodensee
RVL	Regio Verkehrsverbund Lörrach
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SIN	Sachplan Infrastruktur Nationalstrasse
SIS	Sachplan Infrastruktur Schiene
SLA	Saint-Louis Agglomération
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer Français
SO	Kanton Solothurn
SPA	Special Protected Area (Vogelschutzgebiet gemäss EU-Richtlinie 79/409/EWG)
SPA	Special Protection Area
SPV	Schienenpersonenverkehr
SR	Ständerat
SRADDET	Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire
StaLa	Statistisches Landesamt Baden-Württemberg
STATENT	Statistik der Unternehmensstruktur
STATPOP	Statistik der Bevölkerung und der Haushalte
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
SWOT	Akronym für Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Bedrohungen)
T20	Tempo-20
T30	Tempo-30
TBA	Tiefbauamt
TEB	Trinationaler Eurodistrict Basel
TER	Transport Express Régionaux
TNE	Tramnetzentwicklung
TNW	Tarifverbund Nordwestschweiz
TRP	Teilrichtplan
TRUZ	Trinationales Umweltzentrum Weil am Rhein
TS	Teilstrategie
ÜM	Übergeordnete Massnahmen (Nationale Massnahmen CH, F, D)
USP	Unfallschwerpunkt

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Energie und Kommunikation
VBLG	Verband Baselbieter Gemeinden
VE	Verkehrsintensive Einrichtung
vgl.	vergleiche
VQS	Verkehrsqualitätsstufe
VS	Verbindungsstrasse
WB	Waldenburgerbahn
WMZ	Wohn-, Misch- und Zentrumszonen
WSP	Wohnschwerpunkte
WT	Waldshut
z. B.	zum Beispiel
ZAC	Zone d'Aménagement Concertée
ZEB	Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur (Nachfolgeprogramm Bahn 2000)
ZGB	Zivilgesetzbuch
ZVA	Zone de Vigilance Accrues

Quellenverzeichnis

AGGLO Basel (2021): Reglement über die Bewirtschaftung der Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen (gestützt auf Art. 20 Bst. a der Statuten des Vereins Agglo Basel vom 1. Januar 2021) vom 1. Januar 2021 (beschlossen von der der PST AP am 26. November 2020). Liestal.

AGGLO Basel (2020): Statuten Verein Agglo Basel vom 1. Januar 2021 (beschlossen von der PST Verein am 26. November 2020). Liestal.

AGGLO Basel (2020): Grundlagenbericht Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung. Liestal.

AGGLO Basel und Logistikcluster Region Basel (2020): Regionales Güterverkehrskonzept Basel. Basel/Liestal.

AGGLO Basel (2016): Agglomerationsprogramm Basel der 3. Generation, Teil 1 Hauptbericht. Liestal.

AGGLO Basel (2015a): Strategie Strasse, Trinationale Netzstrategie. Bern/Liestal.

AGGLO Basel (2015b): Strategie Strasse, Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung. Bern/Liestal.

AGGLO Basel (2015c): Strategie Strasse, Teil Verkehrsmanagement. Basel.

AGGLO Basel, Kanton Basel-Landschaft und Basel-Stadt (2015): Vereinbarung «Geschäftsstelle trinationale S-Bahn Basel. Basel/Liestal.

Amt für Mobilität BS (2019): Parkplatzkataster Stadt Basel. Basel.

Arendt Consulting (2020): Agglo-Programm-Massnahmen, 4.Generation, Technischer Bericht, Schlussbericht 22. Dezember 2020. Binningen/Basel.

Atmo-VISION (2020): Luftqualität im Oberrheingebiet durch Modellierung: https://atmo-vision.eu/de/werkzeuge/ (Zugriff Dezember 2020).

Atmo-VISION (2020): Massnahmen für die Luft am Oberrhein: : https://atmo-vision.eu/de/werkzeuge/ (Zugriff Dezember 2020).

Atmo-VISION (2020): Treibhausgasemissionen im Oberrheingebiet: : https://atmo-vision.eu/de/werkzeuge/ (Zugriff Dezember 2020).

Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt, Bau- und Umweltschutzdirektion Baselland (2019): Gesamtverkehrsmodell der Region Basel. Ergebnisse Ausgangszustand 2016 und Szenarien 2040. Basel/Liestal.

Bundesagentur für Arbeit (2011/2017): Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte nach Arbeitsort. Nürnberg.

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) (2020): Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RAPV) vom 13. Februar 2020. Bern.

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), (2018): Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (MOCA), Vergleichende Indikatoren nach Agglomerationen. Bern.

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), (2017): Bauzonenstatistik Schweiz 2017 – Statistik und Analysen. Bern.

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) (2011): ÖV-Güteklassen – Berechnungsmethodik ARE. Bern.

Bundesamt für Statistik (BfS): STATPOP Ständige Wohnbevölkerung am 31. Dezember. Neuchâtel.

Bundesamt für Statistik (BfS): STATENT Anzahl Beschäftigte am 31. Dezember. Neuchâtel.

Bundesamt für Statistik (BfS) (2017): Verkehrsverhalten der Bevölkerung, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Neuchâtel.

Bundesamt für Statistik (BfS) (2014): Pendlerstatistik. Neuchâtel.

Bundesamt für Statistik (BfS): Grenzgängerstatistik. Neuchâtel.

Bundesamt für Strassen (ASTRA), (2019): Unfallschwerpunkte auf Nationalstrassen 2016 – 2018. Bern/Ittigen.

Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) (2009): Lärmbelastungskataster Landesflughafen Basel–Mulhouse, November. Bern.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI (2019): Mobilität in Deutschland – MiD. Berlin.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI (2019): Mobilität in Deutschland – MiD. Regionalbericht Landkreis Lörrach. Berlin.

Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau (2011): Richtplan Kanton Aargau. Aarau.

Diener R., J. Herzog, P. de Meuron. M. Meili und C. Schmid 2005: Die Schweiz – Ein städtebauliches Portrait, ETH Studio Basel, Institut Stadt der Gegenwart (Hrsg.). Basel.

Direction Départementale de l'Equipement du Haut-Rhin (2018): Atlas du bruit. Colmar.

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) (SR 725.116.214) (2020): Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) vom 20. Dezember 2019 (Stand am 01. Februar 2020). Bern.

Europäisches Landschaftsübereinkommen (0.451.3): Bundesrecht: https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/landschaft/fachinformationen/landschaftsqualitaet-erhalten-und-entwickeln/die-landschaftsstrategie-des-bafu.html, Zugriff am 10.02.2021.

EWP AG (2020): Veloverkehr Aggloprogramm Basel 4. Generation, Erläuterungsbericht. Effretikon.

Infras (2020): Handbook Emission Factors for Road Transport (HBEFA). Bern.

Institut national de la statistique et des études economiques INSEE : Population municipale. Montrouge Cedex.

Institut national de la statistique et des études economiques INSEE : Emplois au lieu de travail. Montrouge Cedex.

Kanton Aargau (2016): MOBILITÄT. Strategie Kanton Aargau mobilitätAARGAU. Aarau.

Kanton Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Jura, Solothurn, das Land Baden-Württemberg sowie die Région Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine (2016): Memorandum of Understanding zur Weiterentwicklung der Trägerschaft trinationale S-Bahn-Basel.

Kanton Aargau, Kanton Basel-Landschaft, Kanton Basel-Stadt, Kanton Solothurn, Landkreis Lörrach sowie der Saint-Louis Agglomération (2019): Vereinbarung zwischen dem über die Zuweisung der pauschalen Bundesbeiträge für Massnahmen i. S. von Art. 21a MinVV des Agglomerationsprogramm der dritten Generation vom 13. August 2019.

Kanton Aargau, Kanton Basel-Landschaft, Kanton Basel-Stadt und Kanton Solothurn und AGGLO Basel (2015): Vereinbarung betreffend Organisation des Controllings und Reportings der Umsetzung der Agglomerationsprogramme Basel vom 8. September 2015.

Kanton Aargau, Kanton Basel-Landschaft, Kanton Basel-Stadt und Kanton Solothurn (2011): Vereinbarung zwischen dem betreffend Agglomerationsprogramm Basel Umsetzung 1. Generation – Teil Verkehr vom 5. September 2011.

Kanton Basel-Landschaft und Basel-Stadt (2015): Kooperationsvereinbarung S-Bahn Basel. Basel/Liestal.

Kanton Basel-Stadt (Regierungsrat) und Kanton Basel-Landschaft (Regierungsrat), (2021): Medienmitteilung «Enge Kooperation für bessere Verkehrsverbindungen vereinbart» vom 26. Januar 2021.

Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW), (2017): Messungen und Naturschutz. Karlsruhe.

Metron Raumentwicklung AG (2020): Hochhausstrategie Agglo Basel, Bereinigter Schlussbericht. Brugg.

Metron Raumentwicklung AG (2020): ÖV-Güteklassen 2020, 2030, 2040. Brugg.

Metron Raumentwicklung AG (2019): Harmonisierung Parkierung, Grundlagenbericht. Brugg.

Oberrheinkonferenz (2018): Zahlen und Fakten, Grenzgänger 2016. Kehl.

Oberrheinkonferenz (2006/07): D-F-CH Freiraum, Raumordnungskonzeption für den Oberrhein: Freiraumkategorisierung, Deutsch-Französisch-Schweizerische Oberrheinkonferenz. Kehl.

PTV (2011): Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität im Trinationalen Eurodistrict Basel, Los 1: Haushaltsbefragung im deutschen Teil des TEB, Schlussbericht. Karlsruhe.

PTV (2011): Renforcement des transports en commun et de mobilité combinée de l'Eurodistrict Trinational de Bâle, Lot 2 : Réalisation d'une enquête ménages téléphonique sur les comportements liés à la mobilité sur la partie française de l'ETB, Rapport final. Karlsruhe.

PTV (2011): Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität im Trinationalen Eurodistrict Basel, Los 4: Teil Erhebung P+R/B+R, Kurzbericht. Karlsruhe.

PTV (2012): P+R und B+R Erhebung entlang der Schienenstrecken im Kanton Basel-Landschaft. Karlsruhe.

Regierungsrat Basel-Landschaft (2019): Kantonaler Richtplan - Anpassung 2017, Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation. Liestal.

Regierungsrat Basel-Stadt (2019): Ratschlag Gesamtkonzept Elektromobilität» (Nr. 19.0926.01) vom 2. Juli 2019. Basel.

Regierungsrat Basel-Stadt (2019): Richtplan Kanton Basel-Stadt – Anpassung 2019. Basel.

Regierungsrat Kanton Solothurn (2017): Kantonaler Richtplan. Solothurn.

Regionalverband Hochrhein-Bodensee (2000): Regionalplan Hochrhein-Bodensee, Waldshut-Tiengen.

Rapp Trans (2020): Trinationales Verkehrsmanagement Agglomeration Basel, Erläuternder Kurzbericht Grobphase, 17. April 2020. Basel.

Roland Müller Küsnacht AG (2018): Potenzialstudie Park&Ride Agglomeration Basel, Schlussbericht. Zürich.

Saint-Louis Agglomeration (2019): SCoT, Überarbeitung SCoT cantons de Huningue et de Sierentz 2020. Saint-Louis.

Schweizerische Eidgenossenschaft (SR 725.116.2): Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel vom 22. März 1985 (Stand am 01. Januar 2020). Bern.

Schweizerische Eidgenossenschaft (SR 725.116.21): Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV) vom 07. November 2007 (Stand am 01. Januar 2020). Bern.

Schweizerische Eidgenossenschaft (SR 725.13): Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr vom 30. September 2016 (Stand am 01. Januar 2018). Bern.

Schweizerische Eidgenossenschaft (BBl 2016 7587): Bundesbeschluss über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr vom 30. September 2016. Bern.

Schweizerische Eidgenossenschaft (SR 725.13): Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Haupt-strassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, IFG) vom 06. Oktober 2006. Bern.

so!mobil (2020): Mobilitätsmanagement im Kanton Solothurn. Solothurn.

Statistisches Bundesamt (DESTATIS): Interaktiver Unfallatlas. Wiesbaden.

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (StaLa): Bevölkerung Basis Zensus. Stuttgart.

Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW), (2020): Liniennetz Basel und Umgebung. Basel.

Trireno (2021): Netzplan trinationale S-Bahn Basel. Liestal.

Trireno (2021): Liniennetzplan Angebots-Zielzustand im Horizont mit Herzstück. Liestal.

Trireno (2021): Entwicklungsplan zum Zielzustand im Horizont mit Herzstück. Liestal.

UVEK Basel-Stadt (2020): Bericht zum Stand der Umsetzung Ausbau des Tramstreckennetzes und zur Aktualisierung des Plans zum Tramstreckennetz und zum Ratschlag zur Ausgabenbewilligung für die weitere Planung und Gesamtkoordination (Bericht Nr. 18.1730.02). Basel.

UVEK (2014): Technische Richtlinien Bauzonen, Umsetzung der Teilrevision vom 15. Juni 2012 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979. Bern.

Anhang

Anhang 1: Massnahmen Pauschalpakete
Anhang 2: Tabellen Umsetzungsreporting

Anhang 1: Massnahmen Pauschalpakete

Die folgende Tabelle listet die Teilmassnahmen der Pauschalpakete aus dem A-Horizont des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation auf und differenziert diese nach den einzelnen Kategorien des Pauschalpaketes. Details können den Massnahmenblättern entnommen werden.

A-Massnahmen (2024 – 2028)

Nr.	Name	Kategorie	Teilraum	Kosten[85] (Mio. CHF)	Prio. AP4
4M11.1	BS: Verbesserungsmassnahmen Inzlingerstrasse in Riehen	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	5,00	A
4M11.2	BS: Sicherheit Knoten Grenzacherstrasse/Rankstrasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	1,93	A
4M11.3	BS: Aufwertung Ortsdurchfahrt Riehen Dorf	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	1,60	A
4M11.4	Riehen: Aufwertung und Umgestaltung Kirchplatz	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	0,35	A
4M11.5	Rheinfelden (CH): Umsetzung erste Priorisierung KGV T30/T20 definitive Gestaltung	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	AG	4,65	A
4M11.6	Rheinfelden (D): Aufwertung Rheinbrückstrasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	D	4,68	A
4M11.7	Kaiseraugst: Niveaufreie und sichere Fuss- und Veloverkehrsachse Ost-West, Teil Strasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	AG	0,50	A
4M11.8	Kaiseraugst: Erhöhung Sicherheit und Umgestaltung Junkholzweg	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	AG	0,70	A
4M11.9	Kaiseraugst: Umgestaltung Bahnhofstrasse und Vorplatz	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	AG	0,70	A
4M11.10	Reinach: Aufwertung Strassenraum Dornacherweg	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL	0,60	A
4M11.11	Arlesheim: Aufwertung und Umgestaltung Ermitagestrasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL	1,75	A
4M11.12	Bottmingen: Aufwertung, Umgestaltung und Sicherheitserhöhung Burggartenstrasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL	1,32	A
4M11.13	Binningen: Im Tschuppbaumacker, Aufwertung und Umsetzung Begegnungszone	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL	0,70	A
4M11.14	Hégenheim: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	F	1,25	A
4M11.15	Attenschwiller: Aménagement voirie	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	F	0,50	A
4M11.16	Hésingue: Aménagement de la rue de Folgensbourg	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	F	3,03	A
4M11.17	Ferrette: Création d'une zone pacifiée à la sortie du quartier multifonction Robelin	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	F	0,17	A
4M11.18	Rodersdorf: Bahnhofplatzgestaltung	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	SO	1,20	A
4M11.19	Laufen: Umgestaltung Amthausplatz	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL	0,39	A
4M11.20	Frenkendorf: Neugestaltung Dorfkern	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL	3,30	A
Summe				**34,30**	**A**

Tabelle 56: Teilmassnahmenliste Pauschalpaket Aufwertung / Sicherheit Strassenraum

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

85 Sämtliche Kostenangaben verstehen sich exklusive MWST

A-Massnahmen (2024 – 2028)

Tabelle 57: Teilmassnahmenliste Pauschalpaket Neue / Aufwertung Haltestellen

Nr.	Name	Kategorie	Teilraum	Kosten[86] (Mio. CHF)	Prio. AP4
4Ö12.1	BS: Aufwertung Ortsdurchfahrt Riehen Dorf	Neue/Aufwertung Haltestellen	BS	1,77	A
4Ö12.2	Kaiseraugst: Neue Bushaltestelle «Aurica»	Neue/Aufwertung Haltestellen	AG	0,18	A
4Ö12.3	Binningen: Aufwertung Bushaltestellen	Neue/Aufwertung Haltestellen	BL	0,12	A
4Ö12.4	Allschwil: Aufwertung ÖV-Haltestellen	Neue/Aufwertung Haltestellen	BL	0,17	A
Summe				**2,24**	**A**

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

A-Massnahmen (2024 – 2028)

Tabelle 58: Teilmassnahmenliste Pauschalpaket Langsamverkehr

Nr.	Name	Kategorie	Teilraum	Kosten[87] (Mio. CHF)	Prio. AP4
4LV10.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr, 1. Etappe	Langsamverkehr	BS	7,50	A
4LV10.2	BS: Fuss- und Veloverkehrsachsen im Gebiet Dreispitz	Langsamverkehr	BS	5,53	A
4LV10.3	BS: Velostationen	Langsamverkehr	BS	4,40	A
4LV10.4	BL: Radweg Buus - Maisprach	Langsamverkehr	BL	1,50	A
4LV10.5	BL: Pratteln - Augusta Raurica, Netzlückenschluss Ergolzradweg	Langsamverkehr	BL	4,90	A
4LV10.6	BL: Radroute Aesch - Duggingen	Langsamverkehr	BL	3,00	A
4LV10.7	BL: Oberwil, Querung Tram/Bottmingerstrasse	Langsamverkehr	BL	0,50	A
4LV10.8	Hégenheim: Aménagement d'un parking vélo sur la placette de l'Europe à Hégenheim	Langsamverkehr	F	0,04	A
4LV10.9	Pratteln: LV-Achsen Bredella	Langsamverkehr	BL	1,40	A
4LV10.10	Birsfelden: LV-Brücke über die Birs	Langsamverkehr	BL	2,70	A
4LV10.11	Birsfelden: Öffentliche gedeckte Veloabstellplätze im Zentrum	Langsamverkehr	BL	1,60	A
4LV10.12	Kaiseraugst: Ausbau Angebot an Veloabstellanlagen	Langsamverkehr	AG	0,08	A
4LV10.13	Kaiseraugst: Niveaufreie und sichere Fuss- und Veloverkehrsachse Ost-West, Teil Rampe	Langsamverkehr	AG	0,60	A
4LV10.14	Kaiseraugst: Verbreiterung Bahnweglein für LV-Nutzung	Langsamverkehr	AG	0,06	A
4LV10.15	Möhlin: Verbesserung LV-Achsen und Zugänge zum Bahnhof	Langsamverkehr	AG	8,00	A
4LV10.16	Reinach: Ergänzungen Fuss- und Velowege inkl. Veloabstellanlagen	Langsamverkehr	BL	0,90	A
4LV10.17	Arlesheim: LV-Unterführung SBB inkl. Fusswegverbindung bis Griebengasse (Tramhaltestelle)	Langsamverkehr	BL	3,08	A
4LV10.18	Arlesheim: «Spitzerweglein» und Trottoirverlegung im Tal inkl. Knotenanpassung Birseckstrasse/Mattweg	Langsamverkehr	BL	0,11	A

86 Sämtliche Kostenangaben verstehen sich exklusive MWST
87 Sämtliche Kostenangaben verstehen sich exklusive MWST

Nr.	Name	Kategorie	Teilraum	Kosten[87] (Mio. CHF)	Prio. AP4
4LV10.19	Münchenstein: Neue Fussgängerbrücke mit Lift «Van Baerle-Neue Talstrasse»	Langsamverkehr	BL	3,26	A
4LV10.20	Dornach: Langsamverkehrsunterführung Apfelsee	Langsamverkehr	SO	5,00	A
4LV10.21	Dornach: Erweiterung Personenunterführung Bahnhof Dornach-Arlesheim für Langsamverkehr	Langsamverkehr	SO	3,00	A
4LV10.22	Dornach: Fussverkehr - Behebung Schwachstellen	Langsamverkehr	SO	0,16	A
4LV10.23	Dornach: Langsamverkehr Aufwertung Birsquerung	Langsamverkehr	SO	1,00	A
4LV10.24	Dornach: LV-Verbindung Bahnhof Dornach-Arlesheim - Reinach (Stöcklin Areal)	Langsamverkehr	SO	0,76	A
4LV10.25	Laufen: Erschliessung Fussweg Bierkellerweg	Langsamverkehr	BL	0,14	A
4LV10.26	Duggingen/Pfeffingen: Durchgehender Birsuferweg	Langsamverkehr	BL	1,50	A
4LV10.27	Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen inkl. Veloabstellanlagen	Langsamverkehr	BL	5,52	A
4LV10.28	Binningen: Verbindung Paradiesstrasse - Weinbergstrasse	Langsamverkehr	BL	0,15	A
4LV10.29	Binningen: Fussweg Benkenstrasse	Langsamverkehr	BL	0,07	A
4LV10.30	Binningen: Veloabstellanlagen	Langsamverkehr	BL	0,10	A
4LV10.31	Binningen: Lückenschluss Blumenstrasse	Langsamverkehr	BL	0,60	A
4LV10.32	Bottmingen: Behebung Schwachstellen Fussverkehr	Langsamverkehr	BL	0,25	A
4LV10.33	Rodersdorf: Ausbau Fusswegnetz	Langsamverkehr	BL	1,20	A
4LV10.34	SLA: Liaison cyclable Sierentz - Waltenheim	Langsamverkehr	SO	0,43	A
4LV10.35	SLA: Liaison cyclable Leymen - Biel-Benken	Langsamverkehr	F	0,60	A
4LV10.36	SLA: Liaison cyclable Folgensbourg - Wentzwiller	Langsamverkehr	F	0,60	A
4LV10.37	SLA: Liaison cyclable Hésingue - Saint-Louis	Langsamverkehr	F	0,30	A
4LV10.38	SLA: Liaison cyclable Geispitzen - Waltenheim	Langsamverkehr	F	0,31	A
4LV10.39	SLA: Liaison cyclable Attenschwiller - Wentzwiller	Langsamverkehr	F	0,32	A
4LV10.40	SLA: Liaison cyclable Huningue Rue du Rhin	Langsamverkehr	F	0,24	A
4LV10.41	SLA: Liaison cyclable Kappelen - Helfrantzkirch	Langsamverkehr	F	0,52	A
4LV10.42	SLA: Liaison cyclable Koetzingue - Waltenheim	Langsamverkehr	F	0,54	A
4LV10.43	SLA: Liaison cyclable Leymen - Hagenthal-le-Bas	Langsamverkehr	F	0,75	A
4LV10.44	SLA: Liaison cyclable Village-Neuf - Saint-Louis	Langsamverkehr	F	0,66	A
4LV10.45	SLA: Liaison cyclable Michelbach-le-Haut - Blotzheim	Langsamverkehr	F	0,66	A
4LV10.46	SLA: Liaison cyclable Hégenheim - Parc des Carrières - Saint-Louis - Bourgfelden	Langsamverkehr	F	0,75	A
4LV10.47	Saint-Louis: Liaison cyclable rue de l'Aéroport - rue du Canal	Langsamverkehr	F	0,66	A

Nr.	Name	Kategorie	Teilraum	Kosten[87] (Mio. CHF)	Prio. AP4
4LV10.48	Saint-Louis: Liaison cyclable le long des voies SNCF, entre la rue de Seville et la Gare	Langsamverkehr	F	1,76	A
4LV10.49	Saint-Louis: Abris couverts pour les vélos	Langsamverkehr	F	0,10	A
4LV10.50	Saint-Louis: Liaison cyclable avenue de Bâle	Langsamverkehr	F	0,11	A
4LV10.51	Ferrette: Création d'un itinéraire sécurisé pour les piétons et cyclistes reliant le nouveau quartier multifonction Robelin de Ferrette	Langsamverkehr	F	0,07	A
4LV10.52	Ferrette: Création d'une liaison cyclable vers Bâle entre Ferrette et la piste cyclable à Bouxwiller	Langsamverkehr	F	0,10	A
4LV10.53	Durmenach: Elargissement des trottoirs dans la rue de Ferrette, la rue du Château et la rue du Chemin de Fer	Langsamverkehr	F	0,36	A
4LV10.54	Lk Lörrach: Neubau Radweg Egringen - Holzen (Kandern), Lückenschluss K6151	Langsamverkehr	F	3,00	A
4LV10.55	Lörrach: Trennung Fuss- und Veloweg entlang der Wiese (Pendlerroute West)	Langsamverkehr	D	5,00	A
4LV10.56	Schopfheim: Umgestaltung Radweg Wiesendamm	Langsamverkehr	D	1,30	A
4LV10.57	Zell im Wiesental: Ertüchtigung des Wiesentalradweges in Richtung Hausen bis zur Gemeinde-Gemarkungsgrenze Hausen	Langsamverkehr	D	0,03	A
4LV10.58	Weil am Rhein: Lückenschluss Pendlerroute Heldelinger Strasse	Langsamverkehr	D	5,60	A
4LV10.59	Bad Säckingen: Radwegelückenschliessung im Ortsteil Wallbach und Veloabstellanlagen an Bahnhöfen	Langsamverkehr	D	0,65	A
Summe				**94,01**	

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Anhang 2: Tabellen Umsetzungsreporting

A1 - A-MASSNAHMEN (A-LISTE) DER 1. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 1. Generation, Kapitel 3.3

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

					Investitionskosten				
					Angaben Einreichung Agglomeration		Überprüfung Bund und Leistungs-vereinbarung		Aktuelle
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (1.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (1.G.)	Massnahme	Kosten Investi-tionen	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Priorität ABC	Aktuellste Kosten-schätzung inkl. Teuerung (Mio.)
G	2701 Basel	2701.006	Ö47	ÖV-Direktverbindung Leimental – Basel Bahnhof SBB (Margarethenstich)	17.00	A	16.48	A	10.00
G	2701 Basel	2701.009	Ö102	Busbahnhof Laufen	7.00	A	6.94	A	7.57
G	2701 Basel	2701.014	M27	Umgestaltung Luzerner-/Wasgenring	17.00	A	14.64	A	27.32
G	2701 Basel	2701.021	M67	Umgestaltung / Sanierung Ortsdurchfahrt Augst und Kaiseraugst	11.40	A	9.81	A	11.4
G	2701 Basel	2701.023	M71c	Beruhigung Ortszentrum Reinach	31.00	A	26.69	A	18.11
G	2701 Basel	2701.028	M93	Verkehrsberuhigung Riehen/Umgestaltung Lörracherstrasse	10.00	A	11.25	A	14.39
G	2701 Basel	2701.031	M100	Ausbau Baslerstrasse Allschwil	59.00	A	50.80	A	47
G	2701 Basel	2701.037	LV 7	Velo-/Fussverbindung St. Johann-Park - Huningue	30.00	A	8.62	A	28.79
G	2701 Basel	2701.080		Konzept LV_A-Liste	44.20		38.09	A	42.53

	Kosten-stand Bundes-beitrag	Umsetzung				
r Stand	Leistungs-vereinbarung					
Jahr aktuellste Kosten-schätzung (JJJJ)	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Baubeginn/ Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)
2020	6.59	2026	2029	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Volksentscheid	Plangenehmigung durch BAV liegt vor. Absichtserklärung BS/BL zur Realisierung liegt vor.
2020	2.77	2015	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	in Betrieb.
2020	5.85	2012	2015	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	in Betrieb.
2016	3.93	2016	2020	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Leichte planerische Änderung der Massnahme	Massnahme wurde in zwei Teilrpojekte unterteilt (Teil Augst und Teil Kaiseraugst). Die 1. Etappe Kaiseraugst befindet sich in Bau. Die 2. Etappe Augst ist derzeit sistiert.
2020	10.68	2013	2014	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	in Betrieb.
2020	4.50	2017	2020	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	in Betrieb.
2020	20.32	2018	ab 2021	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Leichte planerische Änderung der Massnahme	Etappe 1 ist im Bau. Die Genehmigung für Etappe 2 wird für 2024 erwartet.
2020	3.45	2013	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	in Betrieb.
2020	15.24	2011	ab 2012	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Andere Gründe: …	Das Paket umfasst 40 Teilprojekte. Davon sind 22 Projektein aktuell im Bau oder sind bereits umgesetzt. Weitere neun Projekte gehen bis Ende 2022 in Bau. Bei zwei Projekten ist der Stand derzeit noch offen.

As1 - NICHT MITFINANZIERBARE MASSNAHMEN - SIEDLUNG DER 1. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 1. Generation, Kapitel 3.1

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (1.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (1.G.)	Massnahme	Zeithorizont (laut Leistungsvereinbarung)
G	2701 Basel	2701.201	S001	Entwicklungspol St. Louis West	bis 2014
G	2701 Basel	2701.202	S003	Siedlungsränder Hégenheim-Bourgfelden	realisiert
G	2701 Basel	2701.203	S004	Siedlungsachse Lörrach-Weil am Rhein - Huningue - Saint-Louis	realisiert
G	2701 Basel	2701.204	S007	Erlenmatt	In Realisierung
G	2701 Basel	2701.205	S009	Stadtentwicklung Bahnhof St. Johann (ProVolta)	realisiert
G	2701 Basel	2701.206	S010	Spezialrichtplan Salina-Raurica	realisiert
G	2701 Basel	2701.207	S011	Entwicklung beider Rheinfelden	In Realisierung
G	2701 Basel	2701.208	S012	Arbeitsplatzgebiet Arlesheim (Im Tal) / Münchenstein (Gstad)	bis 2014
G	2701 Basel	2701.209	S013	Dreispitz: Nutzungsplanung	bis 2014
G	2701 Basel	2701.210	S014	Arbeitsplatzgebiet Allschwil (Bachgraben)	bis 2014
G	2701 Basel	2701.212	S018	Entwicklungsgebiet Bahnhofsgebiet Arlesheim-Dornach	In Realisierung
G	2701 Basel	2701.214	S021	Gewerbeareal Aesch (Aesch-Nord) / Reinach (Kägen / Hinterkirch)	In Realisierung
G	2701 Basel	2701.215	S024	Entwicklung Bahnhofsgebiet Laufen	In Realisierung
G	2701 Basel	2701.216	S027	Entwicklung Bahnhofsgebiet Pratteln	In Realisierung
G	2701 Basel	2701.217	S028	Entwicklung Pratteln-Mitte	In Realisierung
G	2701 Basel	2701.218	S030	Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Kaiseraugst	In Realisierung
G	2701 Basel	2701.219	S031	Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Rheinfelden Ost mit Möhlin	bis 2014
G	2701 Basel	2701.220	S033	Entwicklung Bahnhofsgebiet Liestal	realisiert
G	2701 Basel	2701.221	S035	Entwicklung Bahnhofsgebiet Lausen	in Realisierung
G	2701 Basel	2701.222	S037	Entwicklung Bahnhofsgebiet Sissach	in Realisierung
G	2701 Basel	2701.223	S039	St. Jakob / Schänzli: Nutzungsplanung	realisiert
G	2701 Basel	2701.224	S040	Areal CityGate	bis 2014
G	2701 Basel	2701.225	S042	Entwicklung Bahnhofsgebiet Münchenstein: Nutzungsplanung	bis 2014
G	2701 Basel	2701.226	S044	Gebietsentwicklung um Regio-S-Bahn-Haltestellen im Fricktal: Nutzungsplanung	In Realisierung
G	2701 Basel	2701.227	S090	Entwicklung Bahnhofsgebiet Gelterkinden	realisiert
G	2701 Basel	2701.228	S091	Wirtschaftl.Entwicklungsschwerpunkt Sisslerfeld (Stein, Sisseln, Eiken, Münchwilen)	bis 2014
G	2701 Basel	2701.229	S094	Entwicklung Bahnhofsgebiet Muttenz	bis 2014
G	2701 Basel	2701.233	S096c	Zentrumsbildung Niederholz (Riehen)	bis 2014
G	2701 Basel	2701.234	S097	Campus Novartis	In Realisierung
G	2701 Basel	2701.235	S099	Stücki Areal	realisiert
G	2701 Basel	2701.236	S100	Bethesda	bis 2014
G	2701 Basel	2701.237	S101	Areal Roche	bis 2014
G	2701 Basel	2701.238	S102	Messe Basel	In Realisierung
G	2701 Basel	2701.239	S103	Entwicklung Bahnhofsgebiet Grellingen	realisiert
G	2701 Basel	2701.240	S104	Entwicklung Bahnhofsgebiet Zwingen	realisiert

Umsetzung					
				Weiterentwicklung/ Konkretisierung	
Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)
2007	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		2701.2.126	S1
2006	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung			
2006	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		2701.2.137	S12
2007	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		2701.2.136	S11
vor 2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung			
2009	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		2701.2.132	S7
2007	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		2701.2.133	S8
2012	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		2701.2.130	S5
2006	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		2701.2.129	S4
2008	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		2701.2.128	S3
2007	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung			
2010	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		2701.2.130	S5
2006	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung			
vor 2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung			S6
vor 2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung			S6
vor 2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		2701.2.132	S7
2014	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		2701.2.134	S9
2010	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung			
2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung			
2012	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung			
2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung			
vor 2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung			
2012	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung			
2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung			
2004	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung			
2007	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		2701.2.134	S9
2010	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		2701.2.131	S6
2007	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung			S10
vor 2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		2701.2.127	S2
vor 2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung			
vor 2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung			
vor 2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		2701.2.136	S11
vor 2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		2701.2.136	S11
2006	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung			
2006	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung			

A2 - A-MASSNAHMEN (A-LISTE) DER 2. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 2. Generation, Kapitel 3.3

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

					Investitionskosten			
					Angaben Einreichung Agglomeration		Überprüfung Bund und Leistungs-vereinbarung	
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)	Massnahme	Kosten Investi-tionen	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Priorität ABC
G	2701 Basel	2701.2.021	Ö14	Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis	98.00	A	87.82	A
G	2701 Basel	2701.2.056	M4	H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina Raurica)	48.00	A	46.69	A
G	2701 Basel	2701.2.024	Ö19	Doppelspurausbau Tramlinien 10/17, „Spiesshöfli“ / Binningen	25.00	A	22.40	A
G	2701 Basel	2701.2.055	M2	Basel-Dreispitz: Knotenanpassungen	25.00	A	24.32	A
G	2701 Basel	2701.2.059	M10	Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost	20.00	A	5.40	A
G	2701 Basel	2701.2.061	M13	Strassenraumgestaltung Bachgraben	19.00	A	7.20	A
G	2701 Basel	2701.2.060	M12	Verkehrsmanagement Rheinfelden-Kaiseraugst	15.00	A	4.49	A
G	2701 Basel	2701.2.054	M1a	Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Anschluss Basel-City - Basel SBB - Gundeldinger Quartier - ABAC	8.00	A	7.78	A
G	2701 Basel	2701.2.097	LV1-26	Neue Velostation Süd am Bahnhof Basel SBB	8.00	A	7.78	A
G	2701 Basel	2701.2.075	LV1-4	LV-Massnahmen Birsfelden - Schweizerhalle (Rheinfelder-/Rheinstrasse)	7.00	A	6.81	A
G	2701 Basel	2701.2.142	Ö28	ÖV-Drehscheibe Saint-Louis - P+R	6.43	A	6.25	A
G	2701 Basel	2701.2.029	Ö29	ÖV-Drehscheibe Muttenz (Busbahnhof)	6.00	A	5.84	A
G	2701 Basel	2701.2.072	LV1-1	Neuer Rhein-Steg zwischen den beiden Rheinfelden	6.00	A	5.84	A
G	2701 Basel	2701.2.084	LV1-13	Münchenstein: Fuss- und Velowegverbindung Dreispitz-Brüglingen-GrosseAllee	5.00	A	4.86	A
G	2701 Basel	2701.2.092	LV1-21	Reinach: Fuss-/Veloverbindung Reinach-Dornach/Arlesheim	5.00	A	4.86	A
G	2701 Basel	2701.2.098	LV1-27	Riehen: Fuss- und Veloverbindung Weilstrasse mit Anschluss Wiese	4.00	A	3.89	A
G	2701 Basel	2701.2.079	LV1-8	Liestal: Umgestaltung und Velo-massnahmen entlang der Rheinstrasse	1.50	A	1.46	A
G	2701 Basel	2701.2.149		LV A-Liste			11.45	A

		Kostenstand Bundes-beitrag	Umsetzung				
Aktueller Stand		Leistungs-vereinbarung					
Aktuellste Kosten-schätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kosten-schätzung (JJJJ)	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Baubeginn/ Umsetzungs beginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)
72.83	2020	30.74	2015	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	in Betrieb.
59.86	2018	16.34	2019	2023	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
41.8	2020	7.84	2022	2025	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Hängige Einsprachen	
24.32	2020	8.51	2019	2024	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Leichte planerische Änderung der Massnahme	Massnahme wurde in 3 Teilmassnahen unterteilt. Teil 2 und 3 sollen im 2023 bzw. 2026 starten.
20	2020	1.89	2025	2027	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	
15.26	2020	2.52	2019	2022	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
15	2016	1.57	2025	2029	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Andere Gründe: …	Alle kantonalen VM-Regionen bauen konzeptionell und infrastrukturmässig auf der Pilotregion Baden-Wettingen auf. Auf dieser Basis kann mit der Umsetzung der weiteren Regionen verzögert gestartet werden. Die Planungsarbeiten wurden aufgenommen.
12.32	2020	2.72	2016	2024	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Teil 1 begann im Jahr 2016 und Teil 2 im Jahr 2019.
8	2011	2.72	2024	2025	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Abhängigkeiten zu nationalen Infrastrukturen	Umsetzung mit AS2025 (Gleis 19/20), kurzfristig realisierbare Verbesserungen in Prüfung; partieller Bau der Velostation in Planung
7	2020	2.38	2024	2027	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Wesentliche planerische Änderung der Massnahme	Massnahme wird evt. in Gesamtumgestaltung eingebunden
9.64	2020	2.19	2016	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	in Betrieb.
6	2020	2.04	2024	2025	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Abhängigkeiten zu nationalen Infrastrukturen	SBB benötigt Busvorplatz als Baustelleneinrichtung für die Entflechtung Muttenz
14.01	2019	2.04	0	0	Planungsstopp / Sistierung	Nicht gesicherte Finanzierung - Volksentscheid	
5	2020	1.70	2024	2025	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Andere Gründe: …	Finanzierung gesichert, Wird im Zusammenhang mit Massnahme 4O6 aus AP4 realisiert.
6	2020	1.70	2022	2023	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: …	Finanzierung gesichert
1.99	2020	1.36	2021	2022	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Leichte planerische Änderung der Massnahme	Massnahme wird in 2 Teilmassnahmen unterteilt.
0.58	2018	0.51	2015	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	in Betrieb.
k.A.	2020	4.01	ab 2016	ab 2016	im SOLL	Andere Gründe: …	Das Paket umfasst 14 Teilprojekte. Davon sind 6 Projektein aktuell im Bau oder sind bereits umgesetzt. Weitere 5 Projekte gehen bis Ende 2022 in Bau (Rest soll ab 2022 folgen). Bei einem Projekt ist der Stand derzeit noch offen.

Av2 - NICHT MITFINANZIERBARE MASSNAHMEN - VERKEHR DER 2. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 2. Generation, Kapitel 3.1

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

					Investitionskosten			
					Angaben Einreichung Agglomeration		Überprüfung Bund und Leistungs-vereinbarung	
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)	Massnahme	Kosten Investi-tionen	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Zeithorizont (Beginn der Umsetzung)
G	2701 Basel	2701.2.025	Ö34	ÖV-Priorisierung und Busspuren	k.A.	A	0.00	Av E
G	2701 Basel	2701.2.064	V1	Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung	k.A.	A	0.00	Av
G	2701 Basel	2701.2.065	V2	Aufbau Mobilitätsmanagement	k.A.	A	0.00	Av
G	2701 Basel	2701.2.066	V3	Aufbau regionales Verkehrsmanagement	k.A.	A	0.00	Av
G	2701 Basel	2701.2.086	LV1-15	Münchenstein: Fusswegverbindung Känelmattstrasse	k.A.	A	0.00	Av E
G	2701 Basel	2701.2.100	LV1-29	Basel: Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse - Theodor Herzl-Strasse	k.A.	A	0.00	Av E
G	2701 Basel	2701.2.101	LV1-30	Basel: Veloverbindung Gellert-St.Jakob-Dreispitz	k.A.	A	0.00	Av E
G	2701 Basel	2701.2.102	LV1-31	Basel: Veloerschliessung regionaler Arbeitsplatzschwerpunkt Dreispitz	k.A.	A	0.00	Av E
G	2701 Basel	2701.2.103	LV1-32	Basel: Fuss-und Veloverbindung Hafen Kleinhüningen/Klybeck	k.A.	A	0.00	Av E/umgesetzt
G	2701 Basel	2701.2.104	LV1-33	Basel: Veloverbindung Lange Erlen	k.A.	A	0.00	Av E
G	2701 Basel	2701.2.106	LV1-35	Velostation Lörrach	k.A.	A	0.00	Av E/umgesetzt
G	2701 Basel	2701.2.063	M15	Verkehrsraumgestaltung Rheinstrasse Liestal (FlaMa HPL, H2)	36.00	A	35.02	Av E
G	2701 Basel	2701.2.057	M7	Aesch, Zubringer Pfeffingerring	20.00	A	19.45	Av E
G	2701 Basel	2701.2.143	Ö28	ÖV-Drehscheibe Saint-Louis - Anpassungen der Bahnhofsanlage	2.57	A	2.31	Av
G	2701 Basel	2701.2.027	Ö37	Busbeschleunigungsmassnahmen Hegenheimer-/Belforterstrasse - Bachgraben- Allschwil	1.50	A	1.46	Av E
G	2701 Basel	2701.2.107	LV1-36	Piste Cyclable Gare Saint-Louis / Passerelle Huningue	1.43	A	1.39	Av
G	2701 Basel	2701.2.105	LV1-34	Velo Oberrhein	1.25	A	1.22	Av
G	2701 Basel	2701.2.085	LV1-14	Münchenstein: Fuss-und Radweg Loogstrasse	1.00	A	0.97	Av E
G	2701 Basel	2701.2.108	LV1-37	Saint-Louis: Parc de stationnement couvert pour vélos	0.59	A	0.57	Av

	Umsetzung						
Aktueller Stand							Weiterentwicklung/ Konkretisierung
Aktuellste Kosten-schätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kosten-schätzung (JJJJ)	Baubeginn/ Umsetzungs beginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	Massnahme - Nr. (Agglo) (3.G.)
15	2016	2015	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	In Betrieb.	
k.A.	2020	2012	ab 2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Projekt wurde in AP4 vertireft und ist im Hauptbericht, Kapitel X.X.X abgebildet.	V3
k.A.	2020	2012	laufend	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Schritt 1 ist mit dem Aufbau eines Mobilitätsportal erfogt: www.eurodistrictbasel.eu/de/mobilitaetsportal.html	V1
k.A.	2020	2012	ab 2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Projekt wurde in AP4 vertireft und ist im Hauptbericht, Kapitel X.X.X abgebildet.	V2
0.65	2015	2015	2015	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	In Betrieb.	
0	2020	2027	2028	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Wesentliche planerische Änderung der Massnahme	Zusammenhang mit den Projekten Zubringer Bachgraben und PLU St. Louis	
k.A.	2020	2016	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	In Betrieb.	
0	2020	2019	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	in Abhängigkeit zur Arealentwicklung Dreispitz, einzelne Bausteine umgesetzt; Reinacherstrasse Süd, Sofortmassnahmen Dreispitz	
0	2020	2025	2025	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Andere Gründe: …	Steht in abhängigkeit zu LV3 "Hafenbrücke" im AP3. Weiterführung der Wegverbindung.	
1.6	2016	2015	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	In Betrieb.	
0.37	2012	2013	2014	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	In Betrieb.	
48	2020	2024	2026	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Wesentliche planerische Änderung der Massnahme	Volksinitiative die ein 3 Spur-Betrieb in Stausituationen verlangt	
18.0	2020	2016	2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	In Betrieb.	
2.57	2013	2016	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	In Betrieb.	
2.67	2013	2015	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	In Betrieb.	
1.5	2019	2021	2022	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	Wurde in AP3 als LV60 im LV A-Lsite genehmigt.	LV60
1.25	2012	2015	2018	im SOLL		schrittweise Realisierung als Eigenlerestungen; tw. Förderung über Pendlerfonds Basel-Stadt	
0.44	2012	2013	2013	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	In Betrieb.	
0.45	2012	2016	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	In Betrieb.	

As2 - NICHT MITFINANANZIERBARE MASSNAHMEN - SIEDLUNG DER 2. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 2. Generation, Kapitel 3.1

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)	Massnahme	Zeithorizont (laut Leistungsvereinbarung)	Umsetzungsbeginn (JJJJ)
G	2701 Basel	2701.2.126	S1	Schwerpunktgebiet Saint-Louis	A	2007
G	2701 Basel	2701.2.127	S2	Schwerpunktgebiet Basel-West / St. Johann	A	vor 2011
G	2701 Basel	2701.2.128	S3	Schwerpunktgebiet Allschwil	A	2008
G	2701 Basel	2701.2.129	S4	Schwerpunktgebiet Basel-Dreispitz	A	vor 2011
G	2701 Basel	2701.2.130	S5	Schwerpunktgebiet Birsstadt	A	2009
G	2701 Basel	2701.2.131	S6	Schwerpunktgebiet Muttenz / Pratteln	A	2007
G	2701 Basel	2701.2.132	S7	Schwerpunktgebiet Salina Raurica / Kaiseraugst	A	2009
G	2701 Basel	2701.2.133	S8	Schwerpunktgebiet Rheinfelden	A	2007
G	2701 Basel	2701.2.134	S9	Schwerpunktgebiet Unteres Fricktal	A	2007
G	2701 Basel	2701.2.135	S10	Schwerpunktgebiet Basel Ost / Riehen	A	2007
G	2701 Basel	2701.2.136	S11	Schwerpunktgebiet Kleinbasel	A	vor 2011
G	2701 Basel	2701.2.137	S12	Schwerpunktgebiet Hafen Kleinhüningen / 3Land	A	vor 2011
G	2701 Basel	2701.2.138	S13	Schwerpunktgebiet Liestal	A	2006
G	2701 Basel	2701.2.139	S14	Agglomerationsweite Siedlungsverdichtungsstrategie	A	2013
G	2701 Basel	2701.2.140	S15	Agglomerationsweite Siedlungsbegrenzungsstrategie	A	2013
G	2701 Basel	2701.2.141	S16	Agglomerationsweite Hochausstrategie	A	2015

Umsetzung			
			Weiterentwicklung/ Konkretisierung
Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	Massnahme - Nr. (Agglo) (3.G.)
im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		S1
im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		S3
im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		S9
im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		S4
im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		S14 / S15 / S10 /S17
im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		S11/S5
im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		S12 / S13
im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		S19
im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		S6/S7
im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		S26
im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		S8
im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		S26
im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		S20
im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Ersetzt durch TS Siedlung AP4 und strategisches Massnahmenblatt AP4 (4SL1)	
im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Ersetzt durch TS Siedlung AP4 und strategisches Massnahmenblatt AP4 (4SL1)	
im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Erledigt/erarbeitet in AP4	

A3 - A-MASSNAHMEN (A-LISTE) DER 3. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 3. Generation, Kapitel 3.2

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

					Investitionskosten			
					Angaben Einreichung Agglomeration		Überprüfung Bund und Leistungsvereinbarung	
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (3.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (3.G.)	Massnahme	Kosten Investi-tionen	Priorität ABC	Kosten (April 2016)	Priorität ABC
	Basel	2701.3.005	LV13	Muttenz: LV-Erschliessung Areal Hagnau	9.82	A	9.82	A
	Basel	2701.3.006	LV14	BL: Langsamverkehrsachse Salina Raurica	6.53	A	6.53	A
	Basel	2701.3.011	LV19	Rheinfelden (CH): Behindertengerechte Erschliessung Bahnhof SBB - Kapuzinerberg	1.51	A	1.51	A
	Basel	2701.3.012	LV2	Basel: St. Jakobs-Strasse - Velomassnahmen	6.03	A	6.03	A
	Basel	2701.3.018	LV25	Augst: Giebenacherstrasse	3.01	A	3.01	A
	Basel	2701.3.023	LV3	Basel: Fuss-/Velobrücke Dreiländereck "Hafenbrücke"	7.03	A	7.03	A
	Basel	2701.3.032	LV38	Liestal: Abstellanlagen Velo	4.02	A	4.02	A
	Basel	2701.3.085	M1	Vollanschluss Aesch	55.65	A	55.65	A
	Basel	2701.3.096	M2	Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach	28.38	A	28.38	A
	Basel	2701.3.103	M4	Therwil, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	6.03	A	2.30	A
	Basel	2701.3.106	M7	Basel: Heuwaage-Binningerstrasse	17.08	A	6.63	A
	Basel	2701.3.107	M8	Basel: Freiburgerstrasse	7.17	A	7.17	A
	Basel	2701.3.110	Ö10	Rheinfelden: Umgestaltung und Aufwertung Bahnhofplatz mit Busbahnhof	2.01	A	2.01	A
	Basel	2701.3.111	Ö11	Rheinfelden: Entflechtung ÖV, MIV und LV im Bereich Bahnhof SBB	2.26	A	2.26	A
	Basel	2701.3.112	Ö12	Busspur Bruderholzstrasse	5.12	A	5.12	A
	Basel	2701.3.113	Ö13	Fahrplanstabilität Bus BL (Linie 80/81)	7.84	A	3.39	A
	Basel	2701.3.114	Ö14	Rheinfelden: Eigentrassierung ÖV (Bus) Kaiseraugst-Rheinfelden (Augarten-Hirsrüti)	4.32	A	4.32	A
	Basel	2701.3.115	Ö15	Basel: Verkehrs- und Gestaltungsprojekt Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt	44.00	A	16.83	A
	Basel	2701.3.131	Ö3	Tram Claragraben	25.11	A	25.11	A
	Basel	2701.3.149	Ö8	Bushof Grellingen	1.36	A	1.36	A
	Basel	2701.3.150	Ö9	Bushof Frenkendorf	2.01	A	2.01	A
	Basel	2701.3.329	-	Paket LV A-Liste	62.38	A	58.93	A
	Basel	2701.3.330	-	Paket Aufw. Str. A-Liste	20.75	A	16.33	A

		Kostenstand Bundes-beitrag	Umsetzung				
Aktueller Stand		Leistungs-vereinbarung					
Aktuellste Kosten-schätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kosten-schätzung (JJJJ)	Kosten (April 2016)	Baubeginn/ Umsetzungs beginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)
?	?	3.93	2022	?	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
6	2020	2.61	2023	2025	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: …	Hängt mit der Verlegung der Rheinstrasse (AP2 zur Zeit in Bau) zusammen. Baubeginn kann erst nach Inbetriebnahme erfolgen.
?	?	0.60	2024	?	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)		
6.5	2020	2.41	2025	2026	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
2	2020	1.20	2021	2022	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
7.03	2020	2.81	2026	2027	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Wesentliche planerische Änderung der Massnahme	Internationales Projekt; Abklärungen bei Arealnutzungen,Siedlungsentwicklung mit Abstimmung Langsamverkehr
?	?	1.61	2022	?	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
54.95	2019	22.26	2019	2023	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	in Bau
?	?	11.35	2024	2027	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)		
6.6	2019	0.92	2024	2025	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	
17	2020	2.65	2026	2027	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	Nach Referendum zu Ozeanium wird Terminplan auf tatsächlichen Erhaltungsbedarf angepasst und Perimeter erweitert um Doppelspurausbau und bis und mit BehiG-Tram-HAST Zoo
7.17	2020	2.87	2023	2025	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Abhängig von Baustart 4-Spurausbau DB und GBN; Baugenehmigung für DB erteilt im Nov. 2020
?	?	0.80	2023	?	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)		
2.88	2020	0.90	2020	2021	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
5.2	2020	2.05	2024	2025	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	
8	2020	1.36	2024	2026	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: …	Ist in Anhängigkeit mit Sanierung Rheinfelderstrasse
?	?	1.73	2021	?	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
29.33	2020	6.73	2023	2025	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Wesentliche planerische Änderung der Massnahme	Politische Änderungswünsche; ab 2023 Baubeginn zu erwarten
25.11	2018	10.04	2025	2027	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
2.2	2020	0.54	2026	2027	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Abhängigkeiten zu nationalen Infrastrukturen	SBB Doppelspurausbau Grellingen - Duggingen
2	2020	0.80	2022	2023	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
k.A.	2020	23.57	2019	ab 2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Paket besteht aus 43 Teilmassnahmen wovon 7 bereits in Bau ist und 22 bis 2022 in Bau gehen sollen. 14 Teilmassnahmen folgen ab 2023.
k.A.	2020	6.53	2020	ab 2021	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Paket besteht aus 8 Teilmassnahmen wovon 1 bereits in Bau ist und 3 bis 2022 in Bau gehen sollen. 4 Teilmassnahmen folgen ab 2023.

Av3 - NICHT MITFINANZIERBARE MASSNAHMEN - VERKEHR DER 3. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 3. Generation, Kapitel 3.1

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

					Investitionsk		
					Angaben Einreichung Agglomeration		Überprüfung Bund und Leistungs-vereinbarung
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (3.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (3.G.)	Massnahme	Kosten Investi-tionen	Priorität ABC	Zeithorizont (Beginn der Umsetzung)
	Basel	2701.3.034	LV4	Basel: Priorisierte Velorouten - Eigenleistungen	0.00	AvE	Av E
	Basel	2701.3.045	LV5	Basel: Fuss- und Veloerschliessung an Parc des Carrières (Bachgraben - Rue de Bâle)	0.36	AvE	Av E
	Basel	2701.3.081	LV82	Schopfheim: Radweg Dammweg bis L139 entlang der Wiese	0.35	AvE	Av E
	Basel	2701.3.082	LV83	Schopfheim: Radwegverbindung Schopfheim West P+R und B+R in Richtung Maulburg	0.27	AvE	Av E
	Basel	2701.3.088	M12	Park&Ride-Anlage Bahnhof Stein-Säckingen	3.84	AvE	Av E
	Basel	2701.3.116	Ö16	Tram 3 (Saint-Louis - Technoport)	8.84	AvE	Av E
	Basel	2701.3.117	Ö17	S-Bahn-Haltestelle Schopfheim Schlattholz	1.00	AvE	Av E
	Basel	2701.3.118	Ö18	Zell im Wiesental: Neugestaltung Bahnhofsumfeld	1.67	AvE	Av E
	Basel	2701.3.119	Ö19	Bushof Stein-Säckingen	0.30	AvE	Av E
	Basel	2701.3.121	Ö20	Busverbindung (F) - Bachgraben – St. Johann Bhf. (-Kleinbasel)	0.30	AvE	Av E
	Basel	2701.3.122	Ö21	Buserschliessung Erlenmatt/Schoren/Dreiländereck	0.30	AvE	Av E
	Basel	2701.3.123	Ö22	Expressbus Bad. Bf – Roche – Schwarzwaldbrücke – Bahnhof SBB	0.10	AvE	Av E
	Basel	2701.3.197	V1	Umsetzung Mobilitätsinformationsplattform	0.65	AvE	Av E
	Basel	2701.3.198	V2	Aufbau Verkehrsmanagement	0.00	AvE	Av E
	Basel	2701.3.199	V3	Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung	0.00	AvE	Av E
	Basel	2701.3.200	V4	Regionales Güterverkehrskonzept	0.00	AvE	Av E
	Basel	2701.3.201	V5	Regionales P+R-Konzept	0.00	AvE	Av E

osten		Umsetzung				
Aktueller Stand						
Aktuellste Kosten-schätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kosten-schätzung (JJJJ)	Baubeginn/ Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)
k.A.	2020	2018	laufend	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Zahlreiche Massnahmen umgesetzt
0.3	2018	2021	2021	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Ausstehende Planungsfreigaben von Frankreich (notwendig, da Schweizer Teil zusammen mit französischem Teil realisiert werden soll)
k.A.	2020	2024	2025	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Wesentliche planerische Änderung der Massnahme	Projekt von Grund auf neu geplant und weiterentwickelt. Eingereicht im Rahmen von 4LV10.56.
1.4	2017	2016	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
5.4	2020	2019	2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
8.84	2020	2022	2024	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
1.05	2020	2017	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
1.9	2020	2024	2024	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	
k.A.	2020	2017	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
0.2	2020	2021	2022	im SOLL	Leichte planerische Änderung der Massnahme	Vorerst nur Abschnitt Bachgraben - Bhf. St. Johann
0.2	2020	2018	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	in Betrieb: Abschnitte Erlenmatt und Schoren
0.1	2020	2016	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	in Betrieb.
k.A.	2020	2017	2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	in Betrieb.
k.A.	2020	2019	ab 2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
k.A.	2020	2018	ab 2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
k.A.	2020	2018	ab 2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
k.A.	2020	2016	ab 2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	

As3/Bs3 - NICHT MITFINANZIERBARE MASSNAHMEN - SIEDLUNG DER 3. GENERATION
vgl. Leistungsvereinbarung 3. Generation, Kapitel 3.1

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (3.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (3.G.)	Massnahme	Zeithorizont (laut Leistungsvereinbarung)	Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Umsetzungstand
	Basel	2701.3.202	L0	Erarbeiten von Landschafts- und Freiraumkonzepten in den Korridoren	As	2017	im SOLL
	Basel	2701.3.203	L1	Tüllinger Berg	As	2011	im SOLL
	Basel	2701.3.204	L10	Landschaftsraum Wiese - Landschaft & Fluss = Wiesionen2	As	2014	im SOLL
	Basel	2701.3.205	L2	Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	As	2018	im SOLL
	Basel	2701.3.206	L3	Rheinufer - Rheinfelder Rheinuferrundweg extended	As	2017	im SOLL
	Basel	2701.3.207	L4	Birspark Landschaft	As	2016	im SOLL
	Basel	2701.3.208	L5	L'Ile du Rhin/La petite camarque Alsacienne	As	2015	im SOLL
	Basel	2701.3.209	L6	Kiesgruben 2.0	As	2019	im SOLL
	Basel	2701.3.210	L7	Rheinufer - Bad Bellingen rückt an den Rhein	As	2017	im SOLL
	Basel	2701.3.211	L8	Landschaftsraum Wiese - Vom Gewässer zur Lebenswelt	As	2016	im SOLL
	Basel	2701.3.212	L9	Landschaftsraum Wiese - 24 stops am Rehberger-Weg	As	2015	im SOLL
	Basel	2701.3.213	S0.1	Siedlungsverdichtung fördern	As	2017	im SOLL
	Basel	2701.3.214	S0.2	Siedlungsbegrenzung durchsetzen	As	2017	im SOLL
	Basel	2701.3.215	S0.3	Hochhausstrategie	As	2017	im SOLL
	Basel	2701.3.216	S1	Saint-Louis	As	2007	im SOLL
	Basel	2701.3.217	S1.1	Entwicklungspol Saint-Louis West	As	2007	im SOLL
	Basel	2701.3.218	S1.2	Entwicklungspol EuroAirport ("Technoport")	As	2007	im SOLL
	Basel	2701.3.219	S10	Widen/Birsmatt	As	2009	im SOLL
	Basel	2701.3.220	S10.1	Birsmatt	As	2009	im SOLL
	Basel	2701.3.221	S10.2	Widen	As	2009	im SOLL
	Basel	2701.3.222	S11	Muttenz	As	2007	im SOLL
	Basel	2701.3.223	S11.1	Bahnhofsgebiet Muttenz	As	2007	im SOLL
	Basel	2701.3.224	S11.2	Muttenz Areal Hagnau	As	2007	im SOLL
	Basel	2701.3.225	S12	Salina Raurica	As	2009	im SOLL
	Basel	2701.3.226	S12.1	Salina Raurica - Pratteln	As	2009	im SOLL
	Basel	2701.3.227	S12.2	Salina Raurica - Augst	As	2009	im SOLL
	Basel	2701.3.228	S13	Kaiseraugst	As	2009	im SOLL
	Basel	2701.3.229	S13.1	ESP Kaiseraugst	As	2009	im SOLL
	Basel	2701.3.230	S14	Gstad/Schoren/Untere Widen	As	2012	im SOLL
	Basel	2701.3.231	S14.1	Gstad	As	2012	im SOLL
	Basel	2701.3.232	S14.2	Untere Widen/Schoren	As	2012	im SOLL
	Basel	2701.3.233	S15	Reinach/Dornachbrugg /Stöcklin	As	2010	im SOLL
	Basel	2701.3.234	S15.1	Kägen	As	2010	im SOLL
	Basel	2701.3.235	S15.2	Hinterkirch	As	2010	im SOLL
	Basel	2701.3.236	S15.3	Stöcklin	As	2010	im SOLL

Umsetzung		
		Weiterentwicklung/ Konkretisierung
Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	Massnahme - Nr. (Agglo) (4.G.)
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Ersetzt durch TS Landschaft AP4 und strategisches Massnahmenblatt AP4 (4SL1)	
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4L1
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4L2
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Einzelne Projekte umgesetzt	4L3
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	einige Projekte bereits umgesetzt, neue werden laufend entwickelt.	4L4
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4L5
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4L6
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	ersetzt durch TS Siedlung / Korridorprozesse	
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	ersetzt durch TS Siedlung / übergeordnete Planung	
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Erledigt	
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S27
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S27.1
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S27.2
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S10
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S10.1
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S10.2
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S14
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S14.1
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S14.2
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S15
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S15.1
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S15.2
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S17
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S17.1
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S7
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S7.1
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S8
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S8.1
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S8.2
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S8.3

	Basel	2701.3.237	S16	Birsfelden
	Basel	2701.3.240	S17	Aesch Nord
	Basel	2701.3.241	S17.1	Aesch Nord
	Basel	2701.3.242	S18	Münchenstein
	Basel	2701.3.243	S18.1	Gartenstadt
	Basel	2701.3.244	S18.2	Dychrain
	Basel	2701.3.245	S19	Rheinfelden
	Basel	2701.3.246	S19.1	Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)
	Basel	2701.3.247	S19.2	Flächennutzungsplan Rheinfelden
	Basel	2701.3.248	S2	Basel Nord
	Basel	2701.3.249	S2.1	Hafen- und Stadtentwicklung (CH)
	Basel	2701.3.250	S2.2	Industrie Klybeck (CH)
	Basel	2701.3.253	S2.5	Huningue Centre/Nord (F)
	Basel	2701.3.254	S2.6	Campus Novartis
	Basel	2701.3.255	S2.7	Weil Friedlingen (D)
	Basel	2701.3.256	S20	Liestal
	Basel	2701.3.257	S20.1	Zentrum Nord
	Basel	2701.3.258	S20.2	Bahnhof Liestal
	Basel	2701.3.259	S20.3	Oristal
	Basel	2701.3.260	S20.4	Heidenweid-Grammet-Cheddite
	Basel	2701.3.261	S21	Ergolzachse
	Basel	2701.3.262	S21.1	Gelterkinden - Eifeld
	Basel	2701.3.263	S21.2	Entwicklung Bahnhofsumfeld Sissach
	Basel	2701.3.264	S22	Laufen
	Basel	2701.3.265	S22.1	Kernstadtentwicklung
	Basel	2701.3.266	S22.2	Entwicklungsgebiet Nau
	Basel	2701.3.267	S22.3	Weststrasse
	Basel	2701.3.268	S23	Zwingen
	Basel	2701.3.269	S23.1	Papierfabrik
	Basel	2701.3.271	S24	Weil am Rhein
	Basel	2701.3.272	S24.1	Hohe Strasse
	Basel	2701.3.273	S24.2	Messeplatz
	Basel	2701.3.278	S24.7	Verdichtungspotenzial Kernstadt
	Basel	2701.3.279	S24.8	Grieloch
	Basel	2701.3.280	S25	Lörrach/Maulburg
	Basel	2701.3.281	S25.1	Südlich Ötlinger Strasse
	Basel	2701.3.282	S25.10	Buchmatte
	Basel	2701.3.283	S25.2	Bühl III
	Basel	2701.3.284	S25.3	Franz-Ehret-Strasse, Schöpflin-Areal Brombach
	Basel	2701.3.285	S25.4	Schöpflin-Areal, Haagen
	Basel	2701.3.286	S25.5	Belist, Haagen
	Basel	2701.3.287	S25.6	Siegmeer, Hauingen
	Basel	2701.3.288	S25.7	Alte Rheinfelder Strasse, Salzert
	Basel	2701.3.289	S25.8	MMZ
	Basel	2701.3.290	S25.9	Postareal
	Basel	2701.3.291	S26	Riehen
	Basel	2701.3.292	S26.1	Kohlistieg
	Basel	2701.3.295	S27	Schopfheim/Zell
	Basel	2701.3.296	S27.1	Auf hinter Hofen
	Basel	2701.3.297	S27.2	Stalten
	Basel	2701.3.298	S27.3	Bahnhof Zell
	Basel	2701.3.299	S3	Basel-Nordwest
	Basel	2701.3.300	S3.1	Felix-Platter-Spital
	Basel	2701.3.301	S3.2	VoltaNord
	Basel	2701.3.302	S3.3	Stadtabschluss Nordwest
	Basel	2701.3.303	S3.4	Campus Schällenmätteli (Hochschulareal St. Johan
	Basel	2701.3.304	S3.5	Universitätsspital Basel
	Basel	2701.3.305	S4	Basel Süd
	Basel	2701.3.306	S4.1	Dreispitz
	Basel	2701.3.307	S4.2	Bernoulli/Walkeweg
	Basel	2701.3.308	S4.3	Wolf-Nord
	Basel	2701.3.309	S4.4	Umfeld Bahnhof SBB
	Basel	2701.3.310	S5	Pratteln/Grenzach-Wyhlen
	Basel	2701.3.311	S5.1	Bahnhofsgebiet Pratteln
	Basel	2701.3.312	S5.2	Neue Mitte in Grenzach
	Basel	2701.3.313	S6	ESP Möhlin/Rheinfelden-Ost
	Basel	2701.3.315	S7	Stein/Bad-Säckingen/Wallbach/Mumpf
	Basel	2701.3.316	S7.1	ESP Sisslerfeld
	Basel	2701.3.317	S7.2	Brühl
	Basel	2701.3.318	S7.3	Rifeld-Ost
	Basel	2701.3.319	S7.4	Rifeld-West
	Basel	2701.3.320	S7.5	Neumatt
	Basel	2701.3.321	S8	Kleinbasel
	Basel	2701.3.323	S8.2	Messe Basel
	Basel	2701.3.324	S8.3	Areal Roche
	Basel	2701.3.325	S8.4	Areal Rosental
	Basel	2701.3.326	S8.5	Areal Schoren
	Basel	2701.3.327	S9	Bachgraben-Allschwil
	Basel	2701.3.328	S9.1	Arbeitsplatzgebiet Bachgraben
	Basel	2701.3.239	S16.2	Sternenfeldallee
	Basel	2701.3.251	S2.3	Weil am Rhein (D)
	Basel	2701.3.252	S2.4	Huningue Sud (F)
	Basel	2701.3.270	S23.2	Kernentwicklung
	Basel	2701.3.274	S24.3	Haltigen-Ost
	Basel	2701.3.275	S24.4	Im Rad
	Basel	2701.3.276	S24.5	Heldelinger Boden
	Basel	2701.3.277	S24.6	Unterer Brommacker
	Basel	2701.3.293	S26.2	Stettenfeld
	Basel	2701.3.294	S26.3	Zentrumsbildung Niederholz
	Basel	2701.3.314	S6.1	ESP Möhlin/Rheinfelden-Ost
	Basel	2701.3.322	S8.1	Erlenmatt

	As	2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S13
	As	2010	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S9
	As	2010	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S9.1
	As	2021	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S6
	As	2022	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S6.1
	As	2021	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S6.2
	As	2015	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S16
	As	2015	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S16.1
	As	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S16.2
	As	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S2
	As	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S2.1
	As	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S2.2
	As	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S2.9
	As	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S2.6
	As	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S2.7
	As	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S20
	As	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
	As	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S20.1
	As	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
	As	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
	As	2013/2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S21
	As	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	QP-Verfahren läuft	4S21.1
	As	2013	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	QP-Verfahren läuft; Entwicklung in ortsbild- und denkmalpflegerisch schwierigem Kontext - Planungsprozess entsprechend langwierig	4S21.2
	As	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S12
	As	2022	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S12.1
	As	2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S12.2
	As	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
	As	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S11
	As	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S11.1
	As	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S22
	As	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S22.1
	As	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
	As	ab 2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S22.6
	As	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
	As	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S24
	As	2021 / 2022	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S24.1
	As	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S24.10
	As	2022	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S24.2
	As	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S24.3
	As	2019/2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S24.4
	As	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S24.5
	As	offen	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	mittel-bis langfristige Reserve	4S24.6
	As	offen	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	mittel-bis langfristige Reserve	4S24.7
	As	2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S24.8
	As	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S24.9
	As	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S23
	As	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
	As	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S25
	As	k.A.	eine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahr	Veränderte Bedingungen - Markt	Eigentümer zeigen kein Entwicklungsinteresse	4S25.1
	As	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	In Realisierung	4S25.2
	As	2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S25.3
	As	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S3
	As	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S3.1
	As	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S3.2
	As	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
n)	As	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S3.3
	As	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S3.4
	As	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S5
	As	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S5.1
	As	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S5.2
	As	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S5.3
	As	2014	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S5.4
	As	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		
	As	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S15.3
	As	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S16.3
	As	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S18
	As	2009	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S19
	As	2009	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S19.1
	As	2009	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S19.2
	As	2009	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S19.3
	As	2009	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S19.4
	As	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
	As	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S1
	As	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S1.2
	As	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S1.3
	As	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S1.4
	As	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
	As	2008	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S4
	As	2008	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S4.1
	Bs	2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S13.2
	Bs	2021	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S2.3
	Bs	2021	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S2.4
	Bs	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		
	Bs	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S22.2
	Bs	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S22.3
	Bs	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S22.4
	Bs	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S22.5
	Bs	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S23.1
	Bs	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
	Bs	2009	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S18.1
	Bs	2009	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S1.1

B3 - B-MASSNAHMEN DER 3. GENERATION (B-Liste)

vgl. Leistungsvereinbarung 3. Generation Kapitel 3.3

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (3.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (3.G.)	Massnahme
	Basel	2701.3.026	LV32	Möhlin: Ausbau Unterführung Bahnhof
	Basel	2701.3.027	LV33	Möhlin: Aufwertung Zugänglichkeit Bahnhof
	Basel	2701.3.078	LV8	Basel: Sevogelbrücke
	Basel	2701.3.092	M16	Laufen, neue Birsbrücke inkl. kommunaler FlaMa
	Basel	2701.3.095	M19	Basel: Aeschenplatz
	Basel	2701.3.109	Ö1	Tram Klybeck - Kleinhüningen
	Basel	2701.3.120	Ö2	Tram Grenzacherstrasse - Schwarzwaldstrasse
	Basel	2701.3.125	Ö24	Bushof Zwingen
	Basel	2701.3.126	Ö25	ÖV-Korridor Bachgraben
	Basel	2701.3.127	Ö26	Basel: Linien-Fernbus-Terminal
	Basel	2701.3.147	Ö6	Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach/Riehen
	Basel	2701.3.148	Ö7	Bushof Bottmingen
	Basel	2701.3.175	Ü31	Tram Salina Raurica
	Basel	2701.3.331	-	Paket LV B-Liste

	Investitionskosten								
	Angaben Einreichung		Überprüfung Bund und Leistungs-vereinbarung		Aktueller Stand				
	Kosten Investi-tionen	Priorität ABC	Kosten (April 2016)	Priorität ABC	Aktuellste Kosten-schätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kosten-schätzung (JJJJ)	Baubeginn/ Umsetzungs beginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstand
	3.01	B	3.01	B	4.5	2020	2025	2025	im SOLL
	1.51	B	1.51	B	1.8	2020	2025	2026	im SOLL
	7.82	B	7.82	B	k.A.	2020	k.A.	k.A.	Planungsstopp / Sistierung
	16.88	B	16.88	B	16	2020	2025	2027	im SOLL
	30.14	B	15.30	B	45	2020	2029	k.A.	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)
	60.28	A	60.28	B	60	2020	2028	2030	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)
	81.87	A	81.87	B	80	2020	ab 2032	k.A.	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)
	2.01	B	2.01	B	3.3	2020	2025	2027	im SOLL
	7.03	B	7.03	B	120	2020	2028	2030	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)
	1.00	B	1.00	B	5	2020	2028	k.A.	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)
	30.14	A	30.14	B	k.A.	2020	k.A.	k.A.	Planungsstopp / Sistierung
	7.03	A	7.03	B	10.5	2020	2024	2027	im SOLL
	175.00	B	175.00	B	157	2020	2027	2031	im SOLL
	46.82		46.82	B	k.A.	2020	ab 2024	ab 2024	im SOLL

Umsetzung		
		Weiterentwicklung/ Konkretisierung
Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	Massnahme - Nr. (Agglo) (4.G.)
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Wird zusammen mit LV33-LV37 (AP3) in AP4 eingereicht	4LV10.15
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Wird zusammen mit LV32, LV34-LV37 (AP3) in AP4 eingereicht	4LV10.15
Nicht gesicherte Finanzierung - Volksentscheid	Am 30.08.2016 scheiterte die Veloring-Initiative in einer Volksabstimmung. Die Planung der darin enthaltenen Projekte steht seither still. Brücke ist in TRP 2018 enthalten!	
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen		4M3
Wesentliche planerische Änderung der Massnahme	Baubeginn ab 2029 mit Perimeterausdehnung	4M14
Wesentliche planerische Änderung der Massnahme	Tramstrecke neu durch Areal Klybeckplus/Potential neuer Stadtteil	4Ö5
Andere Gründe: …	Umsetzung nach 2035	4Ö20
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen		4MD3
Wesentliche planerische Änderung der Massnahme	Im AP 4 als B-Massnahme, bezeichnet als "BS: Tram Bachgraben"	4Ö13
Abhängigkeiten zu nationalen Infrastrukturen	Stadtraum rund um den Bahnhof SBB wird zurzeit aufgrund der Planungen rund um das Herzstück genauer betrachtet.	4MD17
Nicht gesicherte Finanzierung - Politik		
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen		4MD1
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen		4Ö2
Leichte planerische Änderung der Massnahme	8 der 16 Teilmassnahmen des LV-B-Pakets werden in AP4 eingereicht.	4LV10.15/4LV10.28/4LV10 .46/4LV10.54

Definitive Abstandnahme

Für hier eingetragene Massnahmen entfällt der Anspruch auf die Finanzhilfe

Legende	
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend

Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code	Massnahme - Nr. (Agglo)	Massnahme

	Investitionskosten				Kostenstand Bundesbeitrag	Umsetzungsreporting
	Angaben Einreichung Agglomeration		Überprüfung Bund und Leistungsvereinbarung		Leistungsvereinbarung	
	Kosten Investitionen	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Bemerkungen (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)

Geschäftsstelle Agglo Basel
Bureau Agglo Basel

Emma Herwegh-Platz 2a
CH-4410 Liestal

Tel.: +41 61 926 90 50
Fax: +41 61 921 12 46

info@agglobasel.org
www.agglobasel.org