

AGGLOPROGRAMMBASEL



Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation
Projet d'agglomération de Bâle 4^e génération

**Massnahmenband
Verkehr**

16. April 2021

**Recueil des mesures
transports**

16 avril 2021



Impressum

Mentions légales

Agglomerationsprogramm Basel, 4. Generation

Teil 3 – Massnahmenband Verkehr

Projet d'agglomération de Bâle, 4^e génération

Partie 3 – Recueil des mesures transports

Geschäftsstelle Agglo Basel

Bureau Agglo Basel

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

Aarau, Bâle, Liestal, Lörrach, Saint-Louis, Soleure – 16 avril 2021

Geschäftsstelle Agglo Basel (Gesamtverantwortung)

Bureau Agglo Basel (Responsabilité générale)

Emma Herwegh-Platz 2a

CH- 4410 Liestal

Tel.: +41 61 926 90 50

Fax: +41 61 921 12 46

info@agglobasel.org

www.agglobasel.org

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

Politische Steuerung Aggloprogramm¹**Direction politique Projet d'agglomération¹**

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

* Präsident/In Agglo Basel

* Président(e) Agglo Basel

Geschäftsleitung Aggloprogramm²**Direction opérationnelle Projet d'agglomération²**

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

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

Anciens membres de la DP PA : Dr. Hans-Peter Wessels (membre jusqu'au 2 février 2021), Jean-Marie Zoellé, Vice-Président Saint-Louis Agglomération (membre jusqu'au 6 avril 2020), Dr. Sabine Pegoraro, Regierungsrätin Kanton Basel-Landschaft (membre jusqu'au 30 juin 2019)

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

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

Geschäftsleitung trireno³

Direction opérationnelle RER³

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
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 Strasse

Groupe de travail Route

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)

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

Anciens membres de la DO trireno: Dr. Eva Juhasz, Delegierte Öffentlicher Verkehr Kanton Basel-Landschaft
(membre jusqu'au 12 février 2021)

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**Groupe de travail Transport de marchandise**

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**Groupe de travail Trafic piétonnier et cycliste**

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**Groupe de travail 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

Groupe de travail Mise en œuvre

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

Produktion und Druck

Production et impression



Etage 11 - Werbeagentur
Heinrich-von-Stephan-Str. 5
D-79100 Freiburg im Breisgau
Vajra Niemeyer
Jana Rupp



Hofmann Druck
Am Weiher Schloss 8
D-79312 Emmendingen

Inhalt

Sommaire

Impressum

Mentions légales	1
------------------------	---

1 Massnahmenliste Verkehr

Liste des mesures transports	9
------------------------------------	---

1.1 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)	
Mesures d'ordre supérieur (ÜM)	10

1.1.1 Übergeordnete Massnahmen: Öffentlicher Verkehr (ÖV)	
Mesures d'ordre supérieur : Transports publics	10

1.1.2 Übergeordnete Massnahmen: Motorisierter Individualverkehr (MIV)	
Mesures d'ordre supérieur : Trafic individuel motorisé	11

1.1.3 Übergeordnete Massnahmen: Güterverkehr (GV)	
Mesures d'ordre supérieur : Transport de marchandises	11

1.2 Agglomerationsmassnahmen (AP)	
Mesures agglomération	11

1.2.1 Agglomerationsmassnahmen: Öffentlicher Verkehr (ÖV) und Multimodale Drehscheiben (MD)	
Mesures agglomération : Transports publics et plateformes multimodales	11

1.2.2 Agglomerationsmassnahmen: Motorisierter Individualverkehr (MIV)	
Mesures agglomération : Trafic individuel motorisé	13

1.2.3 Agglomerationsmassnahmen: Güterverkehr/City-Logistik (GV)	
Mesures agglomération : Transport de marchandises/logistique	14

1.2.4 Agglomerationsmassnahmen: Langsamverkehr (LV)	
Mesures agglomération : Mesures pour le trafic piétonnier et cycliste	14

1.2.5 Agglomerationsmassnahmen: Strategische Verkehrsmassnahmen (V)	
Mesures agglomération : Mesures stratégiques pour les transports	16

2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)

Mesures d'ordre supérieur	17
---------------------------------	----

2.1 Übergeordnete Massnahmen: Öffentlicher Verkehr (ÖV)	
Mesures d'ordre supérieur : Transports publics	18

2.1.1 Übersichtskarte (A-, B-Horizont)	
Carte synoptique (horizons A et B)	18

2.1.2 Massnahmenblätter (A und B-Horizont)	
Fiches de mesure (horizons A et B)	21

2.2	Übergeordnete Massnahmen: Motorisierter Individualverkehr (MIV)	
	Mesures d'ordre supérieur : Trafic individuel motorisé	86
2.2.1	Übersichtskarte (A- und B-Horizont)	
	Carte synoptique (horizons A et B)	86
2.2.2	Massnahmenblätter (A und B-Horizont)	
	Fiches de mesure (horizons A et B)	89
2.3	Übergeordnete Massnahmen: Güterverkehr (GV)	
	Mesures d'ordre supérieur : Transport de marchandises	110
2.3.1	Übersichtskarte (A-Horizont)	
	Carte synoptique (horizon A)	110
2.3.2	Massnahmenblätter (A-Horizont)	
	Fiches de mesure (horizon A)	113

3 Agglomerationsmassnahmen **Mesures agglomération**123

3.1	Agglomerationsmassnahmen: Öffentlicher Verkehr (ÖV) und Multimodale Drehscheiben (MD)	
	Mesures agglomération : Transports publics et plateformes multimodales	124
3.1.1	Übersichtskarte (A-Horizont)	
	Carte synoptique (horizon A)	124
3.1.2	Massnahmenblätter (A-Horizont)	
	Fiches de mesure (horizon A)	127
3.1.3	Übersichtskarte (B-Horizont)	
	Carte synoptique (horizon B)	200
3.1.4	Massnahmenblätter (B-Horizont)	
	Fiches de mesure (horizon B)	203
3.2	Agglomerationsmassnahmen: Motorisierter Individualverkehr (MIV)	
	Mesures agglomération : Trafic individuel motorisé	244
3.2.1	Übersichtskarte (A-Horizont)	
	Carte synoptique (horizon A)	244
3.2.2	Massnahmenblätter (A-Horizont)	
	Fiches de mesure (horizon A)	247
3.2.3	Übersichtskarte (B-Horizont)	
	Carte synoptique (horizon B)	318
3.2.4	Massnahmenblätter (B-Horizont)	
	Fiches de mesure (horizon B)	321

3.3	Agglomerationsmassnahmen: Güterverkehr/City-Logistik (GV)	
	Mesures agglomération : Transport de marchandises/logistique.....	344
3.3.1	Übersichtskarte (A-Horizont)	
	Carte synoptique (horizon A)	344
3.3.2	Massnahmenblätter (A-Horizont)	
	Fiches de mesure (horizon A)	347
3.4	Agglomerationsmassnahmen: Langsamverkehr (LV)	
	Mesures agglomération : Mesures pour le trafic piétonnier et cycliste.....	352
3.4.1	Übersichtskarte (A-Horizont)	
	Carte synoptique (horizon A)	352
3.4.2	Massnahmenblätter (A-Horizont)	
	Fiches de mesure (horizon A)	355
3.4.3	Übersichtskarte (B-Horizont)	
	Carte synoptique (horizon B).....	452
3.4.4	Massnahmenblätter (B-Horizont)	
	Fiches de mesure (horizon B)	455
3.5	Agglomerationsmassnahmen: Strategische Verkehrsmassnahmen (V)	
	Mesures agglomération : Mesures stratégiques pour les transports	468
3.5.1	Übersicht	
	Aperçu.....	468
3.5.2	Massnahmenblätter	
	Fiches de mesures	468
4	Anhang	
	Annexe	483
	Übersichtstabelle der vereinbarten Massnahmen der Vorgängergeneration	
	AP1-3 sowie eingereichte Massnahmen im A- und B-Horizont der 4. Generation	
	Tableau récapitulatif des mesures convenues dans les générations précédentes	
	PA1-3 ainsi que des mesures soumises dans les horizons A et B de la	
	4 ^e génération	484

1

Massnahmenliste Verkehr

Liste des mesures
transports



1.1 Übergeordnete Massnahmen (ÜM) Mesures d'ordre supérieur (ÜM)

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

Nr. N°	A-Massnahme Mesure A	Prio Prio	Seite Page
4Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe - Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	A	22
4Ü-Ö2	Vierspurausbau Liestal	A	25
4Ü-Ö3	Wendegleis Liestal	A	28
4Ü-Ö4	Entflechtung Basel Ost - MuttENZ	A	30
4Ü-Ö5	Entflechtung Pratteln 1. Etappe (Anpassung Signalisierung)	A	32
4Ü-Ö6	Ausbau Publikumsanlagen Basel SBB (Provisorische Passerelle)	A	34
4Ü-Ö7	Ausbau Publikumsanlagen Basel SBB (Zusätzliche Gleisquerung)	A	36
4Ü-Ö8	Leistungssteigerung Basel SBB	A	38
4Ü-Ö9	Bahnanbindung EuroAirport	A	40
4Ü-Ö10	Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn Basel Bad Bf - Erzingen (Baden) für den SPNV	A	43
4Ü-Ö11	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A	46
4Ü-Ö12	Doppelspur Laufental (Duggingen - Grellingen)	A	49
4Ü-Ö13	Wendegleis Aesch	A	52
4Ü-Ö14	Ausbau Publikumsanlagen Basel Bad Bf	A	54
4Ü-Ö15	S-Bahn Haltestelle Lörrach Zentralklinikum	A	56
4Ü-Ö16	S-Bahn Haltestelle Basel Solitude	A	58
4Ü-Ö17	S-Bahn Haltestelle Basel Morgartenring	A	60
4Ü-Ö18	S-Bahn Haltestelle Dornach Apfelsee	A	62
4Ü-Ö19	S-Bahn Haltestelle Rheinfelden Warmbach	A	64
4Ü-Ö20	S-Bahn Haltestelle Bad Säckingen Wallbach	A	66
4Ü-Ö21	Beschleunigung Leimental - Basel	A	68
4Ü-Ö22	Angebotsausbau Liestal - Waldenburg	A	70

Nr. N°	B-Massnahme Mesure B	Prio Prio	Seite Page
4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B	72
4Ü-Ö24	S-Bahn Haltestelle Basel Mitte	B	76
4Ü-Ö25	S-Bahn Haltestelle Basel Klybeck	B	78
4Ü-Ö26	Entflechtung Pratteln 2. Etappe (Entflechtungsbauwerk)	B	80
4Ü-Ö27	Vierspurausbau Basel St. Johann - Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	B	82
4Ü-Ö28	3. Gleis Pratteln - Rheinfelden	B	84

1.1.2 Übergeordnete Massnahmen: Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Mesures d'ordre supérieur : Trafic individuel motorisé

Nr. N°	A-Massnahme Mesure A	Prio Prio	Seite Page
4Ü-M1	Ortsumgehung Wyhlen	A	90
4Ü-M2	Ortsumgehung Grenzach	A	92
4Ü-M3	A3, Anschluss Rheinfelden West	A	94
4Ü-M4	A3, Pannestreifenumnutzung, Verzw. Augst - Verzw. Rheinfelden	A	96
4Ü-M5	Réaménagement A35/RD105 Saint-Louis - 5A3F	A	98
4Ü-M6	Anschluss Angenstein/Aesch (Kurzfristige Optimierung)	A	101

Nr. N°	B-Massnahme Mesure B	Prio Prio	Seite Page
4Ü-M7	Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau - Augst	B	104
4Ü-M8	A98, Abschnitt Rheinfelden - Schwörstadt (Unterabschnitt A 98.5), 1. Fahrbahn	B	107

1.1.3 Übergeordnete Massnahmen: Güterverkehr (GV)

Mesures d'ordre supérieur : Transport de marchandises

Nr. N°	A-Massnahme Mesure A	Prio Prio	Seite Page
4Ü-GV1	Terminal Gateway Basel Nord	A	114
4Ü-GV2	Entwicklung Hafen - Hafenbecken 3	A	117
4Ü-GV3	Weiterentwicklung Hafenbahnhof Kleinhüningen	A	120

1.2 Agglomerationsmassnahmen (AP)

Mesures agglomération

1.2.1 Agglomerationsmassnahmen: Öffentlicher Verkehr (ÖV) und Multimodale Drehscheiben (MD)

Mesures agglomération : Transports publics et plateformes multimodales

Nr. N°	A-Massnahme Mesure A	Prio Prio	Seite Page
4Ö1	BS: Tram Petersgraben	A	128
4Ö2	BL: Tram Salina Raurica	A	132
4Ö3	Weil am Rhein: Verlängerung Tram 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	A	136
4Ö4	BL: Tram Letten	A	140
4Ö5	BS: Tram Klybeck	A	144
4Ö6	BL: Neue Tramhaltestelle Freilager	A	148
4Ö7	BS: Bussystem 2027 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A	151

Nr. Nº	A-Massnahme Mesure A		Prio Prio	Seite Page
4Ö8	BL: Elektrifizierung Buslinien		A	155
4Ö9	BS: Haltestellen Schifflände/Marktplatz		A	159
4Ö10	SLA: Améliorer le fonctionnement et les performances du réseau de bus (feux)		A	162
4Ö11	Saint-Louis: Site propre pour les bus - rue de Mulhouse - Saint Louis (Phase 1)		A	165
4Ö12	Pauschalpaket: Neue/Aufwertung Haltestellen (A-Horizont)		A	168
	Nr. Nº	A-Massnahme Mesure A	Prio Prio	Seite Page
	4Ö12.1	BS: Aufwertung Ortsdurchfahrt Riehen Dorf	A	170
	4Ö12.2	Kaiseraugst: Neue Bushaltestelle «Aurica»	A	171
	4Ö12.3	Binningen: Aufwertung Bushaltestellen	A	172
	4Ö12.4	Allschwil: Aufwertung ÖV-Haltestellen	A	173
4MD1	BL: ÖV-Drehscheibe Bottmingen		A	174
4MD2	Pratteln: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Pratteln		A	178
4MD3	BL: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Zwingen		A	182
4MD4	Rheinfelden (D): B&R und P&R an der S-Bahn Haltestelle Warmbach		A	185
4MD5	Riehen: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Riehen		A	188
4MD6	BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)		A	191
4MD7	Schliengen: B&R und P&R am Bahnhof Schliengen		A	194
4MD8	Rheinfelden (CH): Mobilitätsdrehscheibe Schiffacker		A	197
	Nr. Nº	B-Massnahme Mesure B	Prio Prio	Seite Page
4Ö13	BL/BS: Tram Bachgraben		B	204
4Ö14	BS: Tram 30 Grossbasel		B	209
4Ö15	Saint-Louis: Site propre pour les bus - rue de Mulhouse - Saint Louis (Phase 2)		B	213
4MD9	SO: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach Apfelsee		B	216
4MD10	AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Möhlin		B	219
4MD11	AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst		B	222
4MD12	AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Frick		B	225
4MD13	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring		B	228
4MD14	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke), 1. Etappe		B	231
4MD15	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-Nord (Centralbahnplatz und Centralbahnstrasse-West)		B	236
4MD16	Saint-Louis: Réaménagement du parvis Est de la Gare de Saint-Louis		B	240

1.2.2 Agglomerationsmassnahmen: Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Mesures agglomération : Trafic individuel motorisé

Nr. N°	A-Massnahme Mesure A	Prio Prio	Seite Page
4M1	BL: Zubringer Bachgraben - Allschwil (ZUBA)	A	248
4M2	SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim	A	252
4M3	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa	A	257
4M4	BL: Laufen, Brücke Norimatt und Verlegung Nau	A	261
4M5	BL: Arlesheim - Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse ins Tal (inkl. FlaMa)	A	264
4M6	CEA: Réaménagement RD105 Saint-Louis/Hésingue - 5A3F	A	267
4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	A	271
4M8	Kaiseraugst: Neue E-Tankstellen auf Gemeindeparkplätzen	A	274
4M9	BL: Birsfelden, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	A	276
4M10	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Nord	A	280
4M11	Pauschalpaket: Aufwertung/Sicherheit Strassenraum (A-Horizont)	A	283
Nr. N°	A-Massnahme Mesure A	Prio Prio	Seite Page
4M11.1	BS: Verbesserungsmassnahmen Inzlingerstrasse in Riehen	A	286
4M11.2	BS: Sicherheit Knoten Grenzacherstrasse/Rankstrasse	A	288
4M11.3	BS: Aufwertung Ortsdurchfahrt Riehen Dorf	A	290
4M11.4	Riehen: Aufwertung und Umgestaltung Kirchplatz	A	291
4M11.5	Rheinfelden (CH): Umsetzung erste Priorisierung KGV T30/T20 definitive Gestaltung	A	292
4M11.6	Rheinfelden (D): Aufwertung Rheinbrückstrasse	A	293
4M11.7	Kaiseraugst: Niveaufreie und sichere Fuss- und Veloverkehrsachse Ost-West, Teil Strasse	A	294
4M11.8	Kaiseraugst: Erhöhung Sicherheit und Umgestaltung Junkholzweg	A	295
4M11.9	Kaiseraugst: Umgestaltung Bahnhofstrasse und Vorplatz	A	296
4M11.10	Reinach: Aufwertung Strassenraum Dornacherweg	A	297
4M11.11	Arlesheim: Aufwertung und Umgestaltung Ermitagestrasse	A	298
4M11.12	Bottmingen: Aufwertung, Umgestaltung und Sicherheitserhöhung Burggartenstrasse	A	299
4M11.13	Binningen: Im Tschuppbaumacker, Aufwertung und Umsetzung Begegnungszone	A	300
4M11.14	Hégenheim: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim	A	301
4M11.15	Attenschwiller: Aménagement voirie	A	302
4M11.16	Hésingue: Aménagement de la rue de Folgensbourg	A	303
4M11.17	Ferrette: Création d'une zone pacifiée à la sortie du quartier multifonction Robelin	A	304
4M11.18	Rodersdorf: Bahnhofplatzgestaltung	A	305
4M11.19	Laufen: Umgestaltung Amthausplatz	A	306
4M11.20	Frenkendorf: Neugestaltung Dorfkern	A	307
4VM1	BL: Fahrplanstabilität in Pratteln	A	308
4VM2	BL: Fahrplanstabilität in Oberwil	A	311
4VM3	BL: Fahrplanstabilität (Punktuelle Verbesserungen)	A	314

Nr. N°	B-Massnahme Mesure B	Prio Prio	Seite Page
4M12	BL: Pratteln, Ausbau Hohenrainstrasse (West)	B	322
4M13	CEA: Réaménagement des carrefours RD105 - RD201 et RD105 - fret EuroAirport, à Hésingue	B	326
4M14	BS: Aeschenplatz	B	329
4M15	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Bereich Zentrum	B	333
4M16	Hésingue: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Hésingue	B	337
4M17	Saint-Louis: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Saint-Louis-Bourgfelden	B	340

1.2.3 Agglomerationsmassnahmen: Güterverkehr/City-Logistik (GV)

Mesures agglomération : Transport de marchandises/logistique

Nr. N°	A-Massnahme Mesure A	Prio Prio	Seite Page
4GV1	BS: Öffentliche Paketstationen und Mikro-Depots	A	348

1.2.4 Agglomerationsmassnahmen: Langsamverkehr (LV)

Mesures agglomération : Mesures pour le trafic piétonnier et cycliste

Nr. N°	A-Massnahme Mesure A	Prio Prio	Seite Page
4LV1	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim - Lörrach	A	356
4LV2	BL: VVR Allschwil Bachgraben – Basel SBB, 1. Etappe	A	359
4LV3	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute West, 1. Etappe (Schlüsselmassnahmen)	A	362
4LV4	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, 1. Etappe	A	366
4LV5	Rheinfelden (D): Radweg Kraftwerk Rhyburg - Beuggen	A	370
4LV6	CEA: Passerelle piétons/cycles entre Quartier du Lys et le Technoparc	A	373
4LV7	Duggingen: Neuer Treppenturm mit Lift als Dorfzugang	A	376
4LV8	SO: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, Abschnitt Solothurn	A	379
4LV9	BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung am Bahnhof Laufen	A	383
4LV10	Pauschalpaket: Langsamverkehr (A-Horizont)	A	386
Nr. N°	A-Massnahme Mesure A		Seite Page
4LV10.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr, 1. Etappe	A	389
4LV10.2	BS: Fuss- und Veloverkehrsachsen im Gebiet Dreispitz	A	390
4LV10.3	BS: Velostationen	A	391
4LV10.4	BL: Radweg Buus - Maisprach	A	392
4LV10.5	BL: Pratteln - Augusta Raurica, Netzlückenschluss Ergolzradweg	A	393
4LV10.6	BL: Radroute Aesch - Duggingen	A	394
4LV10.7	BL: Oberwil, Querung Tram/Bottmingerstrasse	A	396
4LV10.8	Hégenheim: Aménagement d'un parking vélo sur la placette de l'Europe à Hégenheim	A	397
4LV10.9	Pratteln: LV-Achsen Bredella	A	398

Nr. N°	A-Massnahme Mesure A	Prio Prio	Seite Page
4LV10.10	Birsfelden: LV-Brücke über die Birs	A	399
4LV10.11	Birsfelden: Öffentliche gedeckte Veloabstellplätze im Zentrum	A	400
4LV10.12	Kaiseraugst: Ausbau Angebot an Veloabstellanlagen	A	401
4LV10.13	Kaiseraugst: Niveaufreie und sichere Fuss- und Veloverkehrsachse Ost-West, Teil Rampe	A	402
4LV10.14	Kaiseraugst: Verbreiterung Bahnweglein für LV-Nutzung	A	403
4LV10.15	Möhlin: Verbesserung LV-Achsen und Zugänge zum Bahnhof	A	404
4LV10.16	Reinach: Ergänzungen Fuss- und Velowege inkl. Veloabstellanlagen	A	405
4LV10.17	Arlesheim: LV-Unterführung SBB inkl. Fusswegverbindung bis Griebengasse (Tramhaltestelle)	A	406
4LV10.18	Arlesheim: «Spitzerweglein» und Trottoirverlegung im Tal inkl. Knotenanpassung Birseckstrasse/Mattweg	A	407
4LV10.19	Münchenstein: Neue Fussgängerbrücke mit Lift «Van Baerle-Neue Talstrasse»	A	408
4LV10.20	Dornach: Langsamverkehrsunterführung Apfelsee	A	409
4LV10.21	Dornach: Erweiterung Personenunterführung Bahnhof Dornach-Arlesheim für Langsamverkehr	A	411
4LV10.22	Dornach: Fussverkehr - Behebung Schwachstellen	A	412
4LV10.23	Dornach: Langsamverkehr Aufwertung Birsquerung	A	413
4LV10.24	Dornach: LV-Verbindung Bahnhof Dornach-Arlesheim - Reinach (Stöcklin Areal)	A	414
4LV10.25	Laufen: Erschliessung Fussweg Bierkellerweg	A	415
4LV10.26	Duggingen/Pfeffingen: Durchgehender Birsuferweg	A	416
4LV10.27	Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen inkl. Veloabstellanlagen	A	417
4LV10.28	Binningen: Verbindung Paradiesstrasse - Weinbergstrasse	A	418
4LV10.29	Binningen: Fussweg Benkenstrasse	A	419
4LV10.30	Binningen: Veloabstellanlagen	A	420
4LV10.31	Binningen: Lückenschluss Blumenstrasse	A	421
4LV10.32	Bottmingen: Behebung Schwachstellen Fussverkehr	A	422
4LV10.33	Rodersdorf: Ausbau Fusswegnetz	A	423
4LV10.34	SLA: Liaison cyclable Sierentz - Waltenheim	A	424
4LV10.35	SLA: Liaison cyclable Leymen - Biel-Benken	A	425
4LV10.36	SLA: Liaison cyclable Folgensbourg - Wentzwiller	A	426
4LV10.37	SLA: Liaison cyclable Héringue - Saint-Louis	A	427
4LV10.38	SLA: Liaison cyclable Geispitzen - Waltenheim	A	428
4LV10.39	SLA: Liaison cyclable Attenschwiller - Wentzwiller	A	429
4LV10.40	SLA: Liaison cyclable Huningue Rue du Rhin	A	430
4LV10.41	SLA: Liaison cyclable Kappelen - Helfrantzkirch	A	431
4LV10.42	SLA: Liaison cyclable Koetzingue - Waltenheim	A	432
4LV10.43	SLA: Liaison cyclable Leymen - Hagenthal-le-Bas	A	433
4LV10.44	SLA: Liaison cyclable Village-Neuf - Saint-Louis	A	434
4LV10.45	SLA: Liaison cyclable Michelbach-le-Haut - Blotzheim	A	435
4LV10.46	SLA: Liaison cyclable Hégenheim - Parc des Carrières - Saint-Louis Bourgfelden	A	436

Nr. N°	A-Massnahme Mesure A	Prio Prio	Seite Page
4LV10.47	Saint-Louis: Liaison cyclable rue de l'Aéroport - rue du Canal	A	437
4LV10.48	Saint-Louis: Liaison cyclable le long des voies SNCF, entre la rue de Seville et la Gare	A	438
4LV10.49	Saint-Louis: Abris couverts pour les vélos	A	439
4LV10.50	Saint-Louis: Liaison cyclable avenue de Bâle	A	440
4LV10.51	Ferrette: Création d'un itinéraire sécurisé pour les piétons et cyclistes reliant le nouveau quartier multifonction Robelin de Ferrette	A	441
4LV10.52	Ferrette: Création d'une liaison cyclable vers Bâle entre Ferrette et la piste cyclable à Bouxwiller	A	442
4LV10.53	Durmenach: Elargissement des trottoirs dans la rue de Ferrette, la rue du Château et la rue du Chemin de Fer	A	443
4LV10.54	Lk Lörrach: Neubau Radweg Egringen - Holzen (Kandern), Lückenschluss K6151	A	444
4LV10.55	Lörrach: Trennung Fuss- und Veloweg entlang der Wiese (Pendlerroute West)	A	445
4LV10.56	Schopfheim: Umgestaltung Radweg Wiesendamm	A	446
4LV10.57	Zell im Wiesental: Beseitigung Schwachstelle Bahnübergang	A	447
4LV10.58	Weil am Rhein: Lückenschluss Pendlerroute Heldelinger Strasse	A	448
4LV10.59	Bad Säckingen: Radwegelückenschliessung im Ortsteil Wallbach und Velo-abstellanlagen an Bahnhöfen	A	450

Nr. N°	B-Massnahme Mesure B	Prio Prio	Seite Page
4LV11	Pratteln: Velounterführung Bahnhof	B	456
4LV12	Kaiseraugst: Überführung Landstrasse	B	459
4LV13	Lörrach: Grün- und Querverbindung	B	462
4LV14	BS: Veloverbindung Gundeli - Innenstadt	B	465

1.2.5 Agglomerationsmassnahmen: Strategische Verkehrsmassnahmen (V)

Mesures agglomération : Mesures stratégiques pour les transports

Nr. N°	Ae-Massnahme Mesure Ae	Prio Prio	Seite Page
4V1	Regionales Konzept Multimodale Drehscheiben	Ae	469
4V2	Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung 2. Phase	Ae	472
4V3	Regionales Verkehrsmanagement 2. Phase	Ae	474
4V4	Trinationale Flächenstrategie für Güterverkehr	Ae	477
4V5	Mobilitätsmanagement - Sharing Angebote über die Grenzen denken	Ae	479
4V6	Mobilitätsmanagement bei Arealentwicklungen	Ae	481

2

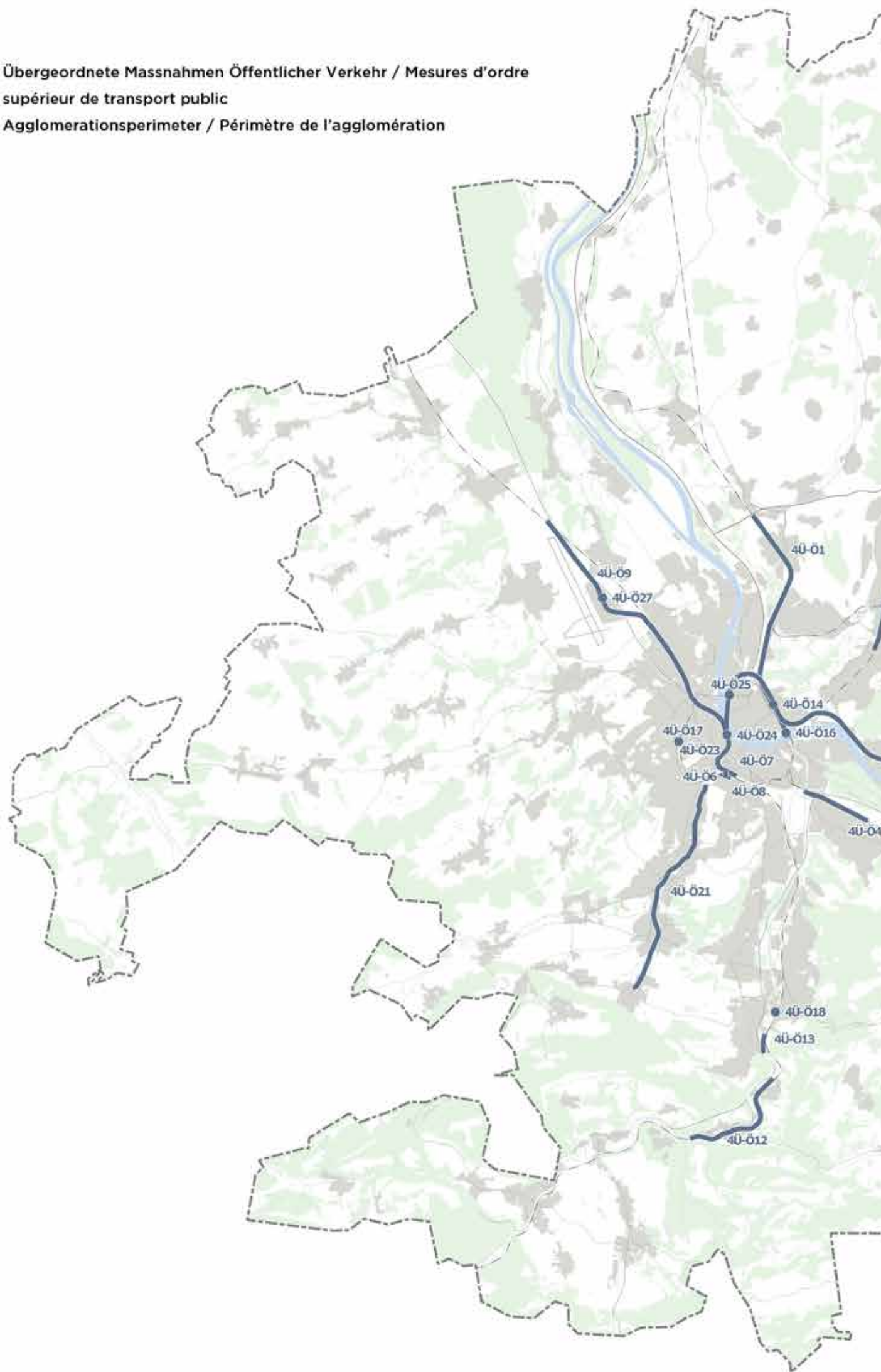
Übergeordnete Massnahmen (ÜM) Mesures d'ordre supérieur

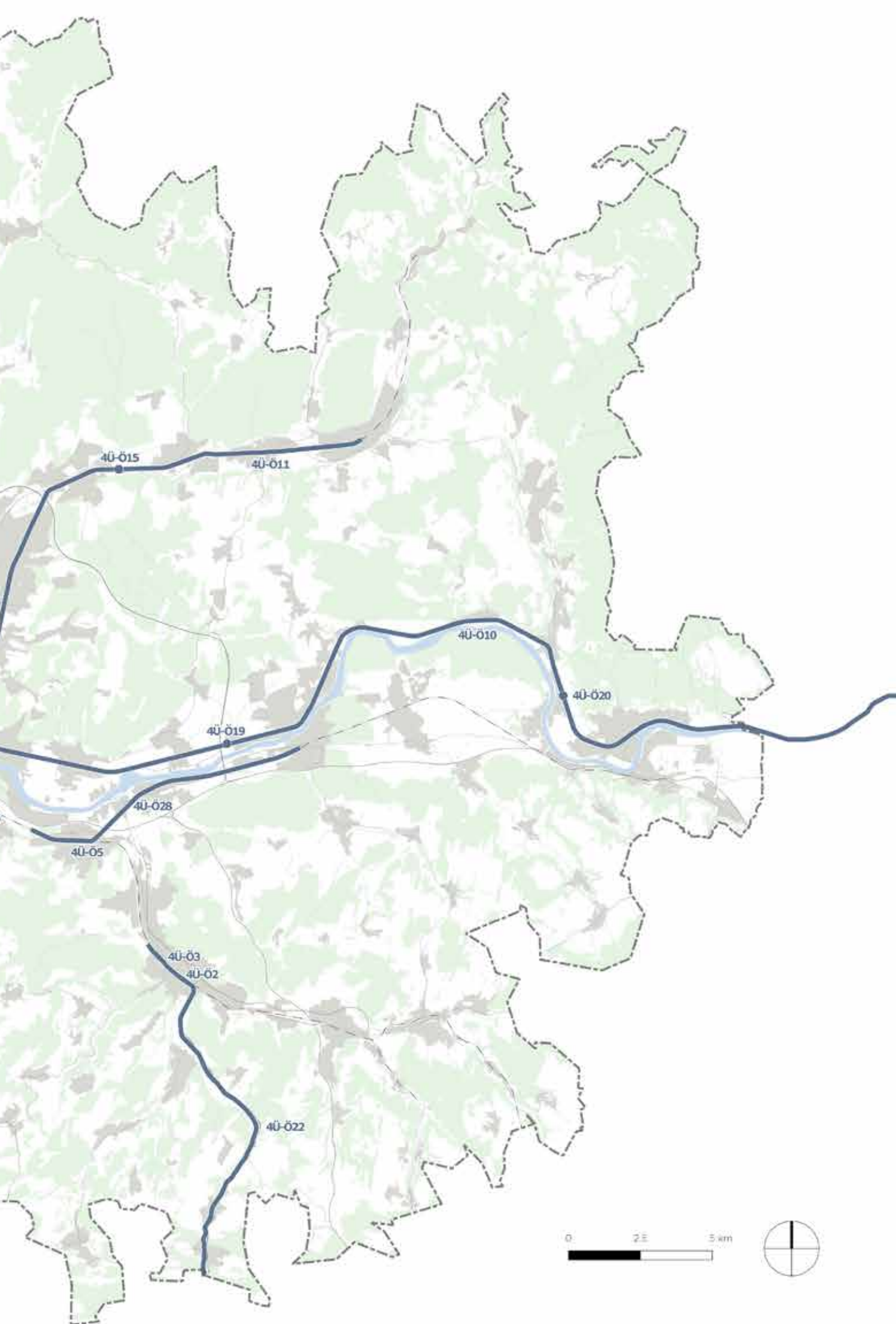
2.1 Übergeordnete Massnahmen: Öffentlicher Verkehr (ÖV) Mesures d'ordre supérieur : Transports publics

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

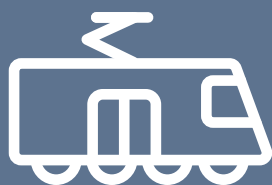
Nr. N°	A-Massnahme Mesure A	Seite Page
4Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe - Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	22
4Ü-Ö2	Vierspurausbau Liestal	25
4Ü-Ö3	Wendegleis Liestal	28
4Ü-Ö4	Entflechtung Basel Ost - MuttENZ	30
4Ü-Ö5	Entflechtung Pratteln 1. Etappe (Anpassung Signalisierung)	32
4Ü-Ö6	Ausbau Publikumsanlagen Basel SBB (Provisorische Passerelle)	34
4Ü-Ö7	Ausbau Publikumsanlagen Basel SBB (Zusätzliche Gleisquerung)	36
4Ü-Ö8	Leistungssteigerung Basel SBB	38
4Ü-Ö9	Bahnanbindung EuroAirport	40
4Ü-Ö10	Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn Basel Bad Bf - Erzingen (Baden) für den SPNV	43
4Ü-Ö11	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	46
4Ü-Ö12	Doppelspur Laufental (Duggingen - Grellingen)	49
4Ü-Ö13	Wendegleis Aesch	52
4Ü-Ö14	Ausbau Publikumsanlagen Basel Bad Bf	54
4Ü-Ö15	S-Bahn Haltestelle Lörrach Zentralklinikum	56
4Ü-Ö16	S-Bahn Haltestelle Basel Solitude	58
4Ü-Ö17	S-Bahn Haltestelle Basel Morgartenring	60
4Ü-Ö18	S-Bahn Haltestelle Dornach Apfelsee	62
4Ü-Ö19	S-Bahn Haltestelle Rheinfelden Warmbach	64
4Ü-Ö20	S-Bahn Haltestelle Bad Säckingen Wallbach	66
4Ü-Ö21	Beschleunigung Leimental - Basel	68
4Ü-Ö22	Angebotsausbau Liestal - Waldenburg	70
Nr. N°	B-Massnahme Mesure B	Seite Page
4Ü-Ö23	Herzstück Basel	72
4Ü-Ö24	S-Bahn Haltestelle Basel Mitte	76
4Ü-Ö25	S-Bahn Haltestelle Basel Klybeck	78
4Ü-Ö26	Entflechtung Pratteln 2. Etappe (Entflechtungsbauwerk)	80
4Ü-Ö27	Vierspurausbau Basel St. Johann - Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	82
4Ü-Ö28	3. Gleis Pratteln - Rheinfelden	84

- Übergeordnete Massnahmen Öffentlicher Verkehr / Mesures d'ordre
- supérieur de transport public
- Agglomerationsperimeter / Périmètre de l'agglomération





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



4Ü-Ö1

4Ü-Ö1

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



Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle

Eisenbahnbundesamt EBA
Bauherren: DB Netz AG

Weitere beteiligte Stellen

Land Baden-Württemberg, EU, Büro des Beauftragten für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet, Bundesamt für Verkehr, Kanton Basel-Stadt

Kosten (CHF)



1'210'000'000

Baubeginn



2011

Inbetriebnahme



ca. 2030

Massnahmenbeschrieb

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

4Ü-Ö1



Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Grundsatz 2: Mobilität ermöglichen und auf nachhaltige Angebote lenken

- › Die S-Bahn-Achsen bieten schnelle Verbindungen aus allen Korridoren ins Agglomerationszentrum und verbinden die Korridore miteinander.
- › Dank Eigentrassees oder Verkehrsmanagement sind zuverlässige Fahrzeiten sichergestellt.

Bezug zu Teilstrategien:

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

Bezug zu anderen Massnahmen

Die Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel schafft neue Kapazitäten für den Güter-, Fern- und Regionalverkehr. Damit wird sichergestellt, dass die geplanten Güterverkehrsmassnahmen in Basel Nord (Terminal Gateway mit Hafenbecken 3) an einem leistungsfähigen Nord-Süd-Bahnkorridor angeschlossen sind (4Ü-GV1 und 4Ü-GV2). Um die Kapazitäten im alpenquerenden Güterverkehr zu sichern, ist langfristig der Bau einer neuen Juraquerung notwendig (4Ü-Ö29). Damit wird die Vierspurstrecke aus Karlsruhe über Basel hinaus bis nach Olten gezogen. Die Fertigstellung der Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3 ist ausserdem eine zentrale Voraussetzung für einen 30-Minuten-Takt der S-Bahn zwischen Basel Bad Bf, Müllheim (Baden) und Freiburg (Breisgau) Hbf. Die Verknüpfung zwischen S-Bahn und Tramnetz am Bahnhof Weil am Rhein wird mit der Verlängerung der Tramlinie 8 bis zum Läublinpark (4Ö3) und langfristig bis zur Vitra (4Ö25) verstärkt. Nach dem schrittweisen S-Bahn-Ausbau auf den Zulaufstrecken ist für die Umsetzung des Angebots-Zielkonzepts der trinationalen S-Bahn Basel die Realisierung des Projekts Herzstück Basel (4Ü-Ö23) notwendig, was einen Quantensprung im Nahverkehrsangebot mit häufigeren, schnelleren und direkteren S-Bahn-Verbindungen quer durch die Agglomeration Basel ermöglicht. Für die direkte S-Bahn-Verbindung von Freiburg (Breisgau) Hbf zum EuroAirport müssen nebst dem Herzstück Basel die Strecke zwischen Basel St. Johann und St-Louis sowie die Haltestelle EuroAirport ausgebaut werden (4Ü-Ö27).

Historie

Prio

AP1/ARE-Code
Ö4

B

AP2/ARE-Code
Ü7

B

AP3/ARE-Code
Ü6

A

Massnahmenkategorie

Übergeordnete
Massnahme ÖV

Unterkategorie

-



2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

4Ü-Ö1

ÜM-ÖV	4Ü-Ö14	Ausbau Publikumsanlagen Basel Bad Bf	A
	4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
	4Ü-Ö27	Vierspurausbau Basel St. Johann - Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	B
	4Ü-Ö29	Neuer Juradurchstich (Wisenberg tunnel)	C
ÜM-GV	4Ü-GV1	Terminal Gateway Basel Nord	A
	4Ü-GV2	Entwicklung Hafen - Hafenbecken 3	A
ÖV	4Ö3	Weil am Rhein: Verlängerung Tram 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	A
	4Ö25	Weil am Rhein: Tram 8 (Weil Läublinpark - Vitra)	C
S	4S22.2	Haltingen-Ost	
	4S22.3	Im Rad	
	4S22.4	Heldelinger Boden	
	4S22.5	Unterer Brommacker	

Weiteres

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

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



Arbeiten an der Strecke Karlsruhe – Basel

4Ü-Ö2

Vierspurausbau Liestal

4Ü-Ö2

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

Ü16/2701.2.006

A

AP3/ARE-Code

Ü4/2701.3.184

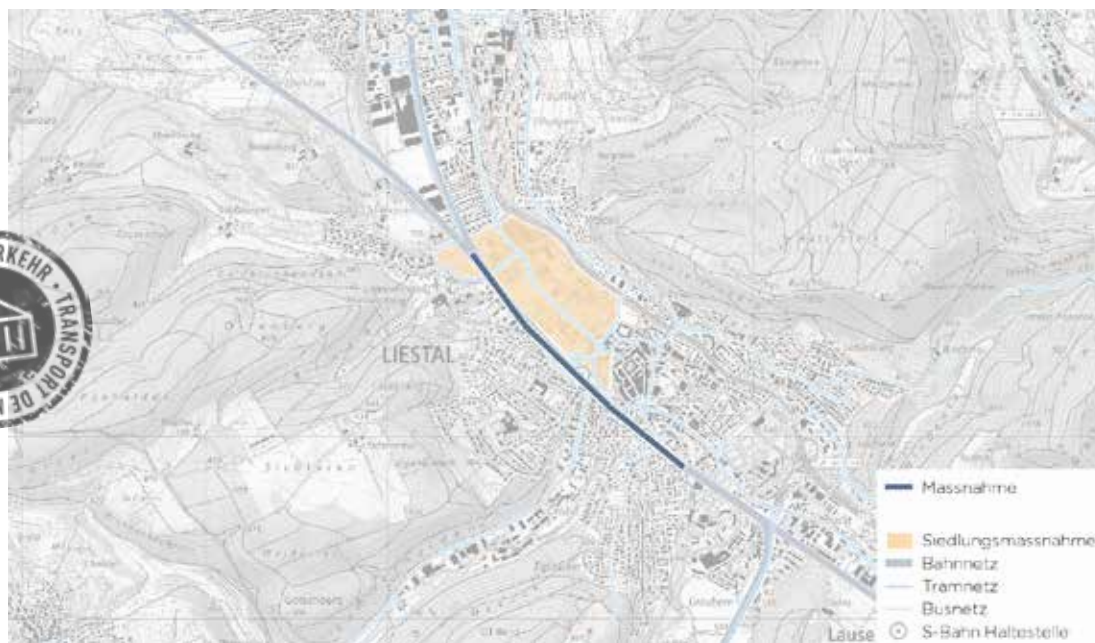
A

Massnahmenkategorie

Übergeordnete
Massnahme ÖV

Unterkategorie

-



Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr (BAV)
Bauherren:
SBB Infrastruktur

Weitere beteiligte Stellen

Kanton Basel-Landschaft, Stadt Liestal, SBB Immobilien

Kosten (CHF)



365'000'000

Baubeginn



2019

Inbetriebnahme



2025

Massnahmenbeschrieb

Im Norden des Bahnhofs Liestal vereinen sich die Doppelspurstrecken aus dem Adlertunnel (Fernverkehr) sowie aus Frenkendorf (Güterverkehr und S-Bahnen). Dadurch überschneiden sich die Fahrwege der Züge, was zu sogenannten Kreuzungskonflikten führt. Dies schränkt nicht nur die Streckenkapazität ein, sondern verursacht im täglichen Betrieb auch Störungen und Verspätungen im Fern-, Regional- und Güterverkehr. Aus diesem Grund wird der Bahnhof Liestal derzeit auf 4 durchgehende Gleise mit je einer Bahnsteigkante ausgebaut. Damit

2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

AGGLOPROGRAMMBASEL

kann das Kreuzen der Fahrwege der Züge flexibel auf der Nord- oder Südseite des Bahnhofs erfolgen. Im Rahmen des Umbaus werden ebenfalls die Publikumsanlagen erneuert sowie die Personenunterführungen verschoben und erweitert. Dadurch profitiert die stetig wachsende Zahl an Reisenden von grosszügigeren Flächen und einem barrierefreien Zugang zu den Zügen. Das gleichzeitig zu realisierende Wendegleis (4Ü-Ö3) in Liestal ist Voraussetzung für die Einführung des Viertelstundentaktes auf der S-Bahn bis Liestal. Die Massnahme befindet sich zurzeit im Bau und wird bis 2025 fertiggestellt.

4Ü-Ö2

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

- › Die S-Bahn erschliesst die inneren Korridore im 15-Minuten-Takt, ergänzt von einem engmaschigen Bus-/Tramnetz im 7,5-Minuten-Takt.
- › Dank Eigentrassees oder Verkehrsmanagement sind zuverlässige Fahrzeiten sichergestellt.
- › Die S-Bahn- und Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität.

Bezug zu Teilstrategien:

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

Bezug zu anderen Massnahmen

Der Vierspurausbau des Bahnhofs Liestal steht im engen Zusammenhang mit anderen übergeordneten Infrastrukturmassnahmen auf der Bahnstrecke zwischen Liestal und Basel SBB (4Ü-Ö3, 4Ü-Ö4, 4Ü-Ö5 und 4Ü-Ö8). Deren Fertigstellung ist eine Voraussetzung für die Einführung des Viertelstundentaktes der trinationalen S-Bahn Basel zwischen Liestal und Basel SBB im Dezember 2025. Die Linie 19 der BLT «Waldenburgerbahn» (4Ü-Ö22) wird im Rahmen der Umgestaltung ebenfalls neu konzipiert. Die Funktion von Liestal als regionaler Umsteigeknoten wird dadurch gestärkt. Nicht zuletzt erhält mit dem Bahnhofsausbau das Schwerpunktgebiet rund um den Bahnhof Liestal (4S20.1) einen attraktiven Zugang zur trinationalen S-Bahn Basel und zum Fernverkehr. Nach dem schrittweisen S-Bahn-Ausbau auf den Zulaufstrecken ist für die Umsetzung des Angebots-Zielkonzepts der trinationalen S-Bahn Basel die Realisierung des Projekts Herzstück Basel (4Ü-Ö23) notwendig, was einen Quantensprung im Nahverkehrsangebot mit häufigeren, schnelleren und direkteren S-Bahn-Verbindungen quer durch die Agglomeration Basel ermöglicht.

ÜM-ÖV	4Ü-Ö3	Wendegleis Liestal	A
	4Ü-Ö4	Entflechtung Basel Ost - MuttENZ	A
	4Ü-Ö5	Entflechtung Pratteln 1. Etappe (Anpassung Signalisierung)	A
	4Ü-Ö8	Leistungssteigerung Basel SBB	A
	4Ü-Ö22	Angebotsausbau Liestal - Waldenburg	A
	4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
S	4S20.1	Bahnhof Liestal	

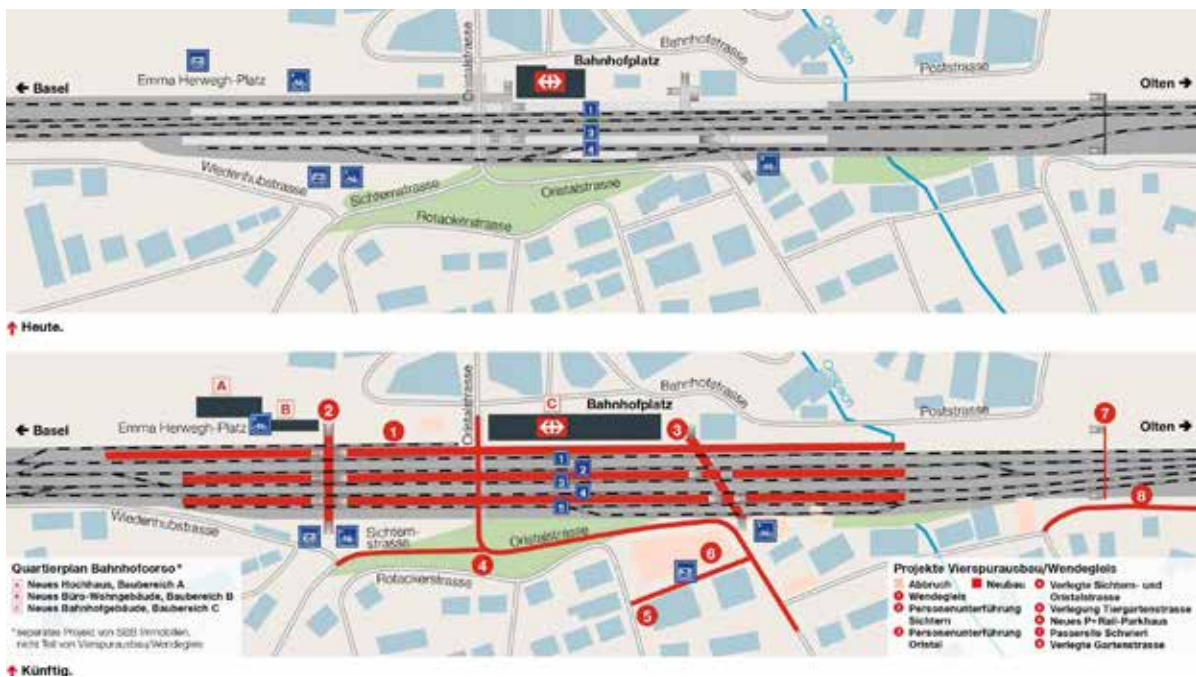
Weiteres

Webseite des Projekts:

<https://company.sbb.ch/de/ueber-die-sbb/projekte/projekte-mittelland-tessin/ausbau-bahnknoten-liestal/vierspurausbau.html>

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

4Ü-Ö2

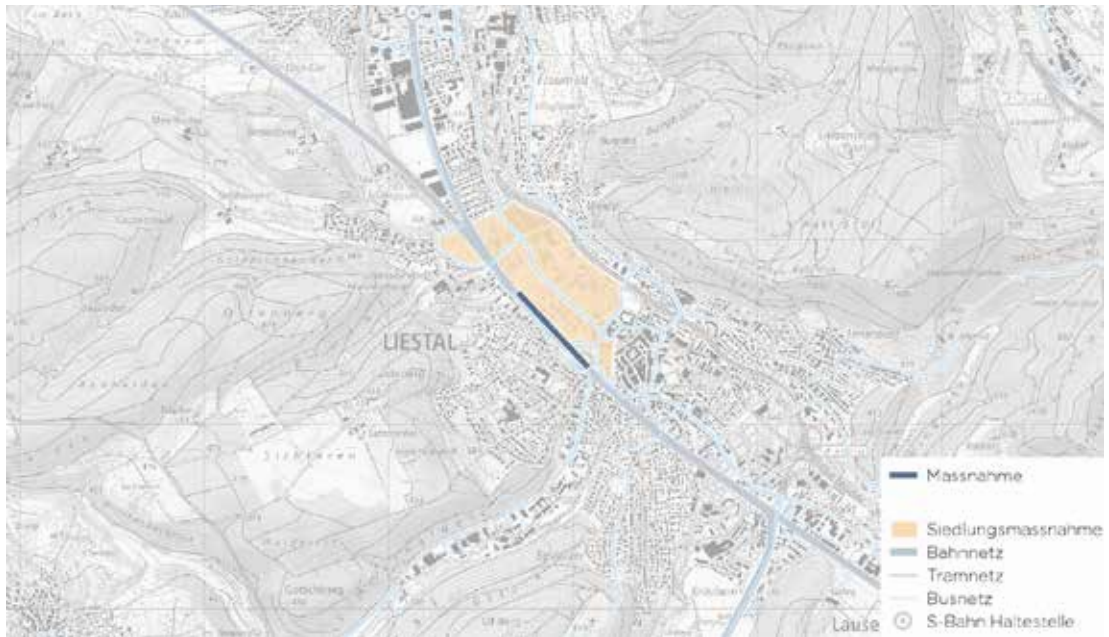


Übersicht Projekte Vierspurausbau/Wendegleis Liestal

4Ü-Ö3

4Ü-Ö3

Wendegleis Liestal



Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr (BAV)
Bauherren:
SBB Infrastruktur

Weitere beteiligte Stellen

Kanton Basel-Landschaft, Stadt Liestal, SBB Immobilien

Kosten (CHF)



15'000'000

Baubeginn



2024

Inbetriebnahme



2025

Massnahmenbeschrieb

Zwischen Basel und Liestal soll die S-Bahn statt halbstündlich neu viertelstündlich verkehren. Damit diese zusätzlichen S-Bahn-Züge ohne Beeinträchtigung des übrigen Bahnverkehrs in Liestal wenden können, muss ein neues Wendegleis inklusive Weichenverbindungen an die Stammlinie Richtung Frenkendorf gebaut werden. Das Wendegleis kommt im nördlichen Teil des Bahnhofs Liestal entlang des Emma Herwegh-Platzes zu liegen und wird auf eine Nutzlänge von 225 Metern ausgebaut. Dazu wird der bestehende Bahnsteig des Gleis 1 in Richtung Frenkendorf verlängert und mit einem Perrondach versehen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

- Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen
- › Die S-Bahn erschliesst die inneren Korridore im 15-Minuten-Takt, ergänzt von einem engmaschigen Bus-/Tramnetz im 7,5-Minuten-Takt.
 - › Dank Eigentrassees oder Verkehrsmanagement sind zuverlässige Fahrzeiten sichergestellt.

Bezug zu Teilstrategien:

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

Bezug zu anderen Massnahmen

Das Wendegleis für die S-Bahn in Liestal steht im engen Zusammenhang mit anderen übergeordneten Infrastrukturmassnahmen auf der Bahnstrecke zwischen Liestal und Basel SBB (4Ü-Ö2, 4Ü-Ö4, 4Ü-Ö5 und 4Ü-Ö8). Deren Fertigstellung ist eine Voraussetzung für die Einführung des Viertelstundentaktes der trinationalen S-Bahn Basel zwischen Liestal und Basel SBB im Dezember 2025. Das Schwerpunktgebiet rund um den Bahnhof Liestal (4S20.1) profitiert dadurch von einem attraktiven S-Bahn-Angebot. Nach dem schrittweisen S-Bahn-Ausbau auf den Zulaufstrecken ist für die Umsetzung des Angebots-Zielkonzepts der trinationalen S-Bahn Basel die Realisierung des Projekts Herzstück Basel (4Ü-Ö23) notwendig, was einen Quantensprung im Nahverkehrsangebot mit häufigeren, schnelleren und direkteren S-Bahn-Verbindungen quer durch die Agglomeration Basel ermöglicht.

ÜM-ÖV	4Ü-Ö2	Vierspurausbau Liestal	A
	4Ü-Ö4	Entflechtung Basel Ost - Muttenz	A
	4Ü-Ö5	Entflechtung Pratteln 1. Etappe (Anpassung Signalisierung)	A
	4Ü-Ö8	Leistungssteigerung Basel SBB	A
	4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
S	4S20.1	Bahnhof Liestal	

Weiteres

Webseite des Projekts: <https://company.sbb.ch/de/ueber-die-sbb/projekte/projekte-mit-telland-tessin/ausbau-bahnknoten-liestal/vierspurausbau.html>
Trinationale S-Bahn Basel: <https://www.trireno.org>

4Ü-Ö3

A

Historie

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

Ü5/2701.3.192

Massnahmenkategorie

Übergeordnete
Massnahme ÖV

Unterkategorie

-



Visualisierung Wendegleis Liestal

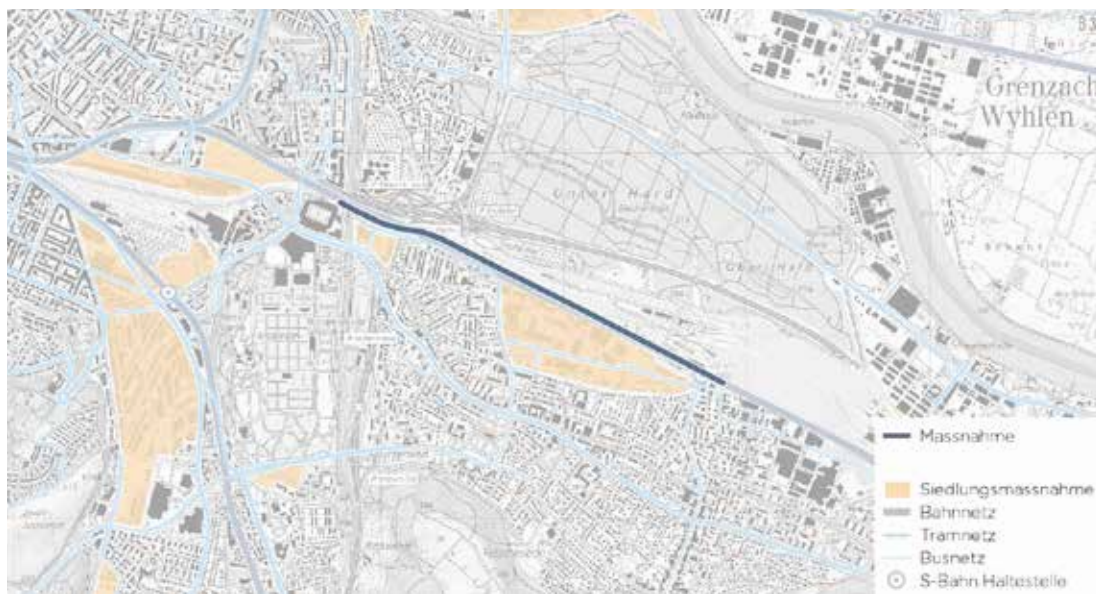
2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

AGGLOPROGRAMMBASEL

4Ü-Ö4

4Ü-Ö4

Entflechtung Basel Ost - MuttENZ



Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr (BAV)
Bauherren:
SBB Infrastruktur

Weitere beteiligte Stellen

Kanton Basel-Landschaft, Gemeinde MuttENZ

Kosten (CHF)



300'000'000

Baubeginn



2020

Inbetriebnahme



2025

Massnahmenbeschrieb

Die S-Bahnen im Frick- und Ergolzthal verkehren heute im Halbstundentakt. Aufgrund der wachsenden Nachfrage wird das Angebot ausgebaut. Der Ostkopf des Bahnhofs Basel SBB stösst jedoch kapazitätsmässig an seine Grenzen, weshalb der S-Bahn-Verkehr bei der Ausfahrt in Richtung MuttENZ stärker vom Fern- und Güterverkehr entflochten werden muss. Das Projekt beinhaltet die Errichtung eines neuen Entflechtungsbauwerks (Überwerfung) zwischen St. Jakob und MuttENZ sowie eine teilweise Anpassung der Gleis- und Publikumsanlagen im Bahnhof MuttENZ (behindertengerechte Unterführung, Erneuerung Bahnsteig 4 und neue Passerelle Hagnau). Nach der Inbetriebnahme der Entflechtung können S-Bahn-

Züge von Basel in Richtung Ergolz- und Fricktal die Hauptausfahrt des Bahnhofs SBB umfahren und kreuzungsfrei via Güterbahnhof Wolf in Muttenz in die Stammstrecke einfädeln.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

- Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen
- › Die S-Bahn-Achsen bieten schnelle Verbindungen aus allen Korridoren ins Agglomerationszentrum und verbinden die Korridore miteinander.
 - › Dank Eigentrassees oder Verkehrsmanagement sind zuverlässige Fahrzeiten sichergestellt.

Bezug zu Teilstrategien:

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

Bezug zu anderen Massnahmen

Die Entflechtung Basel Ost – Muttenz steht im engen Zusammenhang mit anderen übergeordneten Infrastrukturmassnahmen auf der Bahnstrecke zwischen Liestal und Basel SBB (4Ü-Ö2, 4Ü-Ö3, 4Ü-Ö5 und 4Ü-Ö8). Deren Fertigstellung ist eine Voraussetzung für die Einführung des Viertelstundentaktes der trinationalen S-Bahn Basel zwischen Liestal und Basel SBB im Dezember 2025. Längerfristig soll das Schwerpunktgebiet (4S14.1) westlich des Bahnhofs Muttenz, wo sich auch der Campus der Fachhochschule Nordwestschweiz befindet, mit einer Tramlinie besser an die S-Bahn angeschlossen werden (4Ö16). Nach dem schrittweisen S-Bahn-Ausbau auf den Zulaufstrecken ist für die Umsetzung des Angebots-Zielkonzepts der trinationalen S-Bahn Basel die Realisierung des Projekts Herzstück Basel (4Ü-Ö23) notwendig, was einen Quantensprung im Nahverkehrsangebot mit häufigeren, schnelleren und direkteren S-Bahn-Verbindungen quer durch die Agglomeration Basel ermöglicht.

ÜM-ÖV	4Ü-Ö2	Vierspurausbau Liestal	A
	4Ü-Ö3	Wendegleis Liestal	A
	4Ü-Ö5	Entflechtung Pratteln 1. Etappe (Anpassung Signalisierung)	A
	4Ü-Ö8	Leistungssteigerung Basel SBB	A
	4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
ÖV	4Ö16	BL: Tram Polyfeld	C
S	4S14.1	Bahnhofsgebiet Muttenz	

Weiteres

Webseite des Projekts: <https://company.sbb.ch/de/ueber-die-sbb/projekte/projekte-mit-telland-tessin/basel-muttenz.html>

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

Vogelperspektive Muttenz
Bahnhof



4Ü-Ö4

A

Historie

AP1/ARE-Code
Ö55

B

AP2/ARE-Code
Ü1/2701.2.001
Ü2/2701.2.010

A

B

AP3/ARE-Code
Ü1/2701.3.151
Ü25

A

B

Massnahmenkategorie

Übergeordnete
Massnahme ÖV

Unterkategorie

-



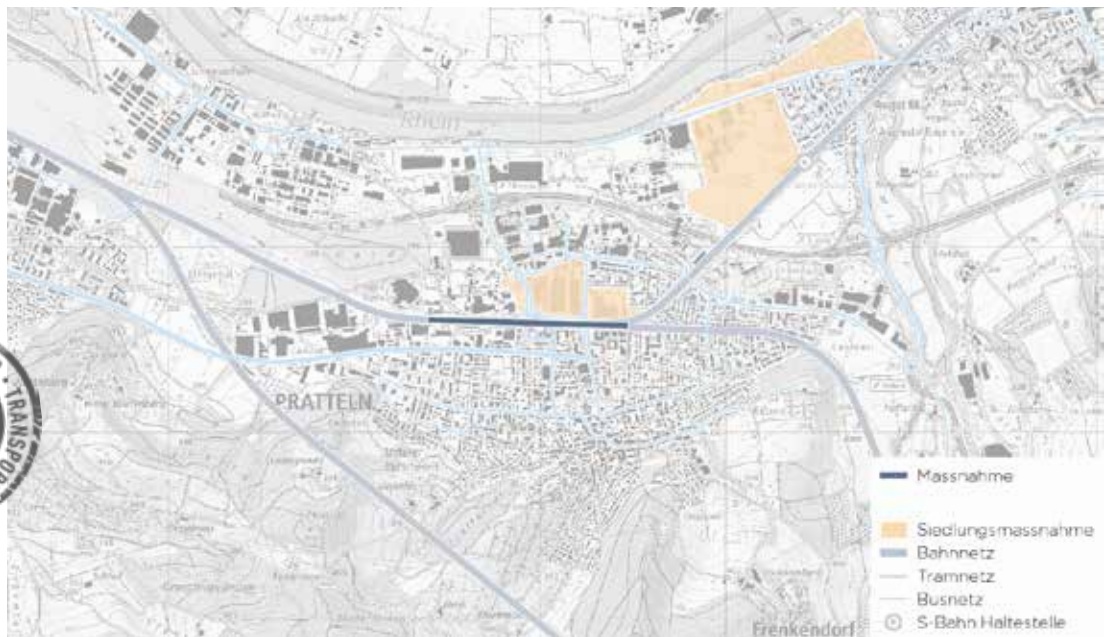
2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

AGGLOPROGRAMMBASEL

4Ü-Ö5

4Ü-Ö5

Entflechtung Pratteln 1. Etappe (Anpassung Signalisierung)



Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr (BAV)
Bauherren:
SBB Infrastruktur

Weitere beteiligte Stellen

Kantone Aargau und Basel-Landschaft

Kosten (CHF)



5'000'000

Baubeginn



2021

Inbetriebnahme



2022

Massnahmenbeschrieb

In Pratteln treffen mehrere Bahnlinien aufeinander. Im Osten des Bahnhofs vereinen sich die beiden Doppelspurstrecken aus dem Ergolz- und dem Fricktal. Auch im Westen des Bahnhofs teilen sich die Verkehrsströme: die Güterzüge verkehren von/nach Rangierbahnhof Basel SBB RB, während die Personenzüge die Strecke von/nach Basel SBB PB benützen. Zur Linderung

der dadurch entstehenden Kapazitätseinbussen ist kurzfristig ist eine Verkürzung der Signalabstände in der Ein- und Ausfahrt zum Bahnhof Pratteln sowie zwischen Pratteln und MuttENZ geplant. Die kürzeren Signalabstände ermöglichen, dass sich Züge in kürzeren Zeitabständen folgen können. Die Zugfolgezeitverkürzung schafft so in Pratteln die nötige Kapazität für einen S-Bahn-Viertelstundentakt Basel SBB – Liestal und lässt sich als erste Bauetappe rasch realisieren. In einer zweiten Etappe sollen die Verkehrsströme physisch entflochten werden (siehe Massnahme «4Ü-Ö26: Entflechtung Pratteln 2. Etappe (Entflechtungsbauwerk)»

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

- › Die S-Bahn erschliesst die inneren Korridore im 15-Minuten-Takt, ergänzt von einem engmaschigen Bus-/Tramnetz im 7,5-Minuten-Takt.
- › Dank Eigentrassees oder Verkehrsmanagement sind zuverlässige Fahrzeiten sichergestellt.

Bezug zu Teilstrategien:

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

Bezug zu anderen Massnahmen

Die Entflechtung Pratteln 1. Etappe (Anpassung Signalisierung) steht im engen Zusammenhang mit anderen übergeordneten Infrastrukturmassnahmen auf der Bahnstrecke zwischen Liestal und Basel SBB (4Ü-Ö2, 4Ü-Ö3, 4Ü-Ö4 und 4Ü-Ö8). Deren Fertigstellung ist eine Voraussetzung für die Einführung des Viertelstundentaktes der trinationalen S-Bahn Basel zwischen Liestal und Basel SBB im Dezember 2025. Mit der Realisierung der zweiten Etappe (4Ü-Ö26) sowie einem Streckenausbau zwischen Pratteln und Rheinfelden (4Ü-Ö28) werden die nötigen Kapazitäten für den geplanten Viertelstundentakt der S-Bahn zwischen Basel und Rheinfelden sichergestellt. Nach dem schrittweisen S-Bahn-Ausbau auf den Zulaufstrecken ist für die Umsetzung des Angebots-Zielkonzepts der trinationalen S-Bahn Basel die Realisierung des Projekts Herzstück Basel (4Ü-Ö23) notwendig, was einen Quantensprung im Nahverkehrsangebot mit häufigeren, schnelleren und direkteren S-Bahn-Verbindungen quer durch die Agglomeration Basel ermöglicht.

ÜM-ÖV	4Ü-Ö2	Vierspurausbau Liestal	A
	4Ü-Ö3	Wendegleis Liestal	A
	4Ü-Ö4	Entflechtung Basel Ost - MuttENZ	A
	4Ü-Ö8	Leistungssteigerung Basel SBB	A
	4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
	4Ü-Ö26	Entflechtung Pratteln 2. Etappe (Entflechtungsbauwerk)	B
	4Ü-Ö28	3. Gleis Pratteln - Rheinfelden	B
S	4S15.3	Bahnhofsgelände Pratteln	

Weiteres

Webseite des Projekts: <https://company.sbb.ch/de/ueber-die-sbb/projekte/projekte-mittelland-tessin/ausbauten-basel.html>
Trinationale S-Bahn Basel:
<https://www.trireno.org>

Durchfahrtssignal
auf rot



4Ü-Ö5

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code
Ü99

B

AP2/ARE-Code
Ü3/270.2.147

B

AP3/ARE-Code
Ü3/2701.3.173

A

Massnahmenkategorie

Übergeordnete
Massnahme ÖV

Unterkategorie

-



2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

AGGLOPROGRAMMBASEL

4Ü-Ö6

4Ü-Ö6

Ausbau Publikumsanlagen Basel SBB (Provisorische Passerelle)



Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr (BAV)
Bauherren:
SBB Infrastruktur

Weitere beteiligte Stellen

Kanton Basel-Stadt

Kosten (CHF)



50'000'000

Baubeginn



2023

Inbetriebnahme



2025

Massnahmenbeschrieb

Mit der Erweiterung der S-Bahn und Fernverkehrsverbindungen ab Basel SBB im Horizont 2025 wird erwartet, dass die Belastung der Publikumsanlagen des Bahnhofs Basel SBB erneut zunimmt. Bereits heute stossen die vorhandenen Zugänge zu den Bahnsteigen in Spitzenzeiten an ihre Kapazitätsgrenze. Bis zur Realisierung einer langfristigen Lösung zur Erschliessung der Bahnsteige (zusätzliche Über- oder Unterführung) wird eine provisorische Passerelle errichtet. Die Passerelle soll im Bereich zwischen der bestehenden Passerelle und der Margarethenbrücke

liegen und die Perrons vom heutigen Gleis 5/6 bis zum künftigen Perron Gleis 19/20 erschliessen. Die überdachte, rund 10 Meter breite Passerelle ist via Treppen und Liften zugänglich und entspricht damit den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG).

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

- › Die S-Bahn- und Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität.
- › Ein dichtes und attraktives Fuss- und Veloverkehrsnetz sorgt flächendeckend für direkte Verbindungen.

Bezug zu Teilstrategien:

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

Bezug zu anderen Massnahmen

Bis zur Realisierung einer definitiven Lösung (4Ü-Ö7) wird die provisorische Passerelle als Entlastung der bisherigen stark belasteten Passerelle gebaut. Die provisorische Passerelle soll gleichzeitig wie die Erweiterung des Bahnhofs SBB (4Ü-Ö8) umgesetzt werden. Damit wird sichergestellt, dass aufgrund der steigenden Personenströmen (Viertelstundentakt Liestal – Basel) die Kapazität der Publikumsanlagen ausreicht.

ÜM-ÖV	4Ü-Ö7	Ausbau Publikumsanlagen Basel SBB (Zusätzliche Gleisquerung)	A
	4Ü-Ö8	Leistungssteigerung Basel SBB	A
S	4S5.4	Umfeld Bahnhof SBB	

Weiteres

Webseite des Projekts: <https://company.sbb.ch/de/ueber-die-sbb/projekte/projekte-mit-telland-tessin/ausbauten-basel.html>

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

Visualisierung provisorische Passerelle



4Ü-Ö6

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code

Ü2/270.3.162

A

Massnahmenkategorie

Übergeordnete
Massnahme ÖV

Unterkategorie

-



2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

AGGLOPROGRAMMBASEL

4Ü-Ö7

4Ü-Ö7

Ausbau Publikumsanlagen Basel SBB (Zusätzliche Gleisquerung)



Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr (BAV)
Bauherren:
SBB Infrastruktur

Weitere beteiligte Stellen

Kanton Basel-Landschaft

Kosten (CHF)



356'000'000

Baubeginn



2028

Inbetriebnahme



2035

Massnahmenbeschrieb

Mit der Erweiterung des Angebots im Fern- sowie S-Bahn-Verkehr wird das Fahrgastaufkommen im Bahnhof Basel SBB erneut zunehmen. Die heutigen Publikumsanlagen werden nicht mehr genügen, um weiterhin einen sicheren Zugang zu den Bahnsteigen zu gewährleisten. Neben den bestehenden Passerellen wird deshalb eine weitere Gleisquerung geplant, die entweder in Form einer Über- oder Unterführung gebaut werden soll. Dazu sind auch zusätzliche Abgänge zu den Bahnsteigen sowie Bahnsteiganpassungen vorgesehen. Die Ausgestaltung der neuen Gleisquerung ist kompatibel mit den Planungen zum Herzstück (4Ü-Ö23) der trinationalen S-Bahn und dessen Einführung in den Bahnhof Basel SBB.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

- › Die S-Bahn- und Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität.
- › Ein dichtes und attraktives Fuss- und Veloverkehrsnetz sorgt flächendeckend für direkte Verbindungen.

Bezug zu Teilstrategien:

- › V1.2 Taktfrequenzen in den inneren und äusseren Korridoren erhöhen
- › V2.1 Tramnetz ergänzen und mit dem S-Bahn-System vernetzen

Bezug zu anderen Massnahmen

Mit der Erweiterung des Bahnhofs Basel SBB (4Ü-Ö8) und mit dem geplanten Angebotsausbau (S-Bahn und Fernverkehr) werden die Publikumsanlagen an ihre Kapazitätsgrenze gelangen. Deshalb wird eine neue Über- oder Unterführung geplant, um die heutigen Anlagen zu entlasten und die provisorisch erstellte Passerelle (4Ü-Ö6) abzulösen. Diese Baumassnahme wird in enger Abstimmung mit dem Herzstück Basel geplant (4Ü-Ö23) sowie mit der umfassenden Neugestaltung des Umsteigeknotens Basel SBB abgestimmt (4MD14 und 4MD15). Dank dem durch die neue Publikumsanlage verbesserten Zugang zum ÖV-Knoten Markthallenplatz soll der Centralbahnplatz entlastet werden. Schliesslich ist das Ziel der neuen Über- oder Unterführung, die Anbindung von Basel SBB an die Stadt zu verbessern (4M24). Die Attraktivität des Schwerpunktgebietes rund um den Bahnhof SBB (4S5.4) soll dadurch erheblich gestärkt werden.

ÜM-ÖV	4Ü-Ö6	Ausbau Publikumsanlagen Basel SBB (Provisorische Passerelle)	A
	4Ü-Ö8	Leistungssteigerung Basel SBB	A
	4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
ÖV	4MD14	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke), 1. Etappe	B
	4MD15	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB - Nord (Centralbahnplatz und Centralbahnstrasse-West)	B
	4MD24	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke), 2. Etappe	C
MIV	4M24	BS: Aufwertung Verbindung Bahnhof SBB - Innenstadt	C
S	4S5.4	Umfeld Bahnhof SBB	

4Ü-Ö7

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code

Ü2/2701.3.162

A

Massnahmenkategorie

Übergeordnete
Massnahme ÖV

Unterkategorie

-



Weiteres

Webseite des Projekts: <https://company.sbb.ch/de/ueber-die-sbb/projekte/projekte-mit-telland-tessin/ausbauten-basel.html>

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

Blick entlang Passerelle am Bahnhof Basel SBB



2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

AGGLOPROGRAMMBASEL

4Ü-Ö8

4Ü-Ö8

Leistungssteigerung Basel SBB



Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr (BAV)
Bauherren:
SBB Infrastruktur

Weitere beteiligte Stellen

Kanton Basel-Stadt

Kosten (CHF)



130'000'000

Baubeginn



2023

Inbetriebnahme



2025

Massnahmenbeschrieb

Für die neuen Angebote im Ergolz- und im Laufental ist im Bahnhof Basel SBB ein zusätzlicher Bahnsteig mit zwei Bahnsteigkanten notwendig. Dieser ist auf der südlichen Seite (Gundeldingen) des Bahnhofs SBB, zwischen den Gleisen 19 und 20 geplant. Um für die Ausbauten den nötigen Platz zu schaffen, müssen in diesem Bahnhofsteil die bestehenden Bahnsteige und Gleise verschoben beziehungsweise neu gebaut werden: Unter anderem wird das heutige Gleis 17 zugunsten des neuen Gleises 20 aufgehoben; zudem wird der heutige Bahnsteig der Gleise 16/17 umgebaut und neu die Gleise 16 und 18 bedienen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

- Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten
- › Die S-Bahn- und Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität.
 - › Ein dichtes und attraktives Fuss- und Veloverkehrsnetz sorgt flächendeckend für direkte Verbindungen.

Bezug zu Teilstrategien:

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

4Ü-Ö8

Bezug zu anderen Massnahmen

Aufgrund der Angebotsverdichtung bei der S-Bahn zwischen Liestal und Basel (4Ü-Ö2, 4Ü-Ö3, 4Ü-Ö4 und 4Ü-Ö5) und des neuen Halbstundentakts im Fernverkehr zwischen Basel SBB und Biel (4Ü-Ö12) muss die Kapazität für die zusätzlichen Zügen im Bahnhof Basel SBB erhöht werden. Diese Leistungssteigerung des Bahnhofs Basel SBB wird zusammen mit der provisorischen Passerelle gebaut (4Ü-Ö6), damit die Sicherheit und Leistungsfähigkeit der Publikumsanlagen gewährleistet bleiben.

ÜM-ÖV	4Ü-Ö2	Vierspurausbau Liestal	A
	4Ü-Ö3	Wendegleis Liestal	A
	4Ü-Ö4	Entflechtung Basel Ost - MuttENZ	A
	4Ü-Ö5	Entflechtung Pratteln 1. Etappe (Anpassung Signalisierung)	A
	4Ü-Ö6	Ausbau Publikumsanlagen Basel SBB (Provisorische Passerelle)	A
	4Ü-Ö12	Doppelspur Laufental (Duggingen - Grellingen)	A
S	4S5.4	Umfeld Bahnhof SBB	

A

Historie

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

Ü2/2701.3.162

A

Massnahmenkategorie

Übergeordnete
Massnahme ÖV

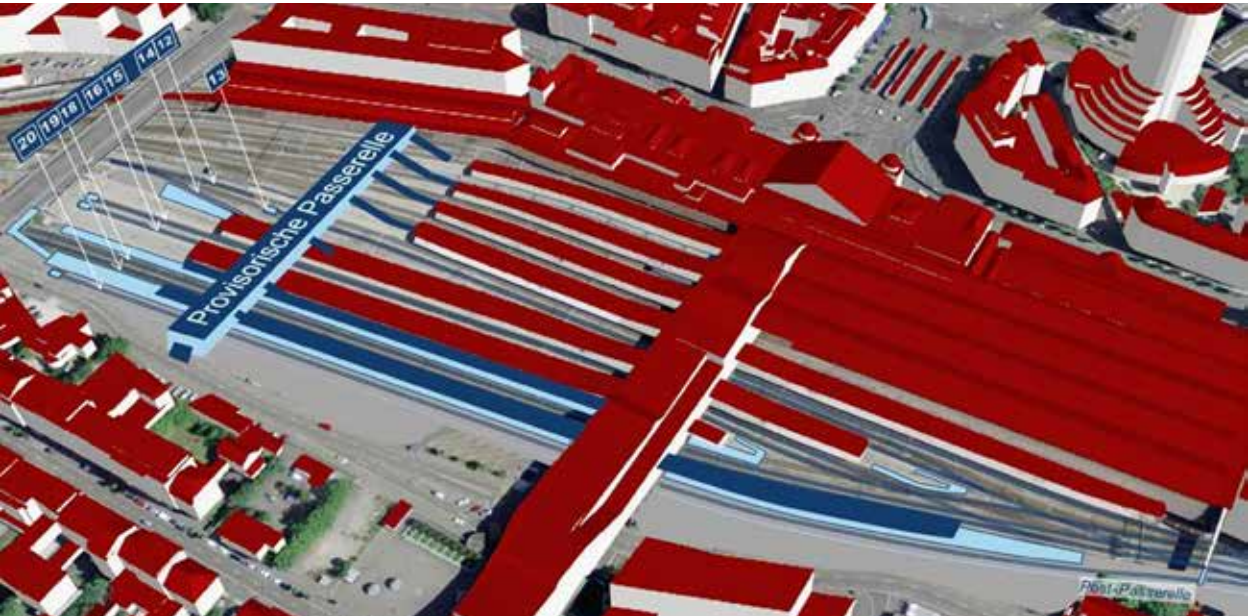
Unterkategorie

-

Weiteres

Webseite des Projekts: <https://company.sbb.ch/de/ueber-die-sbb/projekte/projekte-mit-telland-tessin/ausbauten-basel.html>
Trinationale S-Bahn Basel: <https://www.trireno.org>

Visualisierung zeigt eine vereinfachte Sicht aus der Vogelperspektive auf den Bahnhof Basel SBB



2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

AGGLOPROGRAMMBASEL

4Ü-Ö9

4Ü-Ö9

Bahnanbindung EuroAirport



Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle

Préfecture de la Région Grand Est
Bauherren:
SNCF Réseau und EuroAirport

Weitere beteiligte Stellen

Région Grand Est, Collectivité européenne d'Alsace, Mulhouse Alsace Agglomération, Saint-Louis Agglomération, Land Baden-Württemberg, EU/INTERREG, Bundesamt für Verkehr, Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft

Kosten (CHF)



371'800'000

Baubeginn



2024

Inbetriebnahme



2028

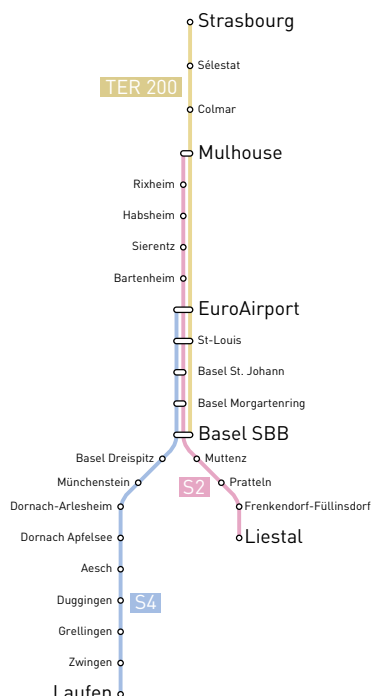
Massnahmenbeschrieb

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

Kapazität der Strecke Mulhouse – Basel SBB und ermöglicht direkte und attraktive S-Bahn-Verbindungen zwischen dem Südsass und der Nordwestschweiz.

Desserte ferroviaire de l'EuroAirport projetée
à compter de la mise en service de la Nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport

Geplante Bedienung des EuroAirport per Bahn
ab der Inbetriebnahme der neuen Bahnanbindung EuroAirport



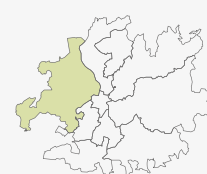
4Ü-Ö9

A

Historie	Prio
AP1/ARE-Code Ö14	-
AP2/ARE-Code Ü5/2701.2.002	A
AP3/ARE-Code Ü7	A

Massnahmenkategorie
Übergeordnete
Massnahme ÖV

Unterkategorie
-



Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Grundsatz 2: Mobilität ermöglichen und auf nachhaltige Angebote lenken

- › Der EuroAirport ist an das Eisenbahnnetz angeschlossen und ins trinationale S-Bahn-Netz eingebunden.
- › Das S-Bahn-Angebot stellt in den dichten, urbanen Gebieten der inneren Korridore einen 15-Minuten-Takt sicher, in den äusseren Korridoren einen 30-Minuten-Takt.

Bezug zu Teilstrategien:

- › QV3.1 Multimodale Drehscheiben ausbauen
- › V1.1 Mittels Durchmesserlinien neue Direktverbindungen schaffen
- › V1.2 Taktfrequenzen in den inneren und äusseren Korridoren erhöhen
- › V1.3 Entwicklungsschwerpunkte mit neuen Haltestellen besser erschliessen

Bezug zu anderen Massnahmen

Die Bahnanbindung EuroAirport schafft die nötigen Voraussetzungen, um das S-Bahn-Angebot von Basel SBB Richtung Frankreich ausbauen zu können. Im Zusammenhang mit dieser Taktverdichtung wird die S-Bahn-Haltestelle Basel Morgartenring (4Ü-Ö17) realisiert, womit Allschwil und Basel West einen besseren Zugang zum S-Bahn-Netz erhalten. In Frankreich profitiert insbesondere das Schwerpunktgebiet «Euro3lys» (4S27.1 und 4S27.2) dank der neuen Haltestelle EuroAirport und dem bestehenden Bahnhof St-Louis von einem wesentlich dichteren S-Bahn-Angebot mit Direktverbindungen nach Liestal und Laufen. Längerfristig soll das Gebiet des Technoports (4S27.2) mit der Verlängerung der Tramlinie 3 bis zum EuroAirport (4Ö17) besser an die S-Bahn angebunden werden. Nach dem schritt-

2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

AGGLOPROGRAMMBASEL

weisen S-Bahn-Ausbau auf den Zulaufstrecken ist für die Umsetzung des Angebots-Zielkonzepts der trinationalen S-Bahn Basel die Realisierung des Projekts Herzstück Basel (4Ü-Ö23) notwendig, was einen Quantensprung im Nahverkehrsangebot mit häufigeren, schnelleren und direkteren S-Bahn-Verbindungen quer durch die Agglomeration Basel ermöglicht. Für eine weitere Taktverdichtung von Basel Richtung EuroAirport müssen ausserdem die Strecken zwischen Basel St. Johann und St-Louis sowie die Haltestelle EuroAirport ausgebaut werden (4Ü-Ö27).

4Ü-Ö9

ÜM-ÖV	4Ü-Ö17	S-Bahn Haltestelle Basel Morgartenring	A
	4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
	4Ü-Ö27	Vierspurausbau Basel St. Johann - St. Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	B
ÖV	4Ö17	SLA: Prolongement du Tram 3 du Technoport à l'EAP	C
S	4S27.1	Pôle de développement Quartier du Lys	
	4S27.2	Zone de développement Technoport	

Weiteres

Webseite des Projekts: <http://www.eapbyrail.org>

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

4Ü-Ö10

Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn Basel Bad Bf - Erzingen (Baden) für den SPNV

4Ü-Ö10



A

Historie	Prio
AP1/ARE-Code	-
AP2/ARE-Code	01/2701.2.020
AP3/ARE-Code	Ü8
	A

Massnahmenkategorie
Übergeordnete
Massnahme ÖV

Unterkategorie
-

Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle

Landkreise Waldshut und Lörrach
Bauherren:
DB Netz AG

Weitere beteiligte Stellen

Land Baden-Württemberg, EU/INTERREG, Deutscher Bund, Schweizerische Eidgenossenschaft, Büro des Beauftragten für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet, Regionalverband Hochrhein-Bodensee, Kantone Basel-Stadt und Schaffhausen

Kosten (CHF)



319'000'000

Baubeginn



2025

Inbetriebnahme



2027



2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

Massnahmenbeschrieb

Der 75 km lange Abschnitt der Hochrheinbahn zwischen Basel Bad Bf und Erzingen (Baden) ist die einzige Strecke im Raum Basel, auf welcher noch Züge mit Verbrennungsmotoren verkehren. Das Ausbau- und Elektrifizierungs-Projekt ermöglicht auf der Hochrheinbahn nicht nur einen umweltfreundlicheren und zuverlässigeren Betrieb, sondern ist eine Voraussetzung dafür, dass die heutige Regionalbahn vollständig in das Netz der trinationalen S-Bahn Basel integriert werden kann. Dementsprechend werden die Längen und Höhen der Bahnsteige an die Standards der S-Bahn angepasst und überdies barrierefrei ausgestaltet. Ebenfalls Bestandteil des Projekts sind drei neue S-Bahn-Haltestellen an der Hochrheinbahn: Rheinfelden Warmbach, Bad Säckingen Wallbach und Waldshut West. Trotz dieser drei zusätzlichen Halte wird die Fahrzeit der S-Bahnen, dank des grösseren Beschleunigungsvermögens von Elektrotriebzügen, kürzer sein im Vergleich zur heutigen dieselbetriebenen Regionalbahn.

4Ü-Ö10

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Grundsatz 2: Mobilität ermöglichen und auf nachhaltige Angebote lenken

- › 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.

Bezug zu Teilstrategien:

- › V1.1 Mittels Durchmesserlinien neue Direktverbindungen schaffen
- › V1.2 Taktfrequenzen in den inneren und äusseren Korridoren erhöhen
- › V1.3 Entwicklungsschwerpunkte mit neuen Haltestellen besser erschliessen

Bezug zu anderen Massnahmen

Nebst der eigentlichen Elektrifizierung wird die Hochrheinbahn für den S-Bahn-Verkehr ausgebaut. Die bestehenden Haltestellen werden auf einer jeweiligen Bahnsteiglänge von 155m und auf einer einheitlichen Einstiegshöhe von 55cm angepasst. In einem separaten Projekt wird ein Teil der Publikumsanlagen des Badischen Bahnhofs in Basel ebenfalls an die S-Bahn-Standards angepasst (4Ü-Ö14). Zusätzlich werden auf der Strecke zwischen Basel und Erzingen 3 neue Haltestellen errichtet, wovon 2 im Perimeter der trinationalen Agglomeration Basel liegen (4Ü-Ö19 und 4Ü-Ö20). Diese werden zu Mobilitätsdrehscheiben ausgebaut (4MD4 und 4LV10.5). Mit diesen Massnahmen wird es künftig möglich sein, die heutige Regionalbahn in das Linienkonzept der trinationalen S-Bahn Basel zu integrieren. Nach der Realisierung des Herzstück Basel (4Ü-Ö23) soll gemäss Angebots-Zielkonzept die Linie vom Hochrhein durch das Stadtzentrum von Basel bis nach Laufen verlängert werden.

ÜM-ÖV	4Ü-Ö14	Ausbau Publikumsanlagen Basel Bad Bf	A
	4Ü-Ö19	S-Bahn Haltestelle Rheinfelden Warmbach	A
	4Ü-Ö20	S-Bahn Haltestelle Bad Säckingen Wallbach	A
	4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
ÖV	4MD4	Rheinfelden (D): B&R und P&R am Haltepunkt Warmbach	A
LV	4LV10.59	Bad Säckingen: Radwegelückenschliessung im Ortsteil Wallbach und Veloabstellanlagen an Bahnhöfen	A
S	4S16.2	Flächennutzungsplan Rheinfelden (Baden)	
	4S16.3	Neue Mitte in Grenzach	
	4S19.3	Rifeld-Ost	

4Ü-Ö10

Weiteres

Webseite des Projekts: <https://www.die-hochrheinbahn.com/>
 Trinationale S-Bahn Basel: <https://www.trireno.org>



Westportal des Rappenstein-Tunnels

2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
 Mesures d'ordre supérieur

4Ü-Ö11

4Ü-Ö11

Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn



Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr/Zweckverband Regio-S-Bahn 2030
Bauherren:
DB Netz AG

Weitere beteiligte Stellen

Kanton Basel-Landschaft, Landkreis Lörrach, Büro des Beauftragten für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet, Land Baden-Württemberg, Gemeinde Riehen

Kosten (CHF)



143'000'000

Baubeginn



2028

Inbetriebnahme



2031

Massnahmenbeschrieb

Die S-Bahn-Linie S6 stösst insbesondere zwischen Basel Bad Bf und Lörrach Hbf regelmässig an ihre Kapazitätsgrenze. Aufgrund der zahlreichen einspurigen Abschnitte kann aber zurzeit das Angebot nicht ausgebaut werden. Auch der Einsatz längerer oder doppelstöckiger Züge ist auf der gegebenen Infrastruktur nicht möglich. Aus diesen Gründen wird die Kapazität der Garten- und Wiesentalbahn so ausgebaut, dass zwischen Basel Bad Bf und Lörrach Hbf ein Angebotsausbau vom 30 Minuten- zum 15 Minuten-Takt ermöglicht wird. Dieses Vorhaben ist eng verknüpft mit der Bedienung einer neuen Haltestelle Lörrach Zentralklinikum (4Ü-Ö15). Die infrastrukturellen Massnahmen zur Kapazitätserweiterung umfassen einerseits Doppelspurausbauten auf mehreren Abschnitten zwischen Riehen und Schopfheim, andererseits signaltechnische Massnahmen auf dem Gebiet der Stadt Lörrach.

4Ü-Ö11

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Grundsatz 2: Mobilität ermöglichen und auf nachhaltige Angebote lenken

- › 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.
- › Dank Eigentrassees oder Verkehrsmanagement sind zuverlässige Fahrzeiten sichergestellt.

Bezug zu Teilstrategien:

- › V1.2 Taktfrequenzen in den inneren und äusseren Korridoren erhöhen
- › V1.3 Entwicklungsschwerpunkte mit neuen Haltestellen besser erschliessen

Bezug zu anderen Massnahmen

Die Massnahme hat einen engen Zusammenhang mit einer zusätzlichen S-Bahn-Haltestelle beim neuen Zentralklinikum des Landkreises Lörrach (4Ü-Ö15). Zudem soll auf den gleichen Horizont der für den Regionalverkehr bestimmte Teil der Publikumsanlagen in Basel Bad Bf (4Ü-Ö14) umgebaut werden. Dank einer Senkung der Bahnsteige auf 55cm wird in Basel Bad Bf der Zustieg zu den S-Bahn-Zügen erleichtert und die Barrierefreiheit sichergestellt. Sämtliche Haltestellen auf der Wiesentalbahn werden dann den gleichen Ausbaustandard aufweisen. Mit dem kompletten Umbau des Bahnhofs Riehen ist ebenfalls eine Mobilitätsdreh-scheibe geplant, um die Verknüpfung zwischen S-Bahn und Busnetz zu verbessern (4MD5). Entlang der Wiesentalbahn sind auch zahlreiche Veloinfrastrukturen vorgesehen, die mit dem Streckenausbau abgestimmt werden müssen (4LV1 und 4LV13). Durch den S-Bahn-Ausbau profitieren mehrere Entwicklungsareale im Zentrum von Lörrach (4S24.8 und 4S24.9) von einer noch attraktiveren S-Bahn-Anbindung. Nach dem schrittweisen S-Bahn-Ausbau auf den Zulaufstrecken ist für die Umsetzung des Angebots-Zielkonzepts der trinationalen S-Bahn Basel die Realisierung des Projekts Herzstück Basel (4Ü-Ö23) notwendig, was einen Quantensprung im Nahverkehrsangebot mit häufigeren, schnelleren und direkteren S-Bahn-Verbindungen quer durch die Agglomeration Basel ermöglicht.

ÜM-ÖV	4Ü-Ö14	Ausbau Publikumsanlagen Basel Bad Bf	A
	4Ü-Ö15	S-Bahn Haltestelle Lörrach Zentralklinikum	A
	4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
ÖV	4MD5	Riehen: ÖV-Dreh-scheibe am Bahnhof Riehen	A



Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

Ö3

C

AP3/ARE-Code

Ü28/2701.3.171

B

Massnahmenkategorie

Übergeordnete
Massnahme ÖV

Unterkategorie

-



2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

LV	4LV1	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim -Lörrach	A
	4LV13	Lörrach: Grün- und Querverbindung	B
S	4S24.8	MMZ (Areal Weberei Conrad)	
	4S24.9	Wohn- und Geschäftshaus LÖ	

Weiteres

4Ü-Ö11

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

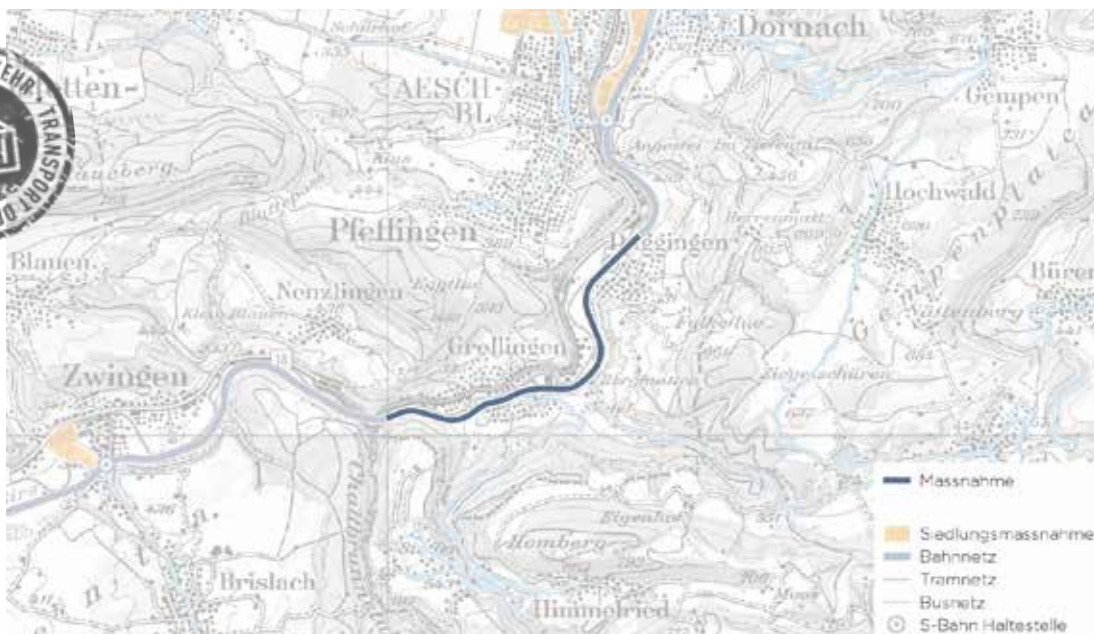


S-Bahn am Bahnhof Lörrach-Stetten

4Ü-Ö12

Doppelspur Laufental (Duggingen - Grellingen)

4Ü-Ö12



A

Historie

AP1/ARE-Code
Ö100

Prio

B

AP2/ARE-Code
Ü6/2701.2.013

B

AP3/ARE-Code
Ü9

A

Massnahmenkategorie

Übergeordnete
Massnahme ÖV

Unterkategorie

-

Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr
Bauherren:
SBB Infrastruktur

Weitere beteiligte Stellen

Kantone Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Jura und Solothurn

Kosten (CHF)



102'200'000

Baubeginn



2023

Inbetriebnahme



2025



Massnahmenbeschrieb

Das Projekt schafft im Laufental die nötigen Voraussetzungen für die halbstündliche schnelle Verbindung Biel-Delémont-Laufen-Basel SBB und behebt bestehende Konflikte im Güterverkehr. Zudem erhöht es die Betriebsstabilität im Laufental, indem kleine Verspätungen nicht mehr unmittelbar auf die Züge in Gegenrichtung übertragen werden. Die wichtigsten Elemente des Projekts umfassen die Verlängerung des bestehenden Kreuzungsgleises in

2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

Grellingen um einen Kilometer Richtung Zwingen (bis zum sogenannten «Chessiloch») und in die andere Richtung um zwei Kilometer nach Duggingen; die teilweise Verschiebung oder den Neubau des bestehenden Gleises auf diesen Abschnitten sowie den Bau eines zusätzlichen Aussenbahnsteigs in Duggingen inklusive behindertengerechtem Zugang.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Äussere Korridore: konzentriert entwickeln

- › Die S-Bahn-Achsen bieten schnelle Verbindungen aus allen Korridoren ins Agglomerationszentrum und verbinden die Korridore miteinander.
- › Dank Eigentrassees oder Verkehrsmanagement sind zuverlässige Fahrzeiten sichergestellt.

Bezug zu Teilstrategien:

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

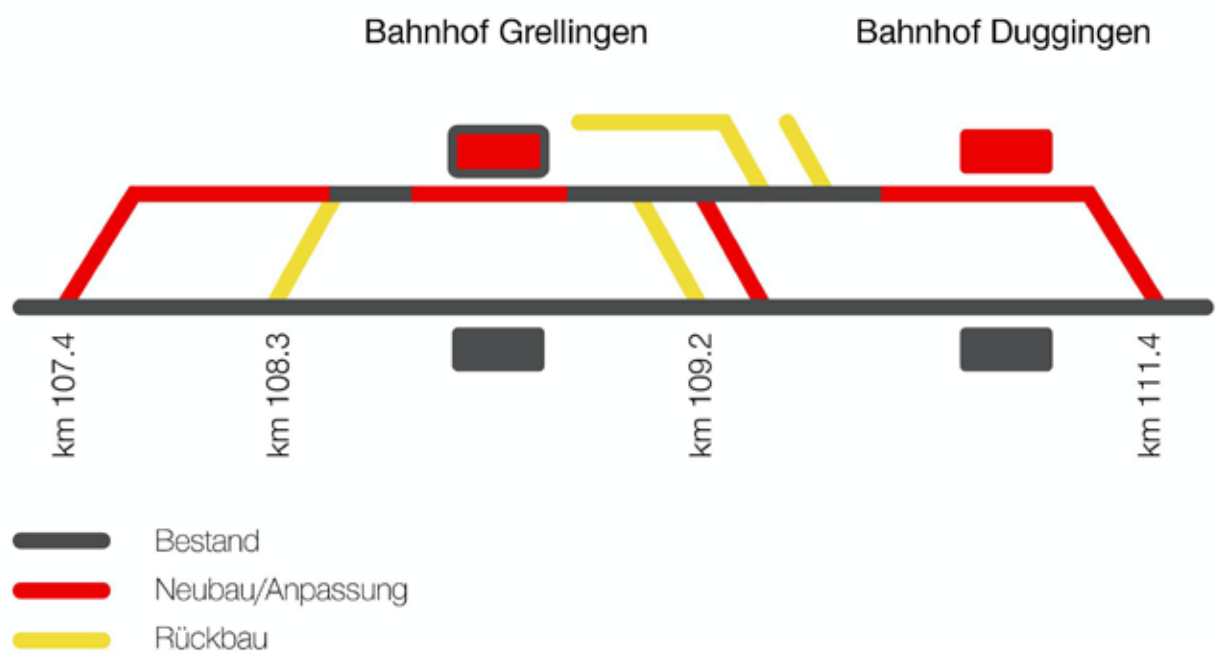
Bezug zu anderen Massnahmen

Um die zusätzlichen Züge aus dem Laufental im Bahnhof Basel SBB abwickeln zu können, braucht es eine seitliche Erweiterung des Bahnhofs Richtung Gundeldingen (4Ü-Ö8). Für den Viertelstundentakt der S-Bahn zwischen Basel SBB und Aesch werden zusätzlich ein Wendegleis in Aesch (4Ü-Ö13) sowie eine Zugfolgezeitverkürzung zwischen Münchenstein und Aesch benötigt. Es besteht zudem einen Zusammenhang mit der Erstellung der neuen S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee (4Ü-Ö18). Nach dem schrittweisen S-Bahn-Ausbau auf den Zulaufstrecken ist für die Umsetzung des Angebots-Zielkonzepts der trinationalen S-Bahn Basel die Realisierung des Projekts Herzstück Basel (4Ü-Ö23) notwendig, was einen Quantensprung im Nahverkehrsangebot mit häufigeren, schnelleren und direkteren S-Bahn-Verbindungen quer durch die Agglomeration Basel ermöglicht.

ÜM-ÖV	4Ü-Ö8	Leistungssteigerung Basel SBB	A
	4Ü-Ö13	Wendegleis Aesch	A
	4Ü-Ö18	S-Bahn Haltestelle Dornach Apfelsee	A
	4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
S	4S11.1	Papierfabrik	
	4S12.1	Entwicklungsgebiet Bündten	

Weiteres

Webseite des Projekts: <https://company.sbb.ch/de/ueber-die-sbb/projekte/projekte-mittelland-tessin/grellingen-duggingen.html>
 Trinationale S-Bahn Basel: <https://www.trireno.org>



Die Topologie des künftigen zweiten Gleises

4Ü-Ö13

4Ü-Ö13

Wendegleis Aesch



Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr
Bauherren:
SBB Infrastruktur

Weitere beteiligte Stellen

Kantone Basel-Landschaft

Kosten (CHF)



15'000'000

Baubeginn



2023

Inbetriebnahme



2025

Massnahmenbeschrieb

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

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

- › Die S-Bahn erschliesst die inneren Korridore im 15-Minuten-Takt (Leimental: Tram im 7,5-Minuten-Takt), ergänzt von einem engmaschigen Bus-/Tramnetz im 7,5-Minuten-Takt.
- › Dank Eigentrassees oder Verkehrsmanagement sind zuverlässige Fahrzeiten sichergestellt.

Bezug zu Teilstrategien:

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

Bezug zu anderen Massnahmen

Um die zusätzlichen Züge aus dem Laufental im Bahnhof Basel SBB abwickeln zu können, braucht es eine Erweiterung Richtung Gundeldingen (4Ü-Ö8) sowie eine Zugfolgezeitverkürzung zwischen Münchenstein und Aesch. Es besteht einen fahrplantechnischen Zusammenhang zwischen dem Viertelstundentakt Basel SBB - Aesch und der Doppelspur zwischen Duggingen und Grellingen (4Ü-Ö12), weshalb von den Kantonen Basel-Landschaft und Solothurn die zeitgleiche Realisierung des Wendegleises angestrebt wird. Gleichzeitig ist eine neue Haltestelle zwischen Aesch und Dornach-Arlesheim geplant (4Ü-Ö18). Mit der Taktverdichtung zwischen Basel SBB und Aesch wird das Entwicklungsareal im Birs-matt (4S10.1) optimal mit der S-Bahn erschlossen. Nach dem schrittweisen S-Bahn-Ausbau auf den Zulaufstrecken ist für die Umsetzung des Angebots-Zielkonzepts der trinationalen S-Bahn Basel die Realisierung des Projekts Herzstück Basel (4Ü-Ö23) notwendig, was einen Quantensprung im Nahverkehrsangebot mit häufigeren, schnelleren und direkteren S-Bahn-Verbindungen quer durch die Agglomeration Basel ermöglicht. Langfristig ist vorgesehen, mit gezielten Ergänzungen des Tramnetzes die Verknüpfung zwischen S-Bahn und Tram in Aesch und Dornach-Arlesheim zu verbessern (4Ü-Ö30 und 4Ü-Ö31).

ÜM-ÖV	4Ü-Ö8	Leistungssteigerung Basel SBB	A
	4Ü-Ö12	Doppelspur Laufental (Duggingen - Grellingen)	A
	4Ü-Ö18	S-Bahn Haltestelle Dornach Apfelsee	A
	4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
	4Ü-Ö30	Tram Therwil - Dornach (Tramspange Therwil - Dornach)	C
	4Ü-Ö31	Tram Aesch Dorf - Aesch Bahnhof	C
S	4S10.1	Birsmatt	

Weiteres

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

Züge am Bahnhof Aesch



4Ü-Ö13

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

Ü6/2701.2.013

B

AP3/ARE-Code

Ü27

B

Massnahmenkategorie

Übergeordnete
Massnahme ÖV

Unterkategorie

-



2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

AGGLOPROGRAMMBASEL

Ausbau Publikumsanlagen Basel Bad Bf



54

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

- › Die S-Bahn- und Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität.
- › Ein dichtes und attraktives Fuss- und Veloverkehrsnetz sorgt flächendeckend für direkte Verbindungen.

Bezug zu Teilstrategien:

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

4Ü-Ö14

Bezug zu anderen Massnahmen

Aufgrund der Angebotserweiterungen auf der Hochrheinbahn (4Ü-Ö10) und der Wiesentalbahn (4Ü-Ö11) wird erwartet, dass die Passagierfrequenz in Basel Bad Bf stark zunehmen wird. Um die zusätzlichen Personenströme aufnehmen zu können und die Publikumsanlagen gleichzeitig den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) anzupassen, werden die vom Nahverkehr bedienten Bahnsteige umgebaut. Im Zusammenhang mit dem Projekt Herzstück Basel (4Ü-Ö23) ist vorgesehen, die Rolle des Bahnhofs als wichtige ÖV-Drehscheibe weiterzuentwickeln (4MD20).

ÜM-ÖV	4Ü-Ö10	Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn Basel Bad Bf - Erzingen (Baden) für den SPNV	A
	4Ü-Ö11	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
	4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
ÖV	4MD20	BS: ÖV-Drehscheibe am Badischer Bahnhof	C
S	4S1.4	Areal Rosental Mitte	

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code

-

-

Massnahmenkategorie

Übergeordnete
Massnahme ÖV

Unterkategorie

-

Weiteres

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



FLIRT Komposition der Trinationalen S-Bahn Basel

2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

AGGLOPROGRAMMBASEL

4Ü-Ö15

4Ü-Ö15

S-Bahn Haltestelle Lörrach Zentralklinikum



Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle

Zweckverband Regio-S-Bahn Lörrach 2030
Bauherren:
DB Netz AG

Weitere beteiligte Stellen

Landkreis Lörrach, Stadt Lörrach

Kosten (CHF)



Teil von 4Ü-Ö11

Baubeginn



2028

Inbetriebnahme



2031

Massnahmenbeschrieb

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

neuestem DB-Standard, Neubau von Rampen und Treppen zum Bahnsteig, Neubau der Beleuchtung von Bahnsteigen sowie der Zuwegung.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

- Korridorzentren: als Teil der polyzentrischen Struktur stärken
- › 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.
 - › Die S-Bahn- und Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität.

Bezug zu Teilstrategien:

- › V1.3 Entwicklungsschwerpunkte mit neuen Haltestellen besser erschliessen

Bezug zu anderen Massnahmen

Die neue Haltestelle Lörrach Zentralklinikum ist eng mit den Planungen zur Kapazitätserweiterung der Wiesentalbahn verknüpft (4Ü-Ö11).

ÜM-ÖV	4Ü-Ö11	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
-------	--------	--	---

Weiteres

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



Visualisierung Zentralklinikum inkl. S-Bahn Haltestelle

4Ü-Ö15

A

Historie Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Übergeordnete
Massnahme ÖV

Unterkategorie

-



2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

4Ü-Ö16

4Ü-Ö16

S-Bahn Haltestelle Basel Solitude



Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr
Bauherren:
DB Netz AG

Weitere beteiligte Stellen

Kanton Basel-Stadt, Büro des Beauftragten für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet, SBB Infrastruktur

Kosten (CHF)



27'000'000

Baubeginn



2028

Inbetriebnahme



ca. 2029

Massnahmenbeschrieb

Auf der Verbindungsbahn Basel SBB – Basel Bad Bf wird eine neue Haltestelle für die S-Bahn und Regionalexpress gebaut. Sie kommt auf Kleinbasler Seite, unmittelbar nördlich der Rheinbrücke zu liegen. Damit wird das Entwicklungsgebiet der Roche, das eine grosse Arbeitsplatzdichte aufweist, dank kurzen Fusswegen optimal an die S-Bahn angeschlossen. Zudem entsteht ein attraktiver Übergang zum städtischen Busnetz an der Haltestelle «Tinguely Museum», welche später auch an das Basler Tramnetz angeschlossen werden soll. Vor-

gesehen ist ein 230 Meter langer Mittelperron in Hochlage, zwischen den beiden Streckengleisen Basel SBB – Basel Bad Bf. Die beiden Güterverkehrsgleise zum Rangierbahnhof in Muttenz bleiben von der Haltestelle unberührt. Das Projekt steht in Abhängigkeit zu mehreren anderen Massnahmen, insbesondere dem Vierspurausbau Karlsruhe – Basel, dem Ersatz des Stellwerks Basel Bad Bf und dem Spurwechsel Gellert auf der gegenüberliegenden Seite des Rheins.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

- › Die S-Bahn- und Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität.
- › Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar.

Bezug zu Teilstrategien:

- › V1.3 Entwicklungsschwerpunkte mit neuen Haltestellen besser erschliessen

Bezug zu anderen Massnahmen

Die neue S-Bahn Haltestelle Basel Solitude steht im engen Zusammenhang mit dem Vierspurausbau Karlsruhe – Basel und insbesondere mit dem auf Schweizer Gebiet liegenden Planfeststellungsabschnitt 9.3 (4Ü-Ö1). Ziel ist es, das Areal Roche (4S1.3) mit hoher Arbeitsplatzdichte optimal mit der trinationalen S-Bahn Basel zu erschliessen. Ausserdem sollen kurzfristig neue Schnittstellen zum Busnetz geschaffen werden (4MD6). Längerfristig ist eine neue Tramlinie geplant, die den südlichen Teil von Kleinbasel besser an die S-Bahn anbinden soll (4Ö20). Mit diesem Tramprojekt sowie mit dem Herzstück Basel wird die Verknüpfung von Bus/Tram mit S-Bahn an der Haltestelle Basel Solitude nochmals verstärkt (4MD22).

ÜM-ÖV	4Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe - Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	A
	4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
ÖV	4MD6	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn-Haltestelle Solitude (kurzfristige Massnahme)	A
	4Ö20	BS: Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse	C
	4MD22	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn-Haltestelle Solitude (langfristige Massnahme)	C
S	4S1.3	Areal Roche	

Weiteres

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

4Ü-Ö16

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code 05/2701.2.035

C*

AP3/ARE-Code Ü10

A

Massnahmenkategorie

Übergeordnete
Massnahme ÖV

Unterkategorie

-



4Ü-Ö17

4Ü-Ö17

S-Bahn Haltestelle Basel Morgartenring



Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr
Bauherren:
SBB Infrastruktur

Weitere beteiligte Stellen

Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt

Kosten (CHF)



14'000'000

Baubeginn



2026

Inbetriebnahme



2029

Massnahmenbeschrieb

Eine neue S-Bahn Haltestelle Morgartenring zwischen Basel SBB und Basel St. Johann soll den Westen Basels und die Gemeinde Allschwil an die S-Bahn anbinden. Der Standort bietet dank der unmittelbaren Nähe zum ÖV-Knoten Morgartenring ideale Umsteigebeziehungen zu Tram (Linie 6) und Bus (Linie 36). Das federführende Bundesamt für Verkehr plant die Realisierung der Haltestelle in Zusammenhang mit der Bahnanbindung EuroAirport (4Ü-Ö9) sowie mit dem Ausbau der Elsässerbahn Basel SBB – Basel St. Johann auf 4m Eckhöhe.

Damit wird sichergestellt, dass die S-Bahn Haltestelle mit einem attraktiven S-Bahn-Angebot bedient werden kann und dass die verschiedenen Bauprojekte aufeinander abgestimmt sind.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

- › Die S-Bahn- und Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität.
- › Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar.

Bezug zu Teilstrategien:

- › V1.3 Entwicklungsschwerpunkte mit neuen Haltestellen besser erschliessen

4Ü-Ö17

A

Bezug zu anderen Massnahmen

Die neue S-Bahn Haltestelle Basel Morgartenring wird im Zusammenhang mit der Bahnanbindung EuroAirport (4Ü-Ö9) und mit dem Ausbau der Elsässerbahn zum Viermeterkorridor geplant. Die neue Bahnstrecke zum Flughafen ermöglicht es, das S-Bahn-Angebot zwischen Basel SBB – St-Louis – EuroAirport deutlich auszubauen. Damit wird die neue Haltestelle zu einem attraktiven Umsteigepunkt vom Tram- und Busnetz auf die S-Bahn (4MD13) und bindet Basel West sowie Allschwil besser an das Netz der trinationalen S-Bahn Basel an.

ÜM-ÖV	4Ü-Ö9	Bahnanbindung EuroAirport	A
ÖV	4MD13	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring	B

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

Ö4/2701.2.034

C*

AP3/ARE-Code

Ü29

B

Massnahmenkategorie

Übergeordnete
Massnahme ÖV

Unterkategorie

-



Weiteres

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



Zug auf der Strecke Basel SBB – Basel St. Johann

2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

4Ü-Ö18

4Ü-Ö18

S-Bahn Haltestelle Dornach Apfelsee



Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr
Bauherren:
SBB Infrastruktur

Weitere beteiligte Stellen

Kanton Solothurn

Kosten (CHF)



14'000'000

Baubeginn



2026

Inbetriebnahme



2030

Massnahmenbeschrieb

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

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

- › Die S-Bahn- und Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität.
- › Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar.

Bezug zu Teilstrategien:

- › V1.3 Entwicklungsschwerpunkte mit neuen Haltestellen besser erschliessen

4Ü-Ö18

Bezug zu anderen Massnahmen

Die neue Haltestelle Dornach Apfelsee hat einen fahrplantechnischen Zusammenhang mit der Doppelspur zwischen Duggingen und Grellingen (4Ü-Ö12) sowie mit dem Wendegleis in Aesch (4Ü-Ö13). Mit dem Haltepunkt kann das grosse Entwicklungsareal in Widen (4S10.2) an die trinationale S-Bahn Basel angeschlossen werden. Mit der Realisierung der Haltestelle wird ebenfalls eine breite Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr gebaut (4LV10.2).

ÜM-ÖV	4Ü-Ö12	Doppelspur Laufental (Duggingen - Grellingen)	A
	4Ü-Ö13	Wendegleis Aesch	A
ÖV	4MD9	SO: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach-Apfelsee	B
LV	4LV10.20	Dornach: Langsamverkehrsunterführung Apfelsee	A
S	4S10.2	Widen	

A

Historie

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

07/2701.2.037

AP3/ARE-Code

Ü11

Prio

-

C*

A

Massnahmenkategorie

Übergeordnete
Massnahme ÖV

Unterkategorie

-



Weiteres

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



FLIRT Komposition der Trinationalen S-Bahn Basel

2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

4Ü-Ö19

4Ü-Ö19

S-Bahn Haltestelle Rheinfelden Warmbach



Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle

Landkreis Lörrach und Stadt
Rheinfelden (D)
Bauherren:
DB Netz AG

Weitere beteiligte Stellen

Land Baden-Württemberg, EU/INTERREG, Deutscher Bund, Regionalverband Hochrhein-Bodensee

Kosten (CHF)



Teil von 4Ü-Ö10

Baubeginn



2025

Inbetriebnahme



2027

Massnahmenbeschrieb

Der neue Haltepunkt Rheinfelden Warmbach kommt auf der bestehenden Strecke der Hochrheinbahn zwischen Herten und Rheinfelden (Baden) zu liegen. Das Quartier Warmbach sowie das Freibad von Rheinfelden (Baden) erhalten dadurch einen direkten Zugang zur trinationalen S-Bahn Basel. Das Vorhaben beinhaltet folgende Massnahmen: Neubau von zwei Bahnsteigen mit 155m Länge und 55 cm Höhe, Bahnsteigausstattung nach neuestem DB-Standard, barrierefreier Übergang von den Bahnsteigen zum öffentlichen Verkehrs-

raum sowie Neubau von Rampen und Treppen zum Bahnsteig, Neubau der Beleuchtung von Bahnsteigen und der Zuwegung sowie Neubau von Fahrradabstellplätzen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Korridorzentren: als Teil der polyzentrischen Struktur stärken

- › Die S-Bahn bedient die Korridorzentren im 15-Minuten-Takt (innere Korridore).
- › Die S-Bahn- und Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität.
- › Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar.

Bezug zu Teilstrategien:

- › QV3.1 Multimodale Drehscheiben ausbauen
- › QV3.2 Park&Ride-Angebot bedarfsgerecht ausbauen
- › QV3.3 Bike&Ride-Angebot bedarfsgerecht ausbauen
- › V1.3 Entwicklungsschwerpunkte mit neuen Haltestellen besser erschliessen

Bezug zu anderen Massnahmen

Die Realisierung der neuen Haltestelle ist Bestandteil des Gesamtprojekts Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn für den SPNV (4Ü-Ö10). Ebenfalls geplant sind B&R sowie P&R Anlagen (4MD4), die das Umsteigen auf die S-Bahn vereinfachen sollen. Mit dem neuen Haltepunkt wird das Entwicklungsareal südlich der Bahnlinie (4S16.2) optimal an die S-Bahn angebunden.

ÜM-ÖV	4Ü-Ö10	Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn Basel Bad Bf - Erzingen (Baden) für den SPNV	A
ÖV	4MD4	Rheinfelden (D): B&R und P&R am Haltepunkt Warmbach	A
S	4S16.2	Flächennutzungsplan Rheinfelden (Baden)	

Weiteres

Webseite des Projekts: <https://www.die-hochrheinbahn.com/>
Trinationale S-Bahn Basel: <https://www.trireno.org>



Vorbeifahrender Zug der Deutschen Bahn

4Ü-Ö19

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

Ö5/2701.3.146

A

AP3/ARE-Code

-

-

Massnahmenkategorie

Übergeordnete
Massnahme ÖV

Unterkategorie

-



2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

4Ü-Ö20

4Ü-Ö20

S-Bahn Haltestelle Bad Säckingen Wallbach



Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle

Landkreis Waldshut und Stadt
Bad Säckingen
Bauherren:
DB Netz AG

Weitere beteiligte Stellen

Land Baden-Württemberg, EU/INTERREG, Deutscher Bund, Regionalverband Hochrhein-Bodensee

Kosten (CHF)



Teil von 4Ü-Ö10

Baubeginn



2025

Inbetriebnahme



2027

Massnahmenbeschrieb

Der neue Haltepunkt Bad Säckingen Wallbach kommt auf der bestehenden Bahnstrecke der Hochrheinbahn zwischen Wehr-Brennet und Bad Säckingen zu liegen. Der Ortsteil Wallbach erhält dadurch einen direkten Zugang zur trinationalen S-Bahn Basel. Das Vorhaben beinhaltet folgende Massnahmen: Neubau von zwei Bahnsteigen mit 155m Länge und 55 cm Höhe, Bahnsteigausstattung nach neuestem DB-Standard, barrierefreier Übergang von den

Bahnsteigen zum öffentlichen Verkehrsraum sowie Neubau von Rampen und Treppen zum Bahnsteig, Neubau der Beleuchtung von Bahnsteigen und der Zuwegung sowie Neubau von Fahrradabstellplätzen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Korridorzentren: als Teil der polyzentrischen Struktur stärken

- › Die S-Bahn bedient die Korridorzentren im 30-Minuten-Takt (äussere Korridore).
- › Die S-Bahn- und Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität.
- › Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar.

Bezug zu Teilstrategien:

- › QV3.1 Multimodale Drehscheiben ausbauen
- › QV3.3 Bike&Ride-Angebot bedarfsgerecht ausbauen
- › V1.3 Entwicklungsschwerpunkte mit neuen Haltestellen besser erschliessen

4Ü-Ö20

A

Bezug zu anderen Massnahmen

Die Realisierung der neuen Haltestelle ist Bestandteil des Gesamtprojekts Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn für den SPNV (4Ü-Ö10). Ebenfalls geplant ist eine B&R Anlage (4LV10.59), die das Umsteigen auf die S-Bahn vereinfachen soll.

ÜM-ÖV	4Ü-Ö10	Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn Basel Bad Bf - Erzingen (Baden) für den SPNV	A
LV	4LV10.59	Bad Säckingen: Radwegelückenschliessung im Ortsteil Wallbach und Veloabstellanlagen an Bahnhöfen	A

Historie

AP1/ARE-Code

-

Prio

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

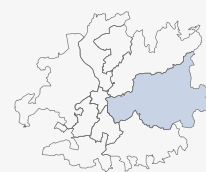
-

Massnahmenkategorie

Übergeordnete Massnahme ÖV

Unterkategorie

-



Weiteres

Webseite des Projekts: <https://www.die-hochrheinbahn.com/>
Trinationale S-Bahn Basel: <https://www.trireno.org>



Zugkomposition mit Logo bwegt

2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

4Ü-Ö21

4Ü-Ö21

Beschleunigung Leimental - Basel



Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr
Bauherren:
BLT

Weitere beteiligte Stellen

Kantone Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn

Kosten (CHF)



14'000'000

Baubeginn



2026

Inbetriebnahme



2029

Massnahmenbeschrieb

Das Leimental ist dicht besiedelt, verfügt jedoch weder über eine Hochleistungsstrasse noch über eine S-Bahn. Die Tramlinien 10 und 17 bilden das Rückgrat im öffentlichen Verkehr. Ziel ist die Einführung eines Express-Trams zwischen dem Leimental und Basel zur Schaffung eines ÖV-Angebots auf S-Bahn-Niveau. Hierbei ist vorgesehen, dass die Linie 17 von Rodersdorf/Flüh bis Ettingen alle Haltestellen bedient, und dann beschleunigt bis Dorenbach verkehrt, wobei sie mindestens sechs Haltestellen nicht bedient. Verkehren zukünftig Tram-

züge ohne Halt durch die Haltestellen, so ist die Möglichkeit zum Überschreiten der Gleise zu verhindern. Die Fussgängerübergänge im Haltestellenbereich sind daher mit Schranken zu sichern. Bei Haltestellen im Bereich von Schulhäusern und Kindergarten wird wo möglich der Bau von Personenunterführungen vorgesehen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

- Grundsatz 2: Mobilität ermöglichen und auf nachhaltige Angebote lenken
- › Im Leimental bindet anstelle der S-Bahn das Tram den Korridor an das Agglomerationszentrum an.
 - › 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.
 - › Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar.

Bezug zu Teilstrategien:

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

Bezug zu anderen Massnahmen

Um die betriebliche Flexibilität der neuen Express-Tramlinie zu erhöhen und die Verknüpfung mit dem Busnetz sicherzustellen, wird in Bottmingen eine neue ÖV-Drehscheibe inkl. Wendeschleife geplant (4MD1). An den Haltestellen auf der Tramstrecke sind zudem zusätzliche Veloabstellanlagen vorgesehen (4LV10.3). Mit dem Angebotsausbau werden auch die verschiedenen Siedlungsverdichtungspotenziale im Korridor Leimental besser adressiert (Binningen, Bottmingen, Oberwil/Therwil und Ettlingen). Dieser Zusammenhang zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist eine wesentliche Grundlage zur Umsetzung des Regionalen Raumkonzept Leimental.

ÖV	4MD1	BL: ÖV-Drehscheibe Bottmingen	A
LV	4LV10.30	Binningen: Veloabstellanlagen	A



Tram der BLT

4Ü-Ö21

A

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

Massnahmenkategorie
Übergeordnete
Massnahme ÖV

Unterkategorie
-

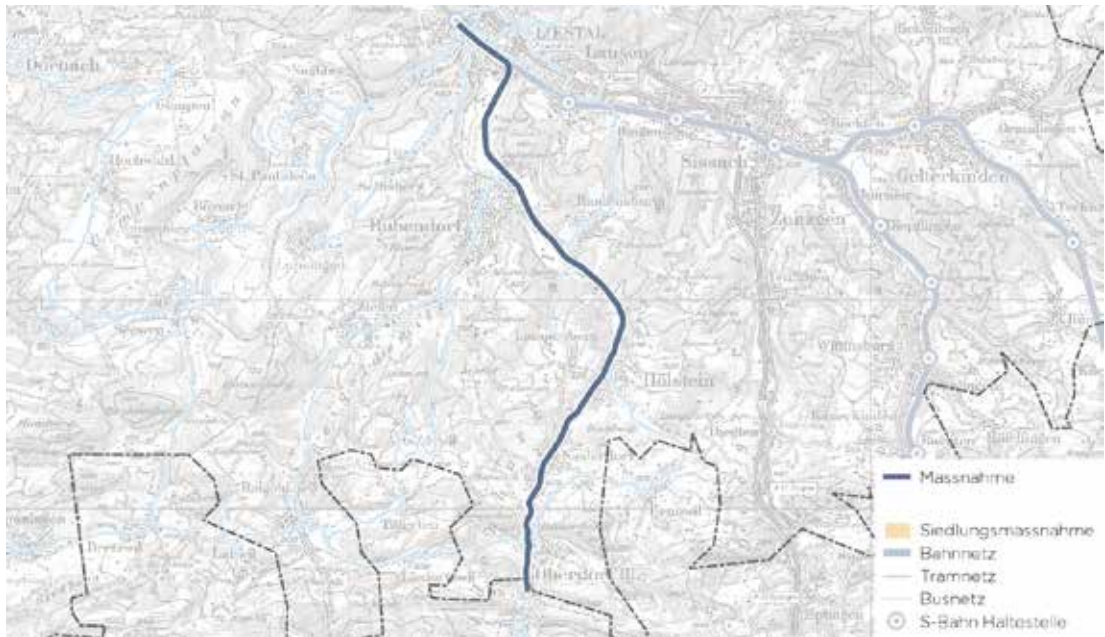


2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

4Ü-Ö22

4Ü-Ö22

Angebotsausbau Liestal - Waldenburg



Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr
Bauherren:
BLT

Weitere beteiligte Stellen

Kanton Basel-Landschaft

Kosten (CHF)



19'000'000

Baubeginn



2021

Inbetriebnahme



2022

Massnahmenbeschrieb

Mit dem Doppelspurausbau zwischen Lampenberg und dem Dorfeingang Hölstein wird die Möglichkeit für eine «fliegende» Kreuzung geschaffen. Sie stellt damit das infrastrukturelle Schlüsselement für das neue Betriebskonzept der Waldenburgerbahn (BLT Linie 19) dar. Vorgesehen ist die Einführung eines symmetrischen Fahrplans mit exaktem Viertelstundentakt zur Hauptverkehrszeit. Die durch den Doppelspurausbau entstehende Kreuzungsstelle liegt auf halber Strecke zwischen Liestal und Waldenburg und ermöglicht mit ihrer Länge

von ca. 2 km eine stabile Betriebsführung und somit auch die Sicherstellung der Anschlüsse an die S-Bahn und den Fernverkehr in Liestal. Das Vorhaben ist Teil des Projekts «WB: Zukunft» in welchem zahlreiche weitere Verbesserungen entlang der gesamten Strecke der Waldenburgerbahn umgesetzt werden (u. a. Anpassung Haltestellen in Hölstein und Kreuzungstation Niederdorf) und ist entsprechend eng mit den anderen Teilprojekten koordiniert.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Äussere Korridore: konzentriert entwickeln

- › Die S-Bahn (in einzelnen Korridoren Tram oder Bus mit S-Bahn-Funktion) erschliesst die äusseren Korridore im 30-Minuten-Takt.
- › Dank Eigentrassees oder Verkehrsmanagement sind zuverlässige Fahrzeiten sichergestellt.
- › Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar.

Bezug zu Teilstrategien:

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

Bezug zu anderen Massnahmen

Die Massnahme wird eng mit dem Vierspurausbau des Bahnhofs Liestal koordiniert (4Ü-Ö2).

ÜM-ÖV	4Ü-Ö2	Vierspurausbau Liestal	A
-------	-------	------------------------	---

Weiteres

Webseite des Projekts: <https://www.blt.ch/neubau-wb/das-projekt.html>



Visualisierung der neuen Waldenburgerbahn

4Ü-Ö22

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code

Ü13/2701.3.155

A

Massnahmenkategorie

Übergeordnete
Massnahme ÖV

Unterkategorie

-



2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

4Ü-Ö23

4Ü-Ö23

Herzstück Basel



Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr
Bauherren:
SBB Infrastruktur, DB Netze AG

Weitere beteiligte Stellen

Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft, Beauftragter für die Deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet, SNCF Réseau

Kosten (CHF)



1'500'000'000

Baubeginn



ab 2030

Inbetriebnahme



2040

Massnahmenbeschrieb

Das Herzstück der trinationalen S-Bahn Basel ist das fehlende Verbindungsstück zwischen 6 auf Basel zulaufenden Bahnstrecken. Die unterirdische Neubaustrecke verbindet den Bahnhof Basel SBB sowohl mit dem Badischen Bahnhof als auch mit dem Bahnhof St. Johann. Mit dieser Verknüpfung der heute noch getrennten Linienäste der S-Bahn können gleich mehrere Ziele erreicht werden: Dank den neu entstehenden Durchmesserlinien entfällt für viele Fahrgäste das Umsteigen und zahlreiche Ziele können neu direkt erreicht werden. Zudem können

die heute zeitintensiven Wendemanöver der S-Bahnen in den Bahnhöfen Basel SBB und Bad Bf beseitigt werden, womit trotz begrenzten räumlichen Verhältnissen ein effizienter Betrieb der S-Bahn gefördert wird. Schliesslich ermöglichen 2 neue S-Bahn-Haltestellen entlang der Neubaustrecke, Basel Mitte und Basel Klybeck, eine optimale öffentliche Verkehrsanbindung der Kernstadt an die trinationale Agglomeration. Damit kann das Basler Tramnetz genau dort entlastet werden, wo es überlastet ist. Im Weiteren leistet das Herzstück einen wichtigen Beitrag zur Entflechtung zwischen dem Regionalverkehr und dem wachsenden europäischen Güter- und Personenfernverkehr auf der Schiene. Diese Entflechtung im grossräumig bedeutsamen Bahnknoten Basel ist damit auch von nationalem und internationalem Nutzen.

4Ü-Ö23

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten:

- › Die S-Bahn-Achsen bieten schnelle Verbindungen aus allen Korridoren ins Agglomerationszentrum und verbinden die Korridore miteinander.
- › 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 Eigentrassees oder Verkehrsmanagement sind zuverlässige Fahrzeiten sichergestellt.
- › Im Umfeld der bestehenden Bahnhöfe (SBB, Bad. Bahnhof sowie St. Johann) sowie den neuen Haltepunkte Mitte und Klybeck erfahren verschiedenste Schwerpunktgebiete Siedlung deutlich verbesserte ÖV-Anschlüsse.

Bezug zu Teilstrategien:

- › V1.1 Mittels Durchmesserlinien neue Direktverbindungen schaffen
- › V1.2 Taktfrequenzen in den inneren und äusseren Korridoren erhöhen
- › V1.3 Entwicklungsschwerpunkte mit neuen Haltestellen besser erschliessen

Bezug zu anderen Massnahmen

Bis zum Horizont 2030 werden mit Ausnahme des Fricktals alle Zulaufstrecken der trinationalen S-Bahn Basel ausgebaut. Das S-Bahn-Netz wird weiterhin mehrheitlich aus radialen Linien bestehen (Ausnahme: Durchbindungen Frankreich-Schweiz mit Bahnanbindung EuroAirport). Um die im Angebots-Zielkonzept der trinationalen S-Bahn Basel vorgesehenen Durchbindungen zu realisieren, braucht es nebst dem Herzstück Basel inklusive Abzweigung nach Basel St. Johann (Y-Ast) auch das Entflechtungsbauwerk in Pratteln (4Ü-Ö26), die Erhöhung der Kapazität zwischen Pratteln und Rheinfelden (4Ü-Ö28) sowie den Ausbau der Haltestelle EuroAirport und der Bahnstrecke zwischen St. Johann – St-Louis (4Ü-Ö27). Die Publikumsanlagen von Basel SBB und Basel Bad Bf müssen in Abstimmung mit den Planungen zum Herzstück bereits früher ausgebaut werden (4Ü-Ö7 und 4Ü-Ö14). Darüber hinaus wird das Umfeld dieser beiden Bahnhöfe grundlegend neugestaltet: die Zugänge sowie die Verknüpfungen mit anderen Verkehrsmitteln werden optimiert (4MD14, 4MD15 und 4MD20). Auch bei den im Rahmen des Herzstücks vorgesehenen zwei neuen S-Bahn-Haltestellen Mitte und Klybeck (4Ü-Ö24 und 4Ü-Ö25) wird der optimalen Verknüpfung zwischen S-Bahn sowie Tram- und Busnetz ein besonderes Augenmerk geschenkt: die S-Bahn soll das Tram- und Busnetz genau dort entlastet, wo bereits heute Überlasten bestehen. Die zahlreich vorgesehenen Trammassnahmen im A- und B-Horizont verbessern wiederum den Zugang zum S-Bahn-System (zur besseren Übersicht werden die einzelnen Trammassnahmen nicht aufgeführt). Die Schnittstellen zum übergeordneten Strassennetz sind eher indirekt, indem durch den enormen ÖV-Angebotsausbau auch bedeutende Verlagerungseffekt erwartet werden können. Schliesslich sind die kleinräumigen Schnittstellen zum Fuss- und Veloverkehrsnetz wichtig. Einzelne Teilmassnahmen dazu sind bereits Bestandteil des AP4, weitere LV-Massnahmen im Umfeld der Haltepunkte werden für das AP5 vorbereitet.

B

Historie

Prio

AP1/ARE-Code
Ö9/Ö10

C

AP2/ARE-Code
Ö2/2701.2.032

C

AP3/ARE-Code
Ü22

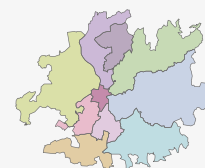
B

Massnahmenkategorie

Übergeordnete
Massnahme ÖV

Unterkategorie

-



2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

4Ü-Ö23

ÜM-ÖV	4Ü-Ö7	Ausbau Publikumsanlagen Basel SBB (Zusätzliche Gleisquerung)	A
	4Ü-Ö14	Ausbau Publikumsanlagen Basel Bad Bf	A
	4Ü-Ö24	S-Bahn Haltestelle Basel Mitte	B
	4Ü-Ö25	S-Bahn Haltestelle Basel Klybeck	B
	4Ü-Ö26	Entflechtung Pratteln 2. Etappe (Entflechtungsbauwerk)	A
	4Ü-Ö27	Vierspurausbau Basel St. Johann - St. Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	B
	4Ü-Ö28	3. Gleis Pratteln - Rheinfelden	B
ÖV	4MD14	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke), 1. Etappe	B
	4MD15	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB - Nord (Centralbahnplatz und Centralbahnstrasse-West)	B
	4MD20	BS: ÖV-Drehscheibe am Badischer Bahnhof	C
	4MD24	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke), 2. Etappe	C
S	4S1.4	Areal Rosental Mitte	
	4S2.2	Areal klybeckplus	
	4S3.4	Universitätsspital Basel	
	4S5.4	Umfeld Bahnhof SBB	

Weiteres

Angebots-Zielkonzept der trinationalen S-Bahn Basel:

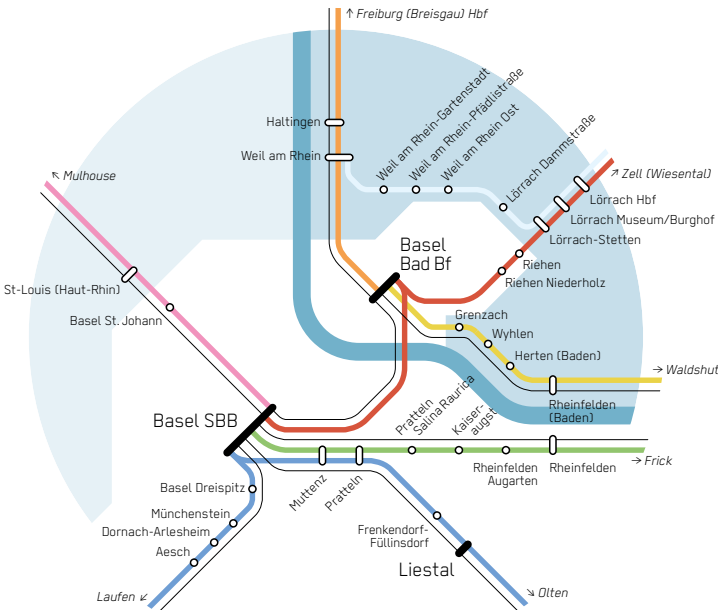
<https://www.trireno.org/de/trinationale-s-bahn/zukuenftiges-angebot.html>

Trinationale S-Bahn Basel:

<https://www.trireno.org>

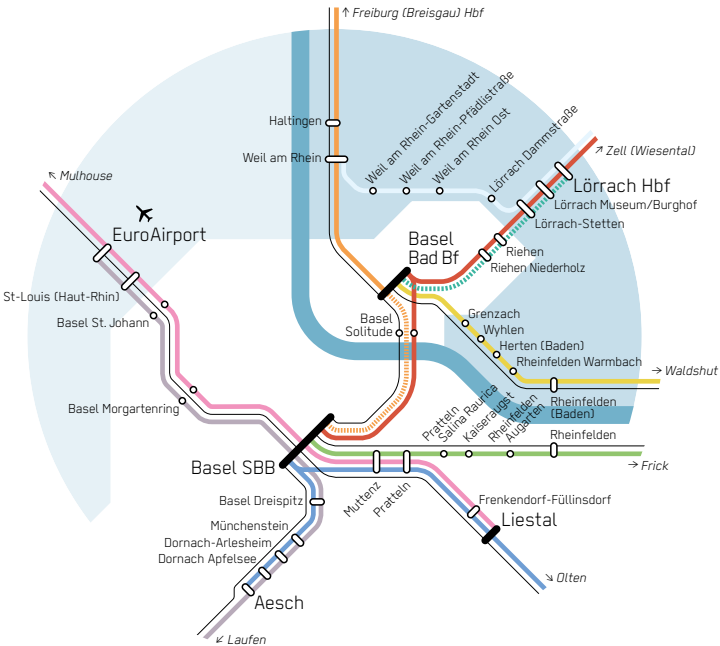


2020

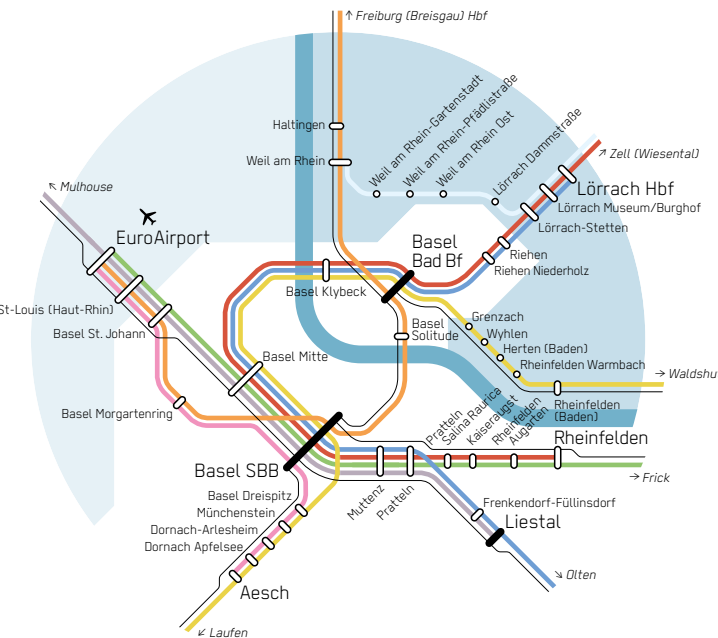


4Ü-023

Zielzustand im Horizont 2030
État-cible à l'horizon 2030



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



2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

4Ü-Ö24

4Ü-Ö24

S-Bahn Haltestelle Basel Mitte



Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr
Bauherren:
SBB Infrastruktur

Weitere beteiligte Stellen

Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft

Kosten (CHF)



Teil von 4Ü-Ö23

Baubeginn



ab 2030

Inbetriebnahme



2040

Massnahmenbeschrieb

Die neue Haltestelle Basel Mitte wird im Zusammenhang mit der Neubaustrecke Herzstück Basel (4Ü-Ö23) realisiert. Vorgesehen ist eine unterirdische S-Bahn Haltestelle in der Nähe des Marktplatzes. Diese erschliesst mit zahlreichen Aufgängen ein grossräumiges Gebiet, welches neben der Altstadt auch die Universität und das Universitätsspital umfasst. Die genaue Lage sowie die Ausgestaltung und Dimensionierung der Haltestelle sind Bestandteil der Planungen.

Für das Basler Tram- und Busnetz leistet die neue S-Bahn Haltestelle einerseits einen wichtigen Beitrag zur Linderung der überlasteten Abschnitte. Andererseits eröffnet sie eine neue Umsteigemöglichkeit zwischen der S-Bahn und den städtischen Tram- und Buslinien. Damit profitieren Fahrgäste von kürzeren Reisezeiten, während gleichzeitig die stark beanspruchten Umsteigeknoten Basel SBB und Basel Bad Bf entlastet werden können.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

- › Die S-Bahn- und Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität.
- › Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar.

Bezug zu Teilstrategien:

- › V1.3 Entwicklungsschwerpunkte mit neuen Haltestellen besser erschliessen

Bezug zu anderen Massnahmen

Die neue S-Bahn Haltestelle Basel Mitte wird zusammen mit dem Grossprojekt Herzstück Basel geplant (4Ü-Ö23). Die Haltestelle soll das stark belastete Tram und Busnetz im Stadtzentrum von Basel entlasten sowie wichtige Entwicklungsareale besser an die S-Bahn anbinden (4S3.3 und 4S3.4). Bereits vor der Realisierung der neuen Haltestelle Basel Mitte sind Massnahmen zur Entlastung der Innenstadt geplant. Einerseits soll eine neue Schienenachse über den Petersgraben (4Ö1) den Tramverkehr im Zentrum besser verteilen. Andererseits werden die Bus- und Tramhaltestellen rund um den Marktplatz/Schifflande besser organisiert und teilweise zusammengeführt (4Ö9). Diese Massnahmen sind mit den langfristigen Planungen abgestimmt und mit dem Herzstück Basel bzw. der Haltestelle Basel Mitte aufwärtskompatibel. Ziel ist es, im Zentrum von Basel eine neue und effiziente ÖV-Drehscheibe zu schaffen (4MD18).

ÜM-ÖV	4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
ÖV	4Ö1	BS: Tram Petersgraben	A
	4Ö9	BS: Haltestellen Schifflande/Marktplatz	A
	4MD18	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn-Haltestelle Mitte	C
S	4S3.3	Campus Schällenmätteli (Hochschulareal St. Johann)	
	4S3.4	Universitätsspital Basel	

Weiteres

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

FLIRT Komposition der Trinationalen S-Bahn Basel



4Ü-Ö24

B

Historie

Prio

AP1/ARE-Code
Ö9/Ö10

C

AP2/ARE-Code
Ö2/2701.2.032

C

AP3/ARE-Code
-

-

Massnahmenkategorie

Übergeordnete
Massnahme ÖV

Unterkategorie

-



2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

AGGLOPROGRAMMBASEL

4Ü-Ö25

4Ü-Ö25

S-Bahn Haltestelle Basel Klybeck



Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr
Bauherren:
SBB Infrastruktur

Weitere beteiligte Stellen

Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft

Kosten (CHF)



Teil von 4Ü-Ö23

Baubeginn



ab 2030

Inbetriebnahme



2040

Massnahmenbeschrieb

Die neue Haltestelle Basel Klybeck soll im Zusammenhang mit der Neubaustrecke Herzstück Basel realisiert werden. Vorgesehen ist eine unterirdische S-Bahn-Haltestelle in der Nähe der Dreirosenbrücke auf Kleinbasler (rechtsrheinischer) Seite. Damit werden die angrenzenden Quartiere sowie das Entwicklungsgebiet klybeckplus optimal an die S-Bahn angebunden. Die genaue Lage sowie die Ausgestaltung und Dimensionierung der Haltestelle sind Bestandteil der Planungen.

Für das Basler Tram- und Busnetz leistet die neue S-Bahn-Haltestelle einerseits einen wichtigen Beitrag zur Linderung der überlasteten Abschnitte. Andererseits eröffnet sie eine neue Umsteigemöglichkeit zwischen der S-Bahn und den städtischen Tram- und Buslinien. Damit profitieren Fahrgäste von kürzeren Reisezeiten, während gleichzeitig die stark beanspruchten Umsteigeknoten Basel SBB und Basel Bad Bf entlastet werden können.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

- › Die S-Bahn- und Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität.
- › Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar.

Bezug zu Teilstrategien:

- › V1.3 Entwicklungsschwerpunkte mit neuen Haltestellen besser erschliessen

Bezug zu anderen Massnahmen

Die neue S-Bahn-Haltestelle Basel Klybeck wird zusammen mit dem Grossprojekt Herzstück Basel geplant (4Ü-Ö23). Die Haltestelle soll das grösste innerstädtische Entwicklungsareal «Klybeckplus» sowie das Hafengebiet, wo grosse Umnutzungen vorgesehen sind, besser an die S-Bahn anbinden (4S2.1 und 4S2.2). Bereits vor der Realisierung der neuen Haltestelle Basel Klybeck sind Massnahmen zur Erschliessung der Entwicklungsareale geplant. Einerseits soll eine neue Tramlinie durch das Klybeckareal geführt werden (4Ö5). Andererseits ist vorgesehen, ab der heutigen Haltestelle «Ciba» eine Tramachse entlang des Rheins bis zum Dreiländereck zu führen (4Ö24). Diese Massnahmen sind mit den langfristigen Planungen abgestimmt und mit dem Herzstück Basel bzw. der Haltestelle Basel Klybeck aufwärtskompatibel. Mit der Realisierung der Haltestelle Klybeck soll im Klybeckquartier eine attraktive ÖV-Drehscheibe mit optimalen Umsteigemöglichkeiten zwischen S-Bahn und Tram/Bus entstehen (4MD19).

ÜM-ÖV	4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
ÖV	4Ö5	BS: Tram Klybeck	A
	4Ö24	BS: Tram Klybeck - Westquai	C
	4MD19	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn-Haltestelle Klybeck	C
S	4S2.1	Hafen- und Stadtentwicklung	
	4S2.2	Areal klybeckplus	

4Ü-Ö25

B

Historie

AP1/ARE-Code
Ö9/Ö10

Prio

C

AP2/ARE-Code
Ö2/2701.2.032

C

AP3/ARE-Code
-

-

Massnahmenkategorie

Übergeordnete
Massnahme ÖV

Unterkategorie

-



Weiteres

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

FLIRT Komposition der Trinationalen S-Bahn Basel



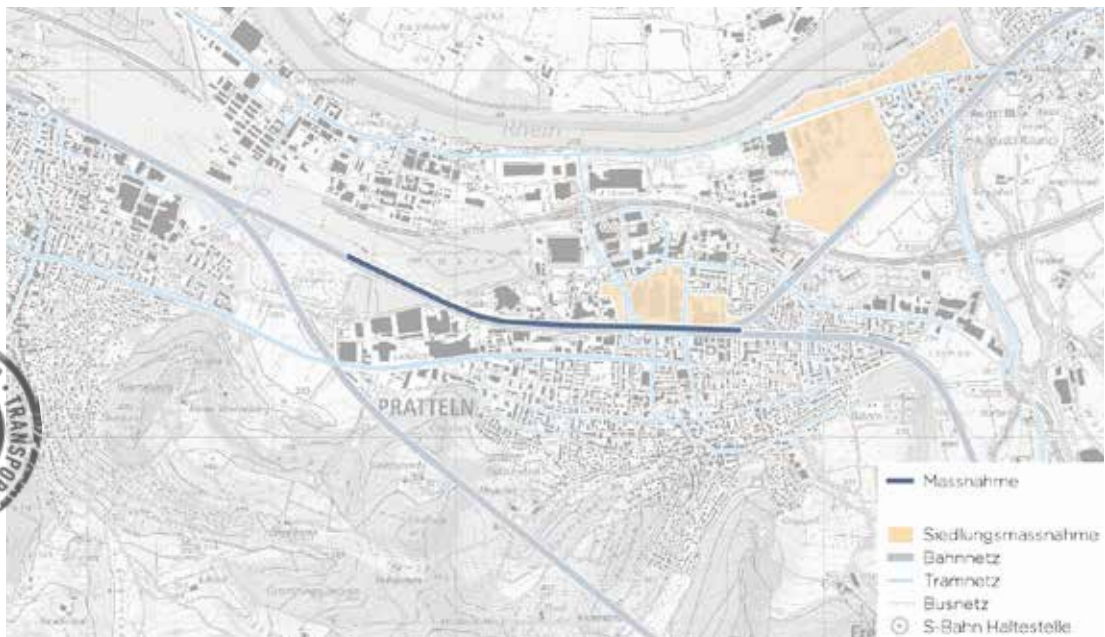
2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

AGGLOPROGRAMMBASEL

4Ü-Ö26

4Ü-Ö26

Entflechtung Pratteln 2. Etappe (Entflechtungsbauwerk)



Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr
Bauherren:
SBB Infrastruktur

Weitere beteiligte Stellen

Kantone Basel-Landschaft und Aargau

Kosten (CHF)



460'000'000

Baubeginn



ab 2030

Inbetriebnahme



2040

Massnahmenbeschrieb

Die zweite Etappe sieht eine bauliche Entflechtung westlich des Bahnhofs Pratteln sowie einen Ausbau der Gleis- und Bahnsteiganlagen vor. Das Entflechtungsbauwerk ermöglicht, dass sich die Züge (Fern- und Güterverkehr sowie S-Bahnen) gleichzeitig auf unterschiedlichen Ebenen kreuzen können, ohne einander zu behindern. Der Ausbau der Gleisanlagen

erlaubt, dass die durchfahrenden Züge die haltenden Züge auf separaten Gleisen überholen können. Der Ausbau der Bahnsteige schliesslich berücksichtigt die wegen der Verkehrszunahme gestiegenen Anforderungen an die notwendigen Flächen und Breiten der Zugänge.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

- Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen
- › Die S-Bahn erschliesst die inneren Korridore im 15-Minuten-Takt, ergänzt von einem engmaschigen Bus-/Tramnetz im 7,5-Minuten-Takt.
 - › Dank Eigentrassees oder Verkehrsmanagement sind zuverlässige Fahrzeiten sichergestellt.

Bezug zu Teilstrategien:

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

Bezug zu anderen Massnahmen

Diese Massnahme ist eine bauliche Weiterentwicklung der ersten Etappe der Entflechtung Pratteln (4Ü-Ö5) und eine Voraussetzung für die Kapazitätserhöhung des Güter-, Fern- und Regionalverkehr im Frick- und Ergolzthal. Mit der Realisierung der zweiten Etappe sowie einem Streckenausbau zwischen Pratteln und Rheinfelden (4Ü-Ö28) werden die nötigen Kapazitäten für den geplanten Viertelstundentakt der S-Bahn zwischen Basel und Rheinfelden sichergestellt. Nach dem schrittweisen S-Bahn-Ausbau auf den Zulaufstrecken ist für die Umsetzung des Angebots-Zielkonzepts der trinationalen S-Bahn Basel die Realisierung des Projekts Herzstück Basel (4Ü-Ö23) notwendig, was einen Quantensprung im Nahverkehrsangebot mit häufigeren, schnelleren und direkteren S-Bahn-Verbindungen quer durch die Agglomeration Basel ermöglicht.

ÜM-ÖV	4Ü-Ö5	Entflechtung Pratteln 1. Etappe (Anpassung Signalisierung)	A
	4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
	4Ü-Ö28	3. Gleis Pratteln - Rheinfelden	B
S	4S15.1	Salina Raurica-Pratteln	
	4S16.1	Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)	

Weiteres

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

4Ü-Ö26

B

Historie	Prio
AP1/ARE-Code Ü99	B
AP2/ARE-Code Ü3/270.2.147	B
AP3/ARE-Code Ü3/2701.3.173	A

Massnahmenkategorie
Übergeordnete
Massnahme ÖV

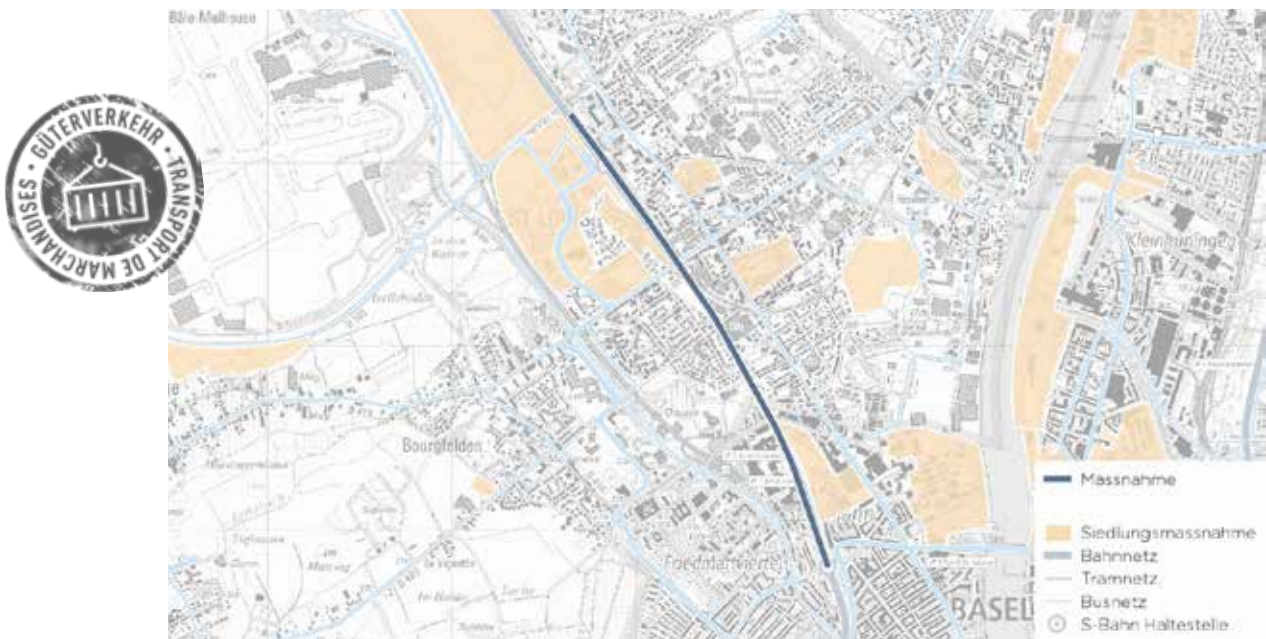
Unterkategorie
-



4Ü-Ö27

4Ü-Ö27

Vierspurausbau Basel St. Johann - St. Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport



Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr/Préfecture de la Région Grand Est
Bauherren:
SBB Infrastruktur/SNCF Réseau

Weitere beteiligte Stellen

Kanton Basel-Stadt, Région Grand Est, Saint-Louis Agglomération, EuroAirport

Kosten (CHF)



273'600'000

Baubeginn



ab 2030

Inbetriebnahme



2040

Massnahmenbeschrieb

Im Zusammenhang mit dem Angebotsausbau der S-Bahn auf den Horizont mit Herzstück sind auch die Infrastrukturen der grenzüberschreitende Bahnstrecke Basel – Mulhouse punktuell zu erweitern. Zwischen St-Louis und dem Anschluss an das Herzstück in Basel St. Johann

ist die heute doppelspurige Strecke auf vier Spuren auszubauen. Diese seitliche Erweiterung ist auf dem bestehenden Bahngelände möglich. Ebenfalls wird die Haltestelle EuroAirport von zwei auf vier Gleise ausgebaut. Bei der Planung der Bahnanbindung EuroAirport (4Ü-Ö9) wurde diese nachträgliche Erweiterung der Haltestelle EuroAirport bereits berücksichtigt (Sicherstellung der nötigen Flächen).

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

- › Die S-Bahn-Achsen bieten schnelle Verbindungen aus allen Korridoren ins Agglomerationszentrum und verbinden die Korridore miteinander.
- › Dank Eigentrassees oder Verkehrsmanagement sind zuverlässige Fahrzeiten sichergestellt.
- › Der EuroAirport ist an das Eisenbahnnetz angeschlossen und ins trinationale S-Bahn-Netz eingebunden.

Bezug zu Teilstrategien:

- › V1.1 Mittels Durchmesserlinien neue Direktverbindungen schaffen
- › V1.2 Taktfrequenzen in den inneren und äusseren Korridoren erhöhen

Bezug zu anderen Massnahmen

Die Massnahme ist eine Weiterentwicklung des S-Bahn-Angebots, das nach der Realisierung der Bahnanbindung EuroAirport (4Ü-Ö9) zwischen Frankreich und der Schweiz umgesetzt werden soll. Sie hat einen starken Zusammenhang mit dem Herzstück Basel (4Ü-Ö23) sowie der geplanten Abzweigung von Basel Mitte nach Basel St. Johann (Y-Ast). Das S-Bahn-Angebot kann mit diesem Ausbau der Strecke zwischen Basel St. Johann und St-Louis sowie mit der Erweiterung der Haltestelle am EuroAirport deutlich erhöht werden. Neue Direktverbindungen sind gemäss Angebots-Zielkonzept der trinationalen S-Bahn Basel vom EuroAirport nach Frick/Laufenburg sowie nach Freiburg (Breisgau) Hbf vorgesehen. In Frankreich profitiert insbesondere das Schwerpunktgebiet «Euro3lys» (4S27.1 und 4S27.2) von einem dichteren S-Bahn-Angebot. Das Gebiet des Technoport (4S27.2) soll hierzu mit der Verlängerung der Tramlinie 3 (4Ö17) besser an die S-Bahn angebunden werden.

ÜM-ÖV	4Ü-Ö9	Bahnanbindung EuroAirport	A
	4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
ÖV	4Ö17	SLA: Prolongement du Tram 3 du Technoport à l'EAP	C
S	4S27.1	Pôle de développement Quartier du Lys	
	4S27.2	Zone de développement Technoport	

Weiteres

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

4Ü-Ö27

B

Historie

AP1/ARE-Code

-

Prio

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code

Ü24

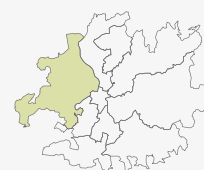
B

Massnahmenkategorie

Übergeordnete
Massnahme ÖV

Unterkategorie

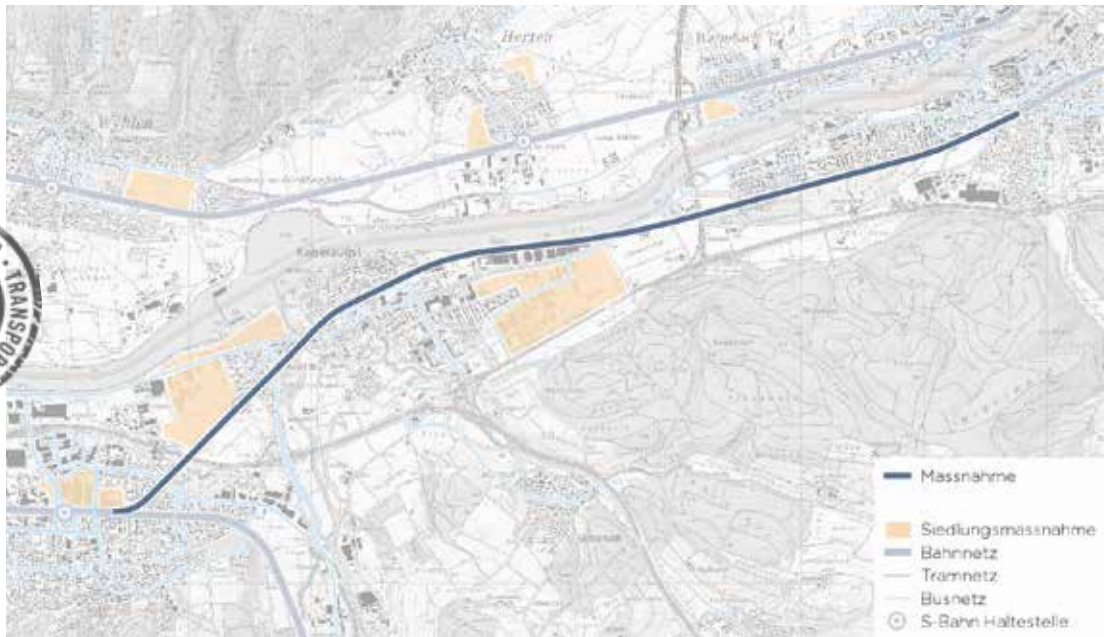
-



4Ü-Ö28

4Ü-Ö28

3. Gleis Pratteln - Rheinfelden



Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle

Bundesamt für Verkehr
Bauherren:
SBB Infrastruktur

Weitere beteiligte Stellen

Kantone Basel-Landschaft und Aargau

Kosten (CHF)



372'000'000

Baubeginn



ab 2030

Inbetriebnahme



2040

Massnahmenbeschrieb

Die Kapazität der Strecke Pratteln - Rheinfelden - Frick ist durch die Überlagerung des Regional-, Fern- und Güterverkehrs bereits heute vollständig ausgeschöpft. Für zusätzliche Verkehre, unter anderem für den Ausbau der S-Bahn auf der Strecke Basel SBB - Rheinfelden vom 30 Minuten- zum 15 Minuten-Takt, ist ein Ausbau der Infrastruktur notwendig. Ein Entflechtungsbauwerk in Pratteln (4Ü-Ö26) wurde bereits im STEP Ausbauschnitt 2025 beschlossen und finanziert. Darauf aufbauend ist zwischen Pratteln und Rheinfelden ein

Ausbau der Strecke notwendig. Im STEP Ausbauschnitt 2035 hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Ausbauskosten für einen durchgehenden Streckenausbau auf CHF 372 Mio. veranschlagt. Diese Grundlage ist in den nächsten Planungsphasen weiter zu vertiefen, damit die S-Bahn-Haltestellen an dieser Strecke, welche ein hohes Fahrgastpotenzial ausweisen, mit einem adäquaten Angebot bedient werden können.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

- › Die S-Bahn erschliesst die inneren Korridore im 15-Minuten-Takt, ergänzt von einem engmaschigen Bus-/Tramnetz im 7,5-Minuten-Takt.
- › Dank Eigentrassees oder Verkehrsmanagement sind zuverlässige Fahrzeiten sichergestellt.

Bezug zu Teilstrategien:

- › V1.1 Mittels Durchmesserlinien neue Direktverbindungen schaffen
- › V1.2 Taktfrequenzen in den inneren und äusseren Korridoren erhöhen

Bezug zu anderen Massnahmen

Um die geplanten Durchbindungen und Taktverdichtungen gemäss Angebots-Zielzustand der trinationalen S-Bahn Basel im Horizont mit Herzstück (4Ü-Ö23) umsetzen zu können, braucht es einen Ausbau der Bahnstrecke zwischen Pratteln und Rheinfelden. Voraussetzung dafür ist die Realisierung des Entflechtungsbauwerks in Pratteln (4Ü-Ö26). Die zusätzlich erwartete Verkehrsnachfrage der geplanten Entwicklungsareale zwischen Pratteln und Rheinfelden (4S15.1, 4S15.2, 4S15.3, 4S17.1 und 4S16.1) soll möglichst auf die S-Bahn gelenkt werden. Dafür ist eine neue Tramlinie vom Bahnhof Pratteln durch das Gebiet Salina Raurica vorgesehen (4Ö2). Mit neuen ÖV-Drehscheiben in Pratteln (4MD2) und Kaiseraugst (4MD11) soll der Feinverteiler (Bus- und Tram) optimal mit der S-Bahn verknüpft werden.

ÜM-ÖV	4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
	4Ü-Ö26	Entflechtung Pratteln 2. Etappe (Entflechtungsbauwerk)	B
ÖV	4Ö2	BL: Tram Salina Raurica	A
	4MD2	Pratteln: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Pratteln	A
	4MD11	AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst	B
S	4S15.1	Salina Raurica-Pratteln	
	4S15.2	Salina Raurica-Augst	
	4S15.3	Bahnhofsgebiet Pratteln	
	4S17.1	ESP Kaiseraugst (Teil des ESP Kaiseraugst/Rheinfelden)	
	4S16.1	Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)	

Weiteres

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

FLIRT Komposition der Trinationalen S-Bahn Basel



4Ü-Ö28

B

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code Ü3/2701.2.148

B

AP3/ARE-Code Ü26

B

Massnahmenkategorie

Übergeordnete
Massnahme ÖV

Unterkategorie

-



2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

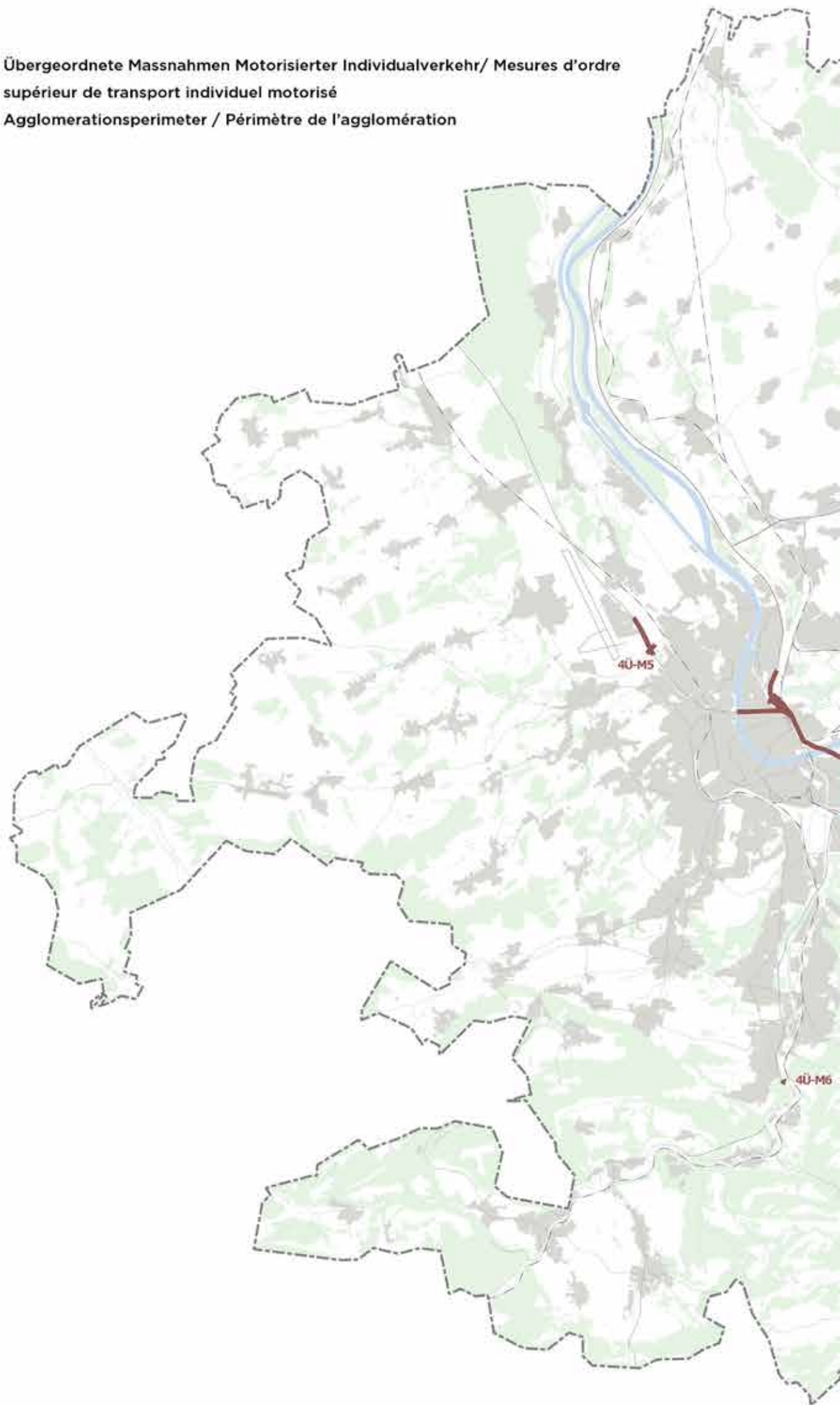
AGGLOPROGRAMMBASEL

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

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

Nr. N°	A-Massnahme Mesure A	Seite Page
4Ü-M1	Ortsumgehung Wyhlen	90
4Ü-M2	Ortsumgehung Grenzach	92
4Ü-M3	A3, Anschluss Rheinfelden West	94
4Ü-M4	A3, Pannestreifenumnutzung, Verzw. Augst - Verzw. Rheinfelden	96
4Ü-M5	Réaménagement A35/RD105 Saint-Louis - 5A3F	98
4Ü-M6	Anschluss Angenstein/Aesch (Kurzfristige Optimierung)	101
Nr. N°	B-Massnahme Mesure B	Seite Page
4Ü-M7	Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau - Augst	104
4Ü-M8	A98, Abschnitt Rheinfelden - Schwörstadt (Unterabschnitt A 98.5), 1. Fahrbahn	107

- Übergeordnete Massnahmen Motorisierter Individualverkehr/ Mesures d'ordre
- supérieur de transport individuel motorisé
- Agglomerationsperimeter / Périmètre de l'agglomération





2.2.2 Massnahmenblätter (A und B-Horizont)

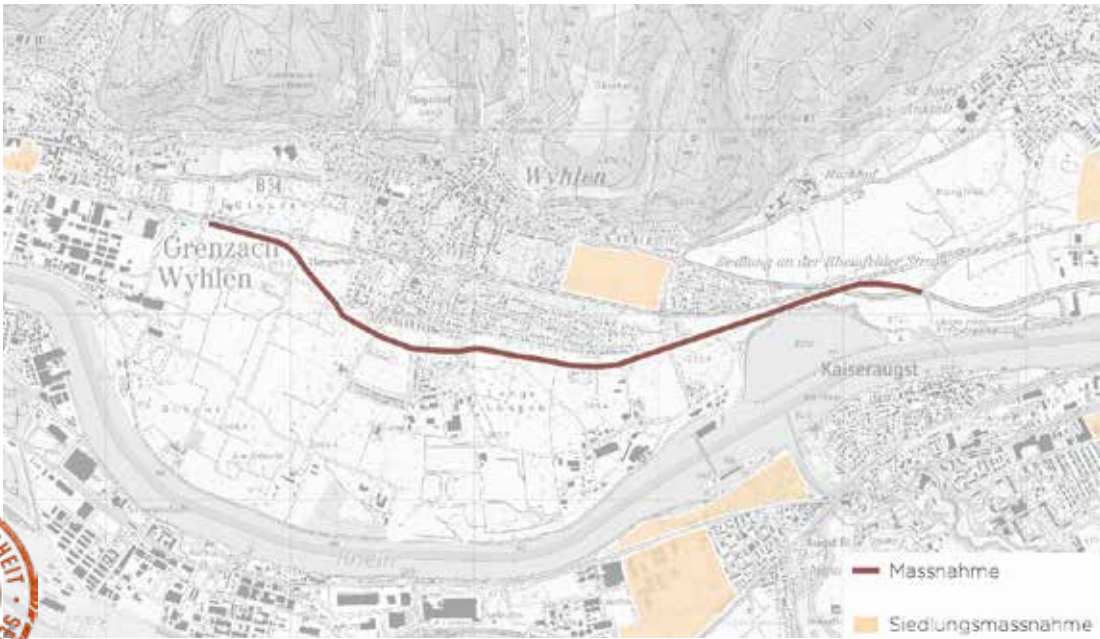
Fiches de mesure (horizons A et B)



4Ü-M1

4Ü-M1

Ortsumgehung Wyhlen



Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle

Regierungspräsidium Freiburg

Weitere beteiligte Stellen

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI),
Gemeinde Grenzach-Wyhlen

Kosten (CHF)



24'000'000

Baubeginn



2022

Inbetriebnahme



2025

Massnahmenbeschreibung

Die B34 teilt Grenzach-Wyhlen aktuell in zwei Teile, was die Gemeinde städtebaulich stark einschränkt. Durch den zweistreifigen Neubau der Ortsumgehung Grenzach werden die Verkehrsachse B34 optimiert und das Zentrum von Grenzach von motorisiertem Individualverkehr, insbesondere von Schwerverkehr, entlastet. Der Strassenverkehr wird dadurch auf dem dafür geeigneten übergeordneten Strassennetz kanalisiert. Die Gemeinde Grenzach-Wyhlen kann anschl. flankierende Massnahmen zur Aufwertung der bisherigen Ortsdurchfahrt der B 34 umsetzen.

Für das Strassenbauvorhaben besteht ein rechtskräftig planfestgestelltes Projekt. Mit der Realisierung der vorbereitenden Brückenbauten wurde 2017 begonnen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

- › Das übergeordnete Strassennetz (HLS-Netz) führt den Transitverkehr und den grossräumigen Strassenverkehr schnell, direkt und sicher durch die Agglomeration Basel.
- › Der Strassenverkehr im Siedlungsgebiet wird möglichst minimiert und effizient und umfeldverträglich aus dem Siedlungsgebiet geführt.

Bezug zu Teilstrategien:

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

Bezug zu anderen Massnahmen

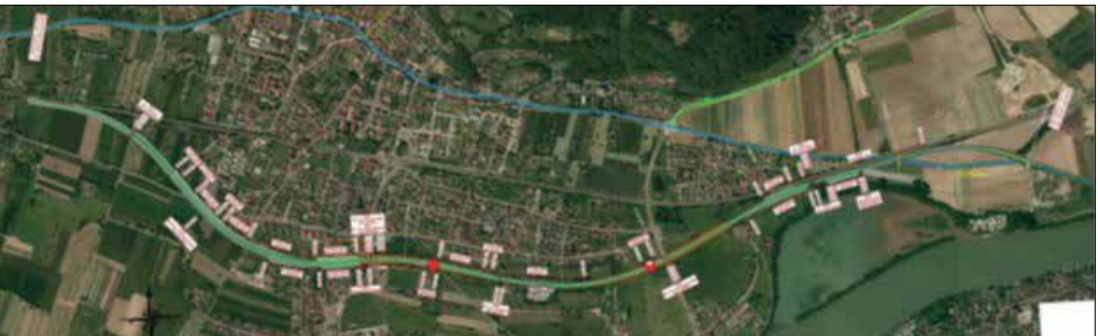
Der Bedarf einer Anpassung des untergeordneten Strassennetzes der Agglomeration oder des Zugangs aufgrund der Anpassung der nationalen MIV-Infrastruktur ist nicht zu erwarten. Für die Ortsdurchfahrt besteht nach Fertigstellung der Umfahrungsstrasse die Möglichkeit der Verkehrsberuhigung und der damit verbundenen Reduktion von Lärm- und Feinstaubemissionen.

ÜM-MIV	4Ü-M2	Ortsumgehung Grenzach	A
S	4S16.4	Kapellenbach Ost	

Weiteres

Baureife: Für die Umgehungsstrasse besteht seit 2005 ein rechtskräftig planfestgestelltes Projekt. Im Juli 2015 hat der Bund EUR 17.2 Millionen für die Realisierung des Wyhlener Abschnitts freigegeben.

Finanzierungsbeschlüsse: Im Gegensatz zum Grenzacher Abschnitt der Ortsumfahrung hat der Bund seine Mittel für den Wyhlener Teil bereits freigegeben. Das Regierungspräsidium regelt aktuell den Grunderwerb der noch fehlenden Grundstücke für die Trasse. 2017 wurde vorgezogen mit dem ersten Brückenbauwerk begonnen. Die Erdarbeiten und der Strassenbau beginnen 2022 und die Umfahrung soll bis 2024 fertiggestellt sein.



Alte Strassentrasse (Blau) und neue Linienführung (Grün)

4Ü-M1

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

Ü15

A

Massnahmenkategorie

Übergeordnete
Massnahme MIV

Unterkategorie

-



2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

4Ü-M2

4Ü-M2

Ortsumgehung Grenzach



Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle

Regierungspräsidium Freiburg

Weitere beteiligte Stellen

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI),
Gemeinde Grenzach-Wyhlen

Kosten (CHF)



11'400'000

Baubeginn



2024

Inbetriebnahme



2026

Massnahmenbeschrieb

Die B34 teilt Grenzach-Wyhlen aktuell in zwei Teile, was die Gemeinde städtebaulich stark einschränkt. Durch den zweistreifigen Neubau der Ortsumgehung Grenzach werden die Verkehrsachse B34 optimiert und das Zentrum von Grenzach von motorisiertem Individualverkehr, insbesondere von Schwerverkehr, entlastet. Der Strassenverkehr wird dadurch auf dem dafür geeigneten übergeordneten Strassennetz kanalisiert. Die Gemeinde Grenzach-Wyhlen wird anschliessend flankierende Massnahmen zur Aufwertung der bisherigen Ortsdurchfahrt der B 34 umsetzen.

Für das Strassenbauvorhaben besteht ein rechtskräftig planfestgestelltes Projekt. Allerdings ist die Finanzierung noch nicht sichergestellt. Zudem ist die Sanierung der ehemaligen Giftmülldeponie Kesslergrube zwingende Voraussetzung für den Baubeginn. Dieses Altlastengebiet liegt teilweise im Trassenverlauf der Ortsumgehung.

Der erste Teilabschnitt der Umfahrung Grenzach, bis zur Querspange Hornboden wurde zwischenzeitlich als Eisenbahnkreuzungsmassnahme realisiert, hierbei wurde der Bahnübergang Hörnle geschlossen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

- Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen
- › Das übergeordnete Strassennetz (HLS-Netz) führt den Transitverkehr und den grossräumigen Strassenverkehr schnell, direkt und sicher durch die Agglomeration Basel.
 - › Der Strassenverkehr im Siedlungsgebiet wird möglichst minimiert und effizient und umfeldverträglich aus dem Siedlungsgebiet geführt.

Bezug zu Teilstrategien:

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

Bezug zu anderen Massnahmen

Der Bedarf einer Anpassung des untergeordneten Strassennetzes der Agglomeration oder des Zugangs aufgrund der Anpassung der nationalen MIV-Infrastruktur ist nicht zu erwarten. Für die Ortsdurchfahrt besteht nach Fertigstellung der Umfahrungsstrasse die Möglichkeit der Verkehrsberuhigung und der damit verbundenen Reduktion von Lärm- und Feinstaubemissionen.

ÜM-MIV	4Ü-M1	Ortsumgehung Wyhlen	A
S	4S16.3	Neue Mitte in Grenzach	

Weiteres

Baureife: Für die Umgehungsstrasse besteht seit 2005 ein rechtskräftig planfestgestelltes Projekt. Im Bundesverkehrswegeplan ist der Grenzacher Teil der Ortsumgehung Grenzach-Wyhlen in den vordringlichen Bedarf aufgenommen worden.

Finanzierungsbeschlüsse: Die Finanzierung ist bislang noch offen. Der Bund hat erst die Mittel für den Wyhlener Teil freigegeben.

Mit dem Bau des Lückenschlusses zwischen der Querspange Hornboden und der OU Wyhlen wird nach Fertigstellung der Altlastensanierung Kesslergrube (Roche) und OU Wyhlen am Anschlusspunkt begonnen werden können. Baubeginn deshalb geplant für 2024, ggf. vorgezogene Teilmassnahmen bereits parallel zum Bau der OU Wyhlen.

4Ü-M2

A

Historie	Prio
AP1/ARE-Code	-
AP2/ARE-Code	-
AP3/ARE-Code	A
Ü16	

Massnahmenkategorie
Übergeordnete Massnahme MIV

Unterkategorie
-

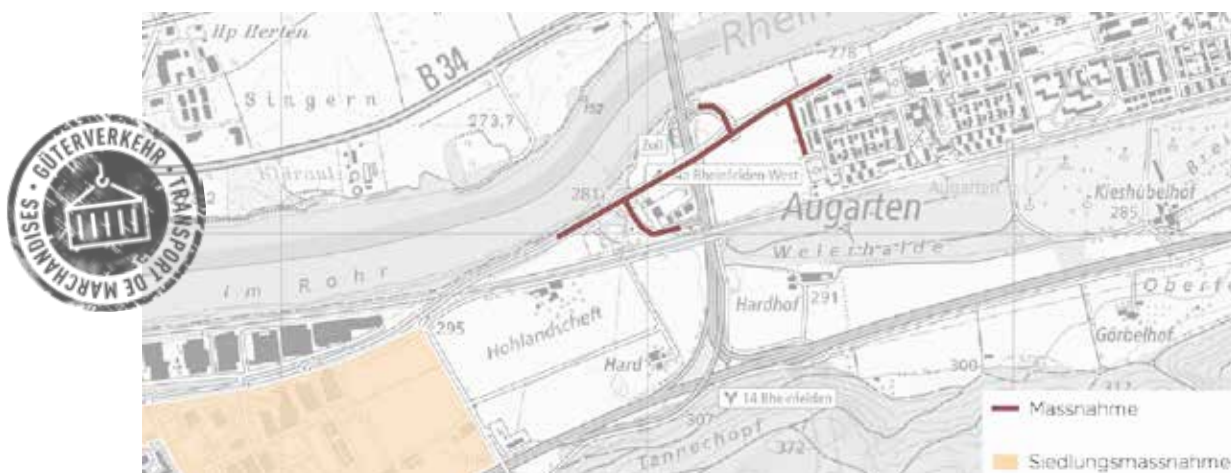


2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

4Ü-M3

4Ü-M3

A3, Anschluss Rheinfelden West



Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle

Bundesamt für Strassen (ASTRA)

Weitere beteiligte Stellen

Kanton Aargau, Stadt Rheinfelden, Gemeinde Kaiseraugst, Eidg. Zollverwaltung (Zollkontrolle und -abfertigung)

Kosten (CHF)



27'800'000

Baubeginn



2025

Inbetriebnahme



2027

Massnahmenbeschrieb

Der Kanton Aargau hat aufgrund der Kapazitätsüberprüfung des «Entwicklungsschwerpunkts Rheinfelden-Kaiseraugst» festgestellt, dass von einer erheblichen Zunahme am A3-Anschluss Rheinfelden West auszugehen ist. Die zunehmenden Verkehrsmengen bis 2040 auf der Nationalstrasse N3 inkl. Querspange A3-A861-A98 sowie der Kantonsstrasse K292 zeigen, dass die bestehenden beiden Kreisverkehre beim A3-Anschluss auf der Kantonsstrasse K292 verkehrstechnisch nicht mehr befriedigend geregelt werden können. Um den MIV schnellstmöglich auf das übergeordnete Netz zu leiten und damit Ausweichverkehre auf das nachgelagerte zu minimieren, ist die Umgestaltung des A3-Anschlusses Rheinfelden West bzw. der Kreisverkehre in LSA-Anlagen zwecks Steuer- und Lenkungsbedarf erforderlich. Nur so können die Verkehrsflüsse – insbesondere im Umfeld des NS-Grenzübergangs (A3-A861-A98) mit hohem Verkehrsdruck – betrieblich gesteuert und optimiert

werden. Infolge der zunehmenden Überlastung in den Hauptverkehrszeiten leidet bereits die Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV (Bus-Linie 84 zwischen Rheinfelden – Kaiseraugst – Pratteln, welche über den A3-Anschluss Rheinfelden West führt). Der Anschlussbereich ist in der Zuständigkeit des ASTRA.

Der Kanton Aargau sieht eine Nachrüstung des Knotens Augarten West (K292 Baslerstrasse-Augusterstrasse; vgl. Bild nächste Seite) mit einer LSA vor. Da sich dieser Knoten im Einflussbereich des ASTRA-Projektperimeters befindet, wird er mitgeplant, kostenmässig jedoch separat betrachtet.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Korridorzentren: als Teil der polyzentrischen Struktur stärken

- › Der direkte Anschluss von verkehrsintensiven Entwicklungsgebieten an das übergeordnete Strassennetz ist sichergestellt.
- › Der Strassenverkehr im Siedlungsgebiet wird möglichst minimiert und effizient und umfeldverträglich aus dem Siedlungsgebiet geführt.

Bezug zu Teilstrategien:

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

Bezug zu anderen Massnahmen

Die Drittprojekte Erhaltungsprojekt (EP) Rheinfelden West (Nationalstrasse inkl. Anschlussstrecke) und die Kapazitätserweiterung der Zollanlage des ASTRA werden separat projektiert. Die Schnittstellen sind so gewählt, dass die Massnahmen beim A3-Anschluss unabhängig von diesen Drittprojekten umgesetzt werden können.

ÜM-MIV	4Ü-M4	A3, Pannestreifenumnutzung, Verzw. Augst - Verzw. Rheinfelden	A
	4Ü-M14	A3, Kapazitätserweiterung, Verzw. Augst - Verzw. Rheinfelden, 6-Streifenausbau	C
MIV	4M24	BL/AG: Verlegung Kantonsstrasse Augst - Kaiseraugst	C

Weiteres

Baureife: Im Rahmen des kantonalen Kapazitätsnachweises zum Entwicklungsschwerpunkt Rheinfelden/Kaiseraugst wurde der A3-Anschluss Rheinfelden mit den beiden Kreisverkehren analysiert und die Wirkung eines Umbaus in eine LSA-Anlage berechnet. Beim ASTRA wird zurzeit das Ausführungsprojekt (Bewilligungsprojekt) erarbeitet. Die Genehmigung ASTRA/Kanton soll Mitte 2021 erfolgen. Die öffentliche Auflage ist im 3. Q. 2021 vorgesehen. Nach möglichen Einsprachebehandlungen wird die Plangenehmigung (GS UVEK) bis Mitte 2022 erwartet. Im Anschluss wird das Detailprojekt erarbeitet.



Übersichtsplan Ausbauprojekt AS Rheinfelden West (Ausführungsprojekt)

4Ü-M3

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code

Ü14/2701.3.156

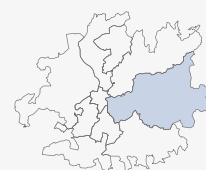
A

Massnahmenkategorie

Übergeordnete Massnahme MIV

Unterkategorie

-



2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

AGGLOPROGRAMMBASEL

4Ü-M4

4Ü-M4

A3, Pannenstreifenumnutzung (PUN), Verzweigung Augst - Verzweigung Rheinfelden



Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle

Bundesamt für Strassen (ASTRA)

Weitere beteiligte Stellen

Kanton Aargau, Kanton Basel-Landschaft

Kosten (CHF)



4'900'000

Baubeginn



2022

Inbetriebnahme



2024

Massnahmenbeschrieb

Der Autobahnabschnitt Pratteln – Rheinfelden der Nationalstrassen N02/N03 wurde in den 1970er-Jahren eröffnet. In den Spitzenstunden wird die Kapazität dieses Abschnitts überschritten, was stockenden Verkehr bzw. Stau zur Folge hat. Auslöser dafür sind Kapazitätsengpässe bei den Ein- und Ausfahrspuren dieses Teilabschnitts der N02 und N03.

Das Projekt N02/03 PUN Pratteln – Rheinfelden verfolgt das Ziel die Kapazitätsengpässe in den Spitzenstunden zu verringern. Dazu werden zwischen Liestal und der Verzweigung Augst FBZH sowie der Verzweigung Augst und Rheinfelden West in beide Fahrtrichtungen permanente Pannestreifenumnutzungen realisiert.

Als wesentliche Arbeiten muss der Streckenabschnitt ummarkiert und bestehende Schächte im Bereich der heutigen Pannestreifen aufgehoben oder verfüllt werden. Als weitere Massnahmen im Zusammenhang mit der PUN werden drei neue Signalportale gebaut, eine Nothaltebucht erstellt und die Notaus-/einfahrt beim Sagerweg optimiert. Ausserdem wird im Bereich der Brücke Challereweg mit einer Verschwenkung der Fahrbahn in Fahrtrichtung Basel-Stadt und dem Versetzen der Mittelleitschranke das notwendige Lichtraumprofil eingehalten.

Die Kosten für dieses Projekt belaufen sich auf rund CHF 4,9 Mio. (inkl. MWST). Die Realisierung kann nach erfolgter Genehmigung als Sofortmassnahme umgesetzt werden. Es wird mit einer Bauzeit von 6 – 8 Monaten gerechnet.

4Ü-M4



Historie Prio

AP1/ARE-Code

- -

AP2/ARE-Code

- -

AP3/ARE-Code

- -

Massnahmenkategorie

Übergeordnete Massnahme MIV

Unterkategorie

-



Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

- › Das übergeordnete Strassennetz (HLS-Netz) führt den Transitverkehr und den grossräumigen Strassenverkehr schnell, direkt und sicher durch die Agglomeration Basel.
- › Der Strassenverkehr im Siedlungsgebiet wird möglichst minimiert und effizient und umfeldverträglich aus dem Siedlungsgebiet geführt.

Bezug zu Teilstrategien:

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

Bezug zu anderen Massnahmen

Die wachsende Verkehrsüberlastung der Nationalstrassen N02/N03 (Abschnitt Pratteln – Rheinfelden) sowie den betroffenen Knotensystemen (Pratteln, Rheinfelden, Liestal) führen zu unerwünschten Auswirkungen auf dem untergeordneten Kantonsstrassennetz – insbesondere an den Schnittstellen zwischen Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen. Es entsteht Ausweichverkehr auf den umliegenden Kantons- und Gemeindestrassen. Dieser belastet die Ortschaften und behindert auch zunehmend den öffentlichen Verkehr.

ÜM-MIV	4Ü-M14	A3, Kapazitätserweiterung, Verzw. Augst - Verzw. Rheinfelden, 6-Streifenausbau	C
	4Ü-M7	Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau - Augst	B
MIV	4M24	BL/AG: Verlegung Kantonsstrasse Augst - Kaiseraugst	C

2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

4Ü-M5

4Ü-M5

Réaménagement A35/RD105 Saint-Louis - 5A3F



Coordination

L'organisme responsable

Collectivité européenne d'Alsace

Autres participante

Etat Français/ Saint Louis Agglomération/ SMAT

Coûts (CHF)



12'830'000

Mise en oeuvre



2023

Mise en service



2025

Description

L'échangeur A35/RD105 a été identifié comme un point faible du réseau routier de l'agglomération. L'insuffisance de sa capacité d'écoulement du trafic conduit notamment à des remontées de files de véhicules sur l'autoroute A35 qui posent un problème du point de vue de la sécurité et qui nuisent au bon écoulement de la circulation sur l'autoroute.

Les échanges de trafic entre l'A35 et la RD105 s'en trouvent pénalisés et la RD105 ne peut ainsi correctement remplir sa principale fonction de contournement nord de l'agglomération. Cette opération améliorera la sécurité et la fluidité du trafic au droit de l'échangeur A35/RD105. Cet réaménagement doit être compatible avec le projet d'aménagement des accès à la plate-forme douanière de Saint-Louis et avec les projets d'aménagement de zones d'activité projetées à proximité de l'aéroport Bâle-Mulhouse et portée par les collectivités locales.

Opportunité et utilité

Relations avec la vision d'ensemble :

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

- › Le réseau routier supérieur (RGD) achemine le trafic de transit et le trafic routier à grande échelle de manière rapide, sûre et directe à travers l'agglomération de Bâle.
- › Dans la mesure du possible, le trafic routier est réduit au minimum dans la zone urbanisée. Il est acheminé à l'intérieur et à l'extérieur de celle-ci d'une manière efficace et compatible avec les lieux.

Relations avec les stratégies sectorielles :

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

Relation avec d'autres mesures

Les échanges de trafic entre l'A35 et la RD105 s'en trouvent pénalisés et la RD105 ne peut ainsi correctement remplir sa principale fonction de contournement nord de l'agglomération. En particulier, les questions de trafic ont été traitées de manière commune à l'échelle transfrontalière en y intégrant à une échelle élargie les projets 4Ü-M5 et 4M6. Cela a un impact sur les réseaux de niveau supérieur. La région de Bachgraben est examinée plus en détail dans le rapport principal.

MIV	4M1	BL: Zubringer Bachgraben - Allschwil (ZUBA)	A
	4M2	SLA : Contournement Hésingue-Hégenheim	A
	4M6	CEA : Réaménagement RD105 Saint-Louis/Hésingue - 5A3F	A
	4M13	CEA : CD68 Réaménagement des carrefours RD105 - RD201 et RD105 - fret EuroAirport, à Hésingue	B
LV	4LV6	CEA : Passerelle piétons/cycles entre Quartier du Lys et le Technoparc	A
S	4S27.1	Pôle de développement Quartier du Lys	
	4S27.2	Zone de développement Technoport	

4Ü-M5



Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code Ü18

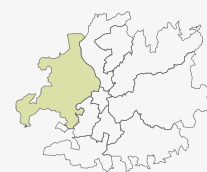
A

Catégorie de mesure

Mesures d'ordre
supérieur TIM

Sous catégorie

-



2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

Autres

Maitrise d'ouvrage des projets EURO3Lys:

5A3F (Réaménagement RD105 et A35)	Conseil Départemental du Haut-Rhin
Technoport	Saint Louis Agglomération/SMAT
3 Pays	SCI 3 Borders
Quartier du Lys	Saint Louis Agglomération
Tram3	Saint Louis Agglomération
Nouvelle Liaison Ferroviaire (NLF)	SNCF/EAP
Développement Est Euroairport	EAP

4Ü-M5



Vue globale du projet 5A3F

4Ü-M6

Anschluss Angenstein/Aesch (Kurzfristige Optimierung)

4Ü-M6



A

Historie

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

M8/2701.2.058

AP3/ARE-Code

M3/2701.3.102

Prio

-

A

A

Massnahmenkategorie

Übergeordnete Massnahme MIV

Unterkategorie

-

Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle

Bundesamt für Strassen (ASTRA)

Weitere beteiligte Stellen

Kanton Basel-Landschaft

Kosten (CHF)



8'000'000

Baubeginn



2025

Inbetriebnahme



2026



Massnahmenbeschrieb

Im Knoten Angenstein geht die A18 von einer Autostrasse in eine Gemischtverkehrsstrasse über. Der Knoten ist regelmässig überlastet (kritische bis ungenügende Verkehrsqualität mit mittleren Wartezeiten von mehr als 45 Sekunden in einer repräsentativen Spitzenstunde) und stellt das massgebliche Nadelöhr auf der Strasse zwischen Birseck und dem Laufental dar.

Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

2

AGGLOPROGRAMMBASEL

Des Weiteren ist der Knoten ein Unfallschwerpunkt. Im Rahmen der umfassenden Planungsstudie Netzstrategie Muggenberg wurden kurz-, mittel- und langfristige Lösungen für den Raum Angenstein ausgearbeitet. Langfristig ist die Massnahme «A18, Muggenbergtunnel» die netzstrategisch konsequente Weiterentwicklung des Strassennetzes in diesem Raum. Hier ist aber nicht von einer Realisierung vor 2035 auszugehen. Mittelfristige Lösungen stehen im Konflikt mit Landschaft und Umwelt und sind so aufwendig, dass sie im Vergleich zur langfristigen Lösung Muggenbergtunnel deutliche Nachteile aufweisen.

Sofortmassnahmen sind nur sehr beschränkt wirksam und soweit möglich bereits umgesetzt. Eine Optimierung des Anschluss Angenstein hat sich als die zweckmässigste kurzfristige Lösung herausgestellt, welche ohne Eingriff in den Gewässerraum erfolgen kann. Durch den vorgesehenen Umbau des Knotens soll der heutige Unfallschwerpunkt eliminiert und der Verkehrsfluss in Abstimmung mit den benachbarten Knoten verbessert werden. Zugleich soll ermöglicht werden, dass der Verkehr von der A18 in Richtung Aesch-Süd und Pfeffingen geführt wird und die Ortsdurchfahrt Aesch in der Hauptverkehrszeit nachmittags und abends spürbar entlastet wird (potentiell rund 2'000 Fahrzeuge pro Tag). Diese Wirkung wird durch die Massnahme «Vollanschluss Aesch» (3. Generation, in Bau) zusätzlich verstärkt. Um die Entlastung zu sichern und das Potenzial der Verkehrsverlagerung zu nutzen, soll parallel zum Ausbau des Knotens Angenstein die Ortsdurchfahrt von Aesch siedlungsverträglich umgestaltet werden.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

- › Das übergeordnete Strassennetz (HLS-Netz) führt den Transitverkehr und den grossräumigen Strassenverkehr schnell, direkt und sicher durch die Agglomeration Basel.
- › Der Strassenverkehr im Siedlungsgebiet wird möglichst minimiert und effizient und umfeldverträglich aus dem Siedlungsgebiet geführt.

Bezug zu Teilstrategien:

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

Bezug zu anderen Massnahmen

Der Knoten Angenstein ist regelmässig überlastet. Dies führt unerwünschten Auswirkungen auf dem untergeordneten Kantonsstrassennetz - insbesondere an den Schnittstellen zwischen Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen. In Abstimmung mit den benachbarten Knoten soll der Verkehrsfluss durchleitend verbessert werden. Am Knoten soll ermöglicht werden, dass der Verkehr von der A18 in Richtung Aesch-Süd und Pfeffingen geführt wird. Damit soll die Ortsdurchfahrt Aesch spürbar entlastet werden. Diese Wirkung wird durch die Massnahme «M1 Vollanschluss Aesch» (ARE-Code: 2701.3.085) der 3. Generation zusätzlich verstärkt. Auf diesen Verbesserungen aufbauend ist die Erneuerung der Ortsdurchfahrt in 2 Etappen (4M10 und 4M15) vorgesehen.

ÜM-MIV	4Ü-M10	A18, Muggenbergtunnel	C
	4Ü-M12	A18, Umfahrung Laufen-Zwingen	C
MIV	4M10	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Nord	A
	4M15	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Bereich Zentrum	B
LV	4LV10.6	BL: Radroute Aesch - Duggingen	A
	4LV10.26	Duggingen/Pfeffingen: Durchgehender Birsuferweg	A
L	4L4	Birspark Landschaft	

4Ü-M6

Weiteres

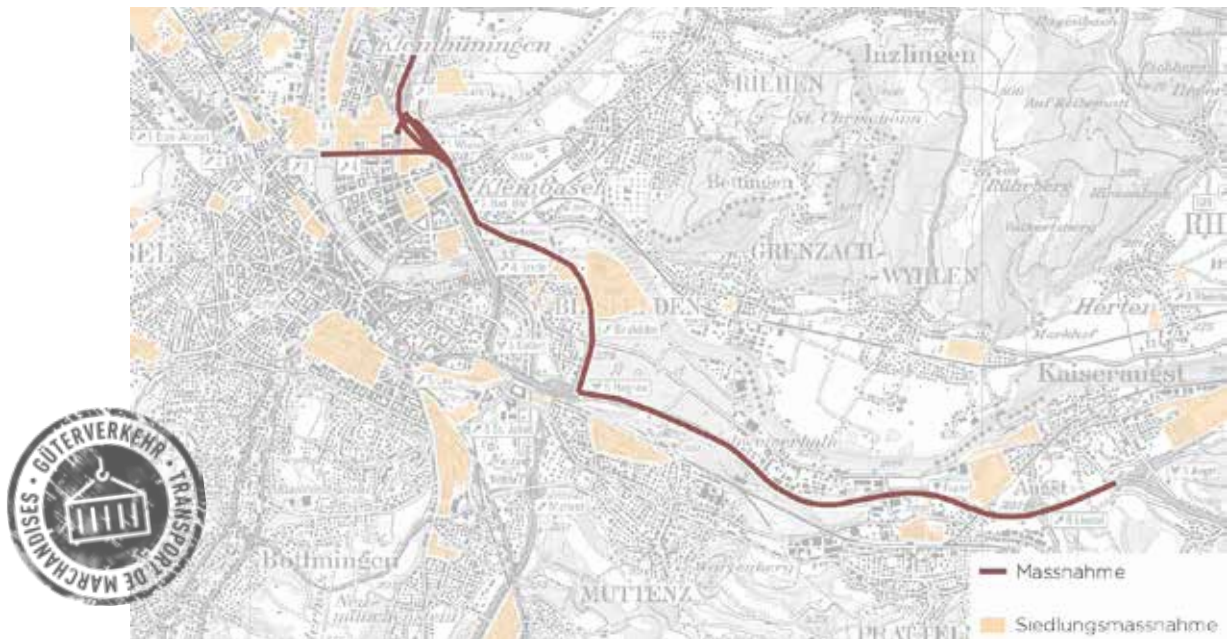
Baureife: Die Zweckmassigkeit wurde bereits in der Netzstrategie Muggenberg (2011) sowie im Gesamtverkehrskonzept Birseck (2011) nachgewiesen. Für die kurzfristige Massnahme wurde 2019 eine Vorstudie erarbeitet.

Finanzierungsbeschlüsse: Seitens Kanton wurde ein Projektierungskredit für die Phasen 21-33 gesprochen. Die Realisierung soll durch das ASTRA erfolgen.

4Ü-M7

4Ü-M7

Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau - Augst



Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle

Bundesamt für Strassen (ASTRA)

Weitere beteiligte Stellen

Kanton Basel-Stadt

Kosten (CHF)



4'050'000'000

Baubeginn

2030 (Rheintunnel)
2034 (8-Spur-Ausbau)

Inbetriebnahme



2040

Massnahmenbeschrieb

Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel):

Mit dem Rheintunnel soll das gravierende Kapazitätsproblem der bestehenden Osttangente gelöst werden. Der Rheintunnel wird im Süden beim Knoten Hagnau an die bestehende Stammstrecke der A2 angeschlossen. Via Zubringer Rheinhafen Birsfelden unterquert er

den Rhein und wird im Norden einerseits an die A3 Nordtangente – Fahrtrichtung Nord beim bestehenden Rampenbauwerk, Fahrtrichtung Süden im Bereich Klybeck – und andererseits an die A5 angeschlossen. Das ASTRA hat das Dossier für das generelle Projekt Ende 2018 fertiggestellt und die Konsultation der Standortkantone und -Gemeinden durchgeführt. Die Stellungnahmen der Kantone BS und BL liegen vor. Bei der Prüfung haben sich keine Hinweise auf Probleme ergeben, die das Projekt in Frage stellen oder solche, die nicht im Rahmen der weiteren Bearbeitung behoben werden können. Das vom ASTRA bereinigte Generelle Projekt wurde im November 2020 durch den Bundesrat genehmigt.

Die Gesamtkosten des Rheintunnels werden aktuell mit CHF 2,24 Milliarden (inkl. MwSt. und 10% Reserve und mit einer Genauigkeit von +/- 20%) veranschlagt. Davon entfallen CHF 1,9 Milliarden auf den Ausbau und rund CHF 340 Millionen auf baulichen Unterhalt.

Gemäss aktueller Planung des ASTRA soll ein Baubeginn im Jahr 2030 möglich sein. Die Realisierung des Rheintunnels wird rund 10 Jahre in Anspruch nehmen.

Kapazitätserweiterung Hagnau – Augst, 8-Streifenausbau:

Mit dem 8-Streifenausbau soll das gravierende Kapazitätsproblem auf der A2 zwischen den Verzweigungen Hagnau und Augst gelöst werden. Die heutige 6-streifige Strecke wird dabei auf durchgehend 8 Fahrstreifen erweitert. Neben der Verzweigung Augst befinden sich auch die Anschlüsse Liestal und Pratteln im Projektperimeter. Mit durchgehenden Ein- und Ausfahrten wird die A2 zwischen den Anschlüssen 10-streifig. Die Verzweigung Hagnau befindet sich nicht im Projektperimeter. Das ASTRA hat das Dossier für das generelle Projekt 2020 fertiggestellt und führt 2021 die Konsultation der Standortkantone und -Gemeinden durch. Damit die gravierenden Kapazitätsprobleme im Grossraum Basel gelöst werden können, ist eine gleichzeitige Inbetriebnahme des Rheintunnels und des 8-Streifenausbaus Hagnau – Augst notwendig.

Die Gesamtkosten des 8-Streifenausbaus werden aktuell mit CHF 1.81 Milliarden (inkl. MwSt. und 10% Reserve und mit einer Genauigkeit von +/- 20%) veranschlagt. Davon entfallen CHF 1,30 Milliarden auf den Ausbau und rund CHF 510 Millionen auf baulichen Unterhalt.

Gemäss aktueller Planung des ASTRA soll ein Baubeginn im Jahr 2033 möglich sein. Die Realisierung des 8-Streifenausbaus wird rund 6 Jahre in Anspruch nehmen und ist terminlich auf die Inbetriebnahme des Rheintunnels abgestimmt.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

- › 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.

Bezug zu Teilstrategien:

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

Bezug zu anderen Massnahmen

Die wachsende Verkehrsüberlastung der Nationalstrassen N02/N03 (Abschnitt Hagnau – Augst) sowie den Betroffenen Knotensystemen (Pratteln, Rheinfelden, Liestal) führen zu unerwünschten Auswirkungen auf dem untergeordneten Kantonsstrassennetz – insbesondere an den Schnittstellen zwischen Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen. Es entsteht Ausweichverkehr auf den umliegenden Kantons- und Gemeindestrassen. Dieser belastet die Ortschaften und behindert auch zunehmend den öffentlichen Verkehr. Der Stau hat weitreichende Auswirkungen auf gleich mehrere Gemeinden (Birsfelden, Muttenz, Pratteln, Augst

4Ü-M7

B

Historie

AP1/ARE-Code
M89/M79

Prio

C

AP2/ARE-Code
Ü10/Ü11

B/C

AP3/ARE-Code
Ü33/Ü38

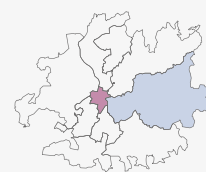
B/C

Massnahmenkategorie

Übergeordnete Massnahme MIV

Unterkategorie

-



2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

und Kaiseraugst). Die Neugestaltung der Anschlussknoten ist vor diesem Hintergrund auch im laufenden Generellen Projekt ein Kernthema.

Mit dem Rheintunnel soll das gravierende Kapazitätsproblem der bestehenden Osttangente gelöst werden. Häufiger Stau und Ausweichverkehr über das städtische Verkehrssystem und durch Wohnquartiere sind die Folge. Erst durch die Verflüssigung des Verkehrs kann eine Reduktion der Stauzeiten stattfinden und Immissionen in den Siedlungsgebieten reduziert werden. Zudem wird der immer häufiger auftretender Konflikt zw. MIV-LV in Siedlungsgebieten vermindert.

4Ü-M7

ÜM-MIV	4Ü-M4	A3, Pannenstreifenumnutzung, Verzw. Augst Verzw. Rheinfelden	A
MIV	4M9	BL: Birsfelden, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	A
	4M23	BL/AG: Verlegung Kantonsstrasse Augst - Kaiseraugst	C
	4M12	BL: Pratteln, Ausbau Hohenrainstrasse (West)	C
S	4S1.1	Erlenmatt	
	4S1.4	Areal Rosental Mitte	
	4S13.3	Stadtentwicklung Birsfelden	

Weiteres

Finanzierungsbeschlüsse: Betrieb, Unterhalt sowie Bau/Ausbau der Nationalstrasse werden seit Inkrafttreten NFA am 1. Januar 2008 zu 100 Prozent durch den Bund finanziert. Dem Bund steht hierfür als Finanzierungsgefäss der Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) zur Verfügung.

In der ‚Botschaft zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023, zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen und zum Verpflichtungskredit‘ sind die vom Bund für die Engpassbeseitigung unter Berücksichtigung von Prioritäten und Bearbeitungsstand eingeplanten Mittel ausgewiesen. Der Rheintunnel ist mit Investitionskosten von CHF 1,7 Milliarden unter der Position ‚Ausbauschritte mit Realisierungshorizont 2030‘ enthalten. In der selben Rubrik ist auch der Ausbau der A2 zwischen der Verzweigung Hagnau und Augst enthalten; hierfür sind CHF 491 Mio. vorgesehen. Das ASTRA strebt an, diese beiden grossen Vorhaben möglichst gleichzeitig in Betrieb nehmen zu können. Die zur Erzielung der Bau-reife notwendigen Projektierungsarbeiten können mit bereits bewilligten Planungsmitteln finanziert werden. Zur Finanzierung der Realisierung muss der Rheintunnel in einen Ausbauschnitt Aufnahme und im betreffenden Verpflichtungskredit Berücksichtigung finden. Gemäss aktueller Planung wird dies im Rahmen der nächsten STEP-Botschaft (STEP 2023) der Fall sein.

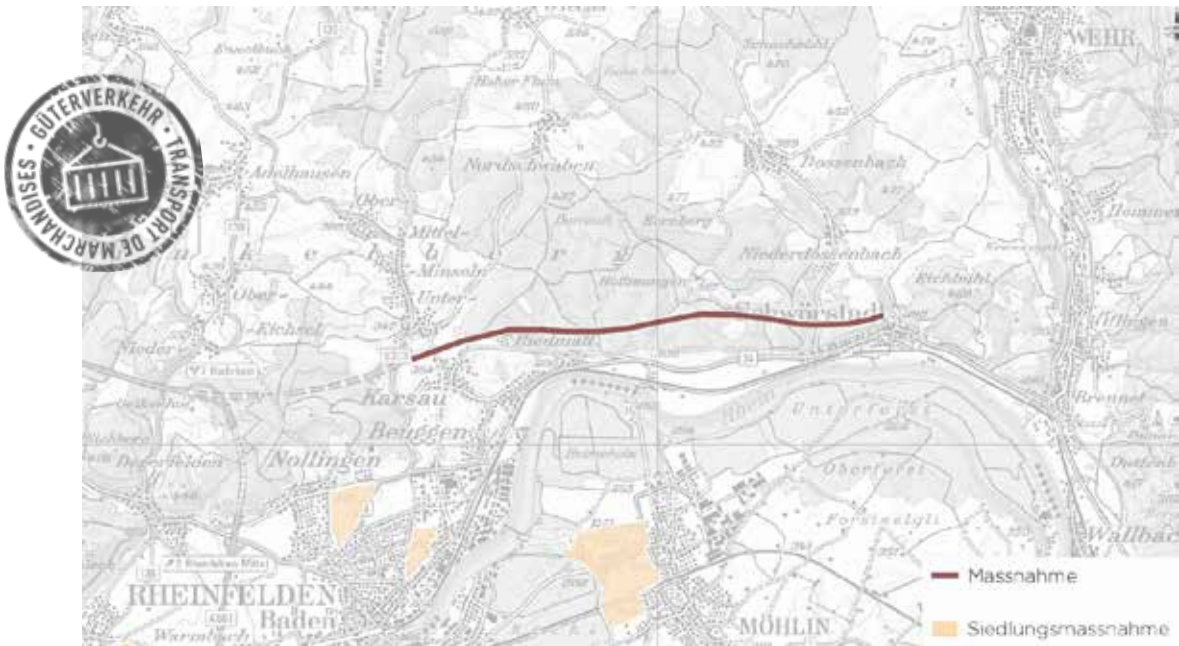


Bundesamt für Strassen ASTRA: Generelles Projekt, 31.01.2021

4Ü-M8

A98, Abschnitt Rheinfelden - Schwörstadt
(Unterabschnitt A 98.5), 1. Fahrbahn

4Ü-M8



B

Historie	Prio
AP1/ARE-Code M38	-
AP2/ARE-Code -	-
AP3/ARE-Code Ü17	A

Massnahmenkategorie Übergeordnete Massnahme MIV
Unterkategorie -

Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Bis zum Planfeststellungsbeschluss: Regierungspräsidium Freiburg Danach: Die Autobahn GmbH des Bundes	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Verkehrsministerium B-W, vom geplanten Trassenverlauf betroffene Gemeinden

Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
 78'700'000	 2030	 2035



2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

Massnahmenbeschrieb

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

4Ü-M8

Für den Abschnitt A98.5 zwischen Rheinfelden und Schwörstadt ist ein Ausbau als berggeführte Trasse mit 4 Fahrstreifen vorgesehen. Im Bundesverkehrswegeplans 2030 ist das Vorhaben in längsgeteilter Dringlichkeit abgebildet (1. Fahrbahn: Vordringlichen Bedarf; 2. Fahrbahn: Weiterer Bedarf mit Planungsrecht). Die A 98.5 befindet sich im Planfeststellungsverfahren. Die Offenlage und der Erörterungstermin sind 2018/2019 erfolgt, eine weitere Offenlage ist in der 2. Jahreshälfte 2020 geplant.

In Form einer Machbarkeitsstudie wurde für den strittigen Trassenbereich zwischen Schwörstadt und dem Raum Wehr bereits im Rahmen des RE-Vorentwurfs bzw. des Feststellungsentswurfs zum Abschnitt A 98.5 die Möglichkeit der Weiterführung als berg- oder talgeführte Trasse und eines verkehrswirksamen Anschlusses an das bestehende Strassennetz (B 34) nachgewiesen.

Nach bisheriger Auskunft des Bundes wird eine Finanzierung des verkürzten Abschnittes A 98.5 erst dann erfolgen, wenn für den Folgeabschnitt A 98.6 ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss vorliegt und eine verkehrswirksame Anbindung realisiert werden kann. Die vorgezogenen Ausgleichsmassnahmen befinden sich bereits in der Umsetzung.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Äussere Korridore: konzentriert entwickeln

- › Das übergeordnete Strassennetz (HLS-Netz) führt den Transitverkehr und den grossräumigen Strassenverkehr schnell, direkt und sicher durch die Agglomeration Basel.
- › Der Strassenverkehr im Siedlungsgebiet wird möglichst minimiert und effizient und umfeldverträglich aus dem Siedlungsgebiet geführt.

Bezug zu Teilstrategien:

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

Bezug zu anderen Massnahmen

Der Bedarf einer Anpassung des untergeordneten Strassennetzes der Agglomeration oder des Zugangs aufgrund der Anpassung der nationalen MIV-Infrastruktur ist nicht zu erwarten. Für die betroffenen Ortsdurchfahrt besteht nach Fertigstellung der Autobahn die Möglichkeit der Verkehrsberuhigung und der damit verbundenen Reduktion von Lärm- und Feinstaubemissionen. Vorgezogene Ausgleichsmassnahmen befinden sich bereits in der Umsetzung.

Weiteres

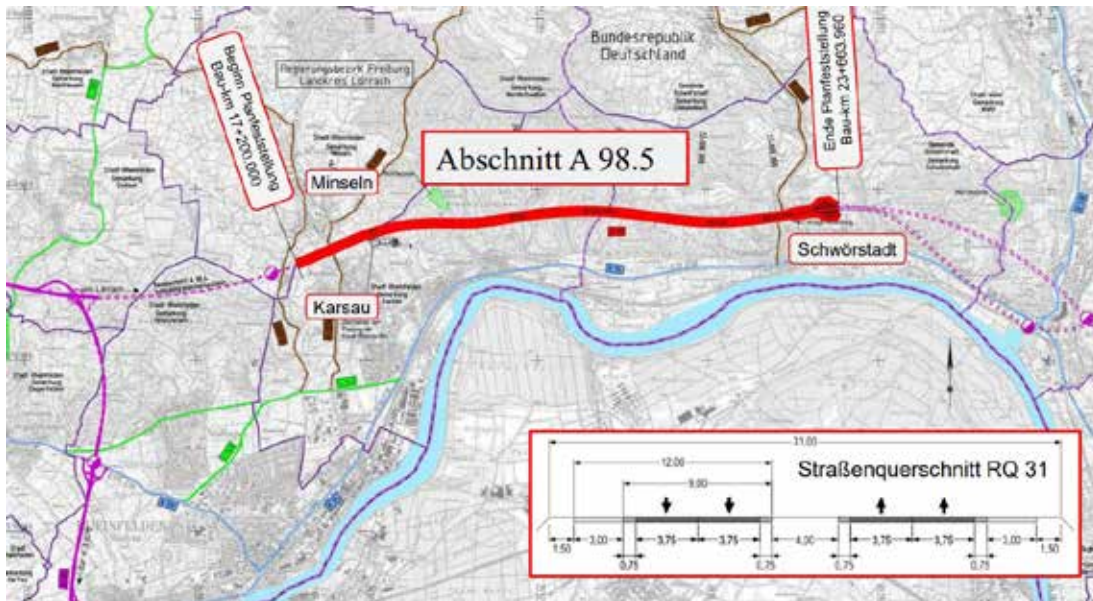
Baureife:

- › A98.6 Vorplanung durch DEGES (ab 2021 durch Die Autobahn GmbH des Bundes)
- › A98.8/9 Vorplanung durch DEGES (ab 2021 durch Die Autobahn GmbH des Bundes)

Finanzierungsbeschlüsse:

- › A98.5 Gesehen-Vermerk des Bundes für den einbahnigen dreistreifigen Zwischenausbau liegt vor.

4Ü-M8



Übersichtsplan Neubauabschnitt Abschnitt A98.5

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

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

Nr. N°	A-Massnahme Mesure A	Seite Page
4Ü-GV1	Terminal Gateway Basel Nord	114
4Ü-GV2	Entwicklung Hafen - Hafenbecken 3	117
4Ü-GV3	Weiterentwicklung Hafenbahnhof Kleinhüningen	120

- Übergeordnete Massnahmen Güterverkehr / Mesures d'ordre supérieur de transport marchandises
- Agglomerationsperimeter / Périmètre de l'agglomération





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



4Ü-GV1

Terminal Gateway Basel Nord



Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen	
Gateway Basel Nord AG (bestehend aus SBB Cargo AG, Hupac AG, Contargo AG)	Bundesamt für Verkehr BAV, Bundesamt für Umwelt BAFU, Kanton Basel-Stadt, Kanton Baselland, Schweizerische Rheinhäfen	
Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
 155'000'000	 2021	 2025

Massnahmenbeschreibung

Die SBB Cargo AG, die Hupac AG und die Contargo AG verfolgen gemeinsam als Gateway Basel Nord AG die Realisierung eines neuen Containerterminals auf dem Gelände des ehemaligen Rangierbahnhofs Weil am Rhein. Das Areal östlich der Autobahn, welches aktuell für die provisorisch erweiterte Zollanlage (PEZA) genutzt wird, liegt auf Schweizer Boden und ist im Eigentum der SBB Cargo AG.

Mit Gateway Basel Nord soll eine moderne Umschlagsanlage erstellt werden mit Zielsetzung:

- › Steigerung der Effizienz und Bündelung der Import-/Export-Containerverkehre
- › Verlagerung von Güterverkehren von der Strasse auf die Schiene
- › Sicherung der Landesversorgung
- › Stärkung des Logistikstandorts Basel

Die Realisierung von Gateway Basel Nord ist in zwei Phasen vorgesehen:

- › Startphase 1.1+: Aufbau des neuen bimodalen Terminals Schiene-Strasse für eine Umschlagskapazität von bis zu 240'000 Container-Einheiten (TEU) pro Jahr. Inbetriebnahme Ende 2022. Investitionskosten ca. CHF 130 Mio.
- › Aufbauphase 2.0: Ausbau des Terminals und Ergänzung mit einem Hafenanschluss (4Ü-GV2 Entwicklung Hafen - Hafenbecken 3) für eine Umschlagskapazität von bis zu 390'000 Container-Einheiten (TEU) pro Jahr. Inbetriebnahme Ende 2024. Investitionskosten (Terminalanteil) ca. CHF 25 Mio.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Wichtige Güterverkehrsflächen und intermodale Plattformen (z.B. Rheinhäfen, EuroAirport) stellen die internationale Anbindung der Agglomeration Basel sicher und sind zur Wahrung der Versorgungssicherheit sicherzustellen.

Bezug zu Teilstrategien:

Teilstrategie Güterverkehr:

- › V6.1: Infrastrukturkapazitäten bereitstellen und Transportabwicklung optimieren
- › V6.2: Flächenbedarf für die Logistik erkennen, sichern und koordinieren

Bezug zu anderen Massnahmen

Die Güterverkehrsanlagen im Raum Basel sollen entsprechend der Verkehrsentwicklung bedarfsgerecht ausgebaut werden. Damit auf bisherigen Hafenarealen am Rheinufer durchmischte Stadtteile entstehen und in Basel die dringend benötigten Wohn- und Arbeitsflächen bereitgestellt werden können, bedarf es einer Anpassung des ÖV-Netzes der Agglomeration. Als zentrales Element erfolgt dafür die Weiterentwicklung der Hafenbahn (4Ü-GV3). Das Vorhaben ist zusammen mit dem neuen Hafenbecken essenzielle Voraussetzung für die Siedlungsentwicklung 3Land und die damit verbundenen neuen Verkehrserschliessungsprojekte (mit längerfristigem Tram-Brückenschlag).

ÜM-ÖV	4Ü-Ö29	Neuer Juradurchstich (Wisenberg tunnel)	C
ÜM-GV	4Ü-GV2	Entwicklung Hafen - Hafenbecken 3	A
	4Ü-GV3	Weiterentwicklung Hafenbahnhof Kleinhüningen	A
ÖV	4Ö19	BS/SLA: Tram Kleinhüningen - Saint-Louis	C
	4Ö24	BS: Tram Klybeck - Westquai	C
S	4S1.1	Erlenmatt	
	4S2.2	Areal klybeckplus	
	4S22.7	Otterbach-Süd	

4Ü-GV1

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code
G3

-

AP2/ARE-Code
G2

A

AP3/ARE-Code
Ü20

A

Massnahmenkategorie

Übergeordnete
Massnahme GV

Unterkategorie

-



2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

Weiteres

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

4Ü-GV1



Visualisierung trimodales Umschlagsterminal Gateway Basel Nord

4Ü-GV2

Entwicklung Hafen - Hafenbecken 3

4Ü-GV2



A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

AP2/ARE-Code

AP3/ARE-Code

Massnahmenkategorie

Übergeordnete
Massnahme GV

Unterkategorie

Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle

Schweizerische Rheinhäfen

Weitere beteiligte Stellen

Kanton BS, Gateway Basel Nord AG, Bundesamt für Verkehr BAV, Bundesamt für Umwelt BAFU, Bundesamt für Strassen ASTRA, DB, Bundeseisenbahnvermögen

Kosten (CHF)



155'000'000

Baubeginn



2022

Inbetriebnahme



2026



Massnahmenbeschrieb

In direkter Nachbarschaft zum Hafengebiet Kleinmünchen soll der Umschlagsterminal Gateway Basel Nord auf dem Gelände des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofs realisiert werden. Die Schweizerischen Rheinhäfen planen mit dem Hafenbecken 3 den Schiffsanschluss an die Terminalanlage Gateway Basel Nord. Der Schiffsanschluss an den Terminal stellt für die Rheinschifffahrt und den Hafenstandort Kleinmünchen die Zukunfts-sicherung im wachsenden Containerimport/-export dar. Er garantiert dank der Trimodalität (Verknüpfung der drei

Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

2

AGGLOPROGRAMMBASEL

Verkehrsträger Schifffahrt – Bahn – Strasse) attraktive internationale Logistikverbindungen für den Wirtschaftsstandort und sichert mit einem landseitig hohen Bahnanteil eine nachhaltige Abwicklung der dichten und wachsenden Verkehrsströme auf dem wichtigsten europäischen Güterkorridor.

Wie bei den bestehenden Hafenbecken wird auch beim Hafenbecken 3 der diskriminierungsfreie Zugang für die Güterschifffahrt gewährleistet. Investitionskosten (Terminalanteil) ca. CHF 25 Mio.

4Ü-GV2

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Wichtige Güterverkehrsflächen und intermodale Plattformen (z.B. Rheinhäfen, EuroAirport) stellen die internationale Anbindung der Agglomeration Basel sicher und sind zur Wahrung der Versorgungssicherheit sicherzustellen.

Bezug zu Teilstrategien:

Teilstrategie Güterverkehr:

- › V6.1: Infrastrukturkapazitäten bereitstellen und Transportabwicklung optimieren
- › V6.2: Flächenbedarf für die Logistik erkennen, sichern und koordinieren

Bezug zu anderen Massnahmen

Die Güterverkehrsanlagen im Raum Basel sollen entsprechend der Verkehrsentwicklung bedarfsgerecht ausgebaut werden. Damit auf bisherigen Hafenarealen am Rheinufer durchmischte Stadtteile entstehen und in Basel die dringend benötigten Wohn- und Arbeitsflächen bereitgestellt werden können, bedarf es einer Anpassung des ÖV-Netzes der Agglomeration. Als zentrales Element erfolgt dafür die Weiterentwicklung der Hafenbahn (4Ü-GV3).

Das Vorhaben ist zusammen mit dem neuen Hafenbecken essenzielle Voraussetzung für die Siedlungsentwicklung 3Land und die damit verbundenen neuen Verkehrserschliessungsprojekte (mit längerfristigem Tram-Brückenschlag).

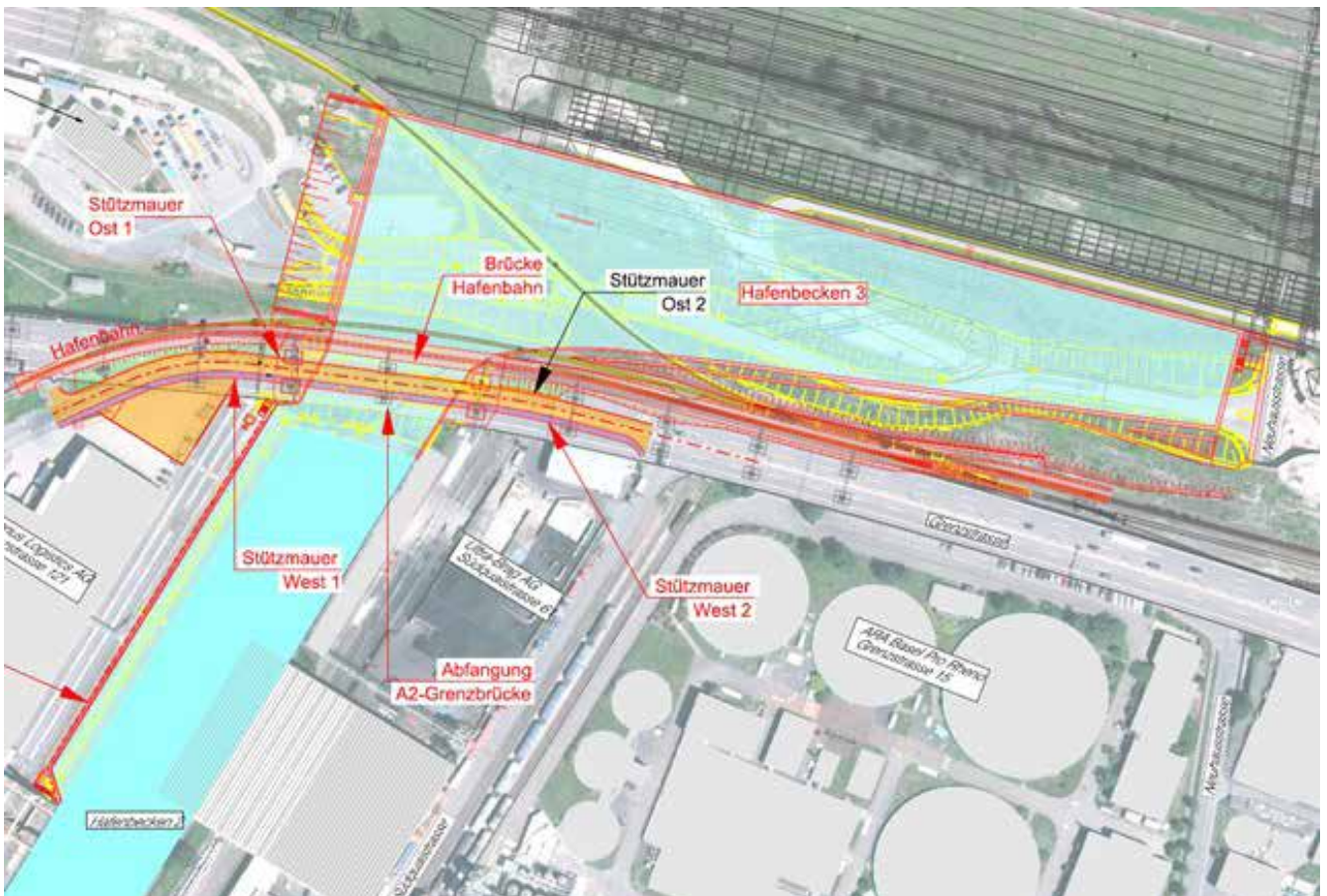
ÜM-ÖV	4Ü-Ö29	Neuer Juradurchstich (Wisenberg tunnel)	C
ÖV	4Ü-GV1	Terminal Gateway Basel Nord	A
	4Ü-GV3	Weiterentwicklung Hafenbahnhof Kleinhüningen	A

Weiteres

Finanzierungsbeschlüsse:

- › Generelle Zusage Förderbeitrag des Bundes in Höhe von CHF 40 Mio.
- › Referendumsabstimmung Kanton BS am 29. November 2020 zum Grossratsbeschluss betreffend Ausgabenbewilligung zur Realisierung des Hafenbeckens 3 vom 12. Februar 2020.

4Ü-GV2



Projektplan Hafenbecken 3

4Ü-GV3

4Ü-GV3

Weiterentwicklung Hafenbahnhof Kleinhüningen



Beteiligte Stellen/Koordination/Reife

Federführende Stelle

Kanton Basel-Stadt

Weitere beteiligte Stellen

Schweizerische Rheinhäfen, Bundesamt für Verkehr BAV, Bundesamt für Strassen ASTRA, Bundesamt für Umwelt BAFU, SBB Infrastruktur, SBB Cargo, Bundeseisenbahnvermögen, Deutsche Bahn

Kosten (CHF)



100'000'000

Baubeginn



2027

Inbetriebnahme



2029

Massnahmenbeschrieb

Nachfolgend zur geplanten Hafenentwicklung mit dem trimodalen Gateway Terminal sollen auf bisherigen Hafenarealen am Rheinufer durchmischte Stadtteile entstehen, welche in Basel dringend benötigte Wohn- und Arbeitsflächen bereitstellen. Eine Weiterentwicklung der Hafenbahn ist ein zentrales Element dafür, dass die möglichen Transformationsgebiete mittel- bis langfristig optimal verfügbar gemacht und in den bestehenden Stadtraum

resp. das bestehende Stadtquartier integriert werden können. Nur mit einer Verlagerung des Hafenbahnhofs können sich die heutigen Quartiere in Richtung Rhein öffnen und die Verträglichkeit zwischen Stadt und Hafen würde massgeblich verbessert. Für die Schweizerischen Rheinhäfen ist die Hafenbahn dabei eine essentiell wichtige Infrastruktur, von deren Funktions- und Leistungsfähigkeit der erfolgreiche Hafenbetrieb abhängig ist. Das Parlament des Kantons Basel-Stadt hat im Februar 2020 einen Planungskredit für das Vorprojekt der Hafenbahn gutgeheissen. Gemäss den Vorstudien von Kanton als Auslöser der Verlagerung und den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) als Eigentümerin der Hafenbahn war das Vorprojekt in zwei Varianten vorgesehen: Auf dem Areal des höher liegenden ehem. badischen Rangierbahnhofs (Variante Neuhausstrasse) sowie eine mit reduzierter Fläche am bestehenden Ort (Variante Altrheinweg). Hintergrund dafür ist die noch nicht vollständig vorliegende Machbarkeit einer Verlagerung, die von Entscheiden des Bundes und der involvierten Deutschen Bahn abhängig ist.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Wichtige Güterverkehrsflächen und intermodale Plattformen (z.B. Rheinhäfen, EuroAirport) stellen die internationale Anbindung der Agglomeration Basel sicher und sind zur Wahrung der Versorgungssicherheit sicherzustellen.

Bezug zu Teilstrategien:

Teilstrategie Güterverkehr:

- › V6.1: Infrastrukturkapazitäten bereitstellen und Transportabwicklung optimieren
- › V6.2: Flächenbedarf für die Logistik erkennen, sichern und koordinieren

Bezug zu anderen Massnahmen

Die Güterverkehrsanlagen im Raum Basel sollen entsprechend der Verkehrsentwicklung bedarfsgerecht ausgebaut werden. Damit auf bisherigen Hafenarealen am Rheinufer durchmischte Stadtteile entstehen und in Basel die dringend benötigten Wohn- und Arbeitsflächen bereitgestellt werden können, bedarf es einer Anpassung des ÖV-Netzes der Agglomeration. Als zentrales Element erfolgt dafür die Weiterentwicklung der Hafenbahn.

ÜM-GV	4Ü-GV1	Terminal Gateway Basel Nord	A
	4Ü-GV2	Entwicklung Hafen - Hafenbecken 3	A
ÖV	4Ö19	BS/SLA: Tram Kleinhüningen - Saint-Louis	C
	4Ö24	BS: Tram Klybeck - Westquai	C
S	4S1.1	Erlenmatt	
	4S2.2	Areal klybeckplus	
	4S22.7	Otterbach-Süd	

Weiteres

Finanzierungsbeschlüsse:

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat am 12. Februar 2020 der beantragten Ausgabenbewilligung für die Weiterentwicklung der Hafenbahn in Kleinhüningen (Vorprojekt) zugestimmt.

Weitere Informationen:

<https://www.hafen-stadt.ch/hafen-stadt>

4Ü-GV3

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code

-

-

Massnahmenkategorie

Übergeordnete
Massnahme GV

Unterkategorie

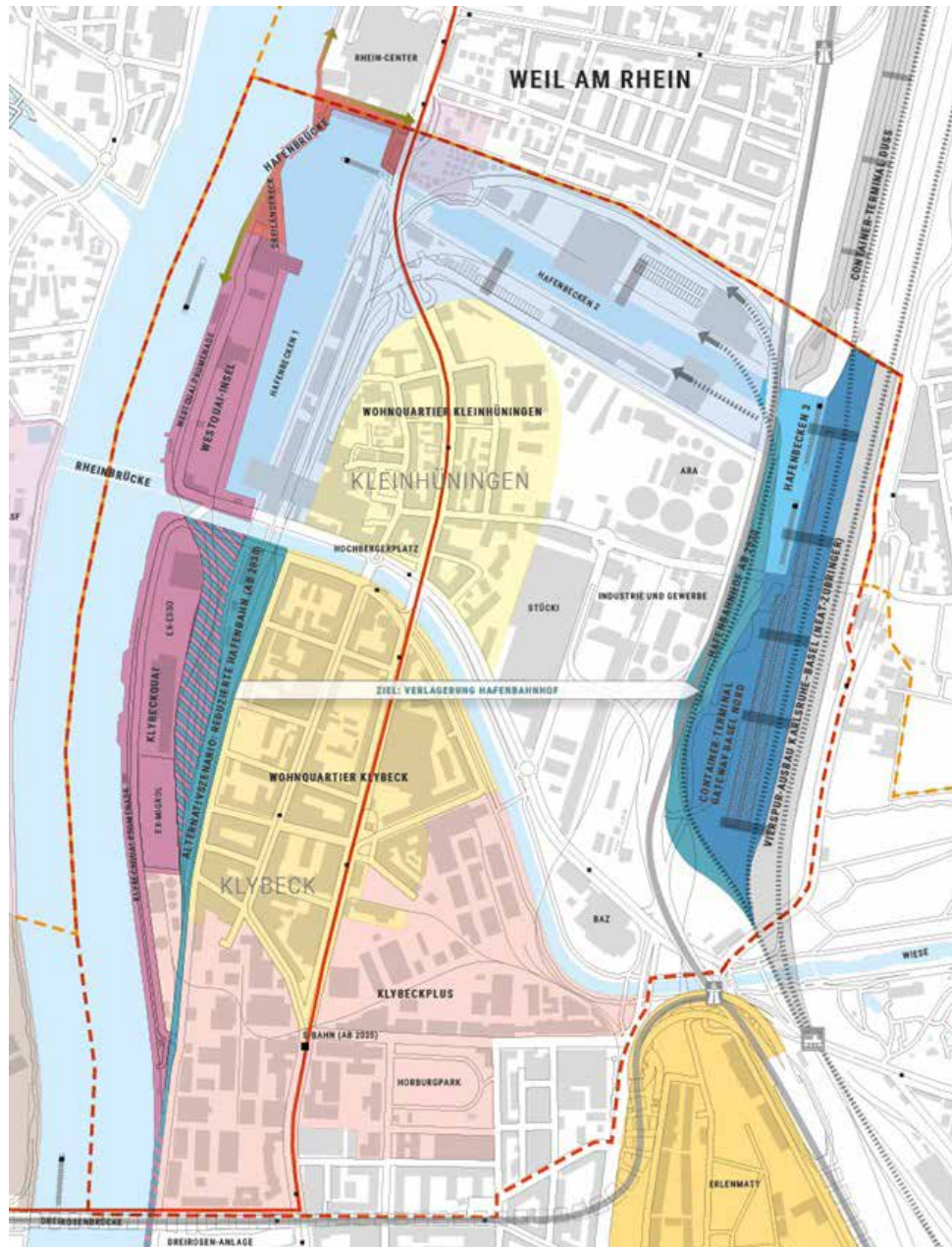
-



2 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)
Mesures d'ordre supérieur

AGGLOPROGRAMMBASEL

4Ü-GV3



Übersichtsplan Weiterentwicklung Hafenbahn



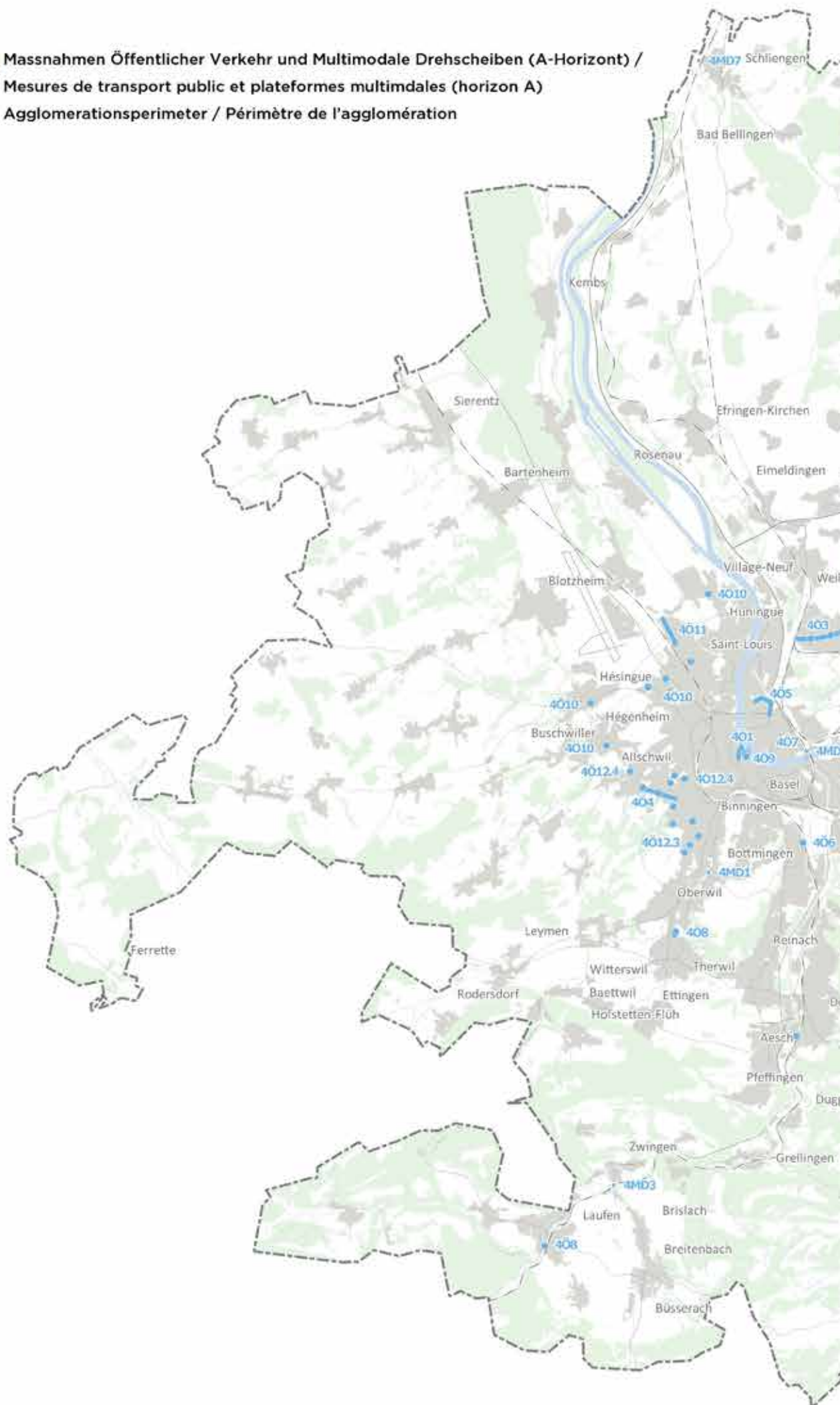
Hafenbahn heute

3

Agglomerations- massnahmen

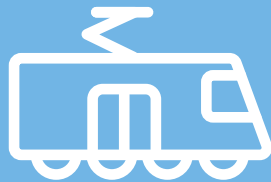
Mesures
agglomération

- Massnahmen Öffentlicher Verkehr und Multimodale Drehscheiben (A-Horizont) /
- Mesures de transport public et plateformes multimodales (horizon A)
- Agglomerationsperimeter / Périmètre de l'agglomération





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



4Ö1

4Ö1

BS: Tram Petersgraben



Bau- und Finanzierungsreife



Massnahmenbeschrieb

Das Tram Petersgraben sorgt für mehr Flexibilität im Tramnetz und entlastet das Stadtzentrum mit dem stark frequentierten Korridor Barfüsserplatz–Marktplatz–Schifflande. 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. Durch diesen Lückenschluss können Linien künftig aus dem stark frequentierten Korridor Barfüsserplatz–Marktplatz über den Petersgraben geführt werden. Dank der neuen Tramverbindung wird auch die Buslinie 30 zwischen dem Bahnhof SBB und der Universität sowie den Spitälern entlastet. Der neue Streckenabschnitt stellt somit eine erste Etappe bei der Umstellung der Buslinie 30 auf Trambetrieb dar. Zudem wird der künftige Campus Gesundheit (Entwicklungsschwerpunkt) auf dem Areal des Basler Universitätsspitals optimal mit dem Tram erschlossen.

Mit der Berichterstattung zur Tramnetzentwicklung Basel Ende 2018 (TNE) wurde die Notwendigkeit des Trams Petersgraben bestätigt. Im AP3 wurde das Tram Petersgraben als Eigenleistung eingereicht. Aus politischer Sicht ist der kurze Infrastrukturabschnitt Petersgraben die erste konsequente Ausbaustappe im Hinblick auf das Tram 30 und entfaltet einen grossen Nutzen.

Das Tram Petersgraben verbindet bestehende Gleisinfrastruktur: Die neue Traminfrastruktur soll ab Spalenvorstadt/Leonhardsgraben via den historisch geprägten, aber geräumigen Petersgraben bis an die bestehenden Gleise in der St. Johannis-Vorstadt/Blumenrain verlaufen, wo der Anschluss an die bestehende Tramstrecke der heutigen Linie 11 erfolgt. Die Haltestellen sind auf die bestehenden Nutzungsschwerpunkte im Petersgraben abgestimmt. Insgesamt sollen zwei neue, hindernisfreie Haltestellen mit dem Tramprojekt realisiert werden. Eine Haltestelle im Raum Universität (Spalenberg) und die zweite neue Haltestelle beim Haupteingang des Universitätsspitals Basel. Der Petersgraben als zentrumsnaher Stadtbereich ist stark von Fuss- und Veloverkehr frequentiert. Die Umsetzung muss mit erhöhten Standards insbesondere für die priorisierten Velorouten sog. Vorzugsrouten erfolgen. Bei der Realisierung des Trams Petersgraben ist dem steigenden Bedürfnis nach sicheren und attraktiven Fuss- und Veloverbindungen besondere Beachtung zu schenken.

Bei der Aktualisierung der Liniennetzplanung haben sich die beiden Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt darauf geeinigt, das Tramnetz als attraktiver und leistungsfähiger Feinverteiler auszubauen. So sollen künftig die Tramlinien 16 und 17 durch den Petersgraben geführt werden. Die Linie 17 verkehrt nur zu den Hauptverkehrszeiten und verzweigt nach der neuen Haltestelle Universitätsspital in die St. Johannis-Vorstadt und fährt weiter bis zum Bahnhof St. Johann. Die Linie 16 verkehrt als Ganztageslinie und fährt nach der Haltestelle Universitätsspital zur Schifflande.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

- › Ein dichtes Tram- und Busnetz erschliesst das Agglomerationszentrum mindestens im 7,5-Minuten-Takt
- › 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

Bezug zu Teilstrategien:

- › QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- › V2.1 Tramnetz ergänzen und mit dem S-Bahn-System vernetzen

401

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code Ö24/2701.2.044

Bv

AP3/ARE-Code Ö27/2701.3.128

Bv

Massnahmenkategorie

Tram/Stadtbahnen

Unterkategorie

Neue Tramlinie/Stadtbahn



Handlungsbedarf:

Das Tram Petersgraben ist ein wesentlicher Baustein zur Entlastung der Innenstadt und schafft innerhalb des Tramsystems Redundanzen. Im zentrumsnahen Stadtbereich soll der stetig steigende Fuss- und Veloverkehr bei der Realisierung der neuen Infrastruktur besonders berücksichtigt werden.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Attraktivitätssteigerung des ÖV für Anwohnende, Studierende, Pendlerinnen und Pendler, wie auch für Besuchende, Kunden und Patienten des neuen Campus Gesundheit, Entlastung des stark frequentierten Korridors im Zentrum von Basel (Barfusserplatz-Markplatz-Schifflande), attraktive und zuverlässige Anbindung von Basel SBB an den wichtigen Grossbasler Entwicklungsschwerpunkt (4S3)
WK2	Abstimmung des ÖV auf eine umfassende Arealentwicklung hin zu einem lebendigen Stadtquartier, Beitrag zur Stärkung der Qualität des öffentlichen Raums durch minimalen Flächenverbrauch und sinnvolle Einbettung in die Ausgestaltung des künftigen Entwicklungsschwerpunkts, optimale Platzierung der BehiG-gerechten Haltestellen direkt vor der Universität und dem neuen Spitalkomplex
WK3	Bestmögliche Verkehrssicherheit für alle Mobilitätsteilnehmenden durch Modal-Split-Effekte und verbesserter Abstimmung zwischen MIV und ÖV, reduzierte MIV-Fahrten durch die ideale ÖV-Anbindung von Spitäler/Universität, neue Verteilung der vorhandenen Strassenflächen im Petersgraben führt zu einem massiven Gewinn an Verkehrssicherheit und Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr
WK4	Beitrag zu einem stadt- und umweltgerechten Verkehr in der Kernstadt, Reduktion des Ressourcenverbrauchs, optimale Nutzung des knappen Strassenraums

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
	4Ü-Ö24	S-Bahn Haltestelle Basel Mitte	B
ÖV	4Ö14	BS: Tram 30 Grossbasel	B
	4MD18	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Mitte	C
LV	4LV10.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr, 1. Etappe	A
S	4S3.3	Campus Schällenmätteli (Hochschulareal St. Johann)	
	4S3.4	Universitätsspital Basel	

Beteiligte Stellen/Koordination**Federführende Stelle**

Kanton Basel-Stadt

Weitere beteiligte Stellen

BVB

Richtplanrelevanz: (CH)☒ Ja☐ Nein**Koordinationsstand:**

Festsetzung

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Projekt wird in Abstimmung mit der Planung/Umsetzung zum Universitätsspital Basel weiterentwickelt.

Umweltverträglichkeit

Keine aktuellen Schnittstellen mit der Umweltschutzgesetzgebung. Detaillierte Klärung der Umweltverträglichkeit im Rahmen des Vorprojekts Tram Petersgraben. Mit dem Tram kann ein grosser Beitrag zu einem stadt- und umweltgerechten Verkehr geschaffen werden

Nächste Planungsschritte

Kostenermittlung für politischen Ratschlag und Beschluss	2023
Bau- und Ausführungsprojekt geplant	2024 - 2025

401

Aktuelle Taktfrequenz (ohne Massnahme)

Taktfrequenz Morgenspitzenstunde (7:00-8:00):	7.5-Minuten-Takt (Buslinie 34)
Taktfrequenz über den ganzen Tag:	7.5-Minuten-Takt (Buslinie 34)

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres

- › Vorstudie Tram Petersgraben
- › Vorprojekt Tram Petersgraben



Vorstudie Tram Petersgraben

4Ö2

4Ö2

BL: Tram Salina Raurica



Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand 3 Nach SIA Vorprojekt	Kosten (CHF)  157'000'000	Baubeginn  2027	Inbetriebnahme  2031
Federführende Stelle Kanton Basel-Landschaft	Finanzierung Kanton Basel-Landschaft Ausgabenbewilligung Projektierung liegt vor Ausgabenbewilligung Realisierung geplant 2025		
Stand Umsetzungsschritte Projektierung Plangenehmigung/Baubewilligung Finanzierung			

Massnahmenbeschrieb

Die Tramlinie 14 soll von der heutigen Endhaltestelle in Pratteln unter den Bahngleisen durch, durch das Entwicklungsgebiet Grüssen bis nach Augst verlängert werden. Dabei entsteht ein neuer Übergang vom Tram auf die S-Bahn in Pratteln (direkter Perronzugang von der Haltestelle, auch für Fussgänger generell nutzbar) sowie eine Schnittstelle Tram/Bus/Velo mit sehr guten Umsteigebeziehungen in Augst. Entlang der Strecke werden zudem sechs neue Haltestellen realisiert.

Das Einkaufs- und Gewerbegebiet Grüssen weist heute einen sehr hohen MIV-Anteil auf. Mit der Massnahme wird es besser an den Bahnhof Pratteln (S-Bahn-Linien 1 und 3) angebunden. So kann auch seine Entwicklung klarer strukturiert werden.

Salina Raurica ist ein Entwicklungsgebiet von kantonaler Bedeutung. Es wird zu einem attraktiven Wohn- und Arbeitsplatzgebiet transformiert. Das Gebiet weist ein grosses Einwohner- und Arbeitsplatzpotenzial auf. Die Siedlungsentwicklung nach innen kann hier auf einem am Rhein gelegenen Gebiet über die beiden Gemeinden Pratteln und Augst erfolgen. Die Tramverlängerung ist ein wesentlicher Baustein der Erschliessung des Gebiets.

Bezug zum Zukunftsbild:

Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

- › Die S-Bahn erschliesst die inneren Korridore im Viertelstundentakt, ergänzt von einem engmaschigen Bus-/Tramnetz im 7,5-Minuten-Takt
- › 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

Bezug zu Teilstrategien:

- › QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- › QS2.1 Ortsverträgliche Dichte fördern
- › V2.1 Tramnetz ergänzen und mit dem S-Bahn-System vernetzen

Handlungsbedarf:

Die Feinerschliessung des Entwicklungsgebiets Salina Raurica ist zurzeit ungenügend. Die Tramverlängerung ist ein wesentlicher Baustein der Erschliessung des Gebiets und leistet einen erheblichen Beitrag zum Erreichen eines hohen ÖV-Anteils am Modal-Split.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems durch eine neue Tramlinie zentral im Entwicklungsgebiet (statt periphere Buslinien, neue Direktverbindungen (z. B. ab Muttens in das Entwicklungsgebiet Salina Raurica sowie in das Einkaufsgebiet Grüssen), direkte Anbindung an das S-Bahn-Netz über den Bahnhof Pratteln, kantonales Ziel eines möglichst hohen ÖV-Anteils nur mit Tram erreichbar, optimale Ergänzung mit dem Herzstück Basel (mittels GVM-Berechnungen bestätigt)
WK2	Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen, Tram als Impulsgeber und prägendes Element der Raumgestaltung, Aufwertung von Freiräumen durch zeitgemässe Strassen- und Platzgestaltungen
WK3	Verbesserung der Verkehrssicherheit, Entschärfung bzw. Vermeidung von potentiellen Unfallschwerpunkten im MIV durch Erhöhung des ÖV-Anteils
WK4	Keine negativen Auswirkungen auf Landschafts- und Naherholungsräume sowie auf Siedlungs- und Wohnqualität, Linienführung innerhalb bestehender Baugebiete, umweltverträgliche Verkehrsentwicklung durch erwartete Modal-Split Effekte

402

A

Historie

AP2
Ö18a/Ö18b

Prio

A/B

ARE-Code
2701.2.023

A/B

AP3/ARE-Code
Ü31/2701.3.175

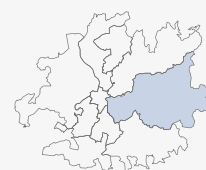
B

Massnahmenkategorie

Tram/Stadtbahnen

Unterategorie

Neue Tramlinie/Stadtbahn



Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	4Ü-Ö5	Entflechtung Pratteln 1. Etappe (Anpassung Signalisierung)	A
	4Ü-Ö26	Entflechtung Pratteln 2. Etappe (Entflechtungsbauwerk)	B
	4Ü-Ö28	3. Gleis Pratteln - Rheinfelden	B
ÖV	4MD2	Pratteln: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Pratteln	A
MIV	4M12	BL: Pratteln, Ausbau Hohenrainstrasse (West)	C
	4M20	BL: Pratteln, Ausbau Hohenrainstrasse (Ost)	C
LV	4LV10.9	Pratteln: LV-Achsen Bredella	A
	4LV11	Pratteln: Velounterführung Bahnhof	B
S	4S15.1	Salina Raurica-Pratteln	
	4S15.2	Salina Raurica-Augst	
	4S15.3	Bahnhofsgebiet Pratteln	
L	4L3	Rheinferrundweg «extended»	

4Ö2

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle

Kanton Basel-Landschaft

Weitere beteiligte Stellen

BVB, BLT

Richtplanrelevanz: (CH)

☒ Ja☐ Nein

Koordinationsstand:

Festsetzung

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Die Projektbearbeitung erfolgt in enger Abstimmung mit den Standortgemeinden Pratteln und Augst.

Umweltverträglichkeit

Für das Vorhaben erfolgt eine Umweltverträglichkeitsprüfung. Es bestehen somit keine unbereinigten Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung und/oder zwischen der Massnahme und geschützten oder für den Natur- und Heimatschutz wichtigen Gebieten.

Nächste Planungsschritte

Erarbeitung Bauprojekt	2021 – 2023
Plangenehmigungsverfahren	2024 – 2025
Ausführungsprojekt	2026

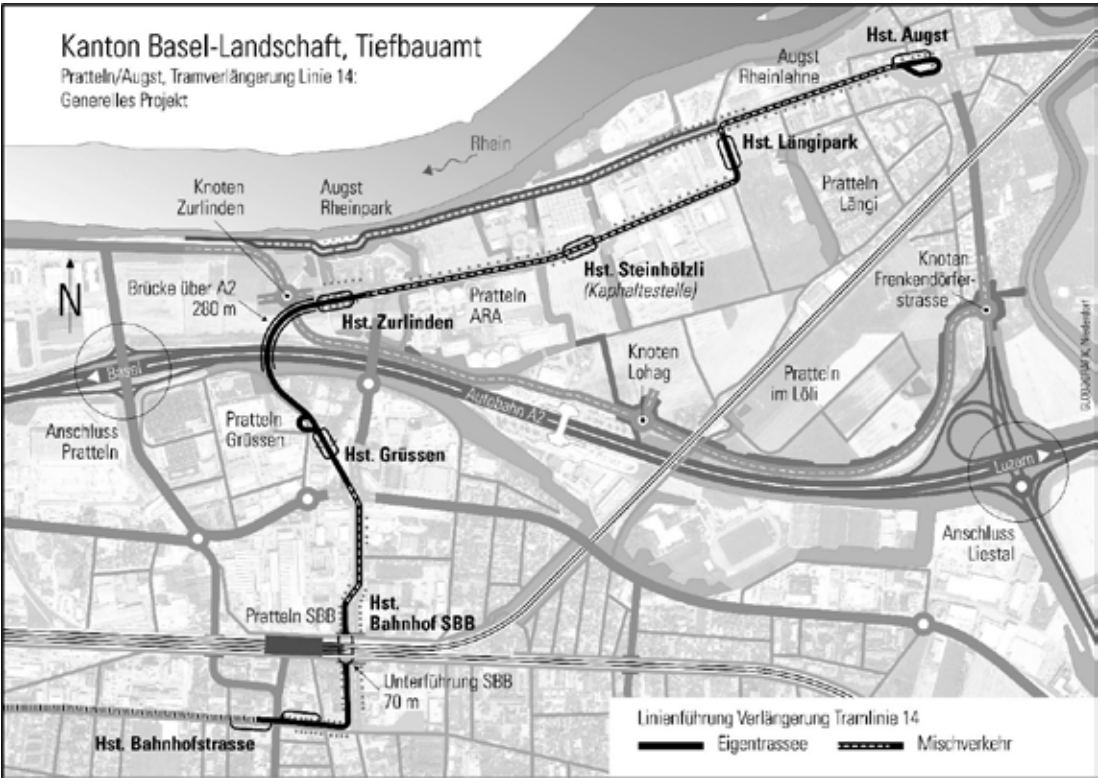
Aktuelle Taktfrequenz (ohne Massnahme)

Taktfrequenz Morgenspitzenstunde (7:00-8:00):	15-Minuten-Takt
Taktfrequenz über den ganzen Tag:	30-Minuten-Takt

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres

› Vorprojekt Tram Salina Raurica

402

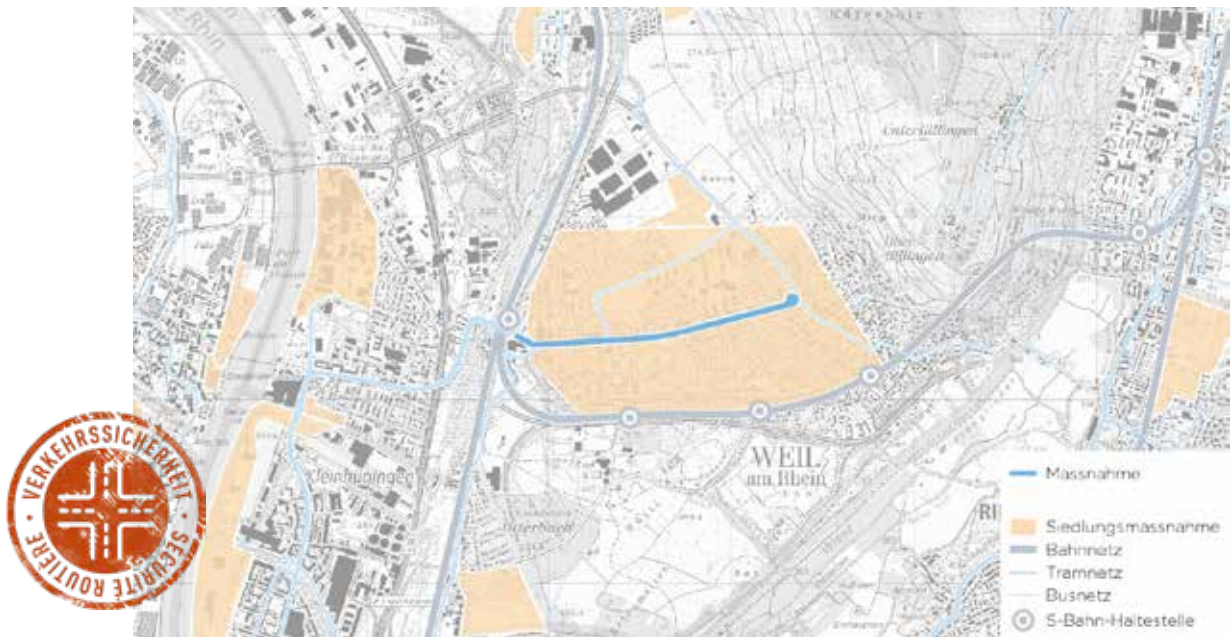


Ausschnitt aus Generellem Projekt

4Ö3

4Ö3

Weil am Rhein: Verlängerung Tram 8 Weil am Rhein bis Läublinpark



Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand		Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
3	Nach HOAI Leistungsphase 3-4	 20'958'960	 2026	 2029
	Federführende Stelle	Finanzierung		
Stadt Weil am Rhein		Land Baden-Württemberg (Beteiligung an den Investitionskosten)	Stadt Weil am Rhein	Landkreis Lörrach
		5% max. EUR 1 Mio		
Stand Umsetzungsschritte				
Projektierung		Plangenehmigung/Baubewilligung		Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wurde die Tramlinie 8 der Basler Verkehrsbetriebe von Kleinhüningen über die Grenze bis zum Bahnhof Weil am Rhein verlängert. Seither haben die Fahrgastzahlen auf dieser Linie stark zugenommen. Um an diesem Erfolg anzuknüpfen und weitere Stadtteile von Weil am Rhein besser mit dem Tram zu erschliessen, soll die Linie 8 vom Bahnhof Weil am Rhein um ca. 1,6 km entlang der Hauptstrasse bis zum Läublinpark verlängert werden. Am Läublinpark bestehen Umsteigemöglichkeiten auf mehrere Buslinien.

Auf der Strecke ist die Errichtung von drei zusätzlichen Haltestellen geplant. Dadurch werden die Stadtteile Leopoldshöhe, Weil-Ost und Altweil mit insgesamt rund 15'000 Einwohnern direkt mit dem Bahnhof Weil am Rhein (Zugang zur trinationalen S-Bahn Basel) und der Kernstadt Basel verbunden. Mit dem Tramprojekt wird auch eine Aufwertung der Hauptstrasse sowie verschiedene Verbesserungen im Veloverkehr geplant. Zwischen Schlaufenkreisel und Sparkassenplatz ist eine Fussgängerzone vorgesehen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

- › Ein dichtes Tram- und Busnetz erschliesst das Agglomerationszentrum mindestens im 7,5-Minuten-Takt
- › Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar

Bezug zu Teilstrategien:

- › QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- › S3.1 Ortskerne stärken
- › V2.1 Tramnetz ergänzen und mit dem S-Bahn-System vernetzen
- › V5.1 Wichtige Fusswege entlang stark befahrener Strassen und Anbindungen zu Points of Interests verbessern und attraktivieren

Handlungsbedarf:

Grosse Pendlerverflechtungen zwischen Weil am Rhein und Basel (Berufs-, Einkaufs, Kulturpendler) lösen einen Handlungsbedarf aus. Zurzeit ist der alte Teil von Weil am Rhein und das Zentrum ungenügend an die Kernstadt Basel angebunden. Die Attraktivität der Innenstadt von Weil am Rhein kann durch die Verlängerung erhöht werden.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Verbesserungen für den Langsamverkehr (Fussgängerzone sowie Fahrradstrasse), schnellere, direktere und komfortablere (umsteigefreie) Verbindungen im ÖV, Verbesserung der Benutzerfreundlichkeit durch Fahrgastinformationen, Entlastung der Innenstadt durch Veränderung der Führung des Durchgangsverkehrs, Bündelung der Buslinien beim Läublinpark (ÖV-Hub für die Buslinien 6/16 und 55), optimale Ergänzung mit dem Herzstück Basel (mittels GVM-Berechnungen bestätigt)
WK2	Verbesserung der Erreichbarkeit der Entwicklungsgebiete in Weil am Rhein, Förderung der Siedlungsentwicklung (mit Verdichtungspotenzial) entlang der Tramstrecke, Entwicklung einer Fussgängerzone, verbunden mit der Ausweitung von Freiräumen und Abnahme der Verkehrsmengen im dicht bewohnten Bereich der Innenstadt
WK3	Verlagerung vom MIV zum ÖV verbessert die Verkehrssicherheit
WK4	Leicht rückläufige Schadstoffemissionen durch Verringerung der MIV-Fahrleistung, Erhöhung des Anteils an elektrisch betriebenen ÖV, Lärmreduktion durch Rasengleis, Verringerung der Verkehrsbelastung in der Innenstadt, kein zusätzlicher Flächenverbrauch

403

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code 09/2701.2.038

C

AP3/ARE-Code 04/2701.3.142

C*

Massnahmenkategorie

Tram/Stadtbahnen

Unterkategorie

Neue Tramlinie/Stadtbahn



Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	4Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe - Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	A
ÖV	4Ö25	Weil am Rhein: Tram 8 (Weil Läublinpark - Vitra)	C
S	4S22.6	Verdichtungspotential Kernstadt	
	4S22.1	Hohe Strasse	
L	4L1	Tüllinger Berg	

403

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle

Stadt Weil am Rhein

Weitere beteiligte Stellen

BVB

Regionalplanrelevanz: (D)

- ☐ Ja
☒ Nein

Koordinationsstand:

-

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Der Landkreis Lörrach hat die Absicht, sich an den Projektkosten in Form eines Zuschusses zu beteiligen. Vorgesehen ist ein Investitionskostenzuschuss in Höhe von 5% max. EUR 1 Mio. Voraussetzung hierfür ist die Mitfinanzierung durch das Land Baden-Württemberg und den Schweizer Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel.

In der Sitzung des Kreistages am 19. Oktober 2016 wurde die Verwaltung auf der oben genannten Basis beauftragt, mit der Stadt Weil am Rhein einen die Finanzierung der Tramverlängerung betreffenden Letter of Intent abzuschliessen. Dieser Letter of Intent wurde im August 2018 von beiden Seiten unterschrieben. Der Landkreis bekennt sich im Letter of Intent zu seinem Ziel den ÖPNV im Landkreis für die gesamte Landkreisbevölkerung zu stärken.

Der Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg hat mit Schreiben vom 29. Mai 2017 seine grundsätzliche Bereitschaft bekundet das Projekt zu unterstützen. Sofern auch der Schweizer Bund bereit ist eine Teil der Investitionskosten für die Verlängerung der Tramlinie 8 zu tragen, ist das Land Baden-Württemberg zu einer Förderung der verbleibenden Baukosten nach den Grundsätzen des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes grundsätzlich bereit.

Die Massnahme wird aus Schweizer Sicht unterstützt. Die Verlängerung der Linie führt durch bebautes resp. gewachsenes Stadtgebiet und bietet damit zuverlässigen Zugang zur ganzen Agglomeration. Die Verlängerung ist Teil der Tramnetzstrategie der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt, die 2019 beschlossen wurde.

Umweltverträglichkeit

Der Eingriff in den Läublinpark ist marginal. Die Gesamtfläche des Läublinparks beläuft sich auf 7'500 m². Durch die Wendeschleife werden maximal 10% beeinträchtigt. Der Baumbestand befindet sich in erster Linie im hinteren Teil des Parks und wird deshalb durch die Wendeschleife nicht tangiert. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird auf jeden Fall eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanz erstellt.

Die Zuwächse der Emissionen des ÖPNV an CO₂ werden durch die Einsparungen bei den Emissionen des MIV überkompensiert, so dass im Saldo sowohl die CO₂-Emissionen als die Emissionen der sonstigen Schadstoffe deutlich reduziert werden. Pro Jahr werden 141,3 Tonnen CO₂ eingespart.

403

Nächste Planungsschritte

Voraussichtlicher Zeitplan ab 2024:

- | | |
|---|---------------|
| 1. Europaweite Ausschreibung der Planungsleistung | 6 – 9 Monate |
| 2. Ausführungsplanung | 6 Monate |
| 3. Europaweite Ausschreibung der Bauleistung | 4 Monate |
| 4. Vergabe der Bauleistung | 6 Monate |
| 5. Bauausführung | 1,5 – 2 Jahre |

Parallel dazu wird das Baugenehmigungsverfahren durchgeführt mit einem Zeitbedarf von 1 - 1,5 Jahren.

Der Baubeginn kann somit 2026 spätestens 2027 und die Inbetriebnahme 2029 erfolgen.

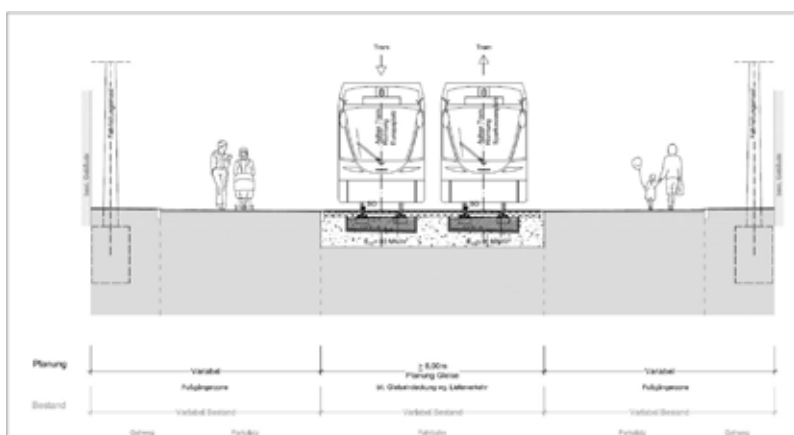
Aktuelle Taktfrequenz (ohne Massnahme)

Taktfrequenz Morgenspitzenstunde (7:00-8:00): 15-Minuten-Takt

Taktfrequenz über den ganzen Tag: 15-Minuten-Takt

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres

- › Leistungsphase 3 (Vorprojekt Verlängerung Tram 8 Weil am Rhein bis Läublinpark)



Strassenquerschnitt Hauptstrasse Weil am Rhein

4Ö4

4Ö4

BL: Tram Letten



Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand 3 Nach SIA Vorprojekt	Kosten (CHF) 1 75'000'000	Baubeginn 2026	Inbetriebnahme 2028
Federführende Stelle Kanton Basel-Landschaft	Finanzierung Kanton Basel-Landschaft Kanton Basel-Stadt Ausgabenbewilligung Bauprojekt geplant 2022 Ausgabenbewilligung Realisierung geplant 2025		
Stand Umsetzungsschritte Projektierung Plangenehmigung/Baubewilligung Finanzierung			

Massnahmenbeschrieb

Das Gebiet Letten ist dicht besiedelt und nahtlos mit der Stadt Basel verbunden. Zudem umfasst es viele besucherintensive Einrichtungen. Die Gemeinde Allschwil hat einen umfassenden Prozess zur städtebaulichen Weiterentwicklung des Quartiers durchgeführt. Aus ihm resultieren entsprechende formelle Planungsinstrumente (Teilzonenplan, Quartierplanungen), welche zusätzliche und verschiedene Nutzungen, sowie eine Verdichtung ermöglichen. Zahlreiche Grundeigentümer haben bereits Interesse signalisiert, eine solche Entwicklung mit zu tragen. Mit dem Tram Letten wird diese hochwertige Siedlungsentwicklung entlang der Binnerstrasse gefördert.

Aktuell wird die Haltestelle Letten von mehreren Buslinien mit unterschiedlichen Laufwegen und Taktfrequenzen erschlossen und dient als wichtiger Umsteigepunkt. Die Tramlinie 8 fährt heute nur bis an die Kantonsgrenze. Die Weiterführung bis Gartenhof bringt eine zweckmässige Erschliessung für das Quartier und stärkt die Umsteigebeziehungen im öffentlichen Verkehr. Der kommunale Weiterentwicklungsprozess für das Quartier wird durch ein angemessenes und angepasstes Verkehrsangebot gestärkt bzw. die Bewältigung der steigenden Verkehrsnachfrage ermöglicht.

Die Entwicklung der Tramverlängerung erfolgt integriert in eine Gesamtentwicklung des Strassenraums, welche ihrerseits mit der umgebenden städtebaulichen Entwicklung abgestimmt ist. Durch ein umfassendes gestalterisches Konzept werden die gesamte Achse aufgewertet und die Aufenthaltsqualität gesteigert. Neue Fusswegebeziehungen werden geschaffen, der Veloverkehr auf separaten Fahrstreifen geführt. Damit wird ein attraktives und gut funktionierendes Wegenetz mit einer hohen Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

- › Ein dichtes Tram- und Busnetz erschliesst das Agglomerationszentrum
- › 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

Bezug zu Teilstrategien:

- › QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- › QS2.1 Ortsverträgliche Dichte fördern
- › QS3.1 Vielfalt und kurze Wege fördern
- › L1.2 Zugänge/Erreichbarkeit sicherstellen
- › V2.1 Tramnetz ergänzen und mit dem S-Bahn-System vernetzen
- › V5.1: Wichtige Fusswege entlang stark befahrener Strassen und Anbindungen zu Points of Interest verbessern und attraktiveren
- › V5.2: Fussgängerfreundliche Wohnquartiere und Arbeitsplatzgebiete schaffen

Handlungsbedarf:

Die Feinerschliessung des Entwicklungsgebiets Letten ist zurzeit ungenügend. Die Tramverlängerung ist ein wesentlicher Baustein der Erschliessung des Gebiets und leistet einen erheblichen Beitrag zum Erreichen eines hohen ÖV-Anteils am Modal-Split. Darüber hinaus hat der Strassenraum der Binnerstrasse nicht die erwünschte räumliche Qualität für ein zunehmend urbanes Gebiet.

404

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

Ö20/2701.2.041

B

AP3/ARE-Code

Ö36

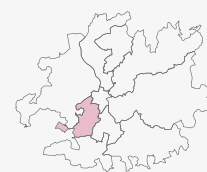
C

Massnahmenkategorie

Tram/Stadtbahnen

Unterkategorie

Neue Tramlinie/Stadtbahn



Nutzen/Wirkung:

WK1	Neue Direktverbindungen von Allschwil-Letten zum Bahnhof Basel SBB sowie zur Innenstadt, stabilerer Betrieb, Aufrechterhaltung Verkehrsfluss für alle Verkehrsarten, Erhöhung des Modal-Split-Anteils des ÖV (insbesondere bei Nutzungsentwicklung), bessere Abstimmung der Taktfrequenzen, Ergänzung und qualitative Verbesserung von Fuss- und Velowegen
WK2	Verbesserung der Erreichbarkeit im Quartier Letten fördert Siedlungsentwicklung nach innen, Tram als Impulsgeber der städtebaulichen Entwicklung und prägendes Element der Raumgestaltung, klare Identität für den Strassenraum, räumliche Ansatzpunkte für intermodale Angebote werden geschaffen (z. B. im Bereich der neuen Endhaltestelle).
WK3	Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit durch Modal-Split-Effekte, Vernetzung der Fuss- und Veloverkehrsbeziehungen, Abstimmung auf die geplanten Umnutzungen
WK4	Keine negativen Auswirkungen auf Landschafts- und Naherholungsräume sowie Aufwertung der Siedlungs- und Wohnqualität, Förderung einer umweltverträglichen Verkehrsentwicklung, in einem mehrheitlich versiegelten Strassenraum werden neue Grünanlagen geschaffen (Verbesserung lokales Klima, Entsiegelung).

404

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

MIV	4M22	BL: Allschwil, Spange Oberwilerstrasse (inkl. Entlastung Dorfplatz)	C
LV	4LV10.27	Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen inkl. Veloabstellanlagen	A
S	4S4.2	Entwicklungsgebiet Binningerstrasse	
L	4L7	Landschaft für 1 Stunde	

Beteiligte Stellen/Koordination**Federführende Stelle**

Kanton Basel-Landschaft

Weitere beteiligte Stellen

Kanton Basel-Stadt, Gemeinde Allschwil, Grundeigentümer, BVB

Richtplanrelevanz: (CH)

- ☒ Ja
☐ Nein

Koordinationsstand:

Zwischenergebnis

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Das Projekt wird partnerschaftlich mit dem Kanton Basel-Stadt und der Gemeinde Allschwil entwickelt.

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung oder zwischen der Massnahme und geschützten oder für den Natur- und Heimatschutz wichtigen Gebieten. Den historisch wertvollen Gebäuden sowie dem ISOS wird Rechnung getragen.

Nächste Planungsschritte

Bauprojekt und Plangenehmigungsverfahren	2022 – 2025
Ausführungsprojekt geplant	2025 – 2026

Aktuelle Taktfrequenz (ohne Massnahme)

Taktfrequenz Morgenspitzenstunde (7:00-8:00): 7,5-Minuten-Takt
Taktfrequenz über den ganzen Tag: 15-Minuten-Takt

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres

› Vorprojekt Tram Letten

404

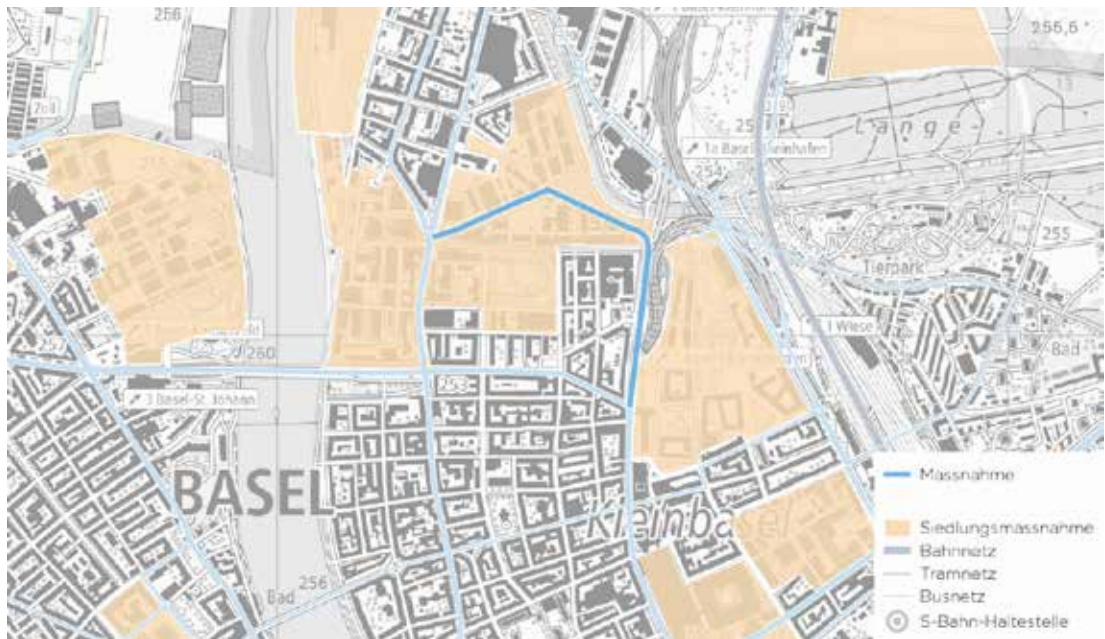


Betriebs- und Gestaltungskonzept Binningerstrasse Allschwil

4Ö5

4Ö5

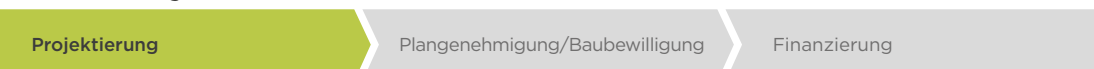
BS: Tram Klybeck



Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand	Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
3 Nach SIA Vorprojekt (Ende 2021)	 60'000'000	 2028	 2030
Federführende Stelle	Finanzierung		
Kanton Basel-Stadt	Kanton Basel-Stadt 100%		

Stand Umsetzungsschritte



Massnahmenbeschrieb

Auf dem ehemaligen Werkareal Klybeck entsteht ein neues vielfältiges Stadtquartier. Die neuen Grundeigentümerinnen der ehemaligen Areale von Novartis und BASF starten gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt in die nächste Entwicklungsphase. Auf dem Klybeckareal soll als Teil der Gesamtentwicklung Kleinhüningen-Klybeck ein attraktives Stadtquartier für die ganze Bevölkerung entstehen. Dieses neue und grösste Entwicklungsgebiet von Basel wird heute nur marginal durch Tramlinien bedient.

Das Tram Klybeck wurde im AP3 noch als Tram Klybeck-Kleinhüningen bezeichnet. Basierend auf der aktualisierten Potentialstudie und Überprüfung der Machbarkeit wurde eine aussichtsreiche Streckenführung (Angebotsvariante) durch das Klybeckareal festgelegt. Diese favorisierte Streckenführung wurde in einer umfassenden Testplanung zur Arealentwicklung klybeckplus im 2018 bestätigt. Durch die neue Tramstrecke profitieren die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen von einer besseren Anbindung an das Stadtzentrum und an Basel Nord (Hafen/3Land).

Die neue Tramstrecke verbindet bestehende Gleisinfrastruktur: So soll sie beim Musicaltheater via Riehenring und Wiesekreisel zum neuen Stadtteil auf das Klybeckareal führen und dann nach Westen in Richtung Rhein zu den bestehenden Gleisen in der Gärtnerstrasse verlaufen, wo sie an die Tramstrecke der heutigen Linien 8 und 17 anschliesst. Die Haltestellen sind auf die bestehenden und künftigen Nutzungsschwerpunkte abgestimmt. Insgesamt sollen drei neue, hindernisfreie Haltestellen mit dem Tramprojekt realisiert werden. Eine Haltestelle nahe der künftigen S-Bahn Haltestelle Klybeck, eine im Herzen des klybeckplus-Areals und eine östlich des Areals auf Höhe des neuen Erlenmattplatzes im Riehenring. Der Riehenring bleibt auch mit dem Tramprojekt ein wichtiger Zubringer zum übergeordneten Nationalstrassennetz, weshalb der Einfluss des Trams auf den Wiesenkreisel untersucht sowie Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr erarbeitet worden sind.

Eine grosse Chance bietet sich zusammen mit dem Herzstück Basel. Mit der Erweiterung der S-Bahn-Infrastruktur soll u.a. auf Kleinbasler Seite eine neue S-Bahn Haltestelle entstehen (Basel Klybeck). Ein künftig sinnvoll ausgestalteter Umsteigeknoten im Raum Mauer-/Klybeck- und Gärtnerstrasse kann als attraktives ÖV-Angebot die neue S-Bahn und das neue Tram ideal verbinden und so als Motor und Impulsgeber für eine nachhaltige Stadtentwicklung dienen.

Die hier beschriebene erste Etappe im Tramnetzausbau vom Riehenring über das Klybeckareal bis zur Klybeckstrasse ist die Voraussetzung für weitere Ausbauetappen zur optimalen Erschliessung der künftigen Hafen- und Stadtentwicklung und das für gesamte 3Land.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

- › Ein dichtes Tram- und Busnetz erschliesst das Agglomerationszentrum mindestens im 7,5-Minuten-Takt
- › 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

Bezug zu Teilstrategien:

- › QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- › V2.1 Tramnetz ergänzen und mit dem S-Bahn-System vernetzen

405

A

Historie Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

Ö16/2701.2.022

B

AP3/ARE-Code

Ö1/2701.3.109

B

Massnahmenkategorie

Tram/Stadtbahnen

Unterkategorie

Neue Tramlinie/Stadtbahn



Handlungsbedarf:

Der Handlungsbedarf bezüglich Erweiterung des Tramnetzes besteht v.a. hinsichtlich den Entwicklungsbieten 3Land. Um den Pendlerverkehr künftig zu bewältigen, ohne die Wohn- und Lebensqualität in Basel zu beeinträchtigen, ist eine gute Erschliessung der Arbeitsplatz- und Wohngebiete mit dem öffentlichen Verkehr entscheidend.

Nutzen/Wirkung:

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

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
	4Ü-Ö25	S-Bahn Haltestelle Basel Klybeck	B
ÖV	4Ö24	BS: Tram Klybeck - Westquai	C
	4MD19	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Klybeck	C
LV	4LV10.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr, 1. Etappe	A
S	4S1.1	Erlenmatt	
	4S2.1	Hafen- und Stadtentwicklung	
	4S2.2	Areal klybeckplus	
L	4L2	Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	

Beteiligte Stellen/Koordination**Federführende Stelle**

Kanton Basel-Stadt

Weitere beteiligte Stellen

BVB, Grundeigentümer

Richtplanrelevanz: (CH)

- ☒ Ja
☐ Nein

Koordinationsstand:

Festsetzung

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Projekt wird in enger Abstimmung mit den Planungspartnern aus der Arealentwicklung klybeckplus entwickelt.

Umweltverträglichkeit

Keine aktuellen Schnittstellen mit der Umweltschutzgesetzgebung. Detaillierte Klärung der Umweltverträglichkeit im Rahmen des Vorprojekts Tram Klybeck und in enger Abstimmung mit der Arealentwicklung klybeckplus. Mit dem Tram kann ein grosser Beitrag zu einem stadt- und umweltgerechten Verkehr geschaffen werden.

Nächste Planungsschritte

Vorprojekt Tram Klybeck/Kostenermittlung	
Politischer Ratschlag und Beschluss	2024
Bau- und Ausführungsprojekt geplant	2025 - 2027

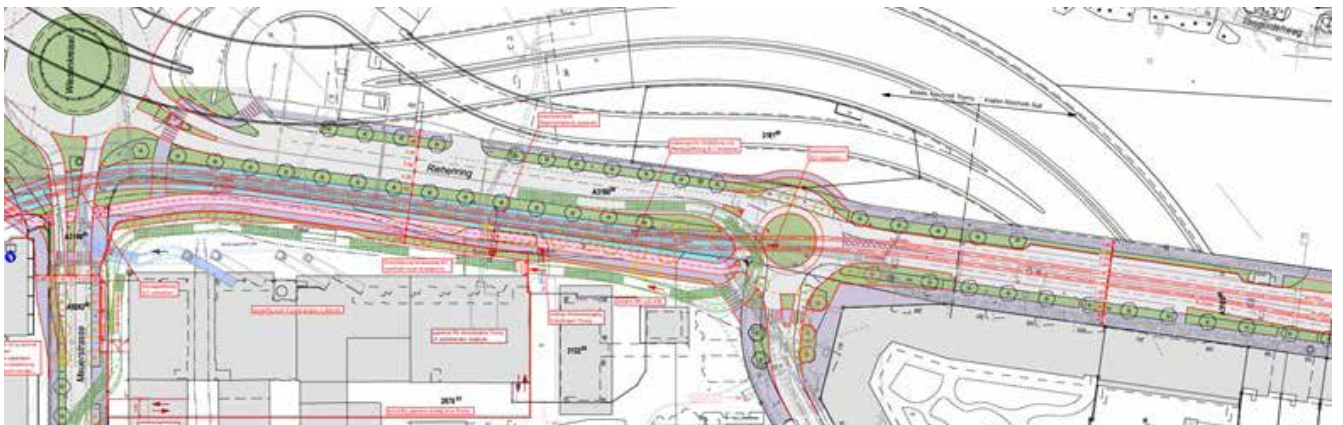
405

Aktuelle Taktfrequenz (ohne Massnahme)

Taktfrequenz Morgenspitzenstunde (7:00-8:00):	7,5-Minuten-Takt (Tramlinie 14)
Taktfrequenz über den ganzen Tag:	7,5-Minuten-Takt (Tramlinie 14)

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres

- › Vorstudie Tram Klybeck
- › Vorprojekt Tram Klybeck



Ausschnitt aus Vorstudie (per 3. Quartal 2020) im Riehenring

4Ö6

4Ö6

BL: Neue Tramhaltestelle Freilager



Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand		Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
3	Nach SIA Vorprojekt	 5'050'000	 2024	 2026
	Federführende Stelle	Finanzierung		
Kanton Basel-Landschaft		Kanton Basel-Landschaft Ausgabenbewilligung Projektierung liegt vor Ausgabenbewilligung Realisierung geplant 2023		
Stand Umsetzungsschritte				
Projektierung		Plangenehmigung/Baubewilligung		Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Das Areal mit dem Bildungscluster Kunstfreilager ist aktuell nur durch die Haltestelle Freilager der Tramlinie 11 erschlossen. Aufgrund der Entwicklung und Umnutzung der unmittelbaren Umgebung (z.B. Hochschulstandort) sowie des geplanten Fussgängerstegs zu den Merian Gärten ist davon auszugehen, dass die Ein- und Aussteigerzahlen in Zukunft ansteigen werden. Eine zusätzliche Haltestelle an der Tramlinie 10 wird somit die Erschliessung des Dreispitzareals verbessern und die Tramlinie 11 (vor allem Richtung Bahnhof SBB) entlasten. Zudem würde hinsichtlich der Nord-Süd-Ausrichtung des Entwicklungsschwerpunkts eine zentral gelegene Haltestelle entstehen, an der mehrere Tramlinien in dichtem Takt verkehren. Zahlreiche Zielorte könnten umsteigefrei erreicht werden, wie attraktive Umsteigepunkte auf die S-Bahn (Bahnhof SBB; Bahnhof Dornach-Arlesheim) aber auch die Innenstadt und Agglomerationsgemeinden wie Münchenstein, Arlesheim und Dornach. Zur Massnahme gehören die zwei Teilprojekte «Dreiecks-Park» und «Haltestelle Freilager». Das dritte Teilprojekt «Passe-relle» wurde bereits im Agglomerationsprogramm Basel der 2. Generation als A-Massnahme genehmigt und soll zeitgleich realisiert werden.

406

A

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

- › 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

Bezug zu Teilstrategien:

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

Handlungsbedarf:

Handlungsbedarf besteht v.a. darin die Erschliessung der bestehenden Siedlungsstruktur sowie des künftigen Entwicklungsschwerpunktes (Dreispitz) zu verbessern. Die Haltestelle schafft eine direkte Verbindung ab Dornach, Arlesheim, Münchenstein zum Entwicklungsgebiet und umgekehrt.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Attraktivitätssteigerung des ÖV, Entlastung der Tramlinie 11, umsteigefreie Verbindungen in die Innenstadt und weitere Agglomerationsgemeinden
WK2	Verbesserte Erschliessung des Dreispitzareals, Trammerschliessung als Entwicklungsmotor für Innenentwicklung
WK3	Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Modal-Split-Verschiebungen zugunsten des ÖV
WK4	Reduzierte MIV-Fahrten durch die ideale ÖV-Anbindung, Beitrag zu einem stadt- und umweltgerechten Verkehr

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code Ü37

C

Massnahmenkategorie

Tram/Stadtbahnen

Unterategorie

Neue/Aufwertung
Haltestelle



Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

LV	4LV4	BL: Birsstadt – Velovorzugsroute Ost, 1. Etappe	A
S	4S5.1	Dreispitz	
	4S7.1	Gstad	
L	4L4	Birspark Landschaft	

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle

Kanton Basel-Landschaft

Weitere beteiligte Stellen

-

Richtplanrelevanz: (CH)

☐ Ja

☒ Nein

Koordinationsstand:

-

406

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Die Christoph Merian Stiftung hat in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Landschaft, der Gemeinde Münchenstein, der SBB und der BLT eine Studie zur Projektidee «Passerelle Brüglingen» durchgeführt. Im Rahmen der Konkretisierung der gemeinsamen Planung wurde ein Gesamtkonzept erarbeitet mit den Elementen «Fusswege Merian Gärten» (AP2 A-Massnahme, ARE-Code: 2701.2.084) sowie der vorliegenden Massnahme.

Umweltverträglichkeit

Keine aktuellen Schnittstellen mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Aktuelle Taktfrequenz (ohne Massnahme)

Taktfrequenz Morgenspitzenstunde (7:00-8:00):

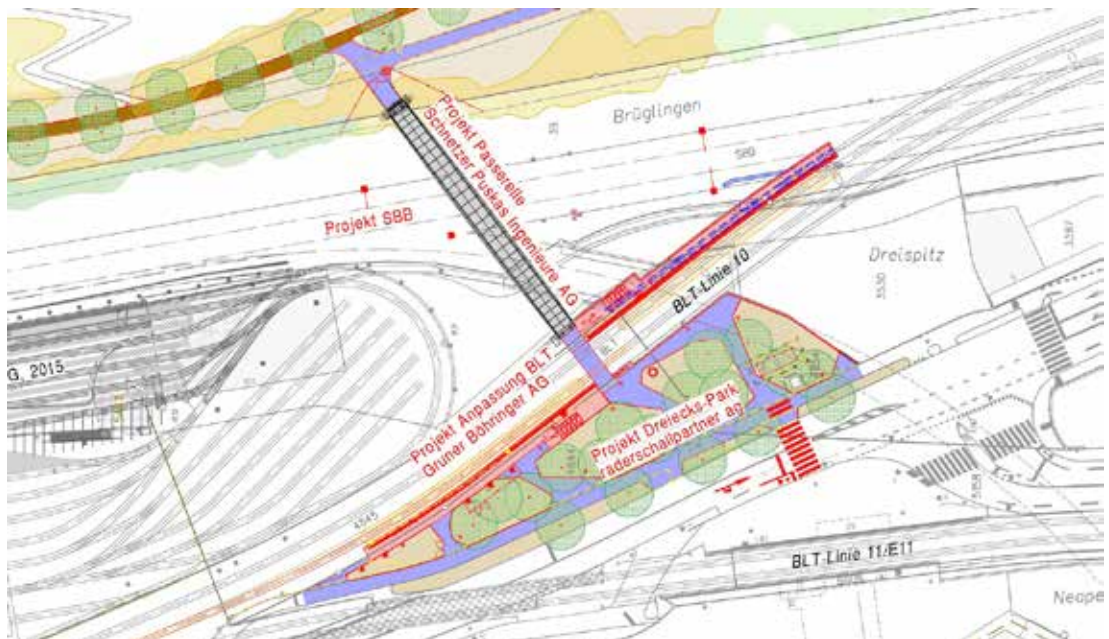
7,5-Minuten-Takt

Taktfrequenz über den ganzen Tag:

7,5-Minuten-Takt

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres

› Vorprojekt

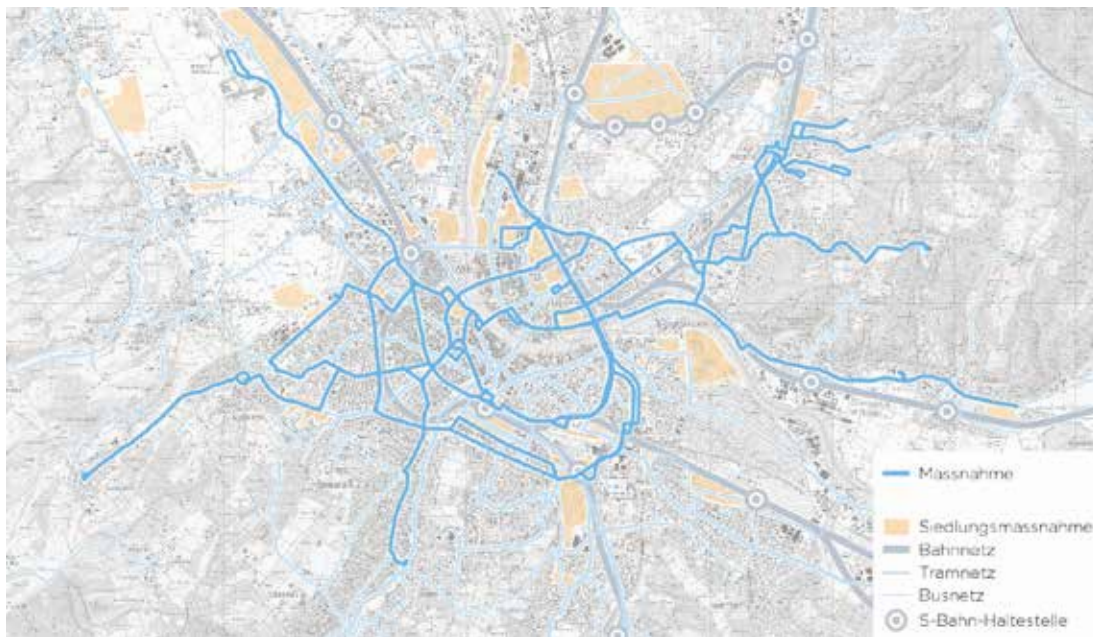


Übersichtsplan Vorprojekt «Neue Tramhaltestelle Freilager»

407

BS: Bussystem 2027 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)

407



A

Historie

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

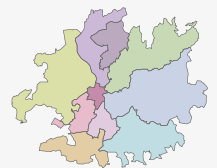
-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie
Bus/ÖV-Infrastrukturen

Unterkategorie
Alternativ elektrisch betriebene Systeme



Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand

2

Nach SIA
Machbarkeits-
studie
Vorprojekt

Kosten (CHF)



56'603'000

Baubeginn



2024

Inbetriebnahme



2024 - 2027

Federführende Stelle

Kanton Basel-Stadt

Finanzierung

Kanton Basel-Stadt
100%

Der Ratschlag wurde am 09. Dezember 2020 durch den Grossen Rat bewilligt.

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung

Plangenehmigung/Baubewilligung

Finanzierung

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

AGGLOPROGRAMMBASEL

Massnahmenbeschrieb

407

Der Kanton Basel-Stadt schreibt im öffentlichen Verkehr ab 2027 den Einsatz von 100% erneuerbaren Energieträgern, unter Ausschluss von Agrotreibstoffen und nachwachsenden Rohstoffen, vor (siehe § 5 Abs. 1 ÖVG). Die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) haben auf der Basis dieser gesetzlichen Vorgaben einen Systemscheid zugunsten der E-Mobilität gefällt. In der Folge ist die Anpassung der Betriebsprozesse, die Beschaffung von Elektrobussen, der Neubau der Garage Rank sowie das Erstellen einzelner Streckenladestationen erforderlich. Am 9. Dezember 2020 hat der Grosse Rat zur Finanzierung der Umstellung auf elektrische Traktion ein Darlehen von rund CHF 308 Mio. bewilligt. Darin sind der Neubau der Garage Rank und die Beschaffung von insgesamt 126 Elektrobussen in zwei Tranchen 2022 (62 E-Busse) und 2027 (64 E-Busse) enthalten. Die erste Tranche (2022) wird als Eigenleistung durch den Kanton Basel-Stadt finanziert. Die zweite Tranche (2027) wird hier als Massnahme eingegeben.

Die IWB plant, projiziert, baut, finanziert und betreibt die Infrastrukturen zur Ladung der Busse («TSV»). Die voraussichtlichen Investitionen belaufen sich gemäss Budgetofferten auf gesamthaft rund CHF 48,6 Mio.

Der Systemwechsel ermöglicht eine deutliche Verbesserung der ökologischen Bilanz des Basler ÖV-Systems mit im Betrieb 100% erneuerbarer Energie – so, wie es das revidierte ÖV-Gesetz fordert. Weitere positive Effekte sind die Reduktion von Lärm und die lokale Emissionsfreiheit, welche für die Bewohnerinnen und Bewohner von Basel-Stadt eine Verbesserung der Lebensqualität bedeutet. So wird die zukünftige E-Busflotte keine giftigen Stickoxide mehr ausstossen und damit jährlich über 19 Tonnen Stickoxidemissionen vermeiden. Der CO₂-Ausstoss aus dem Fahrbetrieb entfällt ebenfalls vollständig. Auch über den gesamten Lebenszyklus (Produktion, Treibstoffbereitstellung, Fahrbetrieb, Unterhalt und Entsorgung) gesehen sind E-Busse deutlich ökologischer als die bestehende Busflotte: Im Vergleich zu heute wird die zukünftige E-Busflotte jährlich über 10'000 Tonnen CO₂ einsparen, das entspricht einer Reduktion von 85% der heutigen CO₂-Emissionen.

Gemäss §17a MinVG können im Rahmen der Agglomerationsprogramme Beiträge an die Mehrkosten von speziellem, der Feinerschliessung dienendem Rollmaterial ausgerichtet werden, wenn mit dessen Einsatz erhebliche Infrastrukturmassnahmen eingespart werden. Mit der Annahme des Postulats der KVF-N («Nicht fossilen Verkehrsträgern im Strassen-ÖV zum Durchbruch verhelfen» 19.3000) hat der Nationalrat im März 2019 den Bundesrat konkret beauftragt Massnahmen zur finanziellen Förderung von Elektrobussen zu prüfen. Zum Erreichen der gesetzlichen Vorgabe im Kanton Basel-Stadt müsste das ganze Busnetz auf Tram oder Trolleybus umgestellt werden. Die entsprechenden Infrastrukturkosten wären unverhältnismässig hoch. Mit der Umstellung auf E-Busse (Batteriebusse) kann der Infrastrukturaufwand minimiert werden. Die Mehrkosten bei der Fahrzeugbeschaffung im Vergleich zu herkömmlichen Bussen mit fossilem Antrieb werden, basierend auf §17a MinVG im vorliegenden Antrag geltend gemacht.

Es werden alle Buslinien elektrifiziert siehe dazu die nachfolgende Auflistung:

Linie	1.Tranche	2. Tranche	Anteil RPV	Ortsverkehr
Linie 30	x			x
Linienbündel 31/34	x	x		x
Linienbündel 32/39/46N		x	x	x
Linienbündel 33/42	x			x
Linienbündel 35/45		x		x
Linie 36	x			x
Linienbündel 38/48		x		x
Linie 50	x		x	x

Der RPV-Anteil der Linien 32 und 50 wurde aus den anrechenbaren Investitionskosten dieser Massnahme herausgerechnet.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Grundsatz 2: Mobilität ermöglichen und auf nachhaltige Angebote lenken

Bezug zu Teilstrategien:

› V2.3 Elektrifizierung des öffentlichen Busverkehrs vorantreiben

Handlungsbedarf:

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

Nutzen/Wirkung:

WK1	Mit der Umstellung auf E-Busse kommen keine fossilen Brennstoffe mehr zum Einsatz. Die Busse werden zu 100% mit CO ₂ neutraler elektrischer Energie angetrieben. Zusätzlich werden Schadstoffausstösse und Lärmemissionen des öffentlichen Busverkehrs reduziert.
WK2	Die Elektromobilität ist eine Chance für die Ökologisierung des Verkehrssektors. Der öffentliche Busverkehr übernimmt mit der Umstellung auf E-Mobilität eine Vorbildfunktion und kann seine ökologischen Vorteile bezüglich Treibhausgas- und Schadstoffausstoss, gerade im Vergleich zum MIV, aufzeigen. Die Umstellung auf E-Mobilität trägt somit wesentlich zu einem attraktiven ÖV-System und dadurch zur Siedlungskonzentration an Standorten mit guter ÖV-Erschliessung bei.
WK3	Das generell hohe Sicherheitsniveau im öffentlichen Busverkehr bleibt unverändert. Mit dem Einsatz von ausgereiften Assistenzsystemen werden die Sicherheitsbemühungen zusätzlich unterstützt.
WK4	Durch die Umstellung auf elektrische Antriebe wird eine deutliche Reduktion des Treibhausgas- und Schadstoffausstosses sowie des Primärenergieverbrauchs (Betrachtung über den gesamten Lebenszyklus der Busse) erzielt. Im Betrieb laufen die Busse CO ₂ neutral. Die Lärmemissionen werden reduziert. Es ist nachweisbar, dass E-Busse beim Warten an Haltestellen keine Lärmemissionen verursachen und deshalb gerade im stehenden Betrieb viel leiser sind als die Bestandsflotte.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÖV	4Ö8	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
	4MD1	BL: ÖV-Drehscheibe Bottmingen	A
	4MD13	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring	B
	4MD14	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB - West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke), 1. Etappe	B
	4MD15	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-Nord (Centralbahnplatz und Centralbahnstrasse-West)	B
S	4S1	Schwerpunktgebiet Kleinbasel	
	4S2	Schwerpunktgebiet Basel-Nord 3land	
	4S3	Schwerpunktgebiet Basel-Nordwest	
	4S4	Schwerpunktgebiet Allschwil/Hégenheim	
	4S5	Schwerpunktgebiet Basel-Süd	



E-Bus der BVB

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle

Kanton Basel-Stadt

Weitere beteiligte Stellen

BVB, Industrielle Werke Basel, Margarethen-Bus AG

Richtplanrelevanz: (CH)

- ☐ Ja
☒ Nein

Koordinationsstand:

-

407

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Die Massnahme hat über die Baselstädtische Kantonsgrenze hinaus Auswirkungen. So wird im Kanton Basel-Landschaft die Haltestelle Bottmingen Schloss mit einem Gelegenheitslander (Opportunity Charger) ausgerüstet.

Umweltverträglichkeit

Durch die Umstellung auf elektrische Antriebe wird eine deutliche Reduktion des Treibhausgas- und Schadstoffausstosses sowie des Primärenergieverbrauchs (Betrachtung über den gesamten Lebenszyklus der Busse) erzielt. Im Betrieb laufen die Busse CO₂ neutral. Die Lärmemissionen werden reduziert. Das ist insbesondere bei tiefen Geschwindigkeiten und im Bereich der Haltestellen klar messbar.

Aktuelle Taktfrequenz (ohne Massnahme)

Linie	Taktfrequenz Morgenspitzenstunde (7:00-8:00):	Taktfrequenz über den ganzen Tag:
Linie 30	3,75	7,5
Linie 31	15	15
Linie 32	15	15
Linie 33	7,5	15
Linie 34	7,5	7,5
Linie 35	30	30
Linie 36	7,5	7,5
Linie 38	16	15
Linie 39	1 Fahrt pro Tag	
Linie 42	15	15
Linie 45	30	30
Linie 46	15	15
Linie 48	15	15
Linie 50	6	7,5

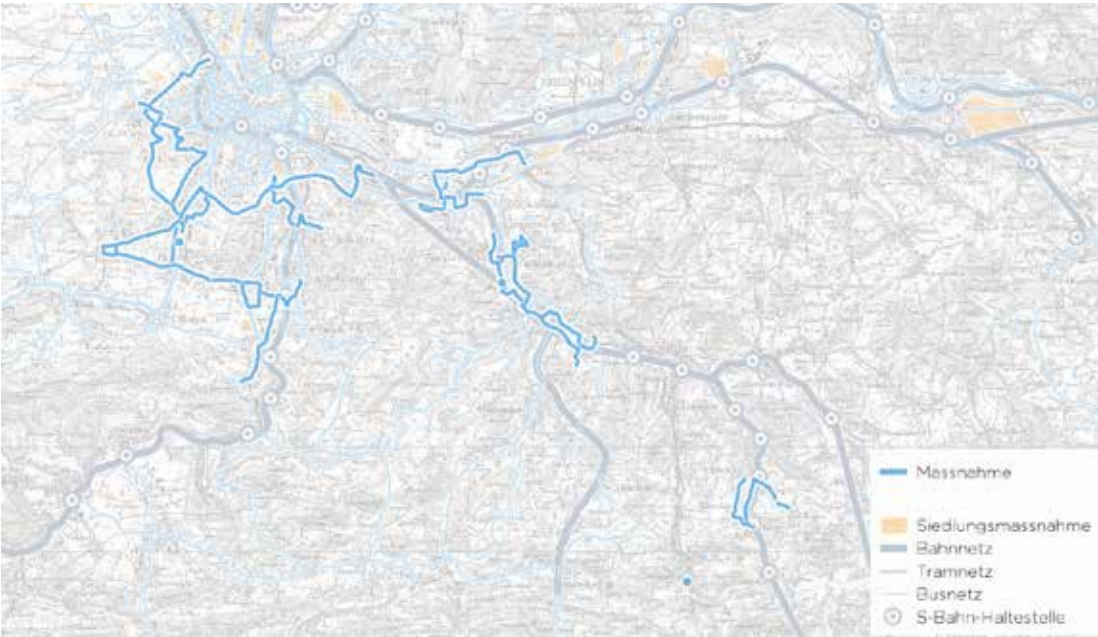
Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres

- › Kostenberechnung
- › Factsheet Schadstoffe

408

BL: Elektrifizierung Buslinien

408



A

Historie Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

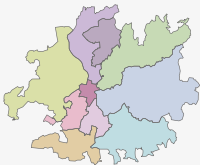
-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie
Bus/ÖV-Infrastrukturen

Unterkategorie
Alternativ elektrisch betriebene Systeme



Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand

2

Nach SIA
Machbarkeits-
studie

Kosten (CHF)



6'100'000

Baubeginn



2024

Inbetriebnahme



2024 - 2027

Federführende Stelle

Kanton Basel-Landschaft

Finanzierung

BLT

AAGL

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung

Plangenehmigung/Baubewilligung

Finanzierung

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Massnahmenbeschrieb

Gestützt auf die Energiestrategie des Bundes hat der Kanton Basel-Landschaft folgende Umstellungsziele für alternative, CO₂-neutrale Antriebe im öffentlichen Busverkehr festgelegt:

- › bis 2030 Umstellung von mind. 50% aller jährlichen Fahrzeugkilometer
- › bis 2040 Umstellung von 100% aller jährlichen Fahrzeugkilometer

Aufgrund der technologischen Entwicklung und unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit sieht der Systementscheid für die kurz- und mittelfristigen Umstellungen Batteriebusse vor. Die Elektrifizierung umfasst neben der Beschaffung von Batteriebussen auch die Erstellung der Ladeinfrastruktur in den jeweiligen Depots.

Folgende Buslinien, deren Elektrifizierung im Zeitraum 2024–2027 erfolgt, sind entweder Teil des Ortsverkehrs oder weisen ein Überangebot auf, dass nach ARPV Art. 7 nicht abgegolten wird. Eine Finanzierung durch das BAV ist somit ausgeschlossen:

- › BLT (Depots Oberwil und Eptingen): Linien 58, 59, 109 und Teilumstellung Linien 60, 61, 62, 64, 65 (11 Fahrzeuge)
- › AAGL (Depot Liestal): Linien 75, 76, 78, 82 und Teilumstellung Linie 83 (15 Fahrzeuge)

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

- › BLT (gesamte Flotte): 65% der Fahrplankilometer
- › AAGL (Standard- und Kleinbusse): 45% der Fahrplankilometer

Dieser Kostenanteil gilt auch für die zu den Fahrzeugen gehörende Ladeinfrastruktur (ein Ladepunkt pro Fahrzeug) in den Depots.

Die Umstellungsziele sind Teil des Generellen Leistungsauftrags – die Umstellung auf alternative Antriebe ist damit vorgegeben und eine Beibehaltung des Dieselbetriebs nicht möglich. Aufgrund des Systementscheids für die Batteriebusse mit Depotladung können gegenüber einer Elektrifizierung mittels Trolleybusfahrlleitung (oder gar einem Umbau auf Tram) Infrastrukturkosten in der Höhe von rund CHF 120 Mio. eingespart werden (bei Teilumstellung nur anteilig berücksichtigt).

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Grundsatz 2: Mobilität ermöglichen und auf nachhaltige Angebote lenken

Bezug zu Teilstrategien:

- › V2.3 Elektrifizierung des öffentlichen Busverkehrs vorantreiben

Handlungsbedarf:

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

Nutzen/Wirkung:

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

408

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÖV	4MD1	BL: ÖV-Drehscheibe Bottmingen	A
	4MD3	BL: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Zwingen	A
	4MD8	Rheinfelden (CH): Mobilitätsdrehscheibe Schiffacker	A
S	4S4	Schwerpunktgebiet Allschwil/Hégenheim	
	4S5	Schwerpunktgebiet Basel-Süd	
	4S6	Schwerpunktgebiet Münchenstein	
	4S7	Schwerpunktgebiet Gstad	
	4S8	Schwerpunktgebiet Reinach/Dornach/Aesch	
	4S13	Schwerpunktgebiet Birsfelden	
	4S15	Schwerpunktgebiet Pratteln/Augst	
	4S20	Schwerpunktgebiet Liestal	
	4S21	Schwerpunktgebiet Ergolzachse	

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Kanton Basel-Landschaft	Gemeinden Bottmingen, Münchenstein, Oberwil, Pratteln BLT, AAGL
Richtplanrelevanz: (CH)	Koordinationsstand:
☐ Ja ☒ Nein	-

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Mit der Aufnahme der Umstellungsziele in den Generellen Leistungsauftrag wird der Motion 2018/839 «CO₂ freier Antrieb bei Bus-Neuanschaffungen» Rechnung getragen. Die Linienumstellungen sind zwischen den Kantonen und mit den Transportunternehmen abgestimmt. Sie ergänzen die im gleichen Zeitraum stattfindenden Umstellungen von weiteren Buslinien des RPV.

Umweltverträglichkeit

Durch die Umstellung auf elektrische Antriebe wird eine deutliche Reduktion des Treibhausgas- und Schadstoffausstosses sowie des Primärenergieverbrauchs (Betrachtung über den gesamten Lebenszyklus der Busse) erzielt. Im Betrieb laufen die Busse CO₂-neutral. Die Lärmemissionen werden insbesondere im Haltestellenbereich reduziert.

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres

408

› Kostenberechnung

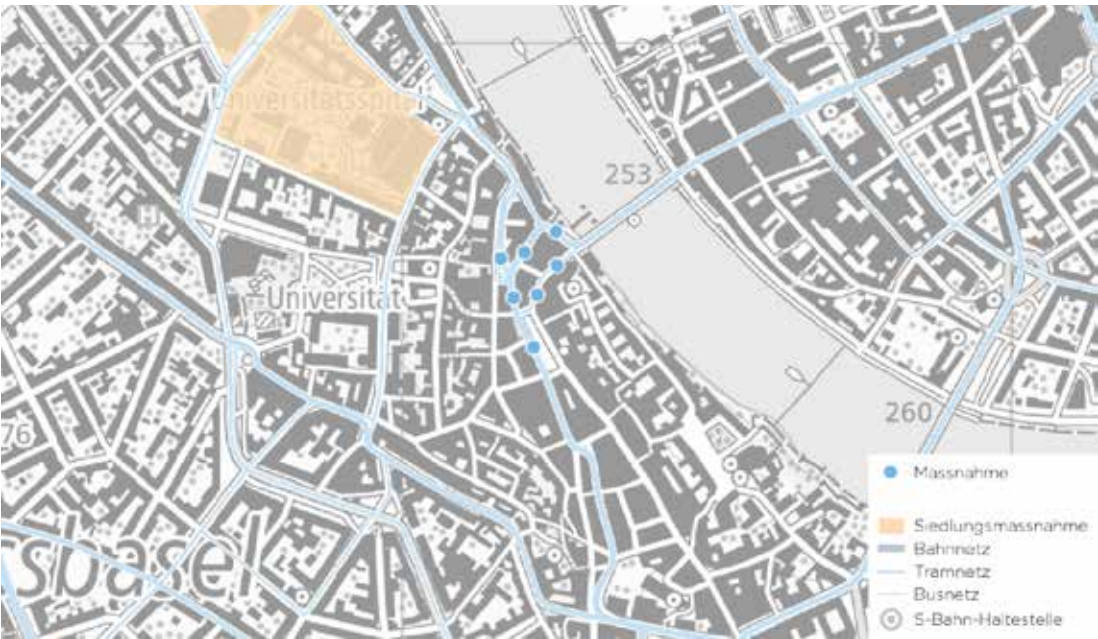


Busbahnhof

409

BS: Haltestellen Schiffflände/Marktplatz

408



A

Historie Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie
Bus/ÖV-Infrastrukturen

Unterkategorie
Neue/Aufwertung
Haltestelle

Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand

2

Nach SIA
Machbarkeits-
studie

Kosten (CHF)



17'000'000

Baubeginn



2026

Inbetriebnahme



2028

Federführende Stelle

Kanton Basel-Stadt

Finanzierung

Kanton Basel-Stadt
100%

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung

Plangenehmigung/Baubewilligung

Finanzierung



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

AGGLOPROGRAMMBASEL

Massnahmenbeschrieb

Der Bereich Schiffflände/Marktplatz befindet sich in einem historisch gewachsenen und heute sehr lebendigen Stadtraum in der Grossbasler Innenstadt. Der Bereich ist als Zentrumsachse bzw. -platz Teil der Basler Innenstadt. Aufgrund der zentralen Lage gehören die beiden Haltestellen Marktplatz und Schiffflände zu den meistfrequentierten Haltestellen in Basel. Die Haltestelle Schiffflände wird täglich von mehreren tausend Personen zum Umsteigen genutzt.

In den kommenden Jahren besteht Erhaltungsbedarf von Seiten der Gleisanlagen und der Strasse. In diesem Zusammenhang wurde zur Verbesserung der Situation dieser wichtigen innerstädtischen Haltestellen eine Vorstudie erarbeitet. Die vorliegende Lösung sieht vor, die Bus- und Tramhaltestellen in Lage und Ausgestaltung so anzupassen, dass diese den Bereich um die Schiffflände und den Marktplatz optimal erschliessen. Weiter sollen sie hindernisfrei umgebaut, gut auffindbar und einfach zugänglich sein und genügend Platz für die hohe Anzahl ÖV-Kunden aufweisen. Insgesamt wird die folgende Anzahl Haltestellen aufgewertet:

- › 5 Busteilhaltestellen
- › 1 Kombiteilhaltestelle
- › 5 Tramteilhaltestellen

Parallel sollen die Weg- und Fahrbeziehungen des Fuss- und Veloverkehrs möglichst attraktiv und konfliktfrei ausgestaltet werden. Die Strassen und Plätze im Perimeter werden nach den Grundsätzen des Gestaltungskonzepts Innenstadt umgebaut.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

- › Die S-Bahn und Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität
- › Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar

Bezug zu Teilstrategien:

- › QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- › V2.2 Busangebot nachfragegerecht ausbauen und mit dem Bahn- und Tramnetz vernetzen
- › V5.1 Wichtige Fusswege entlang stark befahrener Strassen und Anbindungen zu Points of Interests verbessern und attraktivieren

Handlungsbedarf:

Optimierung der bestehenden Haltestellen durch das zentrale Zusammenlegen von zurzeit verstreuten Haltekanten verschiedener Tram- und Buslinien. Erhöhung der Benutzerfreundlichkeit.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Verbesserung des Gesamtverkehrssystem: Das Projekt trägt dazu bei, das Gesamtverkehrssystem an diesem Verkehrsknotenpunkt von ÖV, Fuss- und Veloverkehr in der Innenstadt zu verbessern.
	Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystem: Mit dem Projekt werden die heute dispers angeordneten Teilhaltestellen von Tram und Bus zentral zusammengelegt. Dies hat positive Auswirkungen auf die Übersichtlichkeit und Benutzerfreundlichkeit für ÖV-Kunden.
	Verbesserung im Langsamverkehr: Das Projekt sieht vor, eine der wichtigsten Achsen für den Fuss- und Veloverkehr vom öffentlichen Verkehr zu entlasten, sie ist neu nur für den Fuss- und Veloverkehr bestimmt. Dadurch erhöht sich die Attraktivität dieser Verbindung.
WK2	Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume: Das Projekt sieht eine Aufwertung eines wichtigen Zentrumsplatzes (Marktplatz) und weiterer Stadtplätze sowie Zentrumsachsen vor.
WK3	Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit: Dank der klaren Zuordnung von reinen ÖV- und Fuss-/Veloverkehrsachsen werden die Konfliktsituationen reduziert. Dadurch erhöhen sich die Verkehrssicherheit und das Sicherheitsempfinden.

WK4	4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
	4Ü-Ö24	S-Bahn Haltestelle Basel Mitte	B
ÖV	4MD18	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Mitte	C

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
	4Ü-Ö24	S-Bahn Haltestelle Basel Mitte	B
ÖV	4MD18	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Mitte	C

409

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle

Kanton Basel-Stadt

Weitere beteiligte Stellen

-

Richtplanrelevanz: (CH)

☐ Ja
☒ Nein

Koordinationsstand:

-

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

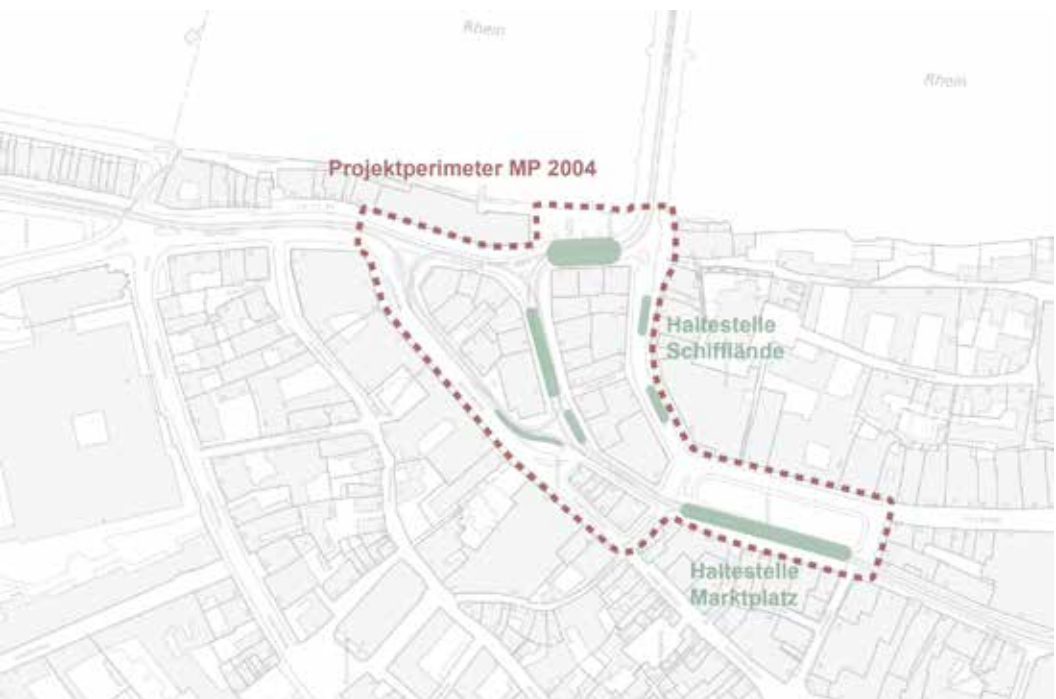
-

Umweltverträglichkeit

Klärung der Umweltverträglichkeit im Rahmen des Vorprojekts.

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres

› Vorstudie



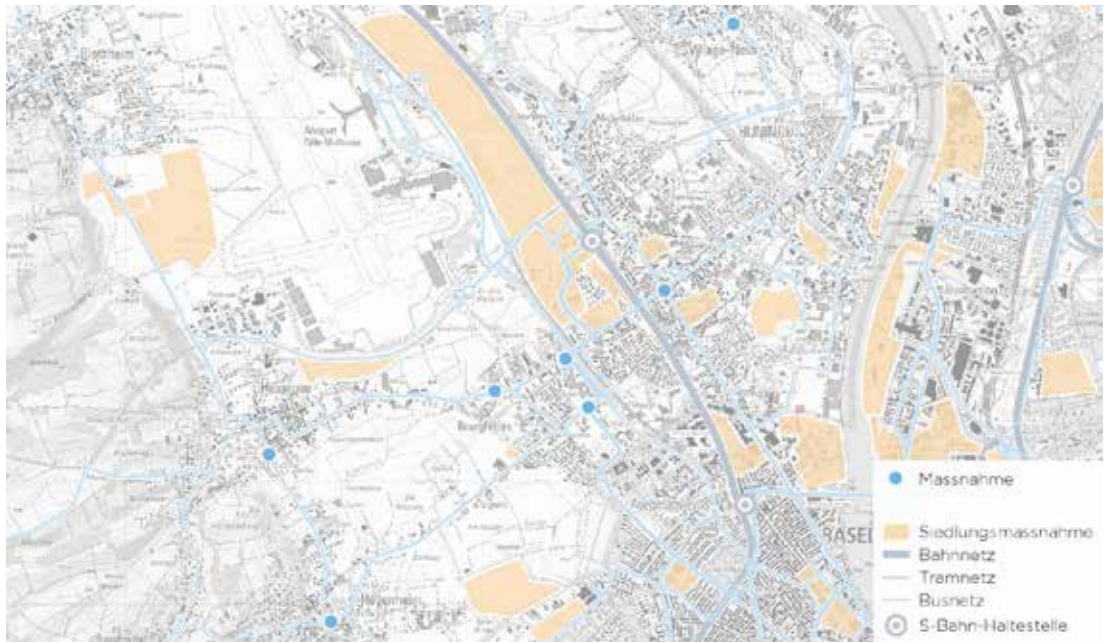
Projektperimeter
MP 2004

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

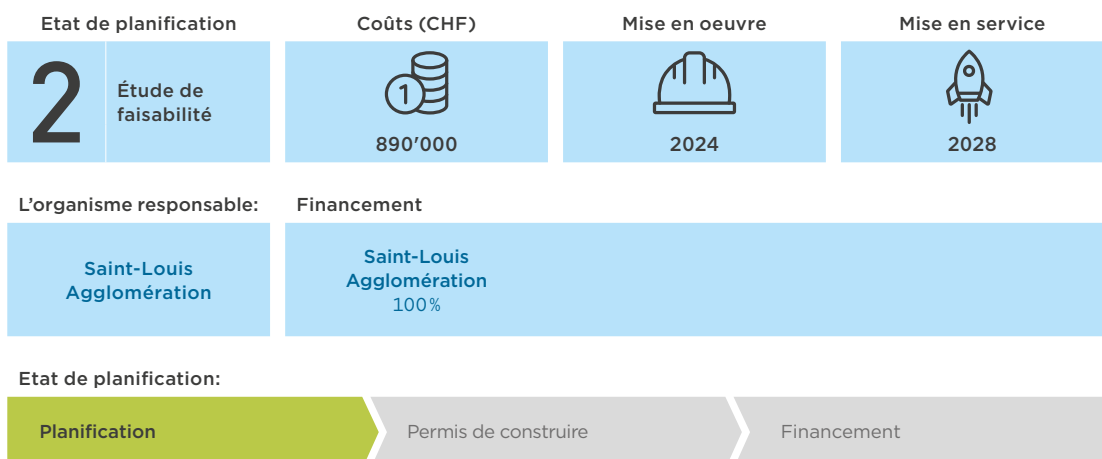
4Ö10

4Ö10

SLA: Améliorer le fonctionnement et les performances du réseau de bus (feux)



Prêt à être réalisé et financement garanti



Description

Il s'agit d'améliorer la performance du réseau de bus grâce à la mise en place de système de priorités des bus aux feux sur l'axe est-ouest. Chaque bus sera équipé de balises. Des capteurs sont implantés sur la ligne et reliés à des récepteurs spécifiques placés dans les armoires de signalisation. Le dispositif permet de donner le vert à la voie de circulation pour dégager les voitures présentes et permettre au bus de circuler. Dans certain cas, le système agira sur la durée des phases, soit en rallongeant le vert sur l'axe où circule le bus soit en raccourcissant le vert sur l'axe antagoniste. Des aménagements d'accompagnement seront réalisés pour faciliter l'insertion des bus dans l'espace : suppression de plate-forme de ralentissement, suppression de stationnement perturbant la circulation des bus

Opportunité et utilité

Relations avec la vision d'avenir :

- › Principe de base 2 : Permettre la mobilité et l'orienter vers des offres durables

Relations avec les stratégies sectorielles :

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

Besoin d'action:

En raison de la charge importante du TIM, plusieurs lignes de bus présentent actuellement des retards considérables, notamment durant les heures de pointe. Le besoin d'action consiste à minimiser les perturbations et d'assurer ainsi les correspondances. Cela assure l'attractivité des transports publics.

Utilité/Effet:

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

Coordination entre transports et urbanisation/Relation avec d'autres mesures

ÖV	4Ö11	Saint-Louis: Site propre pour les bus - rue de Mulhouse - Saint Louis (Phase 1)	A
	4Ö15	Saint-Louis: Site propre pour les bus - rue de Mulhouse - Saint Louis (Phase 2)	B
	4MD16	Saint-Louis: Réaménagement du parvis Est de la Gare de Saint-Louis	B
MIV	4M2	SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim	A
	4M11.14	Hégenheim: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim	A
	4M16	Hésingue: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Hésingue	B
	4M17	Saint-Louis: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de à Saint-Louis-Bourgfelden	B

4Ö10

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code

-

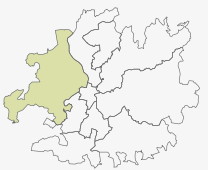
-

Catégorie de mesure

Gestion du trafic

Sous catégorie

GT - Axe



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Coordination

L'organisme responsable:

Saint-Louis Agglomération

Autres participante:

Ville de Saint-Louis, Héisingue, Hégenheim, Village-Neuf

Scot: (F)

☐ Oui☒ No

Coordination:

-

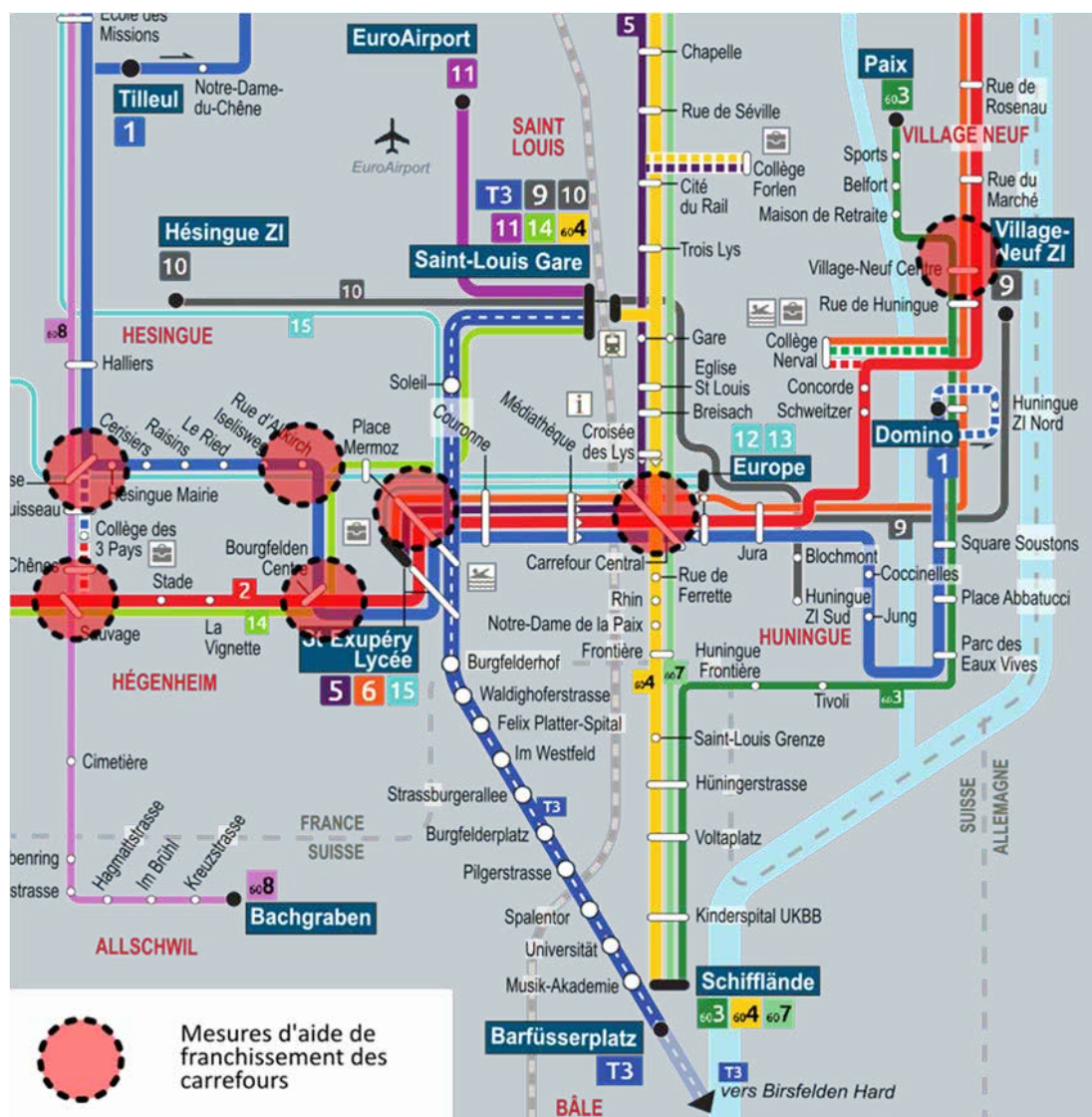
Répartition des rôles entre le canton, la région et les communes:

-

4010

Écocompatibilité

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



4Ö11

Saint-Louis: Site propre pour les bus – rue de Mulhouse – Saint Louis (Phase 1)



A

Historie Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Catégorie de mesure

Infrastructures pour bus/TP

Sous catégorie

Nouvelle infrastructure de bus

Prêt à être réalisé et financement garanti

Etat de planification

2

Étude de faisabilité

Coûts (CHF)



2'590'000

Mise en oeuvre



2027

Mise en service



2028

L'organisme responsable:

Ville de Saint-Louis

Financement

Ville de Saint-Louis

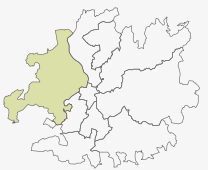
Saint-Louis-Agglomération (SLA)

Etat de planification:

Planification

Permis de construire

Financement



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Description

Etude du profil en travers de la rue de Mulhouse, entre les sections rue de Michelfelden et la gare, afin de distinguer les solutions techniques à mettre en œuvre selon les différents gabarits rencontrés et les mixités envisageables. La mise en œuvre de couloirs bidirectionnels ou unidirectionnels, une aide au franchissement des carrefours (mise en place de priorité aux feux), déplacements de certains arrêts et divers aménagements de voirie seront étudiés.

Site propre continu et bilatéral :

Le site propre bilatéral est constitué de 2 sites propres à sens unique, disposés de part et d'autre de la voirie. Il s'agit d'une solution facile à phaser et offrant une largeur d'emprise réduite. Il présente toutefois l'inconvénient de proposer des traversées piétonnes entre 2 quais importantes et des risques d'accidents plus élevés avec les véhicules tournant à droite.

Site propre alterné :

Solution applicable dans les secteurs où l'emprise de chaussée disponible est faible ou lorsque les conditions de circulation des voitures ne permettent pas de réduire le nombre de voies. Trois types d'insertions sont envisageables : le site propre alterné, le site propre alterné matin et soir et la voie unique.

Opportunité et utilité

Relations avec la vision d'avenir :

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

Relations avec les stratégies sectorielles :

- › V2.2 Développer l'offre de bus en fonction de la demande et l'interconnecter avec le réseau RER/tram
- › V3.2 Développer et appliquer une gestion du trafic concertée au niveau suprarégional et régional

Besoin d'action :

En raison de la charge importante du TIM, plusieurs lignes de bus présentent actuellement des retards considérables, notamment durant les heures de pointe. Le besoin d'action consiste à minimiser les perturbations et d'assurer ainsi les correspondances. Cela assure l'attractivité des transports publics.

Utilité/Effe :

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

Coordination entre transports et urbanisation/Relation avec d'autres mesures

ÖV	4Ö15	Saint-Louis: Site propre pour les bus – rue de Mulhouse – Saint Louis (Phase 2)	B
	4MD16	Saint-Louis: Réaménagement du parvis Est de la Gare de Saint-Louis	B
	4Ö19	BS/SLA: Tram Kleinhüningen – Saint-Louis	C
MIV	4M6	CEA: Réaménagement RD105 Saint-Louis/Hésingue – 5A3F	A
S	4S26.3	Quartier Neuweg Sud - Saint-Louis	

4Ö11

Coordination

L'organisme responsable:

Ville de Saint-Louis

Autres participante:

Saint-Louis-Agglomération

Scot : (F)

- ☒ Oui
☐ No

Coordination :

Coordination en cours

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

-

Écocompatibilité

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

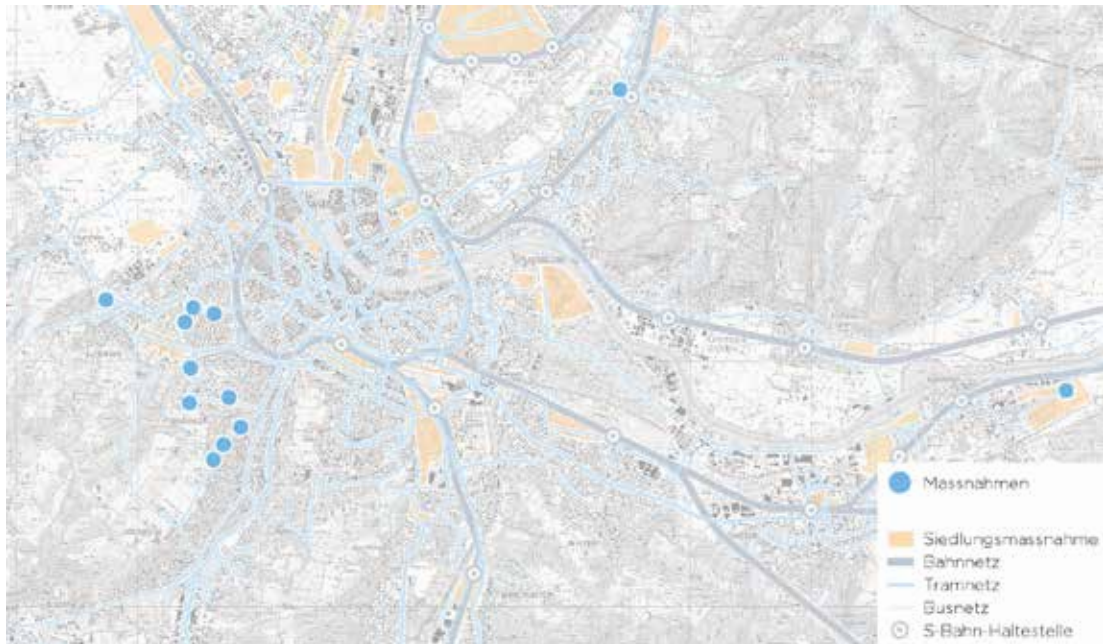
Autres

La ligne de bus 604 sera la principale ligne bénéficiant de cet aménagement. Elle transporte 1,3 millions de passagers chaque année ; le maintien de son cadencement est aujourd'hui assuré par l'accroissement du nombre de bus, le temps de parcours ayant augmenté de 10 minutes ces deux dernières années (40 mn au lieu de 30 mn).

4Ö12

4Ö12

Pauschalpaket: Neue/Aufwertung Haltestellen (A-Horizont)



Baubeginn	Federführende Stelle	Leistungsanheiten			
 2024	Agglo Basel	Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
		Neue/Aufwertung Haltestellen	15	Stück	2'235'000

Massnahmenbeschrieb

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

Das Massnahmenpaket ist mit den ÖV-Planungen der entsprechenden Gebietskörperschaften abgestimmt (z. B. Tramnetzentwicklung 2040, Elektrifizierung Buslinien). Das Tram- und Busnetz weist bereits heute – insbesondere im Agglomerationszentrum und den inneren Kor-

ridoren – eine hohe Takt- und Netzdichte auf. Es dient der Feinerschliessung und übernimmt eine wichtige Rolle als Zubringer zur S-Bahn. Die Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn Basel geht Hand in Hand mit punktuellen Ergänzungen im Tram- und Busnetz, was sich auch in der Teilstrategie Tram/Bus widerspiegelt. Demnach soll das Tram- und Busnetz nachfragegerecht ausgebaut und mit dem S-Bahn-System weiter vernetzt werden. Als Zugangspunkte zum ÖV nehmen die Haltestellen eine entscheidende Rolle ein und deren Ausgestaltung und Komfort tragen massgebend zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs bei, was ihn gegenüber dem MIV wettbewerbsfähiger macht. Auch die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wird verbessert, indem die Zugänglichkeit und die Infrastruktur an den Haltestellen ausgebaut werden.

4012

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

- › Ein dichtes Tram- und Busnetz erschliesst das Agglomerationszentrum mindestens im 7,5-Minuten-Takt

Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

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

Bezug zu Teilstrategien:

- › V1.3 Entwicklungsschwerpunkte mit neuen Haltestellen besser erschliessen
- › V2.1 Tramnetz ergänzen und mit dem S-Bahn-System vernetzen
- › V2.2 Busangebot nachfragegerecht ausbauen und mit dem Bahn- und Tramnetz vernetzen

Handlungsbedarf:

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

Nutzen/Wirkung:

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

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code

-

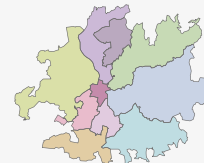
-

Massnahmenkategorie

Neue/Aufwertung
Haltestelle

Unterkategorie

-



Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle

Agglo Basel

Weitere beteiligte Stellen

Kanton Basel-Stadt, Gemeinde Allschwil, Gemeinde Binningen, Gemeinde Kaiseraugst

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

-

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

AGGLOPROGRAMMBASEL

4Ö12.1

4Ö12.1

BS: Aufwertung Ortsdurchfahrt Riehen Dorf

A

Historie

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Neue/Aufwertung
Haltestellen

Unterkategorie

-



Bau- und Finanzierungsreife

Baubeginn



2026

Federführende Stelle

Kanton Basel-Stadt

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Neue/Aufwertung Haltestellen	1	Stück	1'770'000

Massnahmenbeschrieb

Die Tram- und Bushaltestelle Riehen Dorf wird künftig in beide Richtungen (heute in Richtung Basel eine Inselhaltestelle) als Kaphaltestelle ausgebildet. Die Verkehrsfläche kann dadurch zugunsten breiterer Geh- und Aufenthaltsflächen v.a. auf Seite Kirchplatz reduziert werden. Das Tram hat als Pulkführer eine verkehrsberuhigende Wirkung auf der Ortsdurchfahrt.

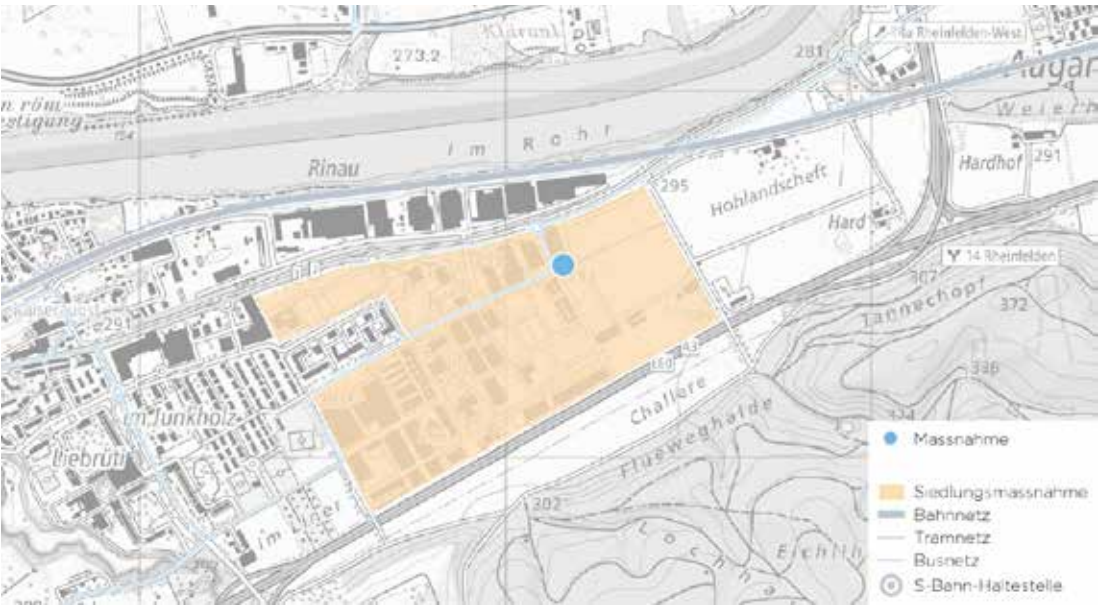
Der Kirchplatz wird über sichere und direkte Verbindungen in das Fuss- und Veloverkehrnetz der Gemeinde eingebunden. Er soll neben dem Bahnhof ein weiterer repräsentativer Ankunftsort in der Gemeinde werden und stellt beispielsweise für Besucher der Fondation Beyeler ein Ausgangspunkt für wichtige Wegbeziehungen dar.

Über beide Konkretisierungen der gemeinsamen Planung wurde das Gesamtkonzept mit den Elementen der kommunalen Planung (Umgestaltung Kirchplatz) ergänzt (AP4 A-Massnahme, 4M11.4). In der Kostenschätzung ($\pm 30\%$) sind keine Kosten für die Umsetzung des BehiG an der Tramhaltestelle enthalten.

4Ö12.2

Kaiseraugst: Neue Bushaltestelle «Aurica»

4Ö12.2



A

Historie

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Neue/Aufwertung
Haltestellen

Unterkategorie

-

Bau- und Finanzierungsreife

Baubeginn



2027

Federführende Stelle

Gemeinde Kaiseraugst

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Neue/Aufwertung Haltestellen	1	Stück	180'000

Massnahmenbeschreibung

Die Bau- und Industriezone «Aurica», das ehemalige AKW-Areal, wird zukünftig überbaut werden. Zudem dehnt sich die F. Hoffmann-La Roche AG immer weiter Richtung Osten aus, und überbaut laufend die eigenen internen Landflächen/-reserven. Um eine gute ÖV-Anbindung zu gewährleisten, soll die neue Bushaltestelle «Aurica» der Linie Nr. 84 erstellt werden.

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres

Der Kanton Aargau hat die Zustimmung für eine neue Bushaltestelle erteilt (Vereinbarung Roche).



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

4Ö12.3

4Ö12.3

Binningen: Aufwertung Bushaltestellen

A

Historie

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Neue/Aufwertung
Haltestellen

Unterkategorie

-



Bau- und Finanzierungsreife

Baubeginn



2024

Federführende Stelle

Gemeinde Binningen

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Neue/Aufwertung Haltestellen	6	Stück	120'000

Massnahmenbeschreibung

Die Bushaltestellen in der Gemeinde Binningen sind in einem uneinheitlichen und teils veralteten Zustand. Die Massnahme soll an 6 bestehenden Haltestellen die Benutzerfreundlichkeit erhöhen und eine Vereinheitlichung der Ausrüstung und Ausstattung schaffen.

4Ö12.4

Allschwil: Aufwertung ÖV-Haltestellen

4Ö12.4



A

Historie

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Neue/Aufwertung
Haltestellen

Unterkategorie

-

Bau- und Finanzierungsreife

Baubeginn



2024

Federführende Stelle

Gemeinde Allschwil

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Neue/Aufwertung Haltestellen	7	Stück	165'000



Massnahmenbeschreibung

Die Massnahmen sollen an ausgewählten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs eine Attraktivitätssteigerung und eine Erhöhung der Benutzerfreundlichkeit erzielen. Die Aufwertung umfasst beispielsweise einen Witterungsschutz und die Ausrüstung mit Fahrgastinformationen sowie Sitzgelegenheiten. Ziel ist es, die teils veralteten Haltestellen für Benutzer zu verbessern und damit ein Umsteigen der Bevölkerung auf den ÖV zu fördern.

4MD1

4MD1

BL: ÖV-Drehscheibe Bottmingen



Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand		Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
3	Nach SIA Vorprojekt	 20'500'000	 2024	 2025
Federführende Stelle		Finanzierung		
Kanton Basel-Landschaft		Kanton Basel-Landschaft		
Stand Umsetzungsschritte				
Projektierung		Plangenehmigung/Baubewilligung		Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Die Haltestelle «Bottmingen Schloss» im Zentrum von Bottmingen fungiert als wichtiger ÖV-Umsteigeknoten im Leimental. Die Buswendeschleife sowie die Tramhaltestelle sind instandzusetzen. In diesem Zuge ist den Anforderungen des BehiG Rechnung zu tragen. Die vorhandenen Haltekanten entsprechen nicht den betrieblichen Anforderungen und erfüllen die Mindesthöhe gemäss Behindertengleichstellungsgesetz nicht. Anstelle einer reinen Instandsetzung möchte der Kanton die Chance nutzen und den gesamten Raum (Haltestelle inkl. Zubringerstrecken) konzeptionell neu denken. Die Haltestelle Bottmingen wird durch die Tramlinien 10 und 17 sowie die vier regionalen Buslinien 34, 37, 47 und 60 bedient. Das radiale ÖV-Rückgrat des inneren Korridors Leimental ist hier also unter anderem verknüpft mit wichtigen Querachsen ins Birstal und weiter ins Rheintal. Zusätzlich verkehrt ab dieser Station der Ortsbus Nummer 59. An der Haltestelle «Bottmingen Schloss» stiegen werktags im Jahr 2018 im Mittel bis zu 5'600 Fahrgäste der Tramlinien und bis zu 6'500 Fahrgäste der Buslinien ein oder aus. Künftig ist eine Weiterentwicklung bzw. ein Ausbau des Busangebots möglich, weshalb neu insgesamt (inkl. Schlossgasse) sechs gelenkbustaugliche Buskanten zur Verfügung stehen sollen.

Ein eigentliches Abstellsystem für Velos besteht nicht. Der Zugang zu den wenigen Abstellplätzen erfolgt über dieselbe Zufahrt wie für die Busse. Die Lage in der Mitte der Buswendeschleife ist nicht optimal, eine Verbesserung der Situation ist vorgesehen. Derzeit bestehen weder ein Taxistandplatz noch Parkplätze für Kiss+Ride. Dies wird aber von Seite Gemeinde und Kanton als erstrebenswert betrachtet und bei der Planung berücksichtigt.

Mit dem Projekt werden die genannten Defizite abgebaut, und es entsteht eine attraktive Umsteigeanlage. Die Verkehrssicherheit wird durch die klare Trennung der verschiedenen Verkehrsflächen massgeblich erhöht, und es entstehen attraktivere Warteräume. Der Ein- und Aussteigevorgang wird verkürzt, und die Busse können immer am selben Ort halten, was die Fahrplanstabilität verbessert. Die Anpassungen sind mit dem umliegenden Strassennetz (Buszubringerstrecken, Verkehrsfluss) abzustimmen und als Chance zu nutzen, den Raum städtebaulich und als Teil des Ortszentrums aufzuwerten.

Der Betrieb der Tramlinie 17 zwischen Basel und Bottmingen soll mittelfristig ganztägig geführt werden. Heute fährt die Linie ausschliesslich während der Hauptverkehrszeiten. Für diese Ausdehnung ist eine Wendeschleife vorgesehen. Idealerweise kommt diese im Raum der Haltestelle «Bottmingen Schloss» zu liegen. Neben den betrieblichen Einsparungen (keine Leerfahrten) ist diese Lage auch für einen Betrieb im Ereignisfall optimal, damit im Leimental Tramverbindungen aus Richtung Süden bis Bottmingen sichergestellt werden können und der Umstieg auf reguläre oder Ersatzbusse angeboten werden kann. Dies ist mit einer Wendeschleife im Stallen, wie in einem früheren Projekt angedacht, nicht möglich. Aus diesen Gründen besteht dieses Projekt aus zwei Teilprojekten: Der eigentlichen ÖV-Drehscheibe (Kosten CHF 14,5 Mio) und der Tramwendeschleife (Kosten: CHF 6 Mio.). Die beiden Teilprojekte können unabhängig voneinander realisiert werden.

4MD1



Historie

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

07/2701.3.148 B

Massnahmenkategorie

Multimodale
Drehscheiben

Unterkategorie

-



Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

- › Im Leimental bindet anstelle der S-Bahn das Tram den Korridor an das Agglomerationszentrum an
- › Die S-Bahn und Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität

Bezug zu Teilstrategien:

- › QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- › S3.1 Ortskerne stärken
- › QV3.1 Multimodale Drehscheiben ausbauen
- › QV3.3 Bike&Ride-Angebot bedarfsgerecht ausbauen
- › V4.3 Veloabstellplätze in ausreichender Quantität und Qualität bereitstellen

Handlungsbedarf:

Die vorhandenen Halteanlagen entsprechen nicht den betrieblichen Anforderungen. Anstelle einer reinen Instandsetzung möchte der Kanton die Chance nutzen und den gesamten Raum (Haltestelle inkl. Zubringerstrecken) konzeptionell neu denken. Die Haltestelle Bottmingen wird durch die Tramlinien 10 und 17 sowie die vier regionalen Buslinien 34, 37, 47 und 60 bedient. Das radiale ÖV-Rückgrat des inneren Korridors Leimental ist hier also unter anderem verknüpft mit wichtigen Querachsen ins Birstal und weiter ins Rheintal.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems durch ausreichende Haltemöglichkeiten für Trams und Busse und Erhöhung der betrieblichen Flexibilität für den Tram- und Busverkehr, Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage, Verbesserung der Umsteigebeziehung sowohl innerhalb des Busnetzes als auch zwischen Tram und Bus und zwischen Fuss- sowie Veloverkehr und ÖV
	Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr durch Ausreichend dimensionierte und gut ausgestattete Wartebereiche und Verbesserung der Zugänge, sowie Erstellung eines ausreichenden Angebotes an Veloabstellplätzen.
WK2	Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume durch Attraktivitätssteigerung des Raumes in zentraler Lage im Ortskern aufgrund von Gestaltungsmassnahmen, Verkehrsknoten wird zum integrierten Bestandteil des Siedlungsraums
WK3	Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit durch Schaffung strukturierter Räume und Entflechtung der verschiedenen Verkehrsarten.
WK4	Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen durch verbesserte betriebliche Abläufe

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	4Ü-Ö21	Beschleunigung Leimental - Basel	A
ÖV	4Ö8	BL: Elektrifizierung Buslinien	A

Beteiligte Stellen/Koordination**Federführende Stelle**

Kanton Basel-Landschaft

Weitere beteiligte Stellen

Gemeinde Bottmingen, BLT

Richtplanrelevanz: (CH)

- ☐ Ja
☒ Nein

Koordinationsstand:

-

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Vorhaben ist regional abgestimmt, entspricht der kantonalen Gesamtkonzeption.

Umweltverträglichkeit

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

Nächste Planungsschritte

Vorprojekt	bis Ende 2021
Bewilligungsverfahren	geplant 2022 - 2023
Ausführungsprojektierung	geplant 2023 - 2024

4MD1



Übersichtsplan ÖV-Drehscheibe Bottmingen

4MD2

4MD2

Pratteln: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Pratteln



Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand

3

Nach SIA
Vorprojekt

Kosten (CHF)



14'000'000

Baubeginn



2026

Inbetriebnahme



2028

Federführende Stelle

Gemeinde Pratteln

Finanzierung

Gemeinde Pratteln
100%

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung

Plangenehmigung/Baubewilligung

Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Im Zuge der Arealentwicklung Bredella (4S15.3 Bahnhofsgebiet Pratteln) wird ein neuer Bahnhofplatz Nord mit drei Halteketten für Busse, K&R-Parkplätzen sowie einem neuem Zugang zur bestehenden Unterführung realisiert. Ein neuer Treppenzugang, eine separate Velorampe und eine neue Liftanlage verbinden das Untergeschoss mit dem Bahnhofplatz. Die Gestaltung des Bahnhofplatzes wird zusammen mit dem angrenzenden Hochhaus in einem Architekturwettbewerb noch im Details ausgearbeitet.

Die vorhandenen P&R- und B&R-Abstellplätze werden in das Untergeschoss des neuen Hochhauses integriert, wobei die B&R-Anlage auf ca. 270 Abstellplätze ausgebaut wird. Die neu wettergeschützte Lage der Abstellplätze erhöht die Attraktivität des Standorts und soll zur Steigerung der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs beitragen. Die P&R-Anlage wird über einen neuen Kreisel von der Salinenstrasse direkt über die Hauptverkehrsachse zwischen Dorf und Autobahnzufahrt erschlossen.

4MD2



Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

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

Bezug zu Teilstrategien:

- › QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- › QV3.1 Multimodale Drehscheiben ausbauen
- › QV3.3 Bike&Ride-Angebot bedarfsgerecht ausbauen
- › V4.3 Veloabstellplätze in ausreichender Quantität und Qualität bereitstellen

Handlungsbedarf:

Es bestehen keine Halteketten, die das Ein- und Aussteigen erleichtern und den gesetzlichen Anforderungen genügen. Die Attraktivität der Drehscheibe soll auch in Vorbereitung auf den 15-Minuten-Takt der S-Bahn erhöht werden. Damit soll dem in den nächsten Jahren zu erwartenden Anstieg der Nutzerzahlen gerecht werden. Weiterer Handlungsbedarf besteht in Pratteln im Zusammenhang mit der Tramverlängerung.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Ein neuer Busbahnhof mit drei Halteketten auf dem neuen Bahnhofplatz, sowie der Bau der unterirdischen P&R-Anlage fördern die nachhaltige Mobilität und die Intermodalität. Die Anbindung an den ÖV für die nördlich des Bahnhofs gelegen Entwicklungsgebiete wird attraktiver und sie können ihre Parkplatzzahl mittels Mobilitätsgutachten anpassen. Dies führt zu einer Entlastung des Gesamtverkehrssystems und insbesondere zu Verbesserung des Langsamverkehrs.
WK2	Der neue Bahnhofplatz bringt eine Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume an zentralster Lage. Er ist integraler Bestandteil der Arealentwicklung in dem Gebiet. Entlang der Bahn entsteht so eine neue Langsamverkehrsrouten.
WK3	Der Bahnhofszugang Nord wird für den Langsamverkehr grosszügig umgestaltet. Durch eine klare Trennung und Führung der Verkehrsteilnehmer sowie der Verlegung der Strasse vom Bahnhof weg wird die Verkehrssicherheit insgesamt massiv erhöht.
WK4	Die Massnahmen sind Teil eines Sondernutzungsplanes. Es wurde ein UVB sowie ein Verkehrsgutachten für die Quartierplanung erarbeitet. Ökologische Aufwertungsmassnahmen sind geplant. Entlang der Bahnlinie ist eine ökologische Vernetzungsachse ausgeschieden.

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code

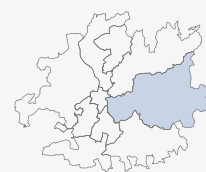
-

-

Massnahmenkategorie Multimodale Drehscheiben

Unterkategorie

-



Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	4Ü-Ö5	Entflechtung Pratteln 1. Etappe (Anpassung Signalisierung)	A
	4Ü-Ö26	Entflechtung Pratteln 2. Etappe (Entflechtungsbauwerk)	B
	4Ü-Ö28	3. Gleis Pratteln - Rheinfelden	B
ÖV	4Ö2	BL: Tram Salina Raurica	A
MIV	4M12	BL: Pratteln, Ausbau Hohenrainstrasse (West)	C
	4M20	BL: Pratteln, Ausbau Hohenrainstrasse (Ost)	C
LV	4LV10.9	Pratteln: LV-Achsen Bredella	A
	4LV11	Pratteln: Velounterführung Bahnhof	B
S	4S15.3	Bahnhofsgebiet Pratteln	

4MD2

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle

Gemeinde Pratteln

Weitere beteiligte Stellen

Kanton Basel-Landschaft, Bredella AG

Richtplanrelevanz: (CH)

- ☐ Ja
☒ Nein

Koordinationsstand:

-

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

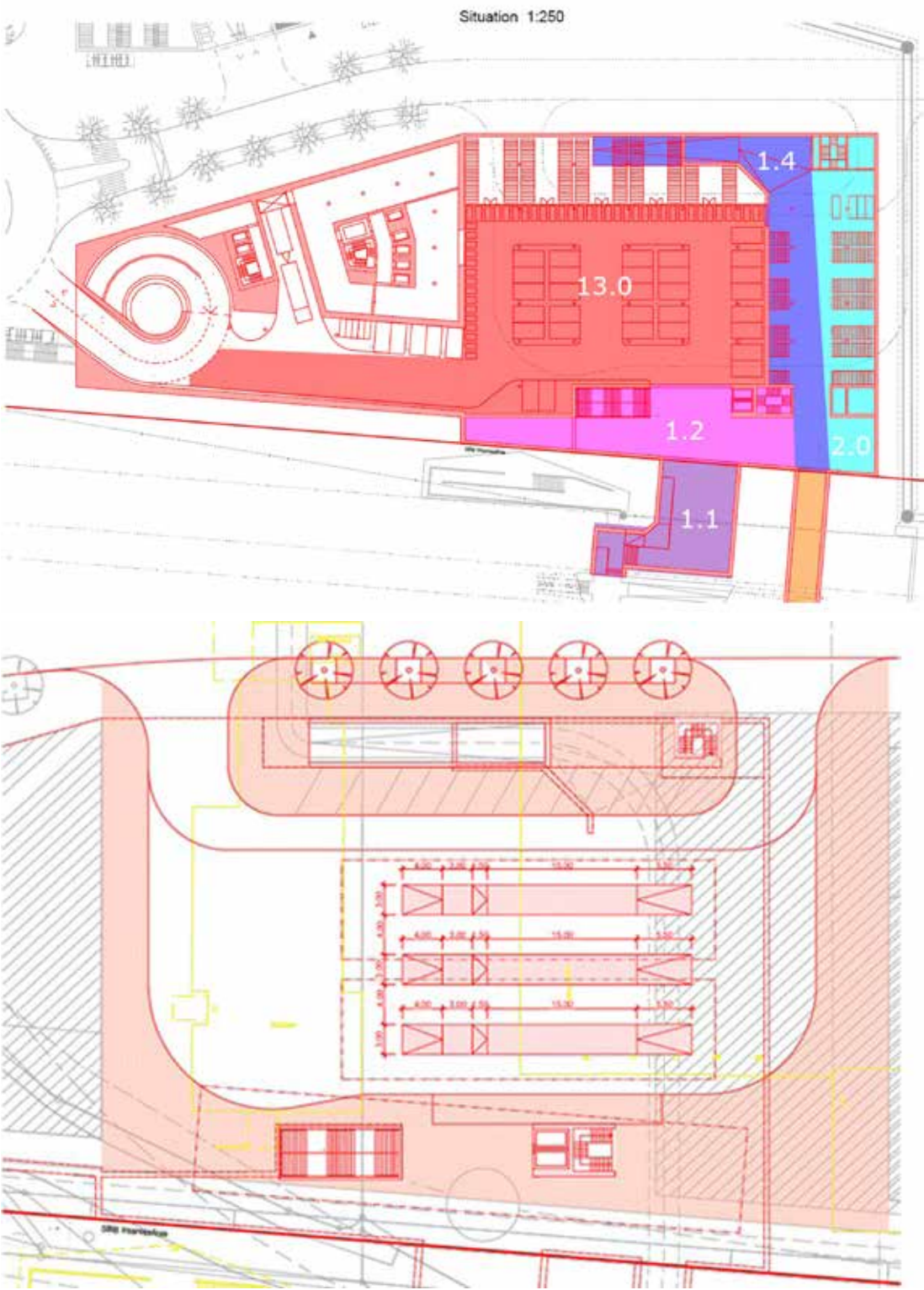
-

Umweltverträglichkeit

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

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres

› Vorprojekt



ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Pratteln

4MD2

4MD3

4MD3

BL: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Zwingen



Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand		Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
3	Nach SIA Auflageprojekt	 3'300'000	 2025	 2026
	Federführende Stelle	Finanzierung		
Kanton Basel-Landschaft		Kanton Basel-Landschaft 86% Gemeinde Zwingen 14% Ausgabenbewilligung Projektierung liegt vor Ausgabenbewilligung Realisierung geplant 2023		
Stand Umsetzungsschritte				
Projektierung		Plangenehmigung/Baubewilligung		Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Die von den Linien 115 und 119 bediente Busendhaltestelle Zwingen bildet einen wichtigen Umsteigepunkt zwischen der S-Bahn und den Busanbindungen der benachbarten Dörfer im Laufental sowie der grossräumigen Tangentialen in Richtung Balsthal/Mittelland. Täglich steigen rund 1'750 Personen (DWV) hier in den Bus ein oder aus dem Bus aus. Für die nächsten Jahre wird ein weiterer Anstieg der Nutzerzahlen erwartet. Dennoch ist die Haltestelle heute nur mit einer Markierung am Boden gekennzeichnet. Es bestehen keine Halteketten, die das Ein- und Aussteigen erleichtern und den gesetzlichen Anforderungen genügen. Mit dem Projekt werden die Defizite behoben, das Umsteigen erleichtert sowie übersichtlicher gestaltet und ein geschützter Wartebereich geschaffen. Es entsteht eine attraktive ÖV-Drehscheibe, welche auch die Gemeinde zur Entwicklung des Bahnhofgebiets animiert (nicht Bestandteil dieser Massnahme), die verschiedenen Verkehrsflächen sauber und sicher zu trennen und die Lesbarkeit für alle Nutzergruppen zu verbessern.

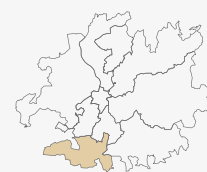
4MD3



Historie	Prio
AP1/ARE-Code	-
AP2/ARE-Code	-
AP3/ARE-Code	B
Ö24/2701.3.125	

Massnahmenkategorie
Multimodale
Drehscheiben

Unterkategorie
-



Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Äussere Korridore: konzentriert entwickeln

- › Die S-Bahn erschliesst die äusseren Korridore im Halbstundentakt
- › Die S-Bahn und Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität

Bezug zu Teilstrategien:

- › Q1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- › QV3.1 Multimodale Drehscheiben ausbauen

Handlungsbedarf:

Es bestehen keine Halteketten, die das Ein- und Aussteigen erleichtern und den gesetzlichen Anforderungen genügen. Die Attraktivität der Drehscheibe soll auch in Vorbereitung auf den 30-Minuten-Takt der S-Bahn erhöht werden. Damit soll dem in den nächsten Jahren zu erwartenden Anstieg der Nutzerzahlen gerecht werden.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Verbesserung der Umsteigebeziehungen sowohl innerhalb des Busnetzes als auch zwischen S-Bahn und Bus sowie intermodal (z. B. Bus - Velo), Steigerung der Fahrplanstabilität durch kürzere Ein- und Aussteigevorgänge, geregelte Zufahrt und genügend, sowie klar zugeordnete Halteketten
WK2	Attraktivitätssteigerung des Raumes um den Bahnhof Zwingen mit qualitativ hochstehendem Warte- und Aufenthaltsbereich, bessere Integration des Verkehrsknotens in das Siedlungsgebiet, Auslösung eines neuen Quartierplans der Gemeinde für die Siedlungsentwicklung am Bahnhof
WK3	Steigerung der Verkehrssicherheit durch Trennung der verschiedenen Verkehrsflächen und geschütztem Warte- und Aufenthaltsbereich mit guter Einsehbarkeit und Ausleuchtung
WK4	Keine zusätzliche Flächenversiegelung notwendig, verbesserte betriebliche Abläufe reduzieren Emissionen, Begrünung und Baumpflanzungen auf versiegelter SBB-Brache.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	4Ü-Ö12	Doppelspur Laufental (Duggingen - Grellingen)	A
ÖV	4Ö8	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
S	4S11.1	Papierfabrik	

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle

Kanton Basel-Landschaft

Weitere beteiligte Stellen

Postauto AG, Gemeinde Zwingen, SBB

Richtplanrelevanz: (CH)

- ☐ Ja
☒ Nein

Koordinationsstand:

-

4MD3

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Vorhaben ist regional abgestimmt und entspricht der kantonalen Gesamtkonzeption. In den angegebenen Kosten unterliegt der Aufenthaltsbereich mit der Informations- und Ticketinginfrastruktur einem Kostenteiler mit der Gemeinde, da auch der Quartierplan davon profitiert. Die beiden Projekte werden eng miteinander koordiniert.

Umweltverträglichkeit

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

Nächste Planungsschritte

- › Bewilligungsverfahren geplant 2022
- › Ausführungsprojekt geplant 2024

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres

- › Vorprojekt



Situationsplan Bushof Zwingen

4MD4

Rheinfelden (D): B&R und P&R an der S-Bahn Haltestelle Warmbach

4MD4



A

Historie Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Multimodale
Drehscheiben

Unterkategorie

-

Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand

1

Nach HOAI
Leistungs-
phase 1-2

Kosten (CHF)



850'000

Baubeginn



2024

Inbetriebnahme



2026

Federführende Stelle

Stadt Rheinfelden
(Baden)

Finanzierung

Stadt Rheinfelden
(Baden)

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung

Plangenehmigung/Baubewilligung

Finanzierung



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Massnahmenbeschrieb

Die Stadt Rheinfelden (Baden) plant den Neubau der S-Bahn Haltestelle, mit Park&Ride-Platz und Bike&Ride-Plätze, im Warmbach an der Strecke 4000. Die Strecke der Deutschen Bahn führt von Basel nach Konstanz und ist Teil des trinationalen grenzüberschreitende Regio S-Bahn-Netzes der Agglomeration Basel. Durch den so entstehenden Haltepunkt in Warmbach (Ortsteil von Rheinfelden (Baden)) wird auf deutscher Seite einerseits eine Verdichtung und andererseits eine Verbindung zum gegenüberliegenden Haltepunkt Rheinfelden Augarten auf schweizerischer Seite geschaffen. Dieses soll zur Steigerung der Attraktivität und Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs beitragen.

4MD4

Die Radwegverbindung zwischen der geplanten S-Bahn Haltestelle und der Schweiz existiert heute schon. Er führt zuerst über einen Wirtschaftsweg, der zu einer höhengleichen Überquerungshilfe an die Bundesstrasse 34 geleitet wird und von dort zur Autobahnbrücke über den Rhein führt. An dieser ist eine seitliche Brücke für Radverkehr vorhanden, die auf schweizerischer Seite an das bestehende Radwegenetz anschliesst, an welches auch die Haltestelle Rheinfelden Augarten angebunden ist. An der S-Bahn Haltestelle Warmbach sollen nicht nur ein Park&Ride-Platz mit ca. 40 Stellplätzen (teilweise behindertengerecht) und sechs E-Ladestation entstehen, sondern auch Bike&Ride-Plätze mit überdachten Fahrradabstellplätze und 8 abschliessbaren Boxen. Weiter sollen auch ca. 6 Fahrradabstellplätze für E-Bikes mit Ladestation und ca. 56 neue Fahrradbügel der modernsten Standards als attraktive Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen werden.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Korridorzentren: als Teil der polyzentrischen Struktur stärken

- › Die Bahnstationen sind als attraktive Verkehrsdrehscheiben ausgebaut und stellen die Verknüpfung mit der örtlichen ÖV-Feinerschliessung und mit dem Fuss- und Veloverkehrsnetz sicher

Bezug zu Teilstrategien:

- › 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
- › V1.3 Entwicklungsschwerpunkte mit neuen Haltestellen besser erschliessen
- › V4.3 Veloabstellplätze in ausreichender Quantität und Qualität bereitstellen

Handlungsbedarf:

Der Ausbau der Haltestelle Warmbach zur Drehscheibe ist ein wesentlicher Baustein der Erschliessung des Gebiets und leistet einen erheblichen Beitrag zum Erreichen eines hohen ÖV-Anteils am Modal-Split. Das Entwicklungsgebiet Warmbach wird damit optimal mit den Verkehrsträgern verknüpft.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Durch die Errichtung des Park&Ride-Platzes und der Bike&Ride-Plätze wird ein Anreiz geschaffen, die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen bzw. auf das Fahrrad umzusteigen. Durch die gute Lage und die Anbindung an das Verkehrsnetz ist auch eine gute Verbindung mit der Schweiz gegeben. Mit der Schaffung des Park&Ride-Platzes und der Bike&Ride-Plätze wird eine Verlagerung des Verkehrs beabsichtigt, sodass es viel attraktiver wird den ÖPNV zu nutzen.
WK2	Der Park&Ride-Platz und die Bike&Ride-Plätze bieten eine attraktive Möglichkeit aus den nahen Siedlungen und der Stadt Rheinfelden (Baden), auf kurzen Weg die Verkehrsart zu wechseln und so den ÖPNV zu nutzen oder die schnelle Verbindung mit dem Fahrrad zum Schweizer Haltepunkt Rheinfelden Augarten auszunutzen.

WK3	Durch den Park&Ride-Platz und die Bike&Ride-Plätze werden die Wege die innerörtlich zurückgelegt werden, um zu einer adäquaten Möglichkeit an einer Anbindung des ÖPNV zu kommen, wesentlich verkürzt und die Wege die an Hauptverkehrsstrassen vorbeiführen werden minimiert. Mit der Lösung wird mehr Verkehrssicherheit geschaffen.
WK4	Massnahmen zum Umweltschutz wurden noch nicht geprüft. Aber indirekt wird durch die Verlagerung des Verkehrs CO ₂ Ausstoss merklich verhindert.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	4Ü-Ö10	Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn Basel Bad Bf - Erzingen (Baden) für den SPNV	A
	4Ü-Ö19	S-Bahn Haltestelle Rheinfelden Warmbach	A
S	4S16.2	Flächennutzungsplan Rheinfelden (Baden)	
L	4L3	Rheinferrundweg «extended»	

4MD4

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Stadt Rheinfelden (Baden)	Deutsche Bahn AG
Regionalplanrelevanz: (D)	Koordinationsstand:
☐ Ja	
☒ Nein	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Für den Neubau der Haltestelle Warmbach mit Park&Ride-Platz und Bike&Ride-Plätzen wurde eine Studie durchgeführt. Der Bau der gesamten Massnahme soll im Zuge der Elektrifizierung der Hochrheinbahn durchgeführt werden

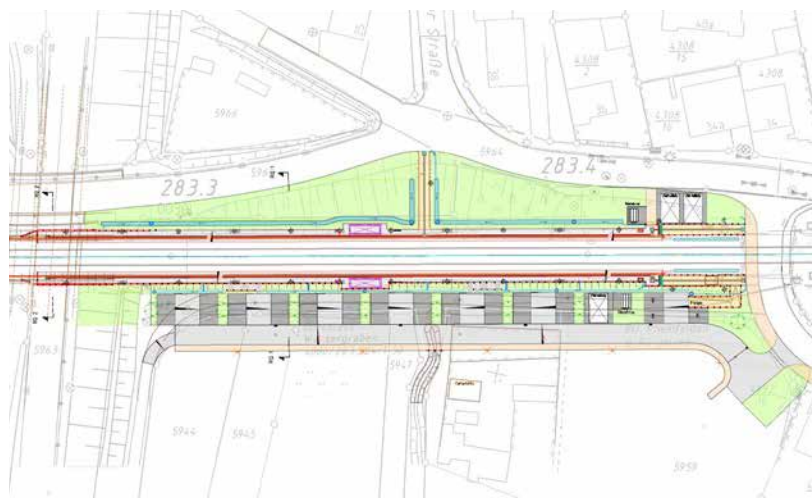
Umweltverträglichkeit

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

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres

- › Vorstudie
- › Kostenschätzung

Lageplan Haltepunkt Warmbach



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

AGGLOPROGRAMMBASEL

187

4MD5

4MD4

Riehen: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Riehen



Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand

2

Nach SIA
Machbarkeits-
studie

Kosten (CHF)



2'760'000

Baubeginn



2025

Inbetriebnahme



2026

Federführende Stelle

Gemeinde Riehen

Finanzierung

Gemeinde Riehen

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung

Plangenehmigung/Baubewilligung

Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Der Bahnhofvorplatz und die Bahnhofstrasse (Abschnitt Gemeindehaus bis Immenbach) werden zwischen dem neuen Perronzugang und der vorgesehenen baulichen Ergänzung ausgebildet. Der Übergang über die Bahnhofstrasse vom Vorplatz Richtung Dorf wird akzentuiert, die Kleinbushaltestellen werden angepasst, das Frühmesswegli verbreitert und das Wegnetz in der Wettsteinanlage verbessert. Das Perron wird überdacht und das Dach auch auf dem Bahnhofplatz weitergeführt. So sind wartende Buspassagiere vor Witterungen geschützt. Mit einer kohärenten Anbindung des Bahnhofs an das Wegnetz der Gemeinde wird dessen Auffindbarkeit insgesamt und die Zugänglichkeit zu den Perrons verbessert.

4MD4

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

- › Ein dichtes und attraktives Fuss- und Veloverkehrsnetz sorgt flächendeckend für direkte Verbindungen
- › Die S-Bahn und Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität

Bezug zu Teilstrategien:

- › QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- › QV3.1 Multimodale Drehscheiben ausbauen
- › QV3.3 Bike&Ride-Angebot bedarfsgerecht ausbauen
- › V4.3 Veloabstellplätze in ausreichender Quantität und Qualität bereitstellen
- › V5.1 Wichtige Fusswege entlang stark befahrener Strassen und Anbindungen zu Points of Interests verbessern und attraktivieren

Handlungsbedarf:

Der Handlungsbedarf im Bereich Bahnhof Riehen ist vielschichtig. Bei der S-Bahn Haltestelle soll ein direkter Durchgang zum Bahnhofperron geöffnet werden. Mit dem geplanten 15-Minuten-Takt der S-Bahn wird das Angebot verdichtet und der Bahnhof gewinnt an Bedeutung. In diesem Zusammenhang soll die Verknüpfung zwischen Bahn, Bus und Tram gestärkt werden.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Verbesserung der Umsteigebeziehungen sowohl innerhalb des Busnetzes als auch zwischen S-Bahn und Bus sowie intermodal (z. B. Bus - Velo).
WK2	Attraktivitätssteigerung des Raumes um den Bahnhof. Durch bessere Integration des Wegnetzes in das Siedlungsgebiet, wird der Bahnhof intuitiv auffindbar. Für die Gemeinde bieten sich neue Möglichkeiten der Siedlungsentwicklung am Bahnhof.
WK3	Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit durch Trennung der verschiedenen Verkehrsflächen.
WK4	Keine zusätzliche Flächenversiegelung notwendig.



Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code

-

-

Massnahmenkategorie

Multimodale
Drehscheiben

Unterkategorie

-



Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	4Ü-Ö11	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
ÖV	4Ö12.1	BS: Aufwertung Ortsdurchfahrt Riehen Dorf	A
MIV	4M11.3	BS: Aufwertung Ortsdurchfahrt Riehen Dorf	A
	4M11.4	Riehen: Aufwertung und Umgestaltung Kirchplatz	A

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle

Gemeinde Riehen

Weitere beteiligte Stellen

Kanton Basel-Stadt

Richtplanrelevanz: (CH)

- ☐ Ja
☒ Nein

Koordinationsstand:

-

4MD5

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Vorhaben ist regional abgestimmt und entspricht der kantonalen Gesamtkonzeption.

Umweltverträglichkeit

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



Visualisierung Bahnhofplatz/Wettsteinanlage

4MD6

BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)

4MD6



A

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

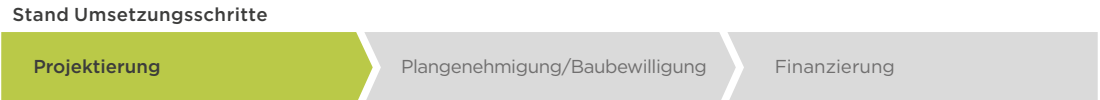
Massnahmenkategorie
Multimodale
Drehscheiben

Unterkategorie
-

Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand	Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
1 Nach SIA Machbarkeits- studie	 10'000'000	 2027	 2028-2030

Federführende Stelle	Finanzierung
Kanton Basel-Stadt	Kanton Basel-Stadt 100%



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Massnahmenbeschrieb

4MD6

Die Planungsregion Nordwestschweiz hat Ende 2014 in ihren Angebotsvorstellungen zum STEP Ausbauschritt 2030 der Eisenbahninfrastruktur die neue S-Bahn Haltestelle «Basel Solitude» mit hoher Priorität beim Bund eingegeben. Diese wurde im weiteren Planungsprozess vom Bund vertieft untersucht und bewertet. Die Haltestelle weist ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis aus und wurde deshalb als Massnahme in den Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2035 aufgenommen. Die neue Haltestelle, die dereinst durch S-Bahn-Züge aus dem Wiesental und vom Oberrhein bedient wird, bezweckt eine verbesserte Erschliessung der Quartiere Wettstein sowie Hirzbrunnen und im Falle einer baulichen Entwicklung auch die Gebiete östlich der Haltestelle Richtung Grenzach. Auslöser dafür ist die Entwicklung der Firma Roche, welche mit dem Neubau des Bau 1 im Jahr 2015 rund 2'000 neue Arbeitsplätze auf dem Areal schuf. Weitere 3'000 Arbeitsplätze sollen bis 2022 mit dem Bau 2 hinzukommen, so dass der Hauptsitz der Firma Roche rund 9'000 Arbeitsplätze an der Grenzacherstrasse umfassen wird. Zu einer erstklassigen Erschliessung dieses grossen Arbeitsplatzschwerpunktes sowie der umliegenden Quartiere Wettstein und Hirzbrunnen trägt auch die Feinverteilung ab der neuen S-Bahn Haltestelle bei. Die laufenden Planungen sehen vor, den Knoten Grenzacherstrasse/Schwarzwaldstrasse – der Zu-/Abgang der neuen Haltestelle Solitude – besser an das Bus-, Velo- und Fussverkehrsnetz anzubinden. Die Umsteigebeziehungen zwischen den vier Buslinien, die heute die Haltestelle Museum Tinguely am Knoten bedienen, und der S-Bahn Haltestelle Solitude müssen kurz, hindernisfrei und attraktiv gestaltet sein. Ebenfalls muss die neue S-Bahn Haltestelle sicher und direkt vom Fuss- und Veloverkehr erreicht werden können: entsprechende Verbindungen und Veloabstellplätze sind zu verbessern bzw. neu zu erstellen. Dabei sind auch neue Mobilitätsdienstleistungen zu untersuchen und zu integrieren.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

- › Die S-Bahn und Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität
- › Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar

Bezug zu Teilstrategien:

- › QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- › QV3.1 Multimodale Drehscheibe ausbauen
- › V1.1 Mittels Durchmesserlinien neue Direktverbindungen schaffen
- › V1.3 Entwicklungsschwerpunkte mit neuen Haltestellen besser erschliessen
- › V5.1 Wichtige Fusswege entlang stark befahrener Strassen und Anbindungen zu Points of Interests verbessern und attraktivieren

Handlungsbedarf:

Handlungsbedarf besteht v.a. darin die Erschliessung der bestehenden Siedlungsstruktur sowie der künftigen Entwicklungsschwerpunkte zu verbessern. Es soll eine funktionale und attraktive Schnittstelle zwischen den Verkehrssystemen geschaffen werden.

Nutzen/Wirkung:

	Durch die Schaffung einer funktionalen und attraktiven Schnittstelle der Verkehrssysteme wird die Intermodalität gefördert. Dadurch wird die Mobilitätsnachfrage zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs gesteuert.
WK1	Die Verknüpfung von Bus und S-Bahn trägt zu einer optimalen ÖV-Erschliessung bei und steigert die Attraktivität des gesamten öffentlichen Verkehrssystems. Eine gute Anbindung der S-Bahn Haltestelle an das Fuss- und Veloverkehrsnetz fördert diese Verkehrsmittel als Teil intermodaler Wegketten aber auch als sichere Teilstrecken eines durchgehenden Netzes.

WK2	Der Arbeitsplatzschwerpunkt sowie angrenzende Areale werden entwickelt. Damit findet eine Siedlungskonzentration an zentraler Lage statt, die optimal mit dem öffentlichen Verkehr erschossen ist. Der heute vergleichsweise unattraktive Ort mit geringer Aufenthaltsqualität soll aufgewertet werden.
WK3	Mit einer für Fuss- und Veloverkehr sicheren und attraktiven Anbindung der neuen S-Bahn Haltestelle an den Stadtraum wird ein Beitrag an die subjektive und objektive Sicherheit an der stadträumlich und verkehrlich komplexen Lage unter der Autobahn geleistet.
WK4	Dank optimaler Erschliessung der S-Bahn Haltestelle wird deren Attraktivität und damit Benutzung gefördert, was zu einer Verlagerung auf den ÖV beiträgt und damit zur Reduktion von Emissionen durch den MIV.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

4MD6

ÜM-ÖV	4Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	A
	4Ü-Ö16	S-Bahn Haltestelle Basel Solitude	A
ÖV	4MD22	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Solitude (Langfristige Massnahme)	C
MIV	4M11.2	BS: Sicherheit Knoten Grenzacherstrasse/Rankstrasse	A
S	4S1.3	Areal Roche	
L	4L4	Birspark Landschaft	

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Kanton Basel-Stadt	DB, SBB, BVB, ASTRA
Richtplanrelevanz: (CH)	Koordinationsstand:
☒ Ja ☐ Nein	Zwischenergebnis

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Im Jahr 2021 soll ein behördenverbindliches Entwicklungskonzept erarbeitet werden, welches die diversen Infrastrukturplanungen (Bahn/Strasse) und die stadtseitigen Anforderungen koordiniert und Entwicklungsvorstellungen aus Sicht der Stadtentwicklung formuliert. Das Konzept soll sowohl durch den Regierungsrat als auch durch die Knotenorganisation Basel beschlossen werden.

Umweltverträglichkeit

Keine aktuellen Schnittstellen mit der Umweltschutzgesetzgebung. Mit der Anbindung der S-Bahn Haltestelle Solitude an das Busnetz sowie an das Fuss- und Veloverkehrsnetz kann ein grosser Beitrag zum stadt- und umweltgerechten Verkehr geleistet werden.

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres

- › Machbarkeitsstudie zur Anbindung der S-Bahn Haltestelle Solitude

4MD7

4MD7

Schliengen: B&R und P&R am Bahnhof Schliengen



Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand	Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
1 Nach HOAI Leistungsphase 1-2	 231'000	 2026	 2027
Federführende Stelle	Finanzierung		
Gemeinde Schliengen	Gemeinde Schliengen		
Stand Umsetzungsschritte			
Projektierung		Plangenehmigung/Baubewilligung	Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Die Gemeinde Schliengen liegt direkt an der 4-gleisig ausgebauten Rheintalstrecke Basel (CH) – Offenburg (D) mit einer direkten Anbindung nach Basel Badischer Bahnhof. Die Reisezeit von Schliengen nach Basel beträgt im Schnitt 30 Minuten. Diese Verkehrs-Trasse ist in das System der Regio-S-Bahn des Landkreises Lörrach eingebunden und damit ein wichtiger Teil des grenzüberschreitenden, öffentlichen Personennahverkehrs der Agglomeration Basel. Der Bahnhof Schliengen ist als Zugangspunkt für Berufspendler aus der Umgebung von Schliengen, die in den Grossraum Basel möchten deshalb interessant, weil Schliengen der nördlichste Bahnhof des Tarifverbundes RVL (Regionalverbund Lörrach) ist. Bereits ab dem Bahnhof Auggen wäre eine Dauerkarte des Regionalverbundes Freiburg (RVF) notwendig. Aus diesem Grunde ist am Bahnhof Schliengen die Schaffung und Erhaltung der Aufnahmekapazität für Fahrräder, motorisierte Zweiräder und PKWs in überdurchschnittlichem Masse nötig.

Der Bahnhof Schliengen wird zwar durch einen Buszubringer bedient, jedoch reisen viele Bahnkunden per MIV oder Fahrrad an. Für Fahrräder stehen bereits heute auf der westlichen Bahnhofseite neben überdachten Fahrradabstellplätzen auch Fahrradboxen zur Verfügung, die das Fahrrad zusätzlich vor Diebstahl und Vandalismus schützen und Platz zur zusätzlichen Unterbringung von Utensilien, wie z. B. einem Fahrradhelm und Kleidung bieten. Diese Fahrradboxen werden aufgrund der hohen Nachfrage um weitere 24 Boxen ergänzt. Für P&R-Nutzer stehen trotz stetiger Erweiterung nicht mehr genügend Abstellplätze zur Verfügung. Daher ist die Schaffung weiterer 50 P&R-Plätze nötig. Die westliche Bahnhofseite liegt nur wenige 100m von der Abzweigung der Landstrasse entfernt und eignet sich deshalb sehr gut für P&R-Nutzung.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Äussere Korridore: konzentriert entwickeln

- › Die S-Bahn erschliesst die äusseren Korridore im Halbstundentakt
- › Die S-Bahn und Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität

Bezug zu Teilstrategien:

- › QV3.1 Multimodale Drehscheiben ausbauen
- › QV3.2 Park&Ride-Angebot bedarfsgerecht ausbauen
- › QV3.3 Bike&Ride-Angebot bedarfsgerecht ausbauen
- › V4.3 Veloabstellplätze in ausreichender Quantität und Qualität bereitstellen

Handlungsbedarf:

Die mittel bis hoch ausgestatteten P+R-Anlagen an der Rheintalstrecke eignen sich durch die kurzen S-Bahn-Reisezeiten bis ins Zentrum der Agglomeration optimal für einen Ausbau der Parkkapazitäten.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Mit der Schaffung weiterer Park&Ride- und Bike&Ride-Plätzen wird ein Anreiz geschaffen, für Fahrten in den Grossraum Basel auf den Schienenverkehr umzusteigen.
	Die Verkehrsachse erhält eine höhere Nutzerfrequenz, wird damit rentabler und steigert die Möglichkeit die Taktung, in der Fahrten angeboten werden zu verstärken. Damit scheint ein Halbstundentakt oder eine noch bessere Frequenz im Bereich des Möglichen.
	Mit der durch eine höhere Taktfrequenz steigende Attraktivität der Bahn wird das Nutzeraufkommen höher, was wiederum dazu führt, dass der Buszubringerdienst wegen zunehmender Rentabilität ebenfalls stärker nachgefragt wird und damit die Verkehrswegeentscheidung Fussverkehr-Busverkehr-Bahnverkehr wahrscheinlicher wird.
WK2	-
WK3	-
WK4	Durch den Umstieg auf den öffentlichen Schienenverkehr wird der CO ₂ Ausstoss merklich verhindert, damit kommen wir der Umsetzung der Klimaschutzziele ein Stück näher.

4MD7

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code

-

-

Massnahmenkategorie

Multimodale
Drehscheiben

Unterkategorie

-



Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV

4Ü-Ö1

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

A

Beteiligte Stellen/Koordination

4MD7

Federführende Stelle

Gemeinde Schliengen

Weitere beteiligte Stellen

DB Netz AG

Regionalplanrelevanz: (D)

☐ Ja☒ Nein

Koordinationsstand:

-

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Gemeindeeigenes Projekt, keine weitere Abstimmung mit weiteren Partnern notwendig.

Umweltverträglichkeit

Keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach UVPG nötig



Westseite Bahnhof Schliengen

4MD8

Rheinfelden (CH): Mobilitätsdrehscheibe Schiffacker



A

Historie Prio

AP1/ARE-Code

AP2/ARE-Code

AP3/ARE-Code

Massnahmenkategorie

Multimodale
Drehscheiben

Unterkategorie

Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand

1

Nach SIA
Machbarkeits-
studie

Kosten (CHF)



5'000'000

Baubeginn



2024

Inbetriebnahme



2025

Federführende Stelle

Stadt Rheinfelden (CH)

Finanzierung

Stadt Rheinfelden (CH)
100%

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung

Plangenehmigung/Baubewilligung

Finanzierung



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Massnahmenbeschrieb

Der stark über seine Kapazitätsgrenze hinaus beanspruchte Park&Pool-Parkplatz bei der Sportanlage Schiffacker soll zur Mobilitätsdrehscheibe umgestaltet werden. Mit dem Projekt wird durch den Neubau eines Parkhauses mit ca. 250 Parkplätzen, durch die bestehende Bushaltestelle Schiffacker und die vorgesehenen Veloparkplätze eine intermodale Verknüpfung zwischen MIV, ÖV und LV entstehen. Zusätzlich zur heutigen Funktion einer Park&Pool-Anlage soll das Projekt als Parkierungsmöglichkeit ausserhalb der Stadt funktionieren. Auch lassen sich von dieser Drehscheibe aus die Sportanlage Schiffacker sowie die Schulanlage Engerfeld, welche beide einen grossen Bedarf an Parkierungs- und Verkehrsanschlussmöglichkeiten aufweisen, zu Fuss erreichen.

4MD8

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Korridorzentren: als Teil der polyzentrischen Struktur stärken

- › Die ÖV-Haltestellen sind als attraktive Verkehrsdrehscheiben ausgebaut und stellen die Verknüpfung mit der örtlichen ÖV-Feinerschliessung und mit dem Fuss- und Veloverkehrsnetz sicher
- › Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar

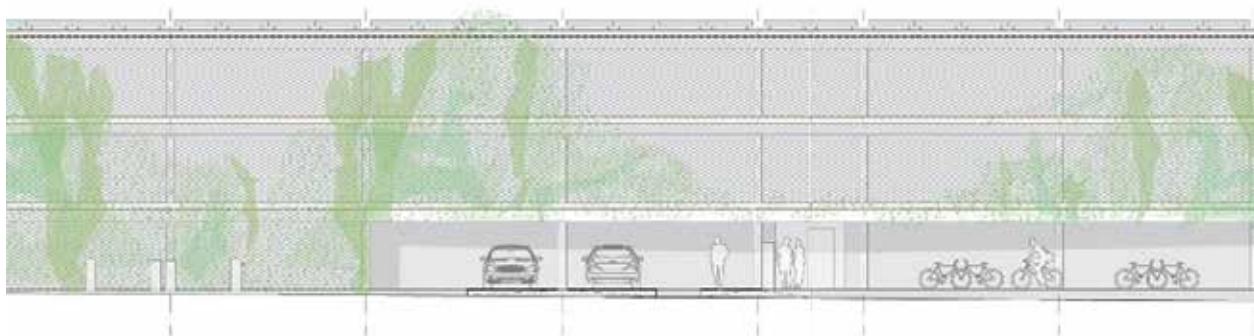
Bezug zu Teilstrategien:

- › QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- › QV3.1 Multimodale Drehscheiben ausbauen
- › QV3.2 Park&Ride-Angebot bedarfsgerecht ausbauen
- › QV3.3 Bike&Ride-Angebot bedarfsgerecht ausbauen
- › V4.3 Veloabstellplätze in ausreichender Quantität und Qualität bereitstellen

Handlungsbedarf:

Die heutige Park&Pool-Anlage weist ungenügende Kapazitäten auf. Die mögliche Verknüpfung von Bus und Velo und MIV ist derzeit nicht berücksichtigt und soll integriert werden. Für die Parkplatzbedarfsrechnung werden alle bestehenden Nutzungen des Einzugsgebiets der Parkierungsanlage berücksichtigt.

Querschnitt Parkhaus



Nutzen/Wirkung:

WK1	Attraktivierung der kombinierten Mobilität durch Optimierung der Verbindung verschiedener Verkehrsträger. Förderung von LV und ÖV im Inneren der Stadt.
WK2	Entlastung umliegender Quartiere vom Parksuchverkehr durch die Sammelparkanlage und die erhöhte Nutzung von LV oder ÖV.
WK3	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Entlastung der umliegenden Quartiere vom Parksuchverkehr.
WK4	Reduktion der MIV-Belastung im inneren Stadtgebiet und dadurch weniger Emissionen. Förderung des umweltfreundlichen Veloverkehrs.

4MD8

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÖV	4Ö8	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
----	-----	--------------------------------	---

Beteiligte Stellen/Koordination

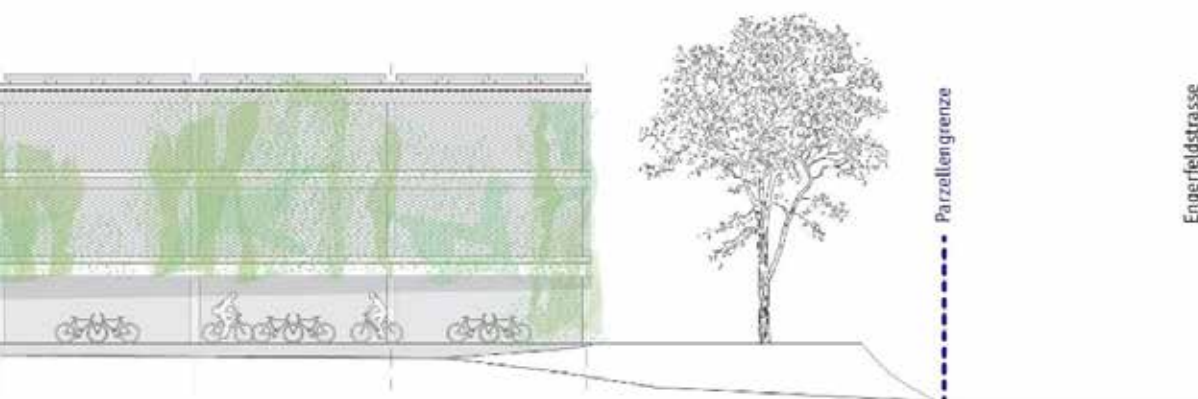
Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Stadt Rheinfelden (CH)	-
Richtplanrelevanz: (CH)	Koordinationsstand:
☐ Ja	-
☒ Nein	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Studienabschluss 2021

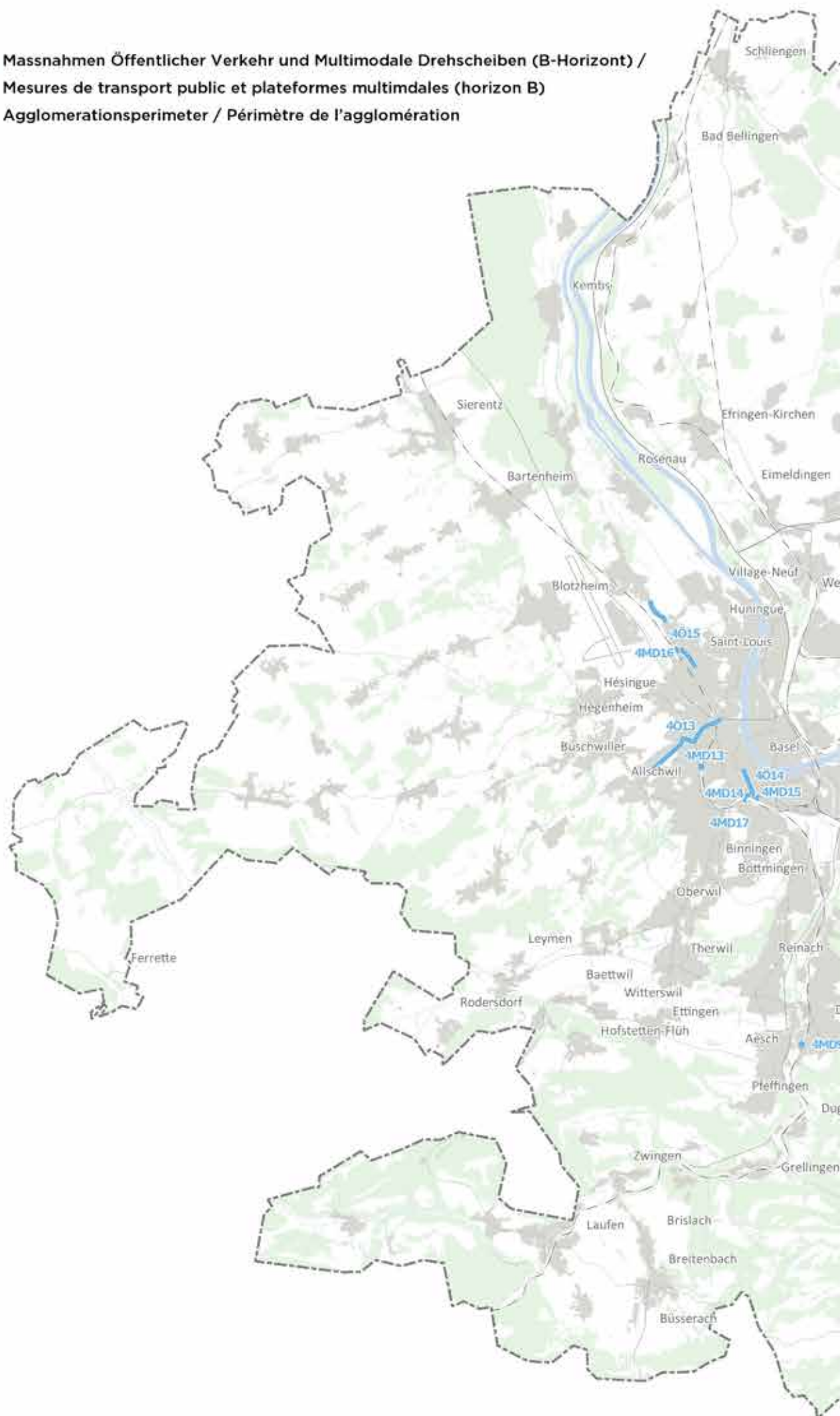
Umweltverträglichkeit

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



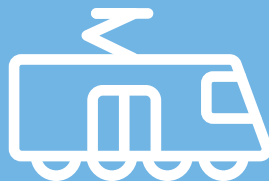
3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

- Massnahmen Öffentlicher Verkehr und Multimodale Drehscheiben (B-Horizont) /
- Mesures de transport public et plateformes multimodales (horizon B)
- Agglomerationsperimeter / Périmètre de l'agglomération





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



4Ö13

4Ö13

BL/BS: Tram Bachgraben



Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand	Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
2 Nach SIA Machbarkeitsstudie	120'000'000	2030	2032
Federführende Stelle	Finanzierung		
Kanton Basel-Stadt	Kantone Basel-Landschaft Kanton Basel-Stadt		
Stand Umsetzungsschritte			
Projektierung Plangenehmigung/Baubewilligung Finanzierung			

Massnahmenbeschrieb

Das Gewerbegebiet Bachgraben in Allschwil ist ein wichtiger Wirtschaftsstandort der Region Basel und ein Anziehungspunkt für Firmen. Es entwickelt sich dynamisch: In den nächsten Jahren sollen rund 6'000 neue Arbeitsplätze entstehen. Im Korridor Leimental ist es das Entwicklungsgebiet mit der stärksten Entwicklung und den grössten Reserven an Gewerbeflächen. Damit alle Arbeitnehmenden und Studierenden auch künftig sicher und flüssig ins Bachgraben gelangen, soll das Gebiet verkehrlich optimal an die übergeordneten Verkehrsnetze angebunden werden.

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

Bei der Aktualisierung der Liniennetzplanung haben sich die beiden Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt darauf geeinigt, nebst der S-Bahn auch das Tramnetz als attraktiven und leistungsfähigen Feinverteiler weiter auszubauen.

So soll im Gemeindegebiet von Allschwil die Tramlinie durch den Hégenheimermattweg geführt werden. Dieser wurde per Ende 2020 erneuert und umgestaltet inklusive diverser Vorleistungen, sodass es in Zukunft möglich sein wird, das bestehende Strassentrassee mit einer Traminfrastruktur inklusive Haltestellen zu ergänzen.

In einem nächsten Schritt gilt es, die Machbarkeit der Tramstrecke auf baselstädtischem Boden zu prüfen – die Machbarkeit der Tramstrecke auf baselbieter Boden liegt vor. Die entsprechende Vorstudie über die gesamte Tramstrecke ab Bahnhof St. Johann bis zur Endhaltestelle im Bachgraben wird gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft entwickelt. Auf dem Gebiet der Stadt Basel soll die mögliche Tramstrecke ab dem Bahnhof St. Johann beim Kreisel Voltastrasse ab dem bestehenden Tramnetz über den Luzernerring und weiter über die Hégenheimerstrasse bis in den Hégenheimermattweg geführt werden. Bedingt durch diese Streckenführung könnten sowohl die städtischen Entwicklungsgebiete Volta und Novartis Campus als auch das Felix Platter-Spital von einer verbesserten ÖV-Anbindung profitieren. In Basel-Stadt sind insgesamt bis zu fünf Haltestellen angedacht. Deren Lage und Einbindung ins Fuss- und Veloverkehrsnetz wird in den anstehenden Projektphasen genauer untersucht und definiert.

Auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft sind im Hégenheimermattweg insgesamt drei Haltestellen mit jeweils rund 400 m Abstand untereinander vorgesehen. Die östlichste Haltestelle erschliesst zentral das BaseLink-Areal, welches mit Schwerpunkt Lebenswissenschaften und den damit verbundenen Technologien das Schweizerische Tropen- und Public Health Institut (Swiss TPH) beherbergen wird. Die mittlere Haltestelle wird direkt an die attraktive Fuss- und Radverkehrsachse (Velovorzugsroute) angebunden, welche das Bachgrabengebiet mit Neuallschwil/Basel-West verbindet, aber auch in Richtung Frankreich (u. a. Parc des Carrières) verknüpft. Die westlichste Haltestelle wird als Endhaltestelle mit einer Wendeschleife erstellt. Diese kann im Bereich der Firmen Indorsia und Actelion auf der Südseite des Hégenheimermattwegs angeordnet werden, wo sich zahlreiche freie oder wenig genutzte Parzellen, teilweise auch in öffentlicher Hand befinden.

4Ö13

B

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code

Ö25/2701.3.126

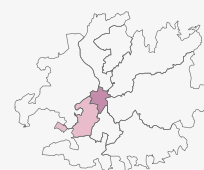
B

Massnahmenkategorie

Tram/Stadtbahnen

Unterkategorie

Neue Tramlinie/Stadtbahn



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

- › Ein dichtes Tram- und Busnetz erschliesst das Agglomerationszentrum mindestens im 7,5-Minuten-Takt
- › 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

Bezug zu Teilstrategien:

- › QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- › V2.1 Tramnetz ergänzen und mit dem S-Bahn-System vernetzen

Handlungsbedarf:

Die ÖV-Erschliessung des Entwicklungsgebiets Bachgraben ist zurzeit ungenügend. Die Tramverlängerung ist ein wesentlicher Baustein der Erschliessung des Gebiets und leistet einen erheblichen Beitrag zum Erreichen eines hohen ÖV-Anteils am Modal-Split.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Attraktivitätssteigerung des ÖV für Pendler zwischen Frankreich, Deutschland, der Schweiz und Allschwil via Bahnhof Basel St. Johann, Verminderung und Optimierung der Umsteigevorgänge, Entlastung Bahnhof SBB, kantonsübergreifender Verkehrsträger, höhere Fahrplanstabilität, optimale Ergänzung mit dem Herzstück Basel (mittels GVM-Berechnungen bestätigt)
WK2	Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit des Arbeitsplatzgebiets Bachgraben und Entlastung der Wohnquartiere Basel West durch verbesserte Erschliessung mit dem ÖV, Stärkung der Qualität des öffentlichen Raumes durch Gestaltungsmaßnahmen.
WK3	Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Modal-Split-Effekte sowie verbesserte Abstimmung zwischen MIV und ÖV im Raum Allschwil-Nord, Attraktivitätssteigerung und umfassende Verbesserungen für den Veloverkehr
WK4	Veränderung des Modal-Splits zu Gunsten des ÖV durch optimierte Einbindung ins Netz mit den entsprechenden Auswirkungen auf Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch, Realisierung der Massnahme in mehrheitlich bebautem Gebiet, Beitrag zu einem stadt- und umweltgerechten Verkehr in der Stadt als auch in der stadtnahen Agglomeration

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	4Ü-Ö9	Bahnanbindung EuroAirport	A
	4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
	4Ü-Ö27	Vierspurausbau Basel St. Johann - St. Louis sowie Haltestelle EuroAirport	B
ÖV	4Ö8	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
	4MD21	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof St. Johann	C
MIV	4M1	BL: Zubringer Bachgraben - Allschwil (ZUBA)	A
	4M2	SLA : Contournement Hésingue-Hégenheim	A
LV	4LV2	BL: VVR Allschwil Bachgraben – Basel SBB, 1. Etappe	A
	4LV10.27	Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen inkl. Veloabstellanlagen	A
S	4S3.1	Areal Felix-Platter-Spital	
	4S4.1	Arbeitsplatzgebiet Bachgraben	
	4S4.3	Zone d'activité Hégenheim	
L	4L5	Parc des Carrières	

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Kanton Basel-Stadt	Kanton Basel-Landschaft, Gemeinde Allschwil, BVB, BLT
Richtplanrelevanz: (CH)	Koordinationsstand:
☒ Ja ☐ Nein	Vororientierung Basel-Stadt, Zwischenergebnis Basel-Landschaft

4013

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

ZUBA (Zubringer Bachgraben – Allschwil)

Die Anbindung des Gebiets an die Kantonsstrassen erfolgt heute über mehrere schon stark ausgelastete Knoten und durch Wohnquartiere. Mit dem zusätzlichen Wachstum des Bachgrabengebietes wird die MIV-Nachfrage 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. ZUBA ist eine neue Strassenverbindung zwischen Allschwil-Nord (Bachgrabengebiet) und der Nordtangente. Damit wird das Arbeitsplatzgebiet Bachgraben direkter und leistungsfähiger an das Hochleistungsstrassennetz angebunden.

Bahnanbindung EuroAirport:

Die neue Bahnanbindung an den EuroAirport (EAP) bedeutet für die Region Basel in erster Linie einen grossen Schritt bei der Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn. Neben einem massiven Angebotsausbau in Richtung Bahnhof St. Johann und weiter nach Frankreich werden auch wieder Durchmesserverbindungen der S-Bahn über den Bahnhof Basel SBB hinaus möglich. Gerade für die grossen Arbeitsplatzgebiete im Norden Grossbasels, wie bspw. Das Gewerbegebiet Bachgraben, bietet sich daher eine einmalige Gelegenheit für eine markant bessere Erreichbarkeit mit dem ÖV aus der gesamten trinationalen Agglomeration.

ZUBA als auch die neue Bahnanbindung an den EAP sind zwingende Voraussetzungen für eine erfolgreiche Realisierung des Tram Bachgrabens. Mit dem neuen Zubringer und einer entsprechenden Teilverlagerung des MIV aus dem Luzernerring auf die neue Strassenverbindung, werden die notwendigen Kapazitäten auf dem bestehenden Ring für einen attraktiven und leistungsfähigen Tramverkehr geschaffen. Mit dem massiven Angebotsausbau der trinationalen S-Bahn und Verknüpfung Tram Bachgraben am Bahnhof St. Johann wird ein attraktiver Umstiegspunkt vom Fein- auf den Mittelverteiler geschaffen und umgekehrt.

Umweltverträglichkeit

Klärung der Umweltverträglichkeit im Rahmen des Vorprojekts.

Mit dem Tram kann ein grosser Beitrag zu einem stadt- und umweltgerechten Verkehr geschaffen werden.

Nächste Planungsschritte

- › Vorstudie Tram Bachgraben (Gesamtstrecke)

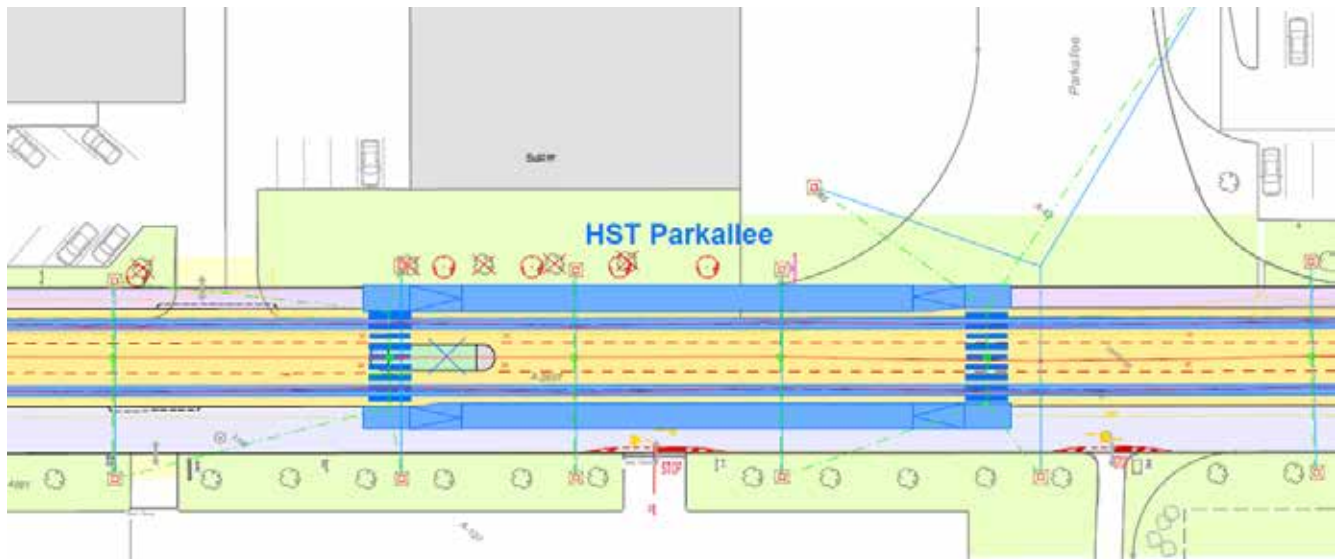
Aktuelle Taktfrequenz (ohne Massnahme)

Taktfrequenz Morgenspitzenstunde (7:00-8:00):	15-Minuten-Takt
Taktfrequenz über den ganzen Tag:	15-Minuten-Takt

4013

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres

- › Konzeptstudie Tram Bachgraben (Abschnitt BL)
- › Korridorstudie Tram Bachgraben (Abschnitt BS)
- › Zweckmässigkeitsbetrachtung Tram Bachgraben (Gesamtstrecke)



Situationsplan Haltestelle Parkallee

4Ö14

BS: Tram 30 Grossbasel

4Ö14



B

Historie Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

Ö23/2701.3.124

C

Massnahmenkategorie

Tram/Stadtbahnen

Unterkategorie

Neue Tramlinie/Stadtbahn

Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand

2

Nach SIA
Machbarkeits-
studie

Kosten (CHF)



74'000'000

Baubeginn



2029

Inbetriebnahme



2031

Federführende Stelle

Kanton Basel-Stadt

Finanzierung

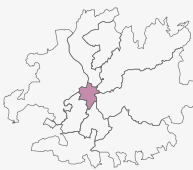
Kanton Basel-Stadt

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung

Plangenehmigung/Baubewilligung

Finanzierung



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Massnahmenbeschrieb

Auf dem Areal des Universitätsspitals Basel (Campus Gesundheit) werden in den nächsten Jahrzehnten markante städtebauliche Veränderungen stattfinden. Diese Entwicklung soll mit den geplanten Neubauten auf dem Life Science-Campus (Schällemätteli-Areal) abgestimmt werden. Zur leistungsfähigeren Anbindung der beiden Campus an den Bahnhof SBB ist eine Umstellung von Bus auf Trambetrieb angezeigt.

Das Tram 30 wurde bereits im AP3 als Massnahme eingereicht. Aus damaliger Betrachtung stand eine gesamtheitliche Planung und Inbetriebnahme des Tram 30 zwischen Gross- und Kleinbasel im Vordergrund. Aus den Planungen der letzten Jahre wurde der Nutzen und auch die Realisierungschance mit einer Etappierung auf beiden Seiten des Rheins als klar höher eingestuft. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt hat mit seinem zweiten Bericht an den Grossen Rat im Dezember 2018 eine entsprechende Teilung in Etappe Tram 30 Grossbasel und Etappe Tram 30 Kleinbasel (Massnahme 4Ö18) vorgenommen. Der Grosse Rat hat im Februar 2020 diese Vorgehensweise mit seinem Beschluss bestätigt.

Mit einer neuen Traminfrastruktur vom Bahnhof Basel SBB in Richtung Petersplatz und über den Petersgraben zu den Zentren Campus Gesundheit und Life Science-Campus wird auf Grossbasler Seite eine direkte Verbindung geschaffen. Die heutige Buslinie 30 verzeichnet auf dieser Strecke schon seit Jahren eine sehr hohe Nachfrage und erreicht während den Hauptverkehrszeiten die Kapazitätsgrenzen. Mit der Etappe Tram 30 Grossbasel kann die stark frequentierte Buslinie 30 auf dieser Verbindung ersetzt werden.

Das Tramprojekt soll nach den politischen Vorstellungen in einer ersten Betriebsphase den Streckenabschnitt über den Petersgraben nutzen. Entsprechend wird das Tram Petersgraben als Voraussetzung im AP4 im A-Horizont eingereicht.

Mit dem geplanten Herzstück Basel soll ein leistungsfähiges S-Bahnsystem geschaffen werden. Die Auswirkungen auf den Bahnhof Basel SBB und die umliegenden Stadträume sind immens. Um den Bahnknoten zu entflechten ist der Bahnhof auf der Westseite zu stärken. Die neue Infrastruktur für das Tram soll vom künftig gestalteten Knoten Markthallenplatz - Markthallenbrücke (4MD14 und 4MD24) über das Heuwaage-Viadukt und weiter bis zur Universität Höhe Leonhardsgraben/Petersgraben realisiert werden. Nach aktuellen Planungen soll eine neue Haltestelle am Knoten Heuwaage-Viadukt/Steinengraben umgesetzt und optimal in den Netzbestand eingebunden werden. In der ersten Etappe soll die Linie 2 vom Bahnhof Basel SBB herkommend über die neue Traminfrastruktur des Heuwaageviadukts und weiter über die vorgängig realisierte Traminfrastruktur im Petersgraben geführt werden. Ab Knoten Petersgraben/Blumenrain (Totentanz) soll die Linie 2 weiter über die bestehende Gleisinfrastruktur in Richtung St. Johann verkehren.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

- › Ein dichtes Tram- und Busnetz erschliesst das Agglomerationszentrum mindestens im 7,5-Minuten-Takt
- › 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

Bezug zu Teilstrategien:

- › QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- › V2.1 Tramnetz ergänzen und mit dem S-Bahn-System vernetzen

Handlungsbedarf:

Die Tramumstellung der Buslinie 30 leistet einen wesentlichen Beitrag zur leistungsfähigen Anbindung der geplanten Life Science- und Gesundheits-Campus der Universität Basel. Zudem wird eine Redundanz zur Entlastung der Innenstadt geschaffen. Weiter soll mehr betriebliche Flexibilität geschaffen und die Zuverlässigkeit gesteigert werden.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Direkte Verbindung zwischen dem Bahnhof Basel SBB, der Universität und dem Universitätsspital/Universitätskinderhospital beider Basel, Beseitigung von Kapazitätsengpässen auf der Buslinie 30, Reduktion der hohen Personalkosten infolge des dichten 3,5-Minuten-Takts, Entlastung des heute von bis zu sieben Tramlinien durchfahrenen Abschnitt Bankverein bis Schiffflände, dadurch Reduzierung der Trennwirkung und mehr Platz für den LV, mehr betriebliche Flexibilität und Zuverlässigkeit sowie Steigerung der Stabilität und der Attraktivität
WK2	Verbesserung der Erreichbarkeit der Schwerpunktgebiete Unicampus Schällemätteli und Universitätsspital als regional sehr bedeutende Arbeits-, Lehr- und Forschungszentren mit hohem Entwicklungspotenzial sowie der bestehenden Quartiere, Stärkung der Qualität des öffentlichen Raums durch Gestaltungsmassnahmen
WK3	Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Mobilitätsteilnehmenden durch Kapazitätssteigerung gegenüber dem MIV sowie geeigneten Gestaltungsmassnahmen, bestmögliche Verkehrssicherheit für alle Mobilitätsteilnehmenden durch Modal-Split-Effekte und verbesserter Abstimmung zwischen MIV und ÖV, reduzierte MIV-Fahrten durch optimale ÖV-Anbindung der beiden stark bedeutenden Schwerpunktgebiete
WK4	Beitrag zu einem stadt- und umweltgerechten Verkehr in der Kernstadt, Reduktion des Ressourcenverbrauchs sowie der Luftemissionen durch Ersatz der Busse.

4014

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	4Ü-Ö6	Ausbau Publikumsanlagen Basel SBB (Provisorische Passerelle)	A
	4Ü-Ö7	Ausbau Publikumsanlagen Basel SBB (Zusätzliche Gleisquerung)	A
	4Ü-Ö8	Leistungssteigerung Basel SBB	A
	4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
ÖV	4Ö1	BS: Tram Petersgraben	A
	4MD18	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Mitte	C
	4MD14	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke), 1. Etappe	B
	4MD15	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-Nord (Centralbahnplatz und Centralbahnstrasse-West)	B
	4MD24	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke), 2. Etappe	C
LV	4LV10.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr, 1. Etappe	A
	4LV10.3	BS: Velostationen	A
S	4S3.3	Campus Schällemätteli (Hochschulareal St. Johann)	
	4S3.4	Universitätsspital Basel	

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle

Kanton Basel-Stadt

Weitere beteiligte Stellen

BVB

Richtplanrelevanz: (CH)

- ☒ Ja
☐ Nein

Koordinationsstand:

Zwischenergebnis

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Projekt wird in Abstimmung mit der Planung/Umsetzung zum Universitätsspital Basel (USB) weiterentwickelt

Umweltverträglichkeit

Klärung der Umweltverträglichkeit im Rahmen des Vorprojekts

Mit dem Tram kann ein grosser Beitrag zu einem stadt- und umweltgerechten Verkehr geschaffen werden

Nächste Planungsschritte

Vorprojekt Tram 30 Grossbasel

Aktuelle Taktfrequenz (ohne Massnahme)

Taktfrequenz Morgenspitzenstunde (7:00-8:00):

3,5-Minuten-Takt (Buslinie 30)

Taktfrequenz über den ganzen Tag:

7,5-Minuten-Takt (Buslinie 30)

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres

- › Zweckmässigkeitsbetrachtung Tram 30
- › Korridor-/Vorstudie Tram 30 Grossbasel

4Ö15

Saint-Louis : Site propre pour les bus – rue de Mulhouse – Saint Louis (Phase 2)



B

Historie Prio

AP1/ARE-Code

AP2/ARE-Code

AP3/ARE-Code

Catégorie de mesure

Infrastructures pour bus/TP

Sous catégorie

Nouvelle infrastructure de bus

Prêt à être réalisé et financement garanti

Etat de planification

1

Étude de faisabilité

Coûts (CHF)



3'830'000

Mise en oeuvre



2028

Mise en service



2031

L'organisme responsable:

Ville de Saint-Louis

Financement

Ville der aint-Louis

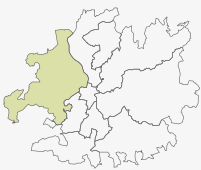
Saint-Louis Agglomération (SLA)

Etat de planification:

Planification

Permis de construire

Financement



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Description

Étude et aménagement de l'extension du couloir de bus rue de Mulhouse en amont et en aval du couloir préexistant, à savoir depuis le rond-point rue de Séville et jusqu'au carrefour central, à l'angle des rues de Mulhouse et de Huningue.

Etude du profil en travers de la rue de Mulhouse, entre le rond-point rue de Séville et la rue de Michelfelden d'une part, et entre la rue Henner et la rue de Huningue d'autre part, afin de distinguer les solutions techniques à mettre en œuvre selon le retour d'expériences de la phase 1.

4Ö15

Opportunité et utilité

Relations avec la vision d'avenir :

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

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

Relations avec les stratégies sectorielles :

- › QV1.2 Créer un aperçu des mesures du projet d'agglomération de Bâle les plus pertinentes pour la sécurité du trafic
- › V2.2 Développer l'offre de bus en fonction de la demande et l'interconnecter avec le réseau RER/tram
- › V3.2 Développer et appliquer une gestion du trafic concertée au niveau suprarégional et régional

Besoin d'action:

En raison de la charge importante du TIM, plusieurs lignes de bus présentent actuellement des retards considérables, notamment durant les heures de pointe. Le besoin d'action consiste à minimiser les perturbations et d'assurer ainsi les correspondances. Cela assure l'attractivité des transports publics.

Utilité/Effet:

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

Coordination entre transports et urbanisation/Relation avec d'autres mesures

ÖV	4Ö11	Saint-Louis : Site propre pour les bus - rue de Mulhouse - Saint Louis (Phase 1)	A
	4MD16	Saint-Louis : Réaménagement du parvis Est de la Gare de Saint-Louis	B
	4Ö19	BS/SLA: Tram Kleinhüningen - Saint-Louis	C
MIV	4M6	CEA : Réaménagement RD105 Saint-Louis/Hésingue - 5A3F	A
S	4S26.3	Quartier Neuweg Sud - Saint-Louis	

Coordination

L'organisme responsable:	Autres participante:
Ville de Saint-Louis	Saint-Louis Agglomération
Scot: (F)	Coordination:
☒ Oui ☐ No	Coordination en cours
Répartition des rôles entre le canton, la région et les communes:	
-	

4015

Écocompatibilité

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

Autres

La ligne de bus 604 sera la principale ligne bénéficiant de cet aménagement. Elle transporte 1,3 millions de passagers chaque année ; le maintien de son cadencement est aujourd'hui assuré par l'accroissement du nombre de bus, le temps de parcours ayant augmenté de 10 minutes ces deux dernières années (40 mn au lieu de 30 mn).

4MD9

4MD9

SO: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach-Apfelsee



Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand	Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
1 Nach SIA Machbarkeits- studie	 9'000'000	 2028	 2032
Federführende Stelle	Finanzierung		
Kanton Solothurn	Kanton Solothurn Gemeinde Dornach		
Stand Umsetzungsschritte			
Projektierung	Plangenehmigung/Baubewilligung		Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Voraussichtlich ab 2025 baut die SBB die neue S-Bahn Haltestelle Dornach Apfelsee. Mit dem geplanten 15-Minuten-Takt verbessert die neue S-Bahn Haltestelle die Anbindung des süd-westlichen Gemeindegebiets von Dornach und des nördlichen Gemeindegebiets von Aesch deutlich und ermöglicht eine adäquate Erschliessung des Entwicklungsgebietes Widen (Massnahme: 4S10.2) sowie des Naturerholungsraumes an der Birs. Im Entwicklungsgebiet Widen ist die etappenweise Realisierung eines Wohnschwerpunkts mit hoher Einwohnerdichte geplant. Im Einklang mit dieser Entwicklung, wird die S-Bahn Haltestelle Dornach Apfelsee schrittweise zu einer multimodalen Drehscheibe weiterentwickelt. Im Vordergrund stehen die optimale Fuss- und Veloverkehrsanbindung des Entwicklungs- und Naherholungsgebiets sowie der angrenzenden Quartiere, die Anbindung an die Velovorzugsroute Birsstadt Ost (Massnahme: 4LV8) und die Prüfung der Linienführung zur Verknüpfung der S-Bahn Haltestelle mit dem Ortsbus- bzw. regionalen Busverkehr. Ausgerichtet auf die geplante Siedlungsentwicklung soll auch das erforderliche Angebot für Bike&Ride ausgebaut werden. Ergänzend sind Sharingangebote und weitere Elemente zur Förderung der kombinierten Mobilität zu prüfen.

Für die Entwicklung der multimodalen Drehscheibe Dornach Apfelsee liegt derzeit noch kein konkretes Projekt vor. Dieses muss gleichzeitig mit der Planung des Entwicklungsgebiets Widen schrittweise erarbeitet und kontinuierlich aufeinander abgestimmt werden.

4MD9

B

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

- › Das S-Bahn-Angebot stellt in den dichten, urbanen Gebieten der inneren Korridore einen 15-Minuten-Takt sicher
- › Die S-Bahn und Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität
- › Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar.

Bezug zu Teilstrategien:

- › QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- › Q3.1 Multimodale Drehscheiben ausbauen
- › Q3.3 Bike&Ride-Angebot bedarfsgerecht ausbauen
- › Q3.4: Neue kombinierte Mobilitätsangebote fördern

Handlungsbedarf:

Der Handlungsbedarf, die neue S-Bahn Haltestelle Dornach Apfelsee zu einer multimodalen Drehscheibe auszubauen, ergibt sich aus der absehbaren Entwicklung des Wohnschwerpunkts Widen und der Einbindung der neuen S-Bahn Haltestelle in einen 15-Minuten-Takt. Diese Entwicklungen bieten ein hohes Potenzial die kombinierte Mobilität in der Region gezielt zu fördern und damit einen Beitrag zur Verbesserung des Modal-Splits zugunsten des Umweltverbundes zu leisten.

Im Zug der weiteren Umsetzungsplanung der S-Bahn Haltestelle Dornach Apfelsee sind deren städtebauliche Einbindung sowie die Ausstattung parallel mitzuplanen, um eine funktionierende Mobilitätsdrehscheibe zu verwirklichen, die optimal mit den umliegenden Nutzungen verzahnt und städtebaulich integriert ist. Damit diese planerische Abstimmungsaufgabe gelingt, beabsichtigt der Kanton Solothurn in einem ersten Schritt eine vertiefende Studie im Perimeter rund um die neue S-Bahn Haltestelle Dornach Apfelsee durchzuführen.

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code

-

-

Massnahmenkategorie

Multimodale
Drehscheiben

Unterkategorie

-



Nutzen/Wirkung:

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

4MD9

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	4Ü-Ö18	S-Bahn Haltestelle Dornach Apfelsee	A
LV	4LV8	SO: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, Abschnitt Solothurn	A
	4LV10.20	Dornach: Langsamverkehrsunterführung Apfelsee	A
	4LV10.23	Dornach: Langsamverkehr Aufwertung Birsquering	A
S	4S10.2	Widen	
L	4L4	Birspark Landschaft	

Beteiligte Stellen/Koordination**Federführende Stelle**

Kanton Solothurn

Weitere beteiligte Stellen

Gemeinde Dornach, Gemeinde Aesch, SBB, BLT

Richtplanrelevanz: (CH)

- ☐ Ja
☒ Nein

Koordinationsstand:

-

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Vorhaben ist regional abgestimmt, entspricht der kantonalen Gesamtkonzeption.

Umweltverträglichkeit

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

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres

- › Testplanung Swissmetal-Areal, Synthesebericht, 2017

4MD10

AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Möhlin



4MD10



B

Historie Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Multimodale
Drehscheiben

Unterkategorie

-

Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand

1

Nach SIA
Machbarkeits-
studie

Kosten (CHF)



5'000'000

Baubeginn



2028

Inbetriebnahme



2030

Federführende Stelle

Kanton Aargau

Finanzierung

Kanton Aargau

Gemeinde Möhlin

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung

Plangenehmigung/Baubewilligung

Finanzierung



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Massnahmenbeschrieb

4MD10

Für die nachhaltige Aufnahme des Bevölkerungswachstums hat der Kanton Aargau für die Umsetzung der Teilrevision des Raumplanungsgesetzes an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten Wohnschwerpunkte im kantonalen Richtplan festgelegt. Im Einzugsgebiet des Bahnhofs Möhlin ist ein Wohnschwerpunkt mit hoher Einwohnerdichte geplant, der langfristig mehrere Tausend Einwohner und Arbeitsplätze aufnehmen soll. Zudem steht in diesem Raum, bzw. in unmittelbarer Bahnhofsnähe ein Mittelschulstandort für das Fricktal zur Diskussion (Standortentscheid noch offen). Heute wird der Bahnhof Möhlin von der S-Bahn-Linie 1 im Halbstundentakt und einzeln Interregio/Entlastungszüge bedient. Als Ersatz für den auf lange Zeit noch nicht umsetzbare Viertelstundentakt, ist mittelfristig die halbstündliche Bedienung mit dem Fernverkehr vorgesehen. Damit wird im Bahnhofumfeld die ÖV-Gütekategorie B erreicht. Um mit diesen Entwicklungen Schritt zu halten, wird der Bahnhof Möhlin zur multimodalen Drehscheibe weiterentwickelt. Ziele sind die optimale Fuss- und Veloverkehrsanbindung der neuen Wohn- und Arbeitsplatzgebiete sowie des geplanten Mittelschulstandorts. Als direkter Zugang in die Entwicklungsgebiete ist die bestehende Personenunterführung vom Bahnhofplatz nach Norden zu verlängern. Ein attraktiver, barrierefreier Busterminal mit ausreichender Kapazität (Gelenkbusse) für die künftige Nachfrage stellt die Anbindung des Ortsbus- und Regionalverkehrs sicher. Ein neue Bustrasse zwischen Bahnhof und K495 Industriestrasse verkürzt den Fahrweg der Linie 88 Möhlin – Rheinfelden. Ausgerichtet auf die geplante Siedlungsentwicklung soll auch das Angebot an Veloabstellanlagen ausgebaut werden. Ergänzend sind Sharingangebote zu prüfen. Zudem sollen im Rahmen der Strategie «alternative Antriebsformen» die Voraussetzungen für eine Schnellladestation (eBus) geschaffen werden. Zurzeit liegt noch kein konkretes Projekt vor. Dieses muss in Abstimmung mit der Planung des WSP/ESP schrittweise entwickelt werden. Die städtebauliche Skizze zeigt exemplarisch auf, wie die multimodale Drehscheibe weiterentwickelt werden soll.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Äussere Korridore: konzentriert entwickeln

- › Die S-Bahn erschliesst die äusseren Korridore im Halbstundentakt
- › Die S-Bahn und Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität

Bezug zu Teilstrategien:

- › QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- › QV3.1 Multimodale Drehscheiben ausbauen
- › QV3.3 Bike&Ride-Angebot bedarfsgerecht ausbauen
- › V4.3 Veloabstellplätze in ausreichender Quantität und Qualität bereitstellen

Handlungsbedarf:

Aufgrund des geplanten Wohnschwerpunkts (WSP) und Entwicklungsschwerpunkt (ESP) besteht Handlungsbedarf beim Bahnhof Möhlin, der zur multimodalen Drehscheibe weiterentwickelt werden soll. Die heutigen Bushaltestellen am Bahnhof Möhlin sind weder behindertengerecht noch erfüllen sie die künftigen Anforderungen an die Kapazität (Ausbau Busnetz). Der Handlungsbedarf beim heute bereits zu knappen Veloabstellangebot am Bahnhof wird sich mit der Siedlungsentwicklung akzentuieren. Die Buslinie 88 verbindet die nördlichen Aussenquartiere und Industriegebiete mit dem Bahnhof und der Stadt Rheinfelden. Die Linienführung ist heute mit der Stichfahrt zum Bahnhof führt zu erheblichen Umwegfahrten, die mit einer neuen Linienführung um rund 1,3 km auf rund die Hälfte reduziert werden kann. Die Verbindung der Siedlungsgebiete ist durch die Barrierewirkung der Bahnlinie eingeschränkt.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Verbesserung der Intermodalität durch die Optimierung der Transportketten (Zubringer zur S-Bahn) und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage durch attraktive Busanbindung des WSP/ESP Möhlin/Rheinfelden, direkte, kurze Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr durch die Ergänzung der bestehenden Quermöglichkeit
WK2	Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raums durch eine ansprechende Gestaltung, Voraussetzung für die geplante Entwicklung des WSP/ESP
WK3	Die Verkehrssicherheit wird beispielsweise durch die Anordnung von Bus/MIV und LV auf zwei Ebenen entflechtet und damit erhöht, mit der attraktiven Gestaltung die subjektive Sicherheit fördern
WK4	Keine oder allenfalls geringe zusätzliche Flächeninanspruchnahme erforderlich, Modal-Split-Effekte zu Gunsten der Verkehrsträger des Umweltverbundes und dadurch positive Auswirkungen auf die Umwelt (Lärm, Luftschadstoffe)

4MD10

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

LV	4LV10.15	Möhlin: Verbesserung LV-Achsen und Zugänge zum Bahnhof	A
S	4S18.1	Teile des ESP Rheinfelden-Ost/Möhlin	
L	4L3	Rheinferrundweg «extended»	

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Gemeinde Möhlin	Gemeinde Rheinfelden, Kanton Aargau, ev. Busbetreiber
Richtplanrelevanz: (CH)	Koordinationsstand:
☐ Ja	-
☒ Nein	

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020, Beschluss des Grossen Rates vom 3. Dezember 2019
Ergebnisbericht Entwicklung Wohnschwerpunkt (WSP) und Entwicklungsschwerpunkt (ESP)

Umweltverträglichkeit

Nicht UVP-pflichtig



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

AGGLOPROGRAMMBASEL

221

4MD11

4MD11

AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst



Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand		Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
1	Nach SIA Machbarkeitsstudie	 5'000'000	 2028	 2030
Federführende Stelle		Finanzierung		
Kanton Aargau		Kanton Aargau Gemeinde Kaiseraugst		
Stand Umsetzungsschritte				
Projektierung		Plangenehmigung/Baubewilligung		Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Der Bahnhof Kaiseraugst soll zur multimodalen Drehscheibe ausgebaut werden. Heute wird der Bahnhof von der S-Bahn-Linie 1 im Halbstundetakt und langfristig im Viertelstundetakt bedient. Die Buslinien 83 und 84 stellen die Feinerschliessung im Inneren Korridor mit den dicht besiedelten Wohngebieten (Liebrüti) und dem wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung (ESP Kaiseraugst/Rheinfelden) sicher.

Der Bahnhof Kaiseraugst wird täglich von rund 6'500 Reisenden (DWV Bahn und Bus) benutzt. Während früher der Bahnhof mehrheitlich für die Reise nach Basel genutzt wurde, hat mit der zunehmenden Nutzung des ESP Kaiseraugst/Rheinfelden (z. B. Roche, rund neue 4'000 Arbeitsplätze) die Busverbindung Kaiseraugst-Rheinfelden grosse Bedeutung erlangt. Zudem führt die von der Gemeinde geplante Schaffung einer Bahnhofszone mit Innenverdichtung in unmittelbarer Bahnhofsnähe zur weiteren Steigerung der Passagierfrequenzen.

Mit der geplanten Massnahme wird die Verkehrsdrehscheibe für den öffentlichen Verkehr am Bahnhof Kaiseraugst übersichtlicher und barrierefrei gestaltet sowie die Kapazität der Anlage für die künftige Nachfrage ausgebaut und attraktive Wartebereiche geschaffen. Nebst dem behindertengerechten Busterminal sind auch der Ausbau der Veloabstellanlagen und der Sharingangebote geplant. Zudem sollen im Rahmen der Strategie «alternative Antriebsformen» die Voraussetzungen für eine Schnellladestation (eBus) geschaffen werden.

4MD11

B

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

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

Bezug zu Teilstrategien:

- › QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- › V1.2 Taktfrequenzen in den inneren und äusseren Korridoren erhöhen
- › QV3.1 Multimodale Drehscheiben ausbauen
- › QV3.2 Park&Ride-Angebot bedarfsgerecht ausbauen
- › QV3.3 Bike&Ride-Angebot bedarfsgerecht ausbauen
- › V4.3 Veloabstellplätze in ausreichender Quantität und Qualität bereitstellen

Handlungsbedarf:

Die heutigen Bushaltestellen am Bahnhof Kaiseraugst sind weder behindertengerecht noch erfüllen sie die künftigen Anforderungen an die Kapazität (keine Doppelbelegung mit Gelenkbussen möglich). Das Wenden am Bahnhof ist heute nur mit längeren Umwegfahrten möglich. Diese sollen möglichst eliminiert werden. Weiter bestehen im Bahnhofsvorbereich Sicherheitsdefizite (Querung der Bahnhofstrasse, Fuss- und Veloverkehr längs der Bahnhofstrasse). Die Sicherheitsdefizite sollen in einem ersten Schritt behoben werden, während die Umsetzung der multimodalen Drehscheibe in einem Folgeschritt vorgesehen ist.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Verbesserung der Intermodalität durch die Optimierung der Transportketten (Zubringer zur S-Bahn) und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage durch attraktive Busanbindung des wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkts Kaiseraugst Ost, Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr durch die attraktive und sichere Gestaltung des Bahnhofplatzes und der Bahnhofstrasse
WK2	Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raums durch eine ansprechende Gestaltung, Voraussetzung für die geplante Innenentwicklung des Bahnhofgebiets und einer guten Nutzungsdurchmischung schaffen
WK3	Mit gezielten Sicherheitsmassnahmen die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr entlang der Bahnhofstrasse erhöhen (objektive Sicherheit), mit der attraktiven Gestaltung die subjektive Sicherheit fördern
WK4	Keine zusätzliche Flächeninanspruchnahme erforderlich, Modal-Split-Effekte zu Gunsten der Verkehrsträger des Umweltverbundes und dadurch positive Auswirkungen auf die Umwelt (Lärm, Luftschadstoffe)

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code

-

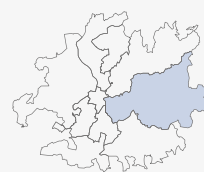
-

Massnahmenkategorie

Multimodale
Drehscheiben

Unterkategorie

-



Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	4Ü-Ö28	3. Gleis Pratteln - Rheinfelden	B
ÖV	4Ö12.2	Kaiseraugst: Neue Bushaltestelle «Aurica»	
MIV	4M11.9	Kaiseraugst: Umgestaltung Bahnhofstrasse und Vorplatz	A
	4M20	BL/AG: Verlegung Kantonsstrasse Augst - Kaiseraugst	C
LV	4LV10.14	Kaiseraugst: Verbreiterung Bahnweglein für LV-Nutzung	A
	4LV12	Kaiseraugst: Überführung Landstrasse	B
S	4S17.1	ESP Kaiseraugst (Teil des ESP Kaiseraugst/Rheinfelden)	

4MD11

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle

Gemeinde Kaiseraugst

Weitere beteiligte Stellen

Kanton Aargau, ev. Busbetreiber

Richtplanrelevanz: (CH)

- ☐ Ja
☒ Nein

Koordinationsstand:

-

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Mehrjahresprogramm ÖV 2020 (vom Grossen Rat des Kantons Aargau am 3. Dezember 2019 beschlossen)
 Kommunalen Gesamtplan Verkehr
 Gesamtrevision der Nutzungsplanung

Umweltverträglichkeit

Nicht UVP-pflichtig

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres

- › Gemeinde Kaiseraugst, Kommunalen Gesamtplan Verkehr, Bericht, 11. Oktober 2019

4MD12

AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Frick

4MD12



B

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Multimodale
Drehscheiben

Unterkategorie

-

Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand

1

Nach SIA
Machbarkeits-
studie

Kosten (CHF)



21'000'000

Baubeginn



2028

Inbetriebnahme



2031

Federführende Stelle

Kanton Aargau

Finanzierung

Kanton Aargau

Gemeinde Frick

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung

Plangenehmigung/Baubewilligung

Finanzierung



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Massnahmenbeschrieb

4MD12

Der Bahnhof Frick soll zu einer multimodalen Drehscheibe im Oberen Fricktal ausgebaut und für die künftige Nachfrage fit gemacht werden. Der Bahnhofvorplatz wird als attraktiver Bahnzugang mit Aufenthaltsqualität neugestaltet und das B&R-Angebot deutlich ausgebaut. Der neue behindertengerechte Busterminal für Gelenkbusse wird im Bereich des bestehenden P&R und Freiverlads neu erstellt. Für das P&R ist nordwestlich der Bahngleise eine neue Anlage mit rund 100 Abstellplätzen vorgesehen, die über die verlängerte Personenunterführung erschlossen wird. Mit dem neuen Zugang auf der Nordwestseite werden die Entwicklungsgebiete nördlich und westlich des Bahnhofs direkt angebunden. Für den Veloverkehr sind 140 B&R-Abstellplätze vorgesehen. In einem separaten Projekt planen die Gemeinden Frick und Gipf-Oberfrick die sogenannte Norderschliessung des Bahnhofs, als direkte Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zum Bahnhof.

Für die Verlegung des Freiverlads besteht die Absicht, die Freiverladelandschaft im Oberen Fricktal neu zu organisieren. Die SBB und der Kanton haben für die künftige Ausgestaltung der Freiverladelandschaft ein Zielbild erarbeitet. Verschiedene Freiverladelanlagen im Oberen Fricktal werden im neuen Regionalen Freiverlad Sisslerfeld zusammengefasst. Dafür ist ein separates Projekt weit fortgeschritten.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Äussere Korridore: konzentriert entwickeln

- › Die S-Bahn erschliesst die äusseren Korridore im Halbstundentakt
- › Die S-Bahn und Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität

Bezug zu Teilstrategien:

- › QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- › QV3.1 Multimodale Drehscheiben ausbauen
- › QV3.2 Park&Ride-Angebot bedarfsgerecht ausbauen
- › QV3.3 Bike&Ride-Angebot bedarfsgerecht ausbauen
- › V4.3 Veloabstellplätze in ausreichender Quantität und Qualität bereitstellen
- › V6.1 Infrastrukturkapazitäten bereitstellen und Transportabwicklung optimieren

Handlungsbedarf:

Die Gemeinde Frick liegt zwar ausserhalb des Perimeters der Agglomeration Basel, weist aber – wie auch viele andere Gemeinden im Oberen Fricktal – ausgeprägte Pendlerverflechtungen mit der Agglomeration Basel auf. Aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Autobahn A3 steht der ÖV stark unter Druck, obwohl z. B. Basel in durchaus konkurrenzfähiger Reisezeit mit dem ÖV erreichbar ist. Es ist daher unabdingbar, die Pendler bereits ausserhalb der Agglomeration auf den ÖV zu bringen, um die Agglomeration Basel im Strassenverkehr zu entlasten. Voraussetzung für die Nutzung des ÖV sind nebst einem attraktiven Angebot gut ausgebaute multimodale Drehscheiben, die den Verkehr im Umland der Agglomeration mit ausreichenden Kapazitäten (Bus und kombinierte Mobilität) bündeln.

Der Bahnhof Frick wird täglich von rund 10'000 Reisenden (DWV Bahn und Bus) benutzt. Der bestehende Busterminal auf dem Bahnhofvorplatz weist sechs Halteorte für Normalbusse, ohne behindertengerechte Haltekanten auf. Aufgrund des starken Nachfragewachstums müssen künftig zunehmend Gelenkbusse eingesetzt werden. Eine Lösung am bestehenden Ort ist aufgrund der engen Platzverhältnisse nicht umsetzbar.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Verbesserung des Gesamtverkehrssystems durch die Schaffung der künftig erforderlichen Kapazitäten und wesentlich attraktiveren Gestaltung, Verbesserung der Intermodalität durch die Optimierung der Transportketten (Zubringer zur S-Bahn) und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage und damit günstige Beeinflussung des Modalsplits des ÖV-Pendlerverkehrs in die Agglomeration Basel
WK2	Die Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raums am Bahnhof Frick lenken die Siedlungsentwicklung auf das Regionalzentrum Frick
WK3	Durch die Entflechtung und Neuordnung der Verkehrsströme im Bahnhofsumperimeter wird die objektive Verkehrssicherheit verbessert, die subjektive Sicherheit wird durch die attraktive Bahnhofsgestaltung gestärkt
WK4	Für das P&R ist eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme in der Arbeitszone (Tonwerke Keller) erforderlich, Modal-Split-Effekte zu Gunsten der Verkehrsträger des Umweltverbundes und dadurch positive Auswirkungen auf die Umwelt (Lärm, Luftschadstoffe)

4MD12

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle

Gemeinde Frick

Weitere beteiligte Stellen

Kanton Aargau, SBB, Busbetreiber

Richtplanrelevanz: (CH)

- ☐ Ja
☒ Nein

Koordinationsstand:

-

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Mehrjahresprogramm ÖV 2020, vom Grossen Rat des Kantons Aargau am 3. Dezember 2019 beschlossen.

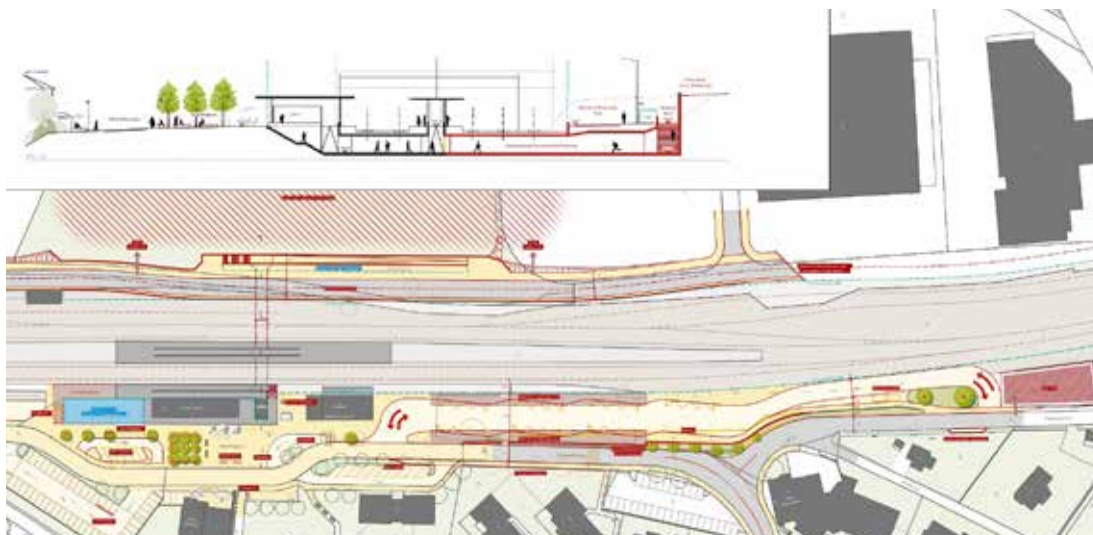
Masterplan Bahnhof der Gemeinde Frick

Umweltverträglichkeit

Nicht UVP-pflichtig

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres

- › Vertiefungsstudie Bahnhof Frick (im Auftrag von Kanton und Gemeinde)



Vertiefungsstudie Bahnhof Frick

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

AGGLOPROGRAMMBASEL

4MD13

4MD13

BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring



Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand	Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
1 Nach SIA Machbarkeits- studie	 5'000'000	 2028	 2030-2035
Federführende Stelle	Finanzierung		
Kanton Basel-Stadt	Kanton Basel-Stadt 100%		
Stand Umsetzungsschritte			
Projektierung		Plangenehmigung/Baubewilligung	Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Die Planungsregion Nordwestschweiz strebt mit der neuen S-Bahn Haltestelle Morgartenring eine bessere Bahnanbindung von Grossbasel-West sowie Allschwil an. Besonders die grossflächigen Arbeitsplatzgebiete in Allschwil, wie das Schwerpunktgebiet Bachgraben, haben einen enormen Zuwachs an Arbeitsplätzen verzeichnet. Neben der besseren Versorgung der Wohnbevölkerung im Basler Westen kann Arbeitspendlern nach Allschwil mit dem S-Bahn-Anschluss eine attraktive Verbindung geboten werden.

Zu einer guten Erschliessung dieser Arbeitsplatzgebiete und von Grossbasel West tragen auch die Feinverteilung ab der neuen S-Bahn Haltestelle und eine optimale städtebauliche Integration in die heutige Situation bei. Dazu bedarf es baulicher Anpassungen des öffentlichen Raums im Umfeld der neuen Haltestelle Morgartenring. Diese umfassen die attraktive und sichere Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr, ausreichend gedeckte Veloabstellplätze sowie kurze, hindernisfreie Umsteigewege zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (Tram, Bus, MIV-Vorfahrt, Taxi). Dabei sind auch neue Mobilitätsdienstleistungen zu untersuchen und integrieren. Die städtebauliche Einbindung muss den Ansprüchen an Sicherheit und leichte Orientierung gerecht werden.

4MD13

B

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

- › Ein dichtes Tram- und Busnetz erschliesst das Agglomerationszentrum mindestens im 7,5-Minuten-Takt und wird auf einigen Relationen von der S-Bahn ergänzt
- › Die S-Bahn und Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität

Bezug zu Teilstrategien:

- › QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- › QV3.1 Multimodale Drehscheiben ausbauen
- › QV3.3 Bike&Ride-Angebot bedarfsgerecht ausbauen
- › V1.1 Mittels Durchmesserlinien neue Direktverbindungen schaffen
- › V1.3 Entwicklungsschwerpunkte mit neuen Haltestellen besser erschliessen
- › V4.3 Veloabstellplätze in ausreichender Quantität und Qualität bereitstellen

Handlungsbedarf:

Handlungsbedarf besteht v.a. darin die Erschliessung der bestehenden Siedlungsstruktur sowie von künftigen Entwicklungsschwerpunkten zu verbessern. Es soll eine funktionale und attraktive Schnittstelle zwischen den Verkehrssystemen geschaffen werden.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Durch die Schaffung einer funktionalen und attraktiven Schnittstelle der Verkehrssysteme wird die Intermodalität gefördert. Dadurch wird die Mobilitätsnachfrage zugunsten der Benutzung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs gesteuert.
	Die Verknüpfung von Tram, Bus und S-Bahn trägt zu einer optimalen ÖV-Erschliessung bei und steigert die Attraktivität des gesamten öffentlichen Verkehrssystems
WK2	Eine gute Anbindung der S-Bahn Haltestelle an das Fuss- und Veloverkehrsnetz fördert diese Verkehrsmittel als Teil intermodaler Wegketten aber auch als sichere Teilstrecken eines durchgehenden Netzes.
	Die Gemeinde Allschwil und die Wohn- und Arbeitsplatzgebiete in Basel West erhalten durch die neue Haltestelle einen besseren Bahnzugang. Damit wird eine Siedlungskonzentration an zentraler Lage begünstigt, die optimal mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist.
WK3	Der heute vergleichsweise unattraktive Ort mit geringer Aufenthaltsqualität soll aufgewertet werden.
	Mit einer für Fuss- und Veloverkehr sicheren und attraktiven Anbindung der neuen S-Bahn Haltestelle an den Stadtraum wird ein Beitrag an die subjektive und objektive Sicherheit geleistet.
WK4	Dank optimaler Erschliessung der S-Bahn Haltestelle wird deren Attraktivität und damit Benutzung gefördert, was zu einer Verlagerung auf den ÖV beiträgt und damit zur Reduktion von Emissionen durch den motorisierten Individualverkehr.

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Multimodale
Drehscheiben

Unterkategorie

-



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

AGGLOPROGRAMMBASEL

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	4Ü-Ö17	S-Bahn Haltestelle Basel Morgartenring	A
öV	4Ö7	BS: Bussystem 2027 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A

Beteiligte Stellen/Koordination

4MD13

Federführende Stelle

Kanton Basel-Stadt

Weitere beteiligte Stellen

BAV, SBB, BVB

Richtplanrelevanz: (CH)

- ☒ Ja
☐ Nein

Koordinationsstand:

Zwischenergebnis

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

FABI-STEP: Entwicklung Bahnknoten Basel, Bahnanbindung EAP und 4m-Korridor
 Elsässerbahn

STEP Ausbauschritt 2040/45: Aufnahme der S-Bahn Haltestelle als Infrastrukturmassnahme in einen Bundesbeschluss (Finanzierung ist bis jetzt nicht beschlossen)

Umweltverträglichkeit

Keine aktuellen Schnittstellen mit der Umweltschutzgesetzgebung. Mit der Erschliessung der S-Bahn Haltestelle Morgartenring mit dem Busnetz und dem Langsamverkehr kann ein grosser Beitrag zum stadt- und umweltgerechten Verkehr geschaffen werden.

4MD14

BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB - West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke), 1. Etappe

4MD14

B

Historie Prio

AP1/ARE-Code

AP2/ARE-Code

AP3/ARE-Code

Massnahmenkategorie
Multimodale
Drehscheiben

Unterkategorie

-



Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand

1

Nach SIA
Machbarkeits-
studie

Kosten (CHF)



50'000'000

Baubeginn



2030

Inbetriebnahme



2036

Federführende Stelle

Kanton Basel-Stadt

Finanzierung

Kanton Basel-Stadt

SBB

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung

Plangenehmigung/Baubewilligung

Finanzierung

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Massnahmenbeschrieb

4MD14

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

Grundlage der hier vorgesehen Massnahmen ist das behördenverbindliche Entwicklungskonzept «Stadtraum Bahnhof SBB» von 2020 des Kantons Basel-Stadt. Diese Studie skizziert die notwendige Anbindung eines kapazitätsstarken zweiten Bahnhofszugangs am «Markthallenplatz» im westlichen Teil des Bahnhofs. Dieser führt die Passagiere künftig über eine neue Personenunterführung West sowie neue Abgänge von der Margarethenbrücke zu den Gleisen. Die Margarethenbrücke, die auch den Anforderungen des künftigen Bahnbetriebes nicht mehr genügt, muss auch zu diesem Zweck komplett neu konzipiert und gebaut werden. Der Bereich Markthallenplatz – Margarethenbrücke, soll zu einem neuen Bahnhofszugang West ausgebaut werden und so auch den Centralbahnplatz entlasten. Die notwendigen Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Tram/Bus sind aufzuwerten bzw. neu bereitzustellen. Zudem ist der neue Bahnhofszugang West gut an das Fuss- und Veloverkehrsnetz anzubinden, besonders die Verbindungen in Richtung Zentrum/Innenstadt sind aufzuwerten.

Es gilt im Folgenden auf Basis des Entwicklungskonzepts sowie bereits getätigter Machbarkeitsabklärungen in einer integralen Planung für den Raum nördlich des Bahnhofs zu untersuchen, ob die vorhandenen Flächen für die zukünftig gewünschten Nutzungen und benötigten Kapazitäten des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs ausreichen. Dabei ist aufzuzeigen, wie die Verkehrsorganisation und Flächenzuteilung zu erfolgen haben, um trotz der beschränkten Platzverhältnisse den öffentlichen Raum an der Schnittstelle zwischen Bahnhof und Markthallenplatz/Margarethenbrücke attraktiv zu gestalten und einen neuen Bahnhofplatz bzw. Zugang zur Bahn zu schaffen.

Speziell werden folgende Stossrichtungen verfolgt:

- › Optimierte Verkehrsführung und Flächenverteilung für diesen städtisch bedeutenden Raum und zweiten grossen Bahnhofzugang
- › Schaffung eines funktionalen und attraktiven neuen ÖV-Umsteigepunktes und Prüfung neuer Bus- und Tramführungen sowie -haltestellen im Raum Marktplatz zur Entlastung des Centralbahnplatzes
- › Leistungsfähiger Bahnhofzugang West mit einfacher Orientierung für Bahnkunden
- › Sichere Anbindung des neuen Bahnhofplatzes an das Fuss- und Veloverkehrsnetz

Die Arbeiten von Bund und SBB zur Entwicklung des Zukunftsbildes Bahnknotens Basel haben unter anderem auch gezeigt, dass die Gleis- und Perronanlagen im Bereich Bahnhof Basel SBB in wesentlichen Teilen neu konzipiert werden müssen. Die heutige Margarethenbrücke genügt dabei den bahnseitigen Anforderungen nicht mehr (Lichttraumprofil). Ein Neubau ist deshalb auch aus bahnbetrieblicher Sicht notwendig und aus Gründen der Realisierungsabfolge beim Bahnsystem auch dringend. Die Margarethenbrücke ist heute im Eigentum der SBB. SBB und Kanton Basel-Stadt werden sich noch über die Modalitäten von Planung, Projektierung, Bau und Betrieb der neuen Brücke zu verständigen haben. Es ist davon auszugehen, dass sich angesichts von beidseitig neuen Projektanforderungen beide Partner an den Kosten zu beteiligen haben. Der Kanton Basel-Stadt will alles daran setzen, dass die Funktionalität des Bahnhofs Basel SBB mit einem raschen Neubau der bestehenden

Margarethenbrücke gestärkt und seine an den Bahnzugang gestellten Anforderungen rasch-
möglichst erreicht werden können.

Während die Konzeption von Markthallenplatz und Margarethenbrücke aufgrund der
direkten Abhängigkeiten gleichzeitig erfolgen muss, wird eine zeitgleiche Realisierung aus
betrieblichen Gründen beim Tram- und Bussystem nicht möglich sein. Es ist gemäss heutiger
Planung vorgesehen, dass der Neubau der Margarethenbrücke parallel zur Umgestaltung
des Centralbahnplatzes vorab realisiert wird (1. Etappe) und dass der Markthallenplatz nach
Fertigstellung des Neubaus Margarethenbrücke realisiert wird (2. Etappe). Entsprechend ist
die Margarethenbrücke im Horizont B, während der Markthallenplatz dem Horizont C zuge-
wiesen ist.

4MD14

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

- › Ein dichtes Tram- und Busnetz erschliesst das Agglomerationszentrum mindestens im
7,5-Minuten-Takt und wird auf einigen Relationen von der S-Bahn ergänzt
- › Die S-Bahn und Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine
reibungslose kombinierte Mobilität

Bezug zu Teilstrategien:

- › QV3.1 Multimodale Drehscheiben ausbauen
- › V2.2 Tramnetz ergänzen und mit dem S-Bahnsystem vernetzen
- › V4.2 Hauptrouten und Ergänzungsrouten sicher und attraktiv ausgestalten
- › V4.3 Veloabstellplätze in ausreichender Quantität und Qualität bereitstellen
- › V5.2 Wichtige Fusswege entlang stark befahrener Strassen und Anbindungen zu Points
of Interests verbessern und attraktivieren

Handlungsbedarf:

Mit den laufenden und weiter geplanten Ausbauten im Bahnhof Basel SBB sind auch die
Vernetzungen zum Tram-/ Bussystem einzupassen. Die Eingriffe im Bereich des Bahnhofs
und die wachsenden Personenströme bedingen Anpassungen im Bereich des öffentlichen
Nahverkehrs auf Seiten Kanton Basel-Stadt. Im Bereich «Markthallenplatz» sind zudem Ein-
griffe in das System des MIV nötig, um die Verkehrssicherheit zu verbessern, den Bahnhof
besser an die Innenstadt anzubinden und Verkehrsströme zu entflechten. Der Neubau der
Margarethenbrücke ist in einer ersten Etappe, als Voraussetzung für die Umgestaltung der
Bahnanlagen sowie des angrenzenden Strassenraums und für die Schaffung einer multimo-
dalen Drehscheibe, zu realisieren.

Nutzen/Wirkung:

	Mit der Verbesserung der wichtigsten multimodalen Drehscheibe der Agglomeration Basel in Bezug auf Funktionalität und Attraktivität werden die dringend notwendigen Anpassungen für einen zukunftsfähigen Bahnhof Basel SBB geschaffen. Sie dienen der ganzen Region hinsichtlich der Steuerung einer verträglichen Entwicklung von Einwohnenden und Arbeitsplätzen. Dank der Stärkung intermodaler Wegketten wird die Mobilitätsnachfrage zugunsten der Benutzung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs gesteuert.
WK1	Mit den Kapazitätsausbauten der Bahn- und Publikumsanlagen am Bahnhof Basel SBB und dem gleichzeitigen Ausbau des Bus- und Tramnetzes geht eine umfassende Attraktivitätssteigerung des ÖV am wichtigsten Umsteigeknoten in der Agglomeration Basel einher. Die Neuorganisation und Aufwertung des Bahnhofsumfelds ist ein wesentlicher Bestandteil für attraktive Umsteigebe- ziehungen von der Bahn auf den Feinverteiler Bus/Tram. Eine gute Anbindung des Bahnhofs Basel an das Fuss- und Veloverkehrsnetz sowie adäquate Auf- enthaltsflächen und Abstellplätze fördern diese Verkehrsmittel als Teil intermodaler Wegketten aber auch als sichere Teilstrecken eines durchgehenden Netzes.

4MD14

WK2	Eine hervorragende ÖV-Erschliessung im Regional- und Nahverkehr sowie eine sichere, attraktive Anbindung an die Fuss- und Veloverkehrsnetze fördern die Siedlungskonzentration an zentraler Lage. Das Bahnhofsumfeld ist ein sehr stark frequentierter Raum und zw. vom Verkehr dominierter Ort. Als Umsteige- wie als Ankunftsort in der Stadt ist er von grosser Bedeutung. Mit der Neuorganisation kann er seine Funktionen als Stadt- und Verkehrsraum besser erfüllen, seine Attraktivität und Aufenthaltsqualität kann deutlich aufgewertet werden.
WK3	Mit der Neuorganisation des Verkehrs wird ein Beitrag an die subjektive und objektive Sicherheit an der stadträumlich wichtigen und verkehrlich komplexen Lage geleistet. Besonders wird dabei auf eine für Fuss- und Veloverkehr sichere und attraktive Anbindung des Bahnhofs Basel SBB sowie eine optimierte Bus- und Trammerschliessung geachtet.
WK4	Mit der grossen Aufwertung zu einer attraktiven, funktionalen ÖV-Drehscheibe und Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr wird die Benutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel gefördert. Dies leistet einen wesentlichen Beitrag zu einem stadt- und umweltgerechten Verkehr dank Verlagerung auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr. Damit können Emissionen durch MIV reduziert werden. Die städtischen Flächen im Umfeld des Bahnhofs Bahnhof können neu geordnet und damit effektiver verteilt werden. Dies verhilft einer optimalen Nutzung des knappen Stadtraums.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	4Ü-Ö6	Ausbau Publikumsanlagen Basel SBB (Provisorische Passerelle)	A
	4Ü-Ö7	Ausbau Publikumsanlagen Basel SBB (Zusätzliche Gleisquerung)	A
	4Ü-Ö8	Leistungssteigerung Basel SBB	A
	4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
ÖV	4Ö7	BS: Bussystem 2027 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
	4MD15	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB - Nord (Centralbahnplatz und Centralbahnstrasse-West)	B
	4Ö14	BS: Tram 30 Grossbasel	B
	4MD24	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB - Nord (Centralbahnplatz und Centralbahnstrasse-West), 2. Etappe	C
MIV	4M24	BS: Aufwertung Verbindung Bahnhof SBB - Innenstadt	C
S	4S5.4	Umfeld Bahnhof SBB	

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle

Kanton Basel-Stadt

Weitere beteiligte Stellen

BAV, Kanton Basel-Landschaft, SBB, BVB, BLT

Richtplanrelevanz: (CH)

☒ Ja
☐ Nein

Koordinationsstand:

Kein Stand

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Das Entwicklungskonzept «Stadtraum Bahnhof SBB» ist vom Regierungsrat Basel-Stadt am 24. November.2020 beschlossen worden. Es wurde von der politischen Steuerung des Bahnknoten Basel verabschiedet und damit regional abgestimmt.

Umweltverträglichkeit

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

Weiteres

- › Laufende Studien im Rahmen der Arbeiten zum Bahnknoten Basel betreffend Bahnhofzugang West
- › Vorliegende technische Abklärungen zur Margarethenbrücke
- › Nächste Projektphasen: Vorstudie 2021/2022, Vorprojekt 2023–2025, politische Beschlüsse ca. 2027

4MD14

4MD15

4MD14

BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-Nord (Centralbahnplatz und Centralbahnstrasse-West)



Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand	Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
1 Nach SIA Machbarkeits- studie	 50'000'000	 2028	 2036
Federführende Stelle	Finanzierung		
Kanton Basel-Stadt	Kanton Basel-Stadt 100%		
Stand Umsetzungsschritte			
Projektierung		Plangenehmigung/Baubewilligung	Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

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

Grundlage der hier vorgesehen Massnahmen ist das behördenverbindliche Entwicklungskon-zept «Stadtraum Bahnhof SBB» von 2020 des Kantons Basel-Stadt. Diese Studie skizziert die notwendige Anbindung eines kapazitätsstarken zweiten Bahnhofszugangs am «Markthallen-platz» im westlichen Teil des Bahnhofs. Dieser führt die Passagiere künftig über eine neue Personenunterführung West sowie neue Abgänge von der Margarethenbrücke zu den Gleisen. Die Margarethenbrücke muss zu diesem Zweck komplett neu konzipiert und gebaut werden. Der Centralbahnplatz kann dank der Entlastung durch diesen neuen Bahnhofszugang West neu organisiert werden. Mit einer breiten Mittelachse soll er repräsentativer und fussgänger-freundlicher werden.

Es gilt im Folgenden auf Basis des Entwicklungskonzepts in einer integralen Planung für den Raum nördlich des Bahnhofs zu untersuchen, ob die vorhandenen Flächen für die zukünftig gewünschten Nutzungen und benötigten Kapazitäten des Fuss-, Velo- und öffentlichen Ver-kehrs ausreichen. Dabei ist aufzuzeigen, wie die Flächenzuteilung zu erfolgen hat, damit einer-seits der Centralbahnplatz zu einem attraktiven Hauptankunftsort und Stadtzugang Basels wird und andererseits die Centralbahnstrasse als fussgängerfreundliche Verbindungsachse zwischen Centralbahnplatz und neuem Markthallenplatz gestaltet werden kann. Weiter ist zu klären, wie die Barrierewirkung der angrenzenden Strassenräume und die Verkehrsflächen reduziert werden können, um qualitativ hochstehende öffentliche Räume zu schaffen und den Bahnhof besser an die Innenstadt anzubinden.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

- › Ein dichtes Tram- und Busnetz erschliesst das Agglomerationszentrum mindestens im 7,5-Minuten-Takt und wird auf einigen Relationen von der S-Bahn ergänzt
- › Die S-Bahn und Tramhaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität

Bezug zu Teilstrategien:

- › QV3.1: Multimodale Drehscheiben ausbauen
- › V4.2 Hauptrouten und Ergänzungsrouten sicher und attraktiv ausgestalten
- › V5.2 Wichtige Fusswege entlang stark befahrener Strassen und Anbindungen zu Points of Interests verbessern und attraktivieren

Handlungsbedarf:

Mit den laufenden und weiter geplanten Ausbauten im Bahnhof Basel SBB sind auch die Ver-netzungen zum Tram-/Bussystem einzupassen. Die Eingriffe im Bereich des Bahnhofs und die wachsenden Personenströme bedingen auch neue Überlegungen und Anpassungen im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs auf Seiten Kanton Basel-Stadt. Dies betrifft die Tram-führungen insbesondere auf dem Centralbahnplatz, die Lage der Buswendeschleife sowie die Führung der Busse.

4MD15

B

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code

-

-

Massnahmenkategorie

Multimodale
Drehscheiben

Unterkategorie

-



Nutzen/Wirkung:

4MD15

	Mit der Verbesserung der wichtigsten multimodalen Drehscheibe der Agglomeration Basel in Bezug auf Funktionalität und Attraktivität werden die dringend notwendigen Anpassungen für einen zukunftsfähigen Bahnhof Basel SBB geschaffen. Sie dienen der ganzen Region hinsichtlich der Steuerung einer verträglichen Entwicklung von Einwohnenden und Arbeitsplätzen. Dank der Stärkung intermodaler Wegketten wird die Mobilitätsnachfrage zugunsten der Benutzung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs gesteuert.
WK1	Mit den Kapazitätsausbauten der Bahn- und Publikumsanlagen am Bahnhof Basel SBB und dem gleichzeitigen Ausbau des Bus- und Tramnetzes geht eine umfassende Attraktivitätssteigerung des ÖV am wichtigsten Umsteigeknoten in der Agglomeration Basel einher. Die Neuorganisation und Aufwertung des Bahnhofsumfelds ist ein wesentlicher Bestandteil für attraktive Umsteigebeziehungen von der Bahn auf den Feinverteiler Bus/Tram. Eine gute Anbindung des Bahnhofs Basel an das Fuss- und Veloverkehrsnetz sowie adäquate Aufenthaltsflächen und Abstellplätze fördern diese Verkehrsmittel als Teil intermodaler Wegketten aber auch als sichere Teilstrecken eines durchgehenden Netzes.
WK2	Eine hervorragende ÖV-Erschliessung im Regional- und Nahverkehr sowie eine sichere, attraktive Anbindung an die Fuss- und Veloverkehrsnetze fördern die Siedlungskonzentration an zentraler Lage. Das Bahnhofsumfeld ist ein sehr stark frequentierter Raum und vom Verkehr dominierter Ort. Als Umsteige- wie als Ankunftsort in der Stadt ist er von grosser Bedeutung. Mit der Neuorganisation kann er seine Funktionen als Stadt- und Verkehrsraum besser erfüllen, seine Attraktivität und Aufenthaltsqualität kann deutlich aufgewertet werden.
WK3	Mit einer für Fuss- und Veloverkehr sicheren und attraktiven Anbindung des Bahnhofs Basel SBB sowie einer optimierten Bus- und Tramerschliessung wird ein Beitrag an die subjektive und objektive Sicherheit an der stadträumlich wichtigen und verkehrlich komplexen Lage geleistet.
WK4	Mit der grossen Aufwertung zu einer attraktiven, funktionalen ÖV-Drehscheibe und Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr wird die Benutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel gefördert. Dies leistet einen wesentlichen Beitrag zu einem stadt- und umweltgerechten Verkehr dank Verlagerung auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr. Damit können Emissionen durch motorisierten Individualverkehr reduziert werden. Die städtischen Flächen im Umfeld des Bahnhofs Bahnhof können neu geordnet und damit effektiver verteilt werden. Dies verhilft einer optimalen Nutzung des knappen Stadtraums.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	4Ü-Ö6	Ausbau Publikumsanlagen Basel SBB (Provisorische Passerelle)	A
	4Ü-Ö7	Ausbau Publikumsanlagen Basel SBB (Zusätzliche Gleisquerung)	A
	4Ü-Ö8	Leistungssteigerung Basel SBB	A
	4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
ÖV	4Ö7	BS: Bussystem 2027 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	A
	4MD14	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke), 1. Etappe	B
	4Ö14	BS: Tram 30 Grossbasel	B
	4MD24	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke), 2. Etappe	C
MIV	4M24	BS: Aufwertung Verbindung Bahnhof SBB - Innenstadt	C
S	4S5.4	Umfeld Bahnhof SBB	

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Kanton Basel-Stadt	BAV, SBB, BVB, BLT
Richtplanrelevanz: (CH)	Koordinationsstand:
☒ Ja ☐ Nein	Festsetzung

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

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

4MD15

Umweltverträglichkeit

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

Weiteres

- › Laufende Studien im Rahmen der Arbeiten zum Bahnknoten Basel
- › Nächste Projektphasen: Vorstudie 2021/2022, Vorprojekt 2023–2025, politische Beschlüsse ca. 2027

4MD16

4MD16

Saint-Louis : Réaménagement du parvis Est de la Gare de Saint-Louis



Prêt à être réalisé et financement garanti

Etat de planification

2

Étude de
faisabilité

Coûts (CHF)



1'870'000

Mise en oeuvre



2030

Mise en service



2031

L'organisme responsable

Ville de Saint-Louis

Financement

Ville de Saint-Louis

Saint-Louis
Agglomération

Région Grand Est

Etat de planification

Planification

Permis de construire

Financement

Description

La Gare de Saint-Louis, en tant que plate-forme d'échange plurimodale, joue un rôle essentiel dans le modèle de déplacement à l'échelle de l'agglomération trinationale. Elle accueille environ 1,2 millions de passagers par an. La création et le renforcement de connexions entre les différents modes de déplacements individuels et collectifs est cruciale dans l'optimisation de son fonctionnement.

Le Pôle d'Echange Multimodal de Saint-Louis prévoit la requalification de la gare et l'aménagement paysager entre les talus ferroviaires et les immeubles de logements à l'Est de la Gare. Cet aménagement améliorera l'intermodalité de la gare et son intégration dans le tissu urbain par l'aménagement de ses abords Est, et en particulier la réorganisation du stationnement, l'amélioration du cadre de vie par la création d'aménagements paysagers et l'accès au bâtiment des voyageurs.

L'ensemble de la circulation dans le quartier devra être revue. Le projet comprendra également une mise en valeur du patrimoine existant, à savoir le Lertzbach et les espaces verts. Le parvis ainsi réalisé offrira une vaste zone piétonne et une zone intermédiaire accessible aux transports en commun.

Opportunité et utilité

Relations avec la vision d'avenir :

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

- › Un réseau bien ramifié de tram et de bus permet d'accéder au centre de l'agglomération grâce à une liaison au moins toutes les 7,5 minutes et est complété par le RER sur certains itinéraires.
- › Les arrêts du RER et certains arrêts du tram sont aménagés comme des plateformes d'échange entre les TP et permettent une mobilité combinée fluide.

Relations avec les stratégies sectorielles :

- › QS1.1 Promouvoir systématiquement la qualité de l'urbanisation
- › L5.2 Mieux mettre en valeur le Lertzbach
- › QV1.2 Créer un aperçu des mesures du projet d'agglomération de Bâle les plus pertinentes pour la sécurité du trafic
- › QV3.1 Développer les plateformes multimodales
- › QV3.2 Développer l'offre P+R conformément aux besoins

Besoin d'action:

Le développement de la gare de Saint-Louis en plateforme multimodale est un élément fondamental pour la desserte de la zone et contribue de manière importante à atteindre une part modale élevée pour les TP.

Utilité/Effet :

WK1	Amélioration de l'accès à la gare, optimisation des correspondances entre les différents moyens de transport
WK2	Intégration urbaine de la gare, renforcement de l'attractivité et réorganisation de la place de la gare, amélioration de la qualité du séjour
WK3	Augmentation de la sécurité du trafic grâce à la réorganisation des surfaces et des accès, introduction d'une zone piétonne
WK4	Augmentation de la part modale des TP, mise en valeur des surfaces vertes

4MD16

B

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code

-

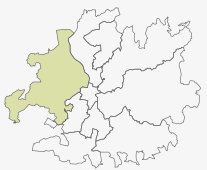
-

Catégorie de mesure

Plateformes multimodales

Sous catégorie

-



Coordination entre transports et urbanisation/Relation avec d'autres mesures

ÜM-ÖV	4Ü-Ö9	Bahnanbindung EuroAirport	A
	4Ü-Ö27	Vierspurausbau Basel St. Johann - St. Louis sowie Haltestelle EuroAirport	B
ÖV	4Ö11	Saint-Louis : Site propre pour les bus - rue de Mulhouse - Saint Louis (Phase 1)	B
	4Ö17	SLA : Prolongement du Tram 3 du Technoport à l'EAP	C
	4Ö19	BS/SLA: Tram Kleinhüningen - Saint-Louis	C
MIV	4M6	CEA : Réaménagement RD105 Saint-Louis/Hésingue - 5A3F	A
LV	4LV10.48	Saint-Louis : Liaison cyclable le long des voies SNCF, entre la rue de Seville et la Gare	A
	4LV6	CEA : Passerelle piétons/cycles entre Quartier du Lys et le Technoparc	A
S	4S27.1	Pôle de développement Quartier du Lys	
	4S27.2	Zone de développement Technoport	
	4S26.1	Quartier Fernet-Branca	
	4S26.4	Quartier Forum - Saint-Louis	

4MD16

Coordination

L'organisme responsable:

Ville de Saint-Louis

Autres participante:

-

Scot: (F)

☒ Oui☐ No

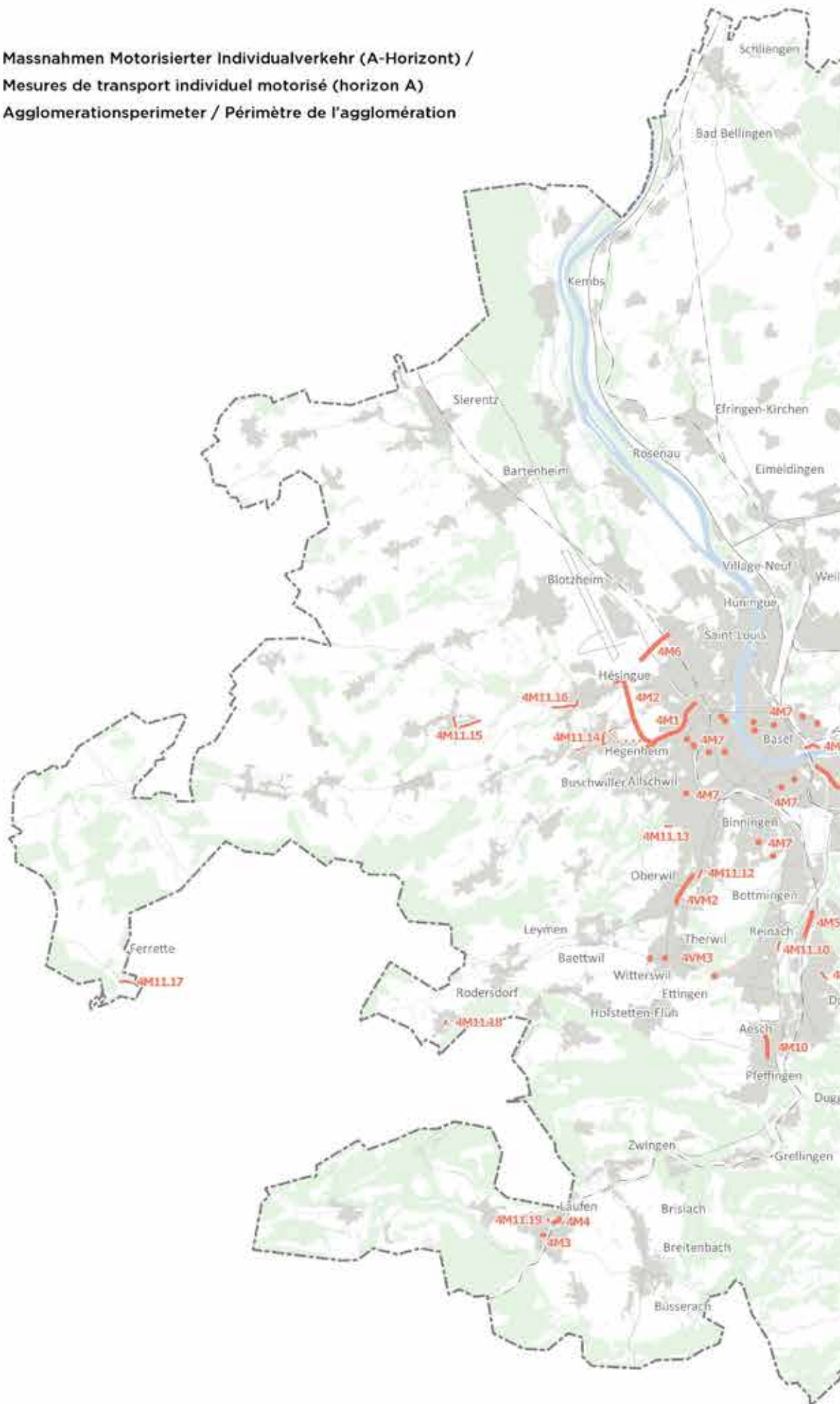
Coordination:

Coordination en cours

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

-

- 100



3.2.2 Massnahmenblätter (A-Horizont)

Fiches de mesure (horizon A)





Exkurs: Bachgraben,
Teil 1, S. 374
Digression : Bachgraben,
Partie 1, p 374

4M1

4M1

BL: Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA)



Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand	Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
3 Nach SIA Vorprojekt	1 345'000'000	 2027	 2029

Federführung

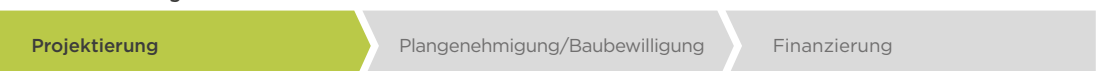
Finanzierung

Kanton Basel-Landschaft

Kanton Basel-Landschaft

Ausgabenbewilligung Projektierung liegt vor
Ausgabenbewilligung Realisierung geplant 2024

Stand Umsetzungsschritte



Massnahmenbeschrieb

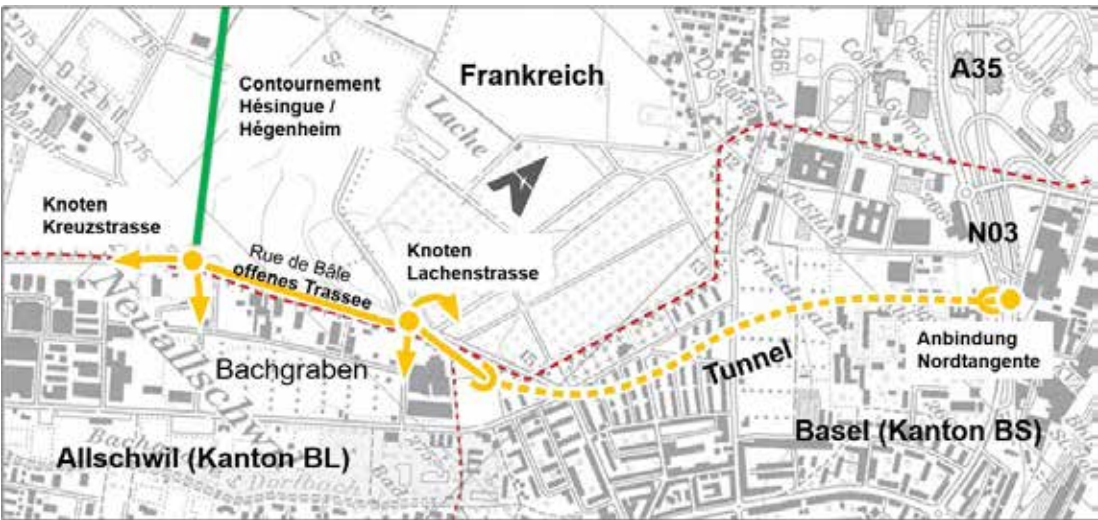
Der Raum Allschwil-Nord hat in den letzten Jahren eine intensive Entwicklung als Wirtschaftsstandort erfahren. Er ist gemäss geltender Nutzungsplanung für arbeitsplatz- und wertschöpfungsintensive Gewerbenutzungen vorgesehen und ein Anziehungspunkt für international tätige Firmen. Neben den bereits entstandenen Gebäuden bestehen noch grosse Flächen für ein weiteres Wachstum. In den nächsten Jahren sollen rund 6'000 neue Arbeitsplätze entstehen. Im Korridor Leimental ist es das Entwicklungsgebiet, mit der stärksten Entwicklung und den grössten Reserven.

Das Gebiet ist nicht weit von der bestehenden Nationalstrasse entfernt, die Anbindung führt jedoch über mehrere heute schon stark ausgelastete Knoten und durch Wohnquartiere. Mit dem zusätzlichen Wachstum wird die MIV-Nachfrage 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. Der Zubringer ist eine neue Strassenverbindung zwischen Allschwil-Nord (Bachgrabengebiet) und der Nordtangente. Damit wird das Arbeitsplatzgebiet Bachgraben direkter und leistungsfähiger an das Hochleistungsstrassennetz angebunden. Die Erreichbarkeit des Entwicklungsgebiets für den MIV wird so gesichert. Parallel soll die ÖV-Anbindung des Gebiets gestärkt werden. Die bisherige MIV-Achse wird entlastet, was Spielräume für den Fuss- und Veloverkehr sowie in städtebaulicher Hinsicht eröffnet.

Die Erschliessung des Gebietes Bachgraben erfolgt über französisches Staatsgebiet. Hierzu wird die bestehende Rue de Bâle ausgebaut. Im Bereich «Beim Kreuz» werden an einem Kreisverkehr mehrere Strassen aus der Schweiz und Frankreich angeschlossen. Der Zubringer verläuft ab hier in nordöstlicher Richtung parallel zur Grenze auf französischem Boden. Direkt östlich der Kantonsgrenze BS/BL schliesst sich ein ca. 1'350 m langer zweispuriger Tunnel im Gegenverkehr an, der in einer lang gestreckten S-Kurve unterhalb der Bebauung bis zum Anschlussbereich an der Nordtangente verläuft.

Das Vorhaben ist mit der Massnahme 4M2 «SLA : Contournement Hésingue – Hégenheim» abgestimmt und wird in enger Koordination weiter bearbeitet.

Die beiden neuen Strassen ergänzen gemeinsam das Netz in der Region in abgestimmter Art und Weise. So wird sichergestellt, dass der Verkehr möglichst direkt auf das übergeordnete Netz geleitet wird und untergeordnete Elemente nicht die Funktion einer Ausweichroute erhalten. Zusätzlich ist vorgesehen, die Klassierungen des umliegenden Strassennetzes teilweise anzupassen und verkehrlich flankierende Massnahmen zu ergreifen. Dazu gehören beispielsweise eine Umgestaltung des Grabenrings nördlich des Hégenheimermattwegs, die Anpassung der Belforterstrasse sowie Attraktivitätssteigerungen für den Fuss- und Veloverkehr zum Beispiel auf der Achse zwischen der Parkallee und dem Parc des Carrières. Darüber hinaus sind bzw. werden umliegende Strassenabschnitte im Zuge anderer Projekte bereits heute so umgestaltet, dass die Massnahmen mit dem Zubringer aufwärtskompatibel sind, so zum Beispiel die Gestaltung der Burgfelderstrasse im Zusammenhang mit der Tramverlängerung nach Saint-Louis.



Linienführung des Zubringers

4M1

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

M13/2701.3.089

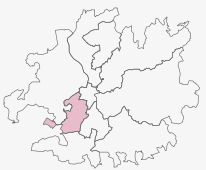
C*

Massnahmenkategorie

Kapazität Strasse

Unterkategorie

Kernentlastung- und
Umfahrungsstrasse



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

AGGLOPROGRAMMBASEL

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

- › Der heutige Anteil des MIV wird reduziert und aufs übergeordnete Netz kanalisiert.
- › Der direkte Anschluss von verkehrsintensiven Entwicklungsgebieten an das übergeordnete Strassennetz ist sichergestellt.
- › Siedlungsorientierte Strassenräume bieten für den Fuss- und Veloverkehr optimale Platzverhältnisse und eine hohe Aufenthaltsqualität.

4M1

Bezug zu Teilstrategien:

- › V3.1 Strassennetz mit punktuellen Aus-, Um- und Neubauten weiterentwickeln
- › V3.2 Verkehrsmanagement überregional und regional abgestimmt entwickeln, implementieren und anwenden
- › V5.2 Fussgängerfreundliche Wohnquartiere und Arbeitsplatzgebiete schaffen
- › V6.1 Infrastrukturkapazitäten bereitstellen und Transportabwicklung optimieren

Handlungsbedarf:

Der ESP Allschwil-Bachgraben ist ungenügend an das übergeordnete Strassennetz angebunden. Auswirkungen zeigen sich an der stark belastete Ortsdurchfahrt bzw. Stadtstrasse und den Zuverlässigkeitsproblemen des strassengebundenen ÖV.

Nutzen/Wirkung:

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

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-MIV	4Ü-M5	Réaménagement A35/RD105 Saint-Louis – 5A3F	A
ÖV	MD9	Hégenheim: Aménagement de la placette de l'Europe en Parking-Relais (P&R et B&R)	A
	4Ö13	BL/BS: Tram Bachgraben	B
MIV	4M2	SLA: Contournement Est Hésingue-Hégenheim	A
	4M6	CEA: Réaménagement RD105 Saint-Louis/Hésingue – 5A3F	A
	4M11.14	SLA: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Hégenheim	A
	4M13	CEA : CD68 Réaménagement des carrefours RD105 - RD201 et RD105 - fret EuroAirport, à Hésingue	B
	4M16	Hésingue: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Hésingue	B
	4M17	Saint-Louis: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de à Saint-Louis-Bourgfelden	B
LV	4LV2	BL: VVR Allschwil Bachgraben – Basel SBB, 1. Etappe	A
	4LV10.8	Hégenheim: Aménagement d'un parking vélo sur la placette de l'Europe à Hégenheim	A
	4LV10.27	Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen inkl. Veloabstellanlagen	A

S	4S4.1	Arbeitsplatzgebiet Bachgraben
	4S4.3	Zone d'activité Hégenheim
	4S28.2	Réserve foncière - Aménagement Sud - RD105- Hesingue
L	4L5	Parc des Carrières

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle

Kanton Basel-Landschaft

Weitere beteiligte Stellen

Gemeinde Allschwil, Kanton Basel-Stadt, CEA, Saint-Louis Agglomération (SLA), Bundesamt für Strassen (ASTRA)

Richtplanrelevanz: (CH)

☒ Ja
☐ Nein

Koordinationsstand:

Zwischenergebnis

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

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

4M1

Umweltverträglichkeit

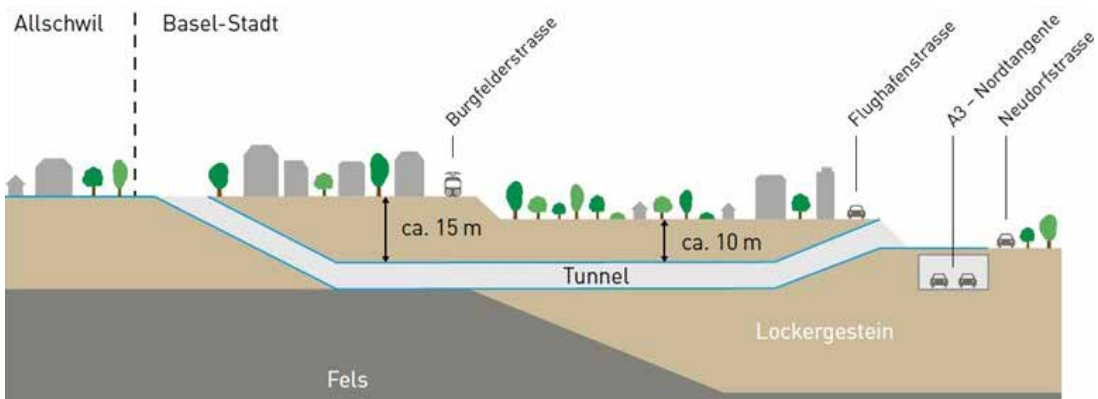
Gewählte Linienführung berücksichtigt die Anliegen des Natur- und Heimatschutzes. Es wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt; Voruntersuchung liegt vor.

Nächste Planungsschritte

Bewilligungsverfahren geplant 2024
Ausführungsprojekt geplant 2024/25

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres

Kernentlastungs- und Umfahrringstrassen:	
Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der neuen Achse, mit Massnahme:	14'500
Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf hauptsächlich zu entlastender Strasse ohne Projekt:	30'000
Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf hauptsächlich zu entlastender Strasse mit Projekt:	19'200



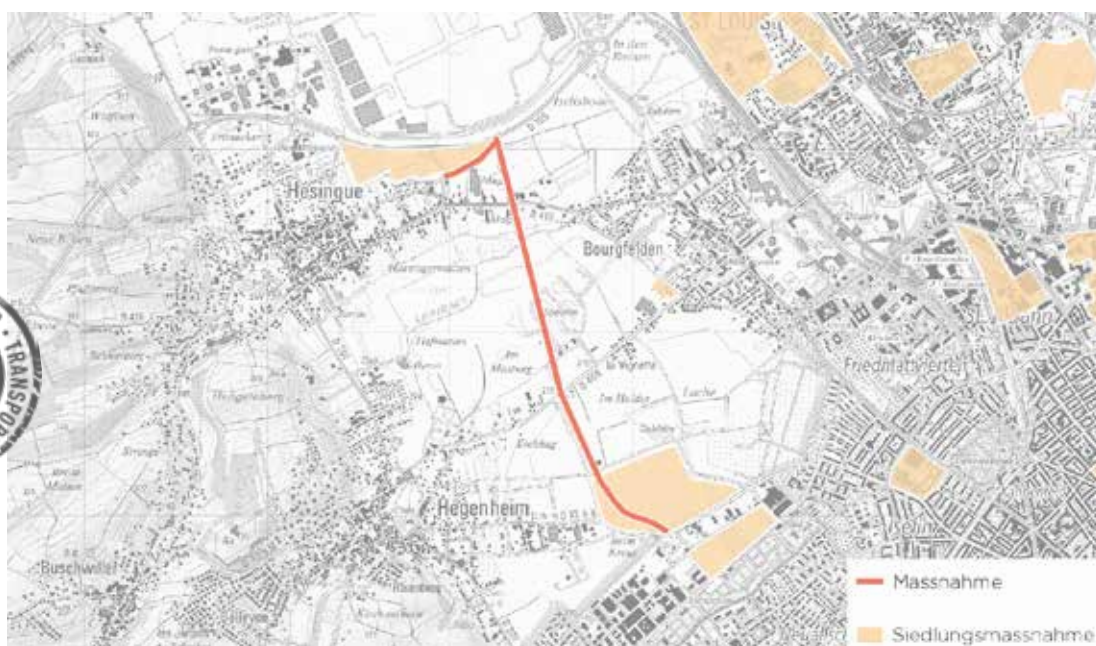
Schematisches Längsprofil des Zubringers

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

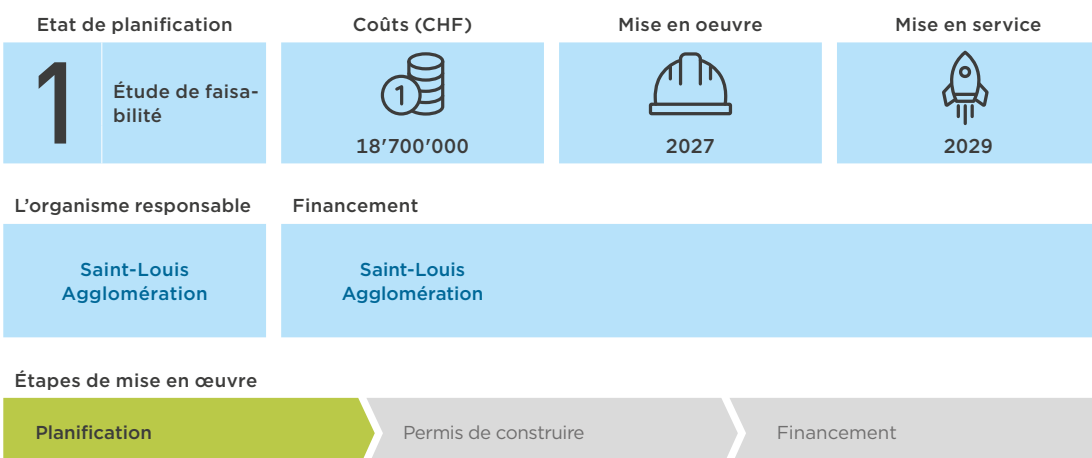
4M2

4M2

SLA : Contournement Hésingue – Hégenheim



Prêt à être réalisé et financement garanti



Description

1. Un trafic routier de transit important dans les centres bourgs pour desservir le pôle d'emploi du Bachgraben et du secteur Nord Ouest de Bâle

L'absence de liaison routière entre le réseau viaire structurant côté français et les zones d'emplois du secteur Allschwil Bachgraben/Bâle Nord Ouest est à l'origine d'un trafic de transit pendulaire important dans le centre des communes de Hégenheim, Héisingue et Saint-Louis. Les axes qui supportent actuellement ce trafic ne sont pas adaptés à un tel trafic, sont systématiquement saturés aux heures de pointes et génèrent d'importantes nuisances dans les communes.

2. Les liaisons en transport en commun sont et resteront insuffisantes pour desservir cette zone

Le secteur du Bachgraben concentre des emplois hautement qualifiés et le rayon d'attractivité pour les travailleurs est de ce fait très étendu. De nombreux employés proviennent ainsi des villages sundgauviens très dispersés et de secteurs plus éloignés encore qui ne sont pas desservis par les transports en commun. L'utilisation de la voiture individuelle pour accéder à cette zone peut être réduite mais elle ne pourra pas être remplacée intégralement et restera nécessaire pour une part importante des pendulaires. Néanmoins, à long terme, le projet pourra être complété par la réalisation d'une voie propre complémentaire dédiée au transport public lorsque la demande le justifiera (cf. évolution à long terme sur le schéma ci-dessous). L'acquisition du foncier pour cette future voie est déjà inclus dans le coût du projet.

3. Une situation qui engendre de nombreuses difficultés

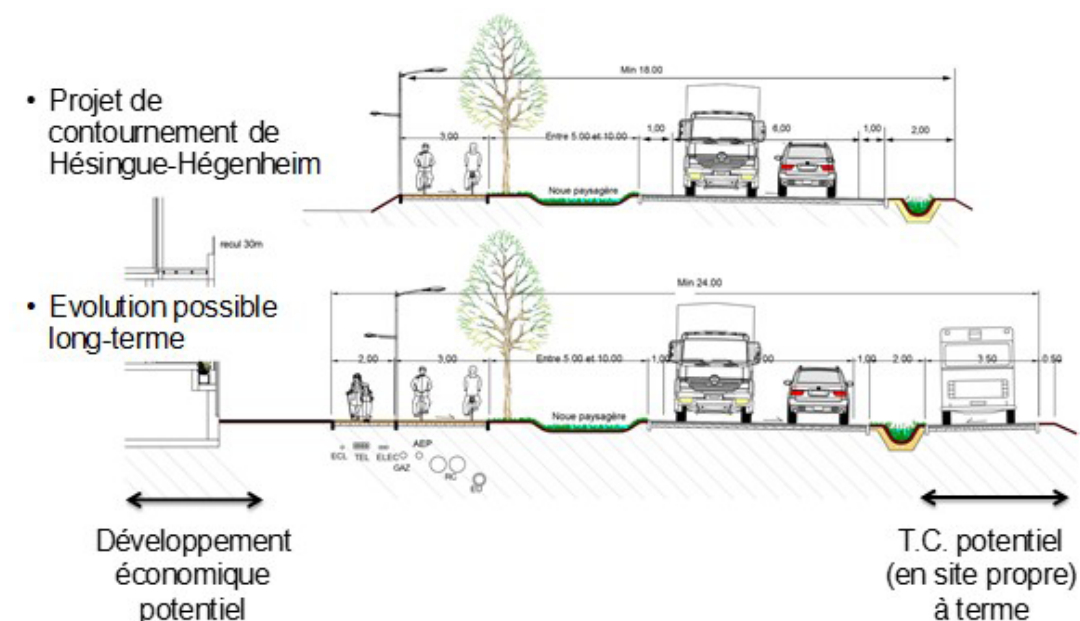
La saturation de la circulation rencontrée aux heures de pointe engendre une perte de temps pour les utilisateurs de voiture individuelle mais également pour les usagers des transports publics qui empruntent cette voie. La sur-fréquentation des voies situées dans les centres bourgs dissuade également les utilisateurs potentiels du vélo et de la marche à pied. Le trafic occasionne aussi des problèmes de sécurité routière et de nuisance dans les centres bourgs. Cela a pour conséquence d'amoindrir la qualité de vie au sein des bourgs et donc leur attractivité.

4. Des besoins en déplacement qui vont encore s'accroître

Le développement attendu du Bachgraben va considérablement accroître le nombre d'emploi présent dans la zone. Le secteur d'activité situé côté français à proximité du Parc des carrières devrait également se développer à terme. Les besoins en mobilité de part et d'autre de la frontière vont progresser de manière significative dans les années à venir.

5. Un contournement routier pour répondre à ces difficultés et enjeux

Le projet de contournement de Héisingue-Hégenheim consiste à réaliser une nouvelle route à 2x1 voie qui reliera la RD105 au secteur du Bachgraben à Allschwil et qui sera située entre les villages de Héisingue, Hégenheim et le village de Bourgfelden (appartenant à la commune



4M2

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code

M14/2701.3.090

C*

Catégorie de mesure

Capacité Route

Sous catégorie

Routes de contournement et de délestage des centres



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

AGGLOPROGRAMMBASEL

4M2

de Saint-Louis). Il s'agit d'une nouvelle liaison structurante de niveau 3 qui viendra renforcer le maillage de la partie Nord-Ouest du réseau trinationnel (V3.1) entre la RD105 (niveau 2) et le ZUBA (Projet 4M1, Niveau 3). Ce nouvel axe permettra de desservir le pôle d'innovation du Bachgraben en fort développement de manière satisfaisante, et de développer le futur parc d'activités de Hégenheim en vis-à-vis du Bachgraben dans un cadre environnemental de qualité en lisière du Parc des carrières (4L5).

Le contournement de Hésingue et Hégenheim engendrera une réduction significative du trafic routier de transit au sein des bourgs (- 40% de trafic). En parallèle du projet sont prévues des mesures d'accompagnement et d'aménagement de l'espace public dans les bourgs (Hésingue/Hégenheim/Saint-Louis) visant à y améliorer la qualité de vie et la sécurité pour les modes de déplacements vélo et piétons (Q1) et à favoriser le développement de l'urbanisation vers l'intérieur dans ces communes.

La réduction du trafic au sein des bourgs aura aussi pour effet direct d'augmenter la vitesse et l'attractivité de la ligne de bus française existante qui dessert le Bachgraben (ligne 8 du réseau Distribus) à travers ces communes. Son utilisation devrait donc s'accroître.

La conception du projet a également pris en compte la mobilité douce, le projet comprenant une liaison cyclable de 3 mètres de large en site propre qui viendra compléter le réseau cyclable trinationnel (V4.2).

6. Coordination avec les autres mesures prévues au projet d'agglomération

Depuis le lancement des études préalables, les projets 4M1 et 4M2 sont pensés et étudiés ensemble dans le cadre d'un processus de coopération transfrontalier regroupant les cantons de BL et BS, le Conseil Départemental du Haut-Rhin et SLA.

En particulier, les questions de trafic ont été traitées de manière commune à l'échelle transfrontalière en y intégrant à une échelle élargie les projets 4Ü-M5 et 4M6. La vision globale impliquera également à l'horizon B la nécessité de d'aménager les deux carrefours giratoires de la RD 105 à l'ouest de l'A35 (4M13).

Enfin, le projet 4M2 a intégré le projet de Parc des carrières (4L5) en assurant, en passage inférieur de la route, la continuité d'un corridor vert reliant le Parc des carrières à Allschwil.

7. Planning

La réalisation des travaux se fera de manière concomitante avec le projet 4M1. Le calendrier prévisionnel du processus est le suivant :

- › Convention de coopération transfrontalière : 2021
- › Etudes et processus d'autorisation : 2022/2025
- › Travaux : 2026/2029

Opportunité et utilité

Relations avec la vision d'ensemble :

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

- › Des sections en site propre et/ou la gestion du trafic permettent de garantir des temps de trajets fiables.
- › Un réseau routier fiable pour le TIM complète l'accessibilité.
- › Les itinéraires prioritaires offrent des liaisons cyclables rapides, directes et sûres dans les corridors intérieurs et le centre de l'agglomération.

Relations avec les stratégies sectorielles :

- › S3.1 Renforcer les centres des localités dans les espaces ruraux
- › V3.1 Développer le réseau routier avec des aménagements ponctuels
- › V3.2 Développer et appliquer une gestion du trafic concertée au niveau suprarégional et régional
- › V4.2 Aménager des itinéraires principaux et complémentaires sûrs et attractifs
- › V6.1 Fournir les capacités d'infrastructure et optimiser le processus des transports

Besoin d'action :

Les routes surchargées traversant les localités doivent être autant que possible délestées du trafic de transit, nécessité de créer une liaison routière entre le réseau routier structurant et le pôle de développement Bachgraben.

Utilité/Effet :

WK1	Le projet va améliorer le réseau routier côté français en créant une nouvelle liaison structurante de niveau 3 entre la RD105 et le futur ZUBA (4M1) et améliorer l'accessibilité du secteur de développement du Bachgraben à Allschwil, du futur parc d'activités de Hégenheim et plus généralement, des zones Nord Ouest de Bâle.
	Il va permettre de désengorger les communes françaises du trafic de transit pendulaire et réduire le temps perdu dans les embouteillages par les automobilistes et les usagers du bus qui transitent actuellement dans les communes saturées.
	Il comprend également une piste cyclable qui va compléter le réseau structurant trinational.
WK2	Le projet est complété par des mesures d'accompagnement de requalification des espaces publics au sein des zones urbaines actuellement traversées, ce qui rendra plus attractif le développement urbain vers l'intérieur (4M11, 4M12, 4M16 et 4M17).
WK3	Des mesures d'accompagnement seront réalisées dans les centres bourgs actuellement traversés pour apaiser la circulation et limiter le transit, ce qui améliorera la sécurité des piétons et vélos dans ces secteurs.
WK4	L'exposition des populations résidant dans les zones urbaines actuellement traversées aux nuisances sonores et aux pollutions atmosphériques sera significativement réduite.

4M2

Coordination entre transports et urbanisation/Relation avec d'autres mesures

ÜM-MIV	4Ü-M5	Réaménagement A35/RD105 Saint-Louis – 5A3F	A
ÖV	4Ö13	BL/BS: Tram Bachgraben	B
MIV	4M1	BL: Zubringer Bachgraben - Allschwil (ZUBA)	A
	4M6	CEA : Réaménagement RD105 Saint-Louis/Hésingue – 5A3F	A
	4M11.14	Hégenheim : Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim	A
	4M13	CEA : Réaménagement des carrefours RD105 - RD201 et RD105 - fret EuroAirport, à Hésingue	B
	4M16	Hésingue : Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Hésingue	B
	4M17	Saint-Louis : Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Saint-Louis Bourgfelden	B
LV	4LV2	BL: VVR Allschwil Bachgraben – Basel SBB, 1. Etappe	A
	4LV10.27	Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen inkl. Veloabstellanlagen	A
	4LV10.8	Hégenheim : Aménagement d'un parking vélo sur la placette de l'Europe à Hégenheim	A
S	4S4.1	Arbeitsplatzgebiet Bachgraben	
	4S4.3	Zone d'activité Hégenheim	
	4S28.2	Réserve foncière - Aménagement Sud - RD105- Hésingue	
L	4L5	Parc des Carrières	

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Coordination

L'organisme responsable

Saint-Louis Agglomération

Autres participante

Cantons de Bâle-Campagne et Bâle-Ville
Collectivité européenne d'Alsace

SCoT : (F)

☒ Oui

☐ No

Coordination :

Coordination réglée

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

SLA assure la maîtrise d'ouvrage du projet. Le Conseil Départemental du Haut-Rhin est associé au projet puisqu'il empiète en partie sur une route départementale qui sera déclassée au profit de SLA et qu'il se raccorde également sur une route départementale existante (RD 105). Une coordination étroite est en place avec les cantons de BL et BS en charge du projet ZUBA

Écocompatibilité

Les études de faisabilité ont été accompagnées d'un état des lieux faune-flore détaillé sur le périmètre du projet. Cet état a démontré que le projet n'impactait pas de manière significative de corridor ou de réservoir écologique. Avec la mise en place d'une noue paysagère, le projet prévoit au contraire de restaurer et de renforcer un corridor écologique actuellement peu fonctionnel. D'autre part, le projet préserve la liaison verte entre le Parc des carrières et Allschwil.

Indications quantitatives/Documents/Autres

Aménagement d'extension des capacités, tronçon routier/noeuds

TJM prévisionnel à 15 ans sur le nouvel axe, avec mesure:	11'000
TJM prévisionnel à 15 ans sur le principal axe à délester, sans mesure	12'000
TJM prévisionnel à 15 ans sur le principal axe à délester, avec mesure:	4'800

4M3

BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa

4M3



A

Historie Prio

AP1/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

M16/2701.3.092

B

Massnahmenkategorie

Kapazität Strasse

Unterkategorie

Kernentlastung- und
Umfahrungsstrasse

Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand

2

Nach SIA
Machbarkeits-
studie

Kosten (CHF)

1

16'000'000

Baubeginn



2025

Inbetriebnahme



2027

Federführende Stelle

Kanton Basel-Landschaft

Finanzierung

Kanton Basel-Landschaft

Ausgabenbewilligung Projektierung liegt vor
Ausgabenbewilligung Realisierung geplant 2023

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung

Plangenehmigung/Baubewilligung

Finanzierung



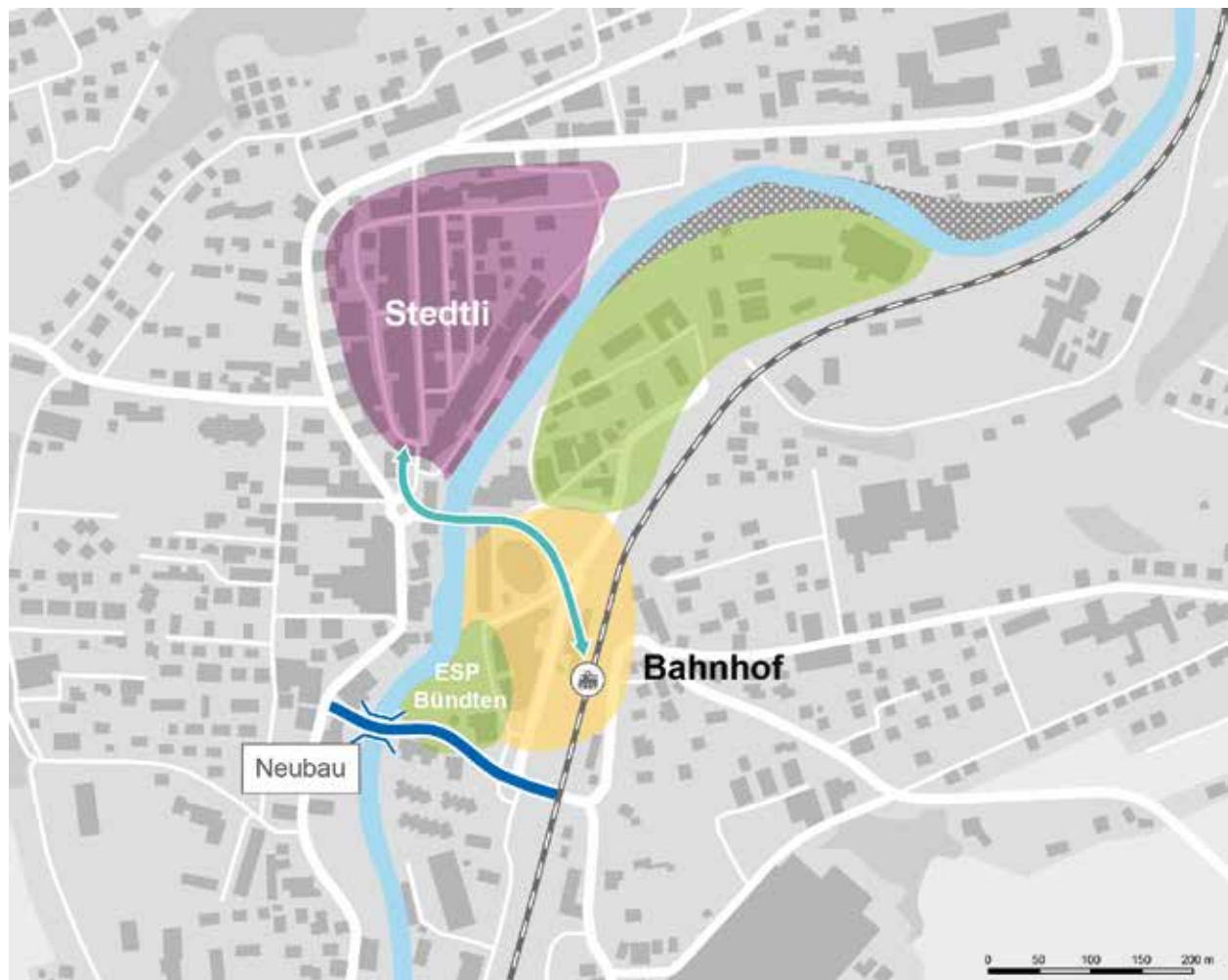
3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Massnahmenbeschreibung

4M3

Die Bahnhofstrasse ist zwischen dem Bahnhof und der Altstadt Laufen stark ausgelastet, der Verkehrsfluss stockt in den Spitzenstunden und die Busse sind in ihrer Fahrt behindert. Die wichtige Verbindung ist auch für Fussgänger wenig attraktiv. Es sind verschiedene Lösungsvarianten untersucht und schliesslich der Bau einer neuen Birsbrücke in der nun vorgesehenen Lage als Bestvariante identifiziert worden. Mit ihr soll die Bahnhofstrasse sowie die Verbindung Bahnhof – Altstadt substanziell vom MIV entlastet (rund 5'000 Fahrzeuge weniger pro Tag) und für den Fuss- und Veloverkehr freigespielt werden. Mit den flankierenden Massnahmen wird dieses Optimierungspotenzial genutzt. Mit der neuen Birsbrücke kann darüber hinaus die Funktionalität des Bahnhofsvorplatzes verbessert werden. Zusammen mit den Massnahmen im Umfeld erlaubt das Projekt eine qualitativ hochwertige und bedarfsgerechte Betriebsabwicklung – auch bei einer weiter zunehmenden Nachfrage – sowie eine Stärkung von Laufen als regionales Zentrum des Laufentals.

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



Übersicht neue Birsbrücke und FlaMa

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Korridorzentren: als Teil der polyzentrischen Struktur stärken

- › Korridorzentren sind typische Orte des Zusammentreffens wichtiger Strassenachsen für den MIV. Das ermöglicht zusammen mit den übrigen Verkehrsträgern eine hohe Erreichbarkeit
- › Der Strassenverkehr im Siedlungsgebiet wird möglichst minimiert und effizient und umfeldverträglich aus dem Siedlungsgebiet geführt.
- › Siedlungsorientierte Strassenräume bieten für den Fuss- und Veloverkehr optimale Platzverhältnisse und eine hohe Aufenthaltsqualität.

4M3

Bezug zu Teilstrategien:

- › QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- › S3.1 Ortskerne stärken
- › V3.1 Strassennetz mit punktuellen Aus-, Um- und Neubauten weiterentwickeln
- › V5.2 Wichtige Fusswege entlang stark befahrener Strassen und Anbindungen zu Points of Interests verbessern und attraktivieren
- › V6.1 Infrastrukturkapazitäten bereitstellen und Transportabwicklung optimieren

Handlungsbedarf:

Durch die Birsbrücke soll der stark belastete Abschnitt der Ortsdurchfahrt Laufen zwischen Bahnhof und Altstadt vom hohen Schwerverkehrsaufkommen befreit werden. Dadurch kann der Raum im Bereich Bahnhof siedlungsorientiert aufgewertet werden.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Sicherstellung der Erreichbarkeit städtebaulicher Schlüsselstellen für den Ziel- und Quellverkehr, optimierte Verkehrsführung im Ortsinnern, Entlastung des Bahnhofsumfelds von Durchgangsverkehr, neue Qualität der entlasteten Strecken für den Fuss- und Veloverkehr, Förderung kombinierte Mobilität, Voraussetzung für die Massnahme «Laufen, Zentrumsentlastung» (4M18)
WK2	Qualität des öffentlichen Raums im städtebaulich wichtigen Umfeld des Bahnhofs wird verbessert. Die wichtige Fuss- und Veloverkehrsachse Bahnhof – Vorstadt – Altstadt wird aufgewertet. Das Projekt ermöglicht die Weiterentwicklung des Bahnhofsumfelds.
WK3	Erhöhung der subjektiven Sicherheit im Fuss- und Veloverkehr von/zum Bahnhof
WK4	-

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÖV	4MD23	BL: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Laufen	C
MIV	4M4	BL: Laufen, Brücke Norimatt und Verlegung Nau	A
	4M18	BL: Laufen, Zentrumsentlastung (Kernumfahrung)	C
	4M19	BL: Laufen, Verbindungsstrasse Stangenmatt	C
LV	4LV9	BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung am Bahnhof Laufen	A
S	4S12.1	Entwicklungsgebiet Bündten	

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle

Kanton Basel-Landschaft

Weitere beteiligte Stellen

Stadt Laufen

Richtplanrelevanz: (CH)

☒ Ja

☐ Nein

Koordinationsstand:

Zwischenergebnis

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Die Abstimmung auf das regionale Strassennetz ist im Zuge der Richtplaneintragung erfolgt. Die Projektentwicklung wird eng mit der Stadt Laufen abgestimmt (insbesondere mit der Arealentwicklung in direktem Umfeld der Neubausstrecke).

Umweltverträglichkeit

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

Nächste Planungsschritte

Bewilligungsverfahren geplant 2022/23

Ausführungsprojekt geplant 2024/25

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres

Kernentlastungs- und Umfahungsstrassen:

Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der neuen Achse, mit Massnahme:	ca. 6'000
Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf hauptsächlich zu entlastender Strasse ohne Projekt:	ca. 7'500-9'500
Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf hauptsächlich zu entlastender Strasse mit Projekt:	ca. 4'500-7'000

4M4

BL: Laufen, Brücke Norimatt und Verlegung Nau

4M4



A

Historie Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

M5/2701.3.333

C

Massnahmenkategorie

Kapazität Strasse

Unterkategorie

Kernentlastung- und
Umfahrungsstrasse

Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand

2

Nach SIA
Machbarkeits-
studie

Kosten (CHF)



15'000'000

Baubeginn



2025

Inbetriebnahme



2026

Federführende Stelle

Kanton Basel-Landschaft

Finanzierung

Kanton Basel-Landschaft

Ausgabenbewilligung Projektierung liegt 2022 vor
Ausgabenbewilligung Realisierung geplant 2024

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung

Plangenehmigung/Baubewilligung

Finanzierung



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Massnahmenbeschrieb

Die schon einmal angedachte Verlegung der Naustrasse wurde nach der Ablehnung der Konzeptstudie durch die Einwohnerschaft von Laufen zunächst nicht weiterverfolgt. Aufgrund von geänderten Rahmenbedingungen (weiterentwickelte Planungsvorstellungen, geänderte Grundeigentümerverhältnisse), konnte der Ansatz nun jedoch wieder aufgegriffen und in einer Lage weiter östlich, weiter konkretisiert werden.

Die Verlegung der Naustrasse spielt südlich der Birs im Raum Nau ein rund 45'000 m² grosses Areal von sämtlichem gebietsfremdem Verkehr frei. Durch dessen Lage an der neu gestalteten Birs sowie in unmittelbarer Nähe zur Altstadt, zu Einkaufsmöglichkeiten und zum Bahnhof entsteht dadurch ein hoch attraktives Entwicklungsgebiet, in welchem ein beträchtlicher Teil der für Laufen vorgesehenen Entwicklung in einem Quartier mit hoher städtebaulicher Qualität abgedeckt werden kann. Das freigespielte Entwicklungsgebiet besitzt eine ÖV-Güteklasse B und erlaubt damit eine gute Organisation der Mobilität.

Der durch die Hochwasserschutzmassnahmen entstehende naturnahe Raum entlang der Birs wird völlig von Brücken und Strassenverkehrsemissionen befreit und kann so zu einem wichtigen Naherholungsgebiet für die Stadt Laufen werden. Die Wohnzone entlang der Baslerstrasse und das langfristig zur Entwicklung vorgesehene Gebiet um den Amtshausplatz wird von einem Teil des Verkehrsaufkommens befreit.

Die Spange Nau der Zentrumsentlastung Laufen (Massnahme 4M18) wird nördlich des Bahnhofs an die Naustrasse angebunden. An diesem Punkt schliesst auch das vorliegende Projekt an. Mit der Verlegung der Naustrasse wird die Entlastungswirkung einer Zentrumsentlastung Laufen (Verlagerung von Schwerverkehr und Durchgangsverkehr) zusätzlich unterstützt und der Verkehr entlang der Bahn auf eine Achse konzentriert.

4M4

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Korridorzentren: als Teil der polyzentrischen Struktur stärken

- › Qualitätsvolle Freiräume sorgen für vielfältige Begegnungs- und Erholungsmöglichkeiten
- › Korridorzentren sind typische Orte des Zusammentreffens wichtiger Strassen-Achsen für den MIV. Das ermöglicht zusammen mit den übrigen Verkehrsträgern eine hohe Erreichbarkeit.
- › Der Strassenverkehr im Siedlungsgebiet wird möglichst minimiert und effizient und umfeldverträglich aus dem Siedlungsgebiet geführt.

Bezug zu Teilstrategien:

- › QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- › QS2.1 Potenziale zur Innenentwicklung nutzen
- › L6.2 Die ökologische und naherholungsbezogene Vernetzungsfunktion stärken
- › V3.1 Strassennetz mit punktuellen Aus-, Um- und Neubauten weiterentwickeln
- › V6.1 Infrastrukturkapazitäten bereitstellen und Transportabwicklung optimieren

Handlungsbedarf:

Handlungsbedarf besteht darin, das Entwicklungsgebiet Nau vom sämtlichen gebietsfremdem Verkehr freizuhalten. Dadurch entsteht eine attraktive Verbindung zwischen Quartier Nau und Altstadt via Langsamverkehrsbrücke abseits der MIV-Achsen.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Beibehaltung der klaren Netzhierarchie, optimierte Verkehrsführung im Hinblick auf das Umfeld, Attraktivierung für den Fuss- und Veloverkehr durch die Verkehrsreduktion
WK2	Erhöhung der Siedlungsqualität und Schaffung zusätzlicher Freiraumqualitäten in den entlasteten Räumen, Machbarkeit einer guten städtebaulichen Einbettung der neuen Achse ist nachgewiesen, Entwicklung und Verdichtung in einem Raum mit guter ÖV-Qualität und Zentrumsnähe ermöglichen, Trennwirkung der Verkehrsachsen wird reduziert
WK3	Verbesserung der Verkehrssicherheit in den entlasteten Bereichen, attraktive und sichere Führung von Fuss- und Veloverkehr entlang neuer Strasse aber auch innerhalb Entwicklungsgebiet
WK4	Bündelung von lärmintensiven Verkehrsträgern an grösstenteils wenig empfindlichen Lagen

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÖV	4MD23	BL: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Laufen	C
MIV	4M4	BL: Laufen, Brücke Norimatt und Verlegung Nau	A
	4M18	BL: Laufen, Zentrumsentlastung (Kernumfahrung)	C
	4M19	BL: Laufen, Verbindungsstrasse Stangenmatt	C
S	4S12.2	Entwicklungsgebiet Nau	

4M4

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Kanton Basel-Landschaft	Stadt Laufen
Richtplanrelevanz: (CH)	Koordinationsstand:
☒ Ja ☐ Nein	-
Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung: Die Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan muss noch erfolgen und ist mit der nächsten Anpassung 2021 vorgesehen.	

Umweltverträglichkeit

Keine grösseren oder gar unlösbaren Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung und/oder zwischen der Massnahme und geschützten oder für den Natur- und Heimatschutz wichtigen Gebieten zu erwarten. Die Auswirkungen und zu ergreifenden Massnahmen sind in der nächsten Projektphase vertieft zu untersuchen.

Nächste Planungsschritte

Bewilligungsverfahren geplant 2024
Ausführungsprojekt geplant 2024/2025

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres

Kernentlastungs- und Umfahungsstrassen:	
Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der neuen Achse, mit Massnahme:	7'000
Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf hauptsächlich zu entlastender Strasse ohne Projekt:	7'000/13'000
Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf hauptsächlich zu entlastender Strasse mit Projekt:	0/8'500 (Naustrasse/Baslerstrasse)

Übersicht Verlegung Nau



4M5

4M5

BL: Arlesheim - Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse ins Tal (inkl. FlaMa)



Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand

3

Nach SIA
Vorprojekt

Kosten (CHF)



20'000'000

Baubeginn



2026

Inbetriebnahme



2029

Federführende Stelle

Kanton Basel-Landschaft

Finanzierung

Kanton Basel-Landschaft

Ausgabenbewilligung Bauprojekt geplant 2022
Ausgabenbewilligung Realisierung geplant 2025

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung

Plangenehmigung/Baubewilligung

Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Wesentliche Teile des Siedlungsgebiets von Münchenstein und Arlesheim werden heute von einer Kantonsstrasse (H273) durchquert. In Münchenstein führt sie durch das historische Dorfzentrum, in Arlesheim tangiert sie insbesondere Wohnquartiere.

Durch eine Verlegung der Strasse aus der heutigen Lage in den Talboden sollen die beiden Siedlungsgebiete vom Verkehr entlastet werden. Zugleich werden die beiden Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung «Arlesheim – Im Tal» und «Münchenstein – Unter Gstadt» ebenso wie das Bahnhofsgelände von Münchenstein als Entwicklungsschwerpunkt unmittelbar an das Kantonsstrassennetz angebunden.

Die bisherigen Kantonsstrasse im Siedlungsgebiet wird zu kommunalen Strassen abklassiert und kann als flankierende Massnahme entsprechend umgestaltet werden. Im Zentrum von Münchenstein ist in diesem Zuge eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorgesehen.

4M5

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

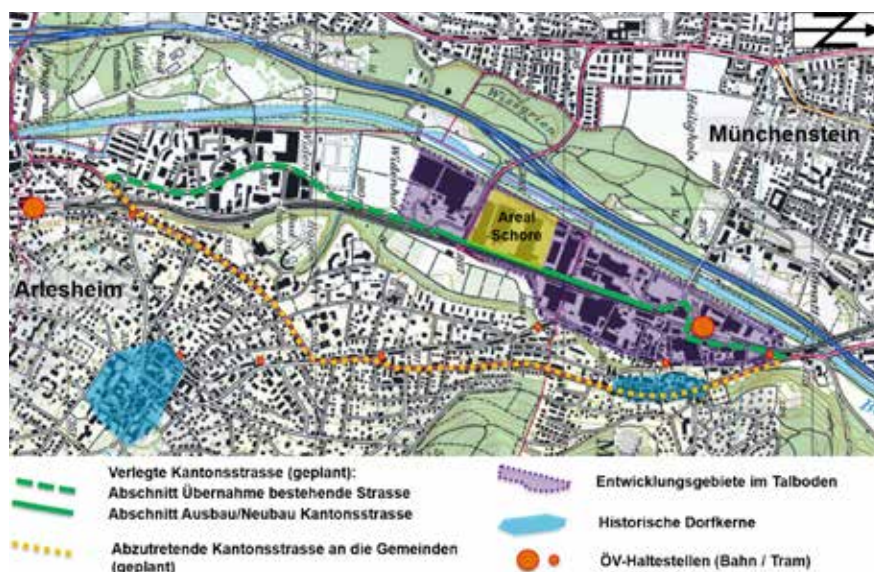
- › Das Agglomerationszentrum bildet einen dicht überbauten, zusammenhängenden Stadtkörper von hoher städtebaulicher Qualität.
- › Der Strassenverkehr im Siedlungsgebiet wird möglichst minimiert und effizient und umfeldverträglich aus dem Siedlungsgebiet geführt.

Bezug zu Teilstrategien:

- › S3.1 Ortskerne stärken
- › QV1.2 Überblick über sicherheitsrelevante Elemente des Agglomerationsprogramms Basel schaffen
- › V3.1 Strassennetz mit punktuellen Aus-, Um- und Neubauten weiterentwickeln
- › V3.2 Verkehrsmanagement überregional und regional abgestimmt entwickeln, implementieren und anwenden
- › V6.1 Infrastrukturkapazitäten bereitstellen und Transportabwicklung optimieren

Handlungsbedarf:

Stark belastete Ortsdurchfahrt und Zuverlässigkeitsprobleme des strassengebundenen ÖV. Entlastungslösung wird mit neuer Infrastruktur umgesetzt. Gleichzeitig kann mit einer Verlegung der Kantonsstrasse die ungenügende Strassenverkehrserschliessung neuer Entwicklungsschwerpunkte im Tal behoben werden.



Arlesheim – Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse, Übersicht zu Grobkonzept für den Gesamttraum

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code

-

-

Massnahmenkategorie

Kapazität Strasse

Unterkategorie

Kernentlastung- und
Umfahrungsstrasse



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

AGGLOPROGRAMMBASEL

Nutzen/Wirkung:

WK1	Stärkung der Hierarchie des Strassensystems, Entlastung zentraler Bereiche vom MIV schafft zusätzliche Möglichkeiten für Veloverkehr und Fussverkehr, Erhöhung der Erschliessungsqualität von Entwicklungsbereichen, Zusammenfassen der Verkehrsinfrastrukturen (neu Kantonsstrasse entlang SBB)
WK2	Erhöhung der Siedlungsqualität und Schaffung zusätzlicher Freiraumqualitäten in den entlasteten Räumen, Eröffnung von Möglichkeiten auf verstärkt dem Umfeld angepasste Strassenraumgestaltung
WK3	Reduktion der Konflikte zwischen Durchgangs- und gewerblich induziertem Verkehr und (querendem) Fuss- und Veloverkehr im Wohngebiet
WK4	Örtliche Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen in den Wohngebieten

4M5

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

LV	4LV4	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, 1. Etappe	A
	4LV10.17	Arlesheim: LV-Unterführung SBB inkl. Fusswegverbindung bis Griebengasse (Tramhaltestelle)	A
	4LV10.19	Münchenstein: Neue Fussgängerbrücke mit Lift «Van Baerle-Neue Talstrasse»	A
S	4S7.1	Gstad	

Beteiligte Stellen/Koordination**Federführende Stelle**

Kanton Basel-Landschaft

Weitere beteiligte Stellen

Gemeinden Münchenstein, Gemeinde Arlesheim, SBB

Richtplanrelevanz: (CH)

- ☒ Ja
☐ Nein

Koordinationsstand:

kein Stand

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Projekt in enger Abstimmung mit den Gemeinden Münchenstein und Arlesheim. Entspricht der kantonalen und regionalen Strassennetzkonzeption.

Umweltverträglichkeit

Voraussichtlich keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung und/oder zwischen der Massnahme und geschützten oder für den Natur- und Heimatschutz wichtigen Gebieten.

Nächste Planungsschritte

Bewilligungsverfahren geplant 2023–2025
Ausführungsprojekt geplant 2025

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres

Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen:

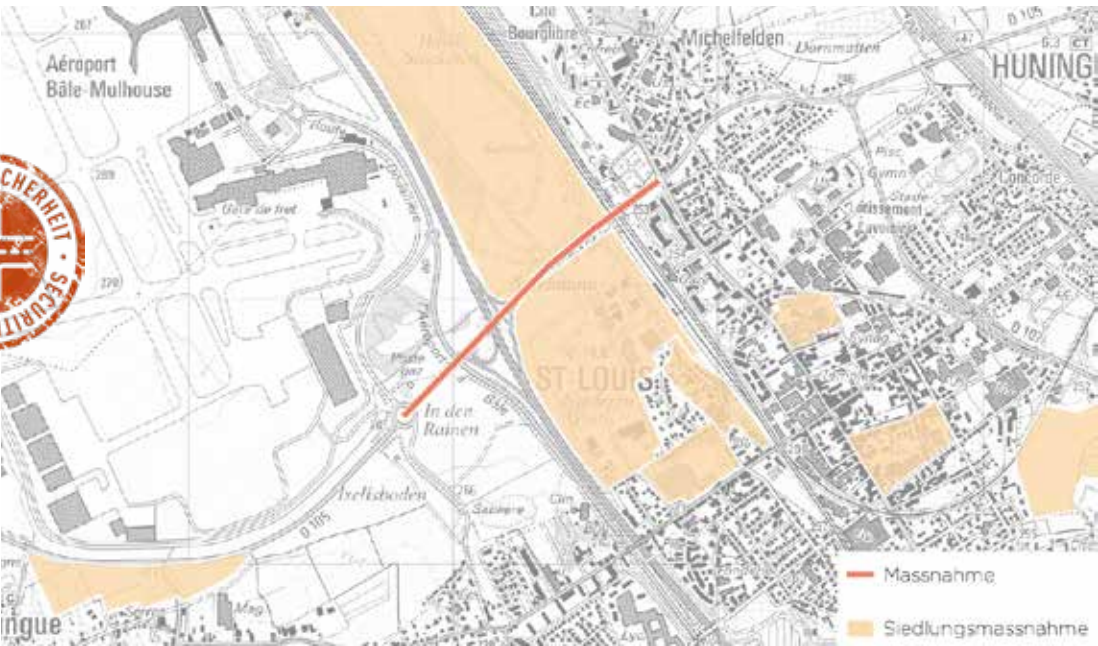
Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der neuen Achse, mit Massnahme:	3'200–11'600
Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf hauptsächlich zu entlastender Strasse ohne Projekt:	2'700–8'500
Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf hauptsächlich zu entlastender Strasse mit Projekt:	1'800–5'900

Vorprojekt liegt vor

4M6

CEA : Réaménagement RD105 Saint-Louis/ Hésingue – 5A3F

4M6



A

Historie Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

M6/2701.3.105

Catégorie de mesure

Capacité routes

Sous catégorie

Aménagement
d'extension des capacités,
tronçon routier/noeuds

Prêt à être réalisé et financement garanti

Etat de planification

3

Avant-projet

Coûts (CHF)



42'160'000

Mise en oeuvre



2024

Mise en service



2025

L'organisme responsable

Collectivité européenne
d'Alsace

Financement

Collectivité européenne
d'Alsace

Saint Louis
Agglomération

Étapes de mise en œuvre

Planification

Permis de construire

Financement



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Description

4M6

L'A35 et la RD105 entre la RD66 (principal axe routier Nord Sud de la partie française de l'agglomération en dehors de l'autoroute) et l'autoroute A35 sont les axes routiers les plus fréquentés de la partie française de l'agglomération. La RD105, avec 2X1 voies bidirectionnelles, est une infrastructure désormais sous-dimensionnée et fortement congestionnée aux heures de pointe du matin et du soir.

L'accessibilité du parking-relais (« Park & Ride ») de la gare ferroviaire et tramway (ligne 3) de Saint-Louis, qui constitue actuellement le plus grand équipement de ce type de l'agglomération bâloise, avec 740 places de stationnement, s'en trouve notamment pénalisée, ce qui se traduit par une sous-utilisation de cet équipement majeur.

Un aménagement de capacité de ce tronçon de la RD105 entre l'échangeur A35 et la RD66 (carrefour dit « du cimetière ») est ainsi devenu incontournable pour remédier à cette situation préjudiciable à l'agglomération bâloise.

Un tel aménagement est également nécessaire pour assurer le désenclavement et la densification des mailles urbaines situées entre l'EuroAirport et Saint-Louis dans le cadre des projets de développement urbain en cours (Technoport, Quartier du Lys).

A l'issue des études préalables comparatives des différentes solutions envisageables, un parti d'aménagement en boulevard urbain à 2x2 voies est apparu le mieux adapté à la vocation et à la mobilité urbaines du site. Cette solution permet de répondre pleinement aux besoins de mobilité correspondants à ceux de l'urbanisation existante et projetée. Une gestion dynamique des flux de la circulation motorisée et des aménagements spécifiques pour les modes doux (trottoirs, passages piétons, itinéraires cyclables) sont prévus et intégrés au projet. De plus, cet aménagement est aussi de nature à favoriser un urbanisme de qualité de part et d'autre de cet axe.

Opportunité et utilité

Relations avec la vision d'ensemble :

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

- › Un réseau routier fiable pour le TIM complète l'accessibilité, notamment des zones de développement. Le réseau secondaire et des voies d'accès spécifiques dirigent les principaux flux vers le réseau supérieur des RGD/RGC délestent ainsi les zones urbanisées.
- › Des sections en site propre et/ou la gestion du trafic permettent de garantir des temps de trajets fiables.

Relations avec les stratégies sectorielles :

- › QV1.2 Créer un aperçu des mesures du projet d'agglomération de Bâle les plus pertinentes pour la sécurité du trafic
- › V3.1 Développer le réseau routier avec des aménagements ponctuels
- › V3.2 Développer et appliquer une gestion du trafic concertée au niveau suprarégional et régional
- › V4.2 Aménager des itinéraires principaux et complémentaires sûrs et attractifs
- › V5.2 Créer des quartiers résidentiels et des pôles d'emploi favorables aux piétons

Besoin d'action :

Un aménagement de capacité de ce tronçon de la RD105 est devenu nécessaire dès à présent pour résorber la saturation croissante du trafic et pour fluidifier l'accès au parking relais (« P&R ») de la gare ferroviaire et de la station tramway (3) de Saint-Louis.

Utilité/Effet :

WK1	La combinaison des projets M6 et Ü18 permettra de répondre parfaitement à l'enjeu de l'amélioration du système de circulation routière. Les problèmes de saturation qui y sont observés et qui devraient s'accroître dans les années à venir compte tenu du développement attendu, constituent le principal enjeu routier du territoire français. La fluidification de la RD105 améliorera le fonctionnement global du réseau routier primaire de l'agglomération.
WK2	Les scénarios à l'étude prévoient tous un apaisement du trafic sur cet axe (alors que celle-ci est aujourd'hui un axe de liaison rapide entre la RD66 et l'autoroute A35). Cela permettra de développer l'urbanisation densément en façade le long des voies. Dans le concept urbain, la RD105 constituera le support de l'urbanisation du quartier du Lys tout en garantissant une desserte optimale pour le centre commercial prévu en vis à vis sur le site du Technoport.
WK3	L'organisation actuelle de la RD105 engendre de nombreux risques pour la sécurité routière : accès à l'autoroute A35, croisements non sécurisés de voies à forte circulation, etc. L'aménagement de la RD105 se traduira par un apaisement des flux de circulation (vitesse réduite, capacité supplémentaire) ce qui permettra d'apporter des solutions aux problèmes identifiés et ainsi d'atténuer les risques.
WK4	Le traitement de l'infrastructure routière permettra d'agir indirectement en faveur d'une réduction de la pollution et de la valorisation de l'environnement du paysage. Les scénarios à l'étude permettent également de développer une valorisation paysagère par la plantation d'arbres en alignement et la constitution de massifs végétaux linéaires notamment vis-à-vis des projets de développement urbain. Enfin la fluidification du trafic réduira les émissions de gaz à effet de serre actuelles liées embouteillages automobiles récurrents.

4M6

Coordination entre transports et urbanisation/Relation avec d'autres mesures

ÜM-MIV	4Ü-M5	Réaménagement A35/RD105 Saint-Louis – 5A3F	A
ÖV	4Ö11	Saint-Louis: Site propre pour les bus – rue de Mulhouse – Saint Louis (Phase 1)	A
MIV	4M1	BL: Zubringer Bachgraben - Allschwil (ZUBA)	A
	4M2	SLA: Contournement Héisingue-Hégenheim	A
	4M13	CEA: CD68 Réaménagement des carrefours RD105 - RD201 et RD105 - fret EuroAirport, à Héisingue	B
S	4S27.1	Pôle de développement Quartier du Lys	
	4S27.2	Zone de développement Technoport	



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Coordination

L'organisme responsable

Collectivité européenne d'Alsace

Autres participants

Etat Français/ Saint-Louis Agglomération/ SMAT

SCoT (F)

☒ Oui

☐ No

Koordinationsstand:

Coordination en cours

L'opération s'inscrit dans les objectifs du Document d'Orientations Générale (DOG) du SCoT du Pays de Saint-Louis et des Trois Frontières

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

Maitrise d'ouvrage des projets EURO3Lys :

5A3F (Réaménagement RD105 et A35)	Collectivité européenne d'Alsace
Technoport	Saint Louis Agglomération/SMAT
3 Pays	SCI 3 Borders
Quartier du Lys	Saint Louis Agglomération
Tram3	Saint Louis Agglomération
Nouvelle Liaison Ferroviaire (NLF)	SNCF/EAP
Développement Est Euroairport	EAP

Écocompatibilité

L'opération s'inscrit dans une approche environnementale menée dès 2014 par l'Etat lors des études préalables à l'échelle de l'échangeur A35/RD105, et poursuivie depuis 2017 à l'échelle du projet global Euro3Lys, dans le cadre de la coordination environnementale menée par l'ensemble des acteurs des différentes opérations. Ce comité de pilotage a abouti à la constitution d'une étude d'impact global du projet Euro3Lys déposée en Octobre 2019, listant l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction et de compensation prises à l'échelle du projet global en fonction de l'avancement de chaque opération. Ce comité permet par ailleurs une coordination dans la constitution des demandes d'autorisation environnementales de chaque opération.

Indications quantitatives/Documents/Autres

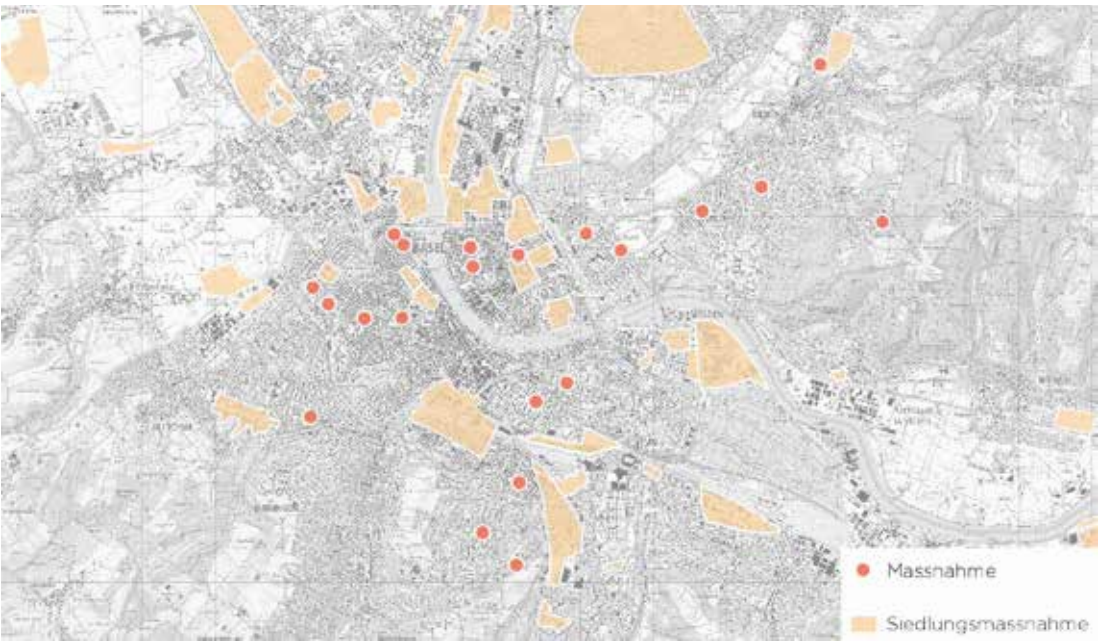
Aménagement d'extension des capacités, tronçon routier/noeuds

TJM prévisionnel à 15 ans sur le principal axe à délester, sans mesure	25'800
TJM prévisionnel à 15 ans sur le principal axe à délester, avec mesure:	25'800

4M7

BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum

4M7



A

Historie Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

E-Mobilität im
Privatverkehr

Unterkategorie

-

Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand

2

Gesamt-
konzept

Kosten (CHF)



4'800'000

Baubeginn



2024

Inbetriebnahme



2028

Federführende Stelle

Kanton Basel-Stadt

Finanzierung

Kanton Basel-Stadt
100%

Ratschlag 19.0926.01 mit Kreditantrag wird bereits im Grossen Rat behandelt.

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung

Plangenehmigung/Baubewilligung

Finanzierung



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Massnahmenbeschrieb

Mehr als die Hälfte der in Basel-Stadt immatrikulierten Autos können nicht in einer privaten Garage abgestellt werden, sondern werden in der Regel in der blauen Zone geparkt. Soll ein Umstieg auf die Elektromobilität ermöglicht werden, sind öffentliche Ladestationen insbesondere auch in der blauen Zone notwendig. Nach einem erfolgreichen Pilotprojekt, sollen nun bis Ende 2027 sukzessive 170 Quartierladestationen und 30 Schnellladestationen installiert werden. Alle Ladeparkplätze werden mit Parksensoren ausgerüstet. Damit kann eine Kundin oder ein Kunde via App feststellen, ob ein Ladeparkplatz tatsächlich frei ist und nicht etwa durch ein anderes Fahrzeug belegt wird.

4M7

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

Bezug zu Teilstrategien:

- › QV3.4 Neue kombinierte Mobilitätsangebote fördern
- › V2.3 Elektrifizierung des öffentlichen Busverkehrs vorantreiben

Handlungsbedarf:

Förderung der E-Mobilität in Gemeinden und Städten des inneren Korridors und des Agglomerationszentrums zur Verminderung des des CO₂-Ausstosses und von Lärmemissionen.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Verbesserung des Gesamtverkehrsystems
WK2	-
WK3	-
WK4	Reduktion von Luftschdstoffen- und Treibhausgasemissionen, Förderung erneurbare Energien, Reduktion CO ₂ -Ausstoss, Verminderung der Lärmemissionen

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

S	4S1	Schwerpunktgebiet Kleinbasel
	4S2.1	Hafen- und Stadtentwicklung
	4S2.2	Areal klybeckplus
	4S2.6	Campus Novartis
	4S3	Schwerpunktgebiet Basel-Nordwest
	4S5	Schwerpunktgebiet Basel-Süd

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Kanton Basel-Stadt	Industrielle Werke Basel (IWB)
Richtplanrelevanz: (CH)	Koordinationsstand:
☐ Ja ☒ Nein	-

4M7

Umweltverträglichkeit

Um die CO₂-Reduktionsziele im Verkehr erreichen zu können, hat sich der Bund zusammen mit Vertretern der Kantone und Städte sowie der Elektrizitäts- und der Mobilitätsbranche darauf geeinigt, eine Roadmap zu erstellen mit dem Ziel, den Anteil der Elektrofahrzeuge an den Neuzulassungen bis 2022 auf 15% zu erhöhen. Der Regierungsrat unterstützt im Gesamtkonzept Elektromobilität diese Zielsetzung.

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres

Die IWB rechnet mit Gesamtkosten für Betrieb und Verwaltung von rund CHF 21'500 im Jahr 2020 und bis rund CHF 173'000 ab dem Jahr 2026, wenn alle 200 Ladesäulen installiert sind. Sie wird diese Betriebskosten selbst tragen.



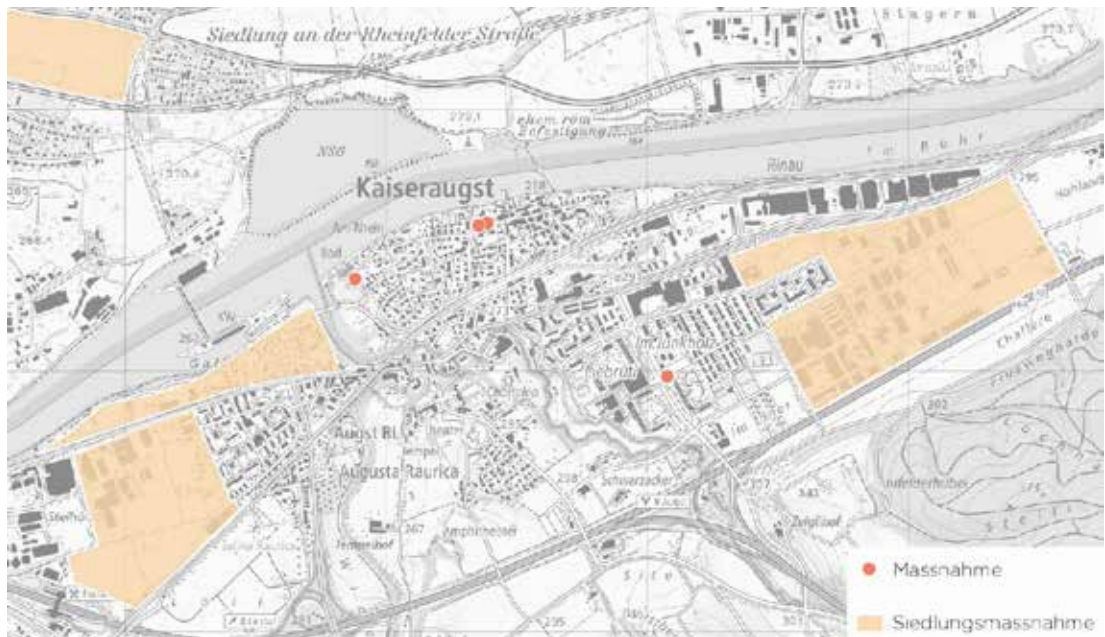
Quartierladestation in Basel

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

4M8

4M8

Kaiseraugst: Neue E-Tankstellen auf Gemeindeparkplätzen



Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand

1

Nach SIA
Machbarkeits-
studie

Kosten (CHF)



240'000

Baubeginn



2024

Inbetriebnahme



2024

Federführende Stelle

Gemeinde Kaiseraugst

Finanzierung

Gemeinde Kaiseraugst
100%

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung

Plangenehmigung/Baubewilligung

Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Die E-Fahrzeuge nehmen in der Anzahl zu. Die Tendenz ist weiter steigend. Damit diese Fahrzeuge auf den Gemeindeparkplätzen (Gemeindehaus-Einstellhalle, Gemeindehausparkplatz, Einstellhalle Löwen, Parkplatz Violahof und Parkplatz Schwimmbad) aufgetankt werden können, müssen E-Tankstellen (inkl. Stromzufuhr) installiert werden, welche mit Naturstrom beliefert werden. Die Gemeinde Kaiseraugst setzt sich als Energiestadt stark für die Elektromobilität ein.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

Bezug zu Teilstrategien:

- › QV3.4 Neue kombinierte Mobilitätsangebote fördern
- › V2.3 Elektrifizierung des öffentlichen Busverkehrs vorantreiben

Handlungsbedarf:

Förderung der E-Mobilität in Gemeinden und Städten des inneren Korridors und des Agglomerationszentrums zur Verminderung des CO₂-Ausstosses und von Lärmemissionen.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Verbesserung des Gesamtverkehrsystems
WK2	-
WK3	-
WK4	Reduktion von Luftschdstoffen- und Treibhausgasemissionen, Förderung erneurbare Energien, Reduktion CO ₂ -Ausstoss, Verminderung der Lärmemissionen

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle

Gemeinde Kaiseraugst

Weitere beteiligte Stellen

-

Richtplanrelevanz: (CH)

- ☐ Ja
☒ Nein

Koordinationsstand:

-

E-Tankstelle
der Gemeinde
Kaiseraugst



4M8

A

Historie

AP1/ARE-Code

-

Prio

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

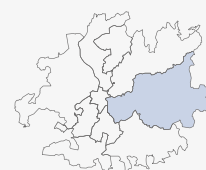
-

Massnahmenkategorie

E-Mobilität im
Privatverkehr

Unterkategorie

-



4M9

4M9

BL: Birsfelden, Umgestaltung Ortsdurchfahrt



Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand	Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
3 Nach SIA Vorprojekt	 36'000'000	 2024	 2028
Federführende Stelle	Finanzierung		
Kanton Basel-Landschaft	Kanton Basel-Landschaft 100% Ausgabenbewilligung Projektierung liegt vor Ausgabenbewilligung Realisierung geplant 2023		
Stand Umsetzungsschritte			
Projektierung Plangenehmigung/Baubewilligung Finanzierung			

Massnahmenbeschrieb

Die Ortsdurchfahrt der kantonalen Hauptverkehrsstrasse prägt das Bild des Birsfelder Zentrums. Die Strasse ist mit rund 11'000 Fahrzeugen pro Tag (DWV) stark belastet, und darüber hinaus verkehrt auf der Strasse die Tramlinie 3. Der trotz parallel verlaufender Nationalstrasse relative hohe Anteil an Durchgangsverkehr stellt eine besondere Herausforderung dar. Zusätzlich führen regelmässige Überlastungssituationen auf der Nationalstrasse insbesondere in Richtung Basel und Deutschland zu Ausweichverkehr durch Birsfelden. Dadurch erleiden ÖV und MIV Fahrzeitverluste. Entlang der Strasse sind zahlreiche publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen vorhanden. Die Zugänge zu diesen sind jedoch teilweise wenig attraktiv für Fussgänger und Velofahrende. Ausserdem sind der Strassenkörper wie auch das Gleistrasse sanierungsbedürftig.

Mit der Umsetzung der Massnahme wird der Raum für verschiedene Nutzergruppen erheblich aufgewertet. Gestalterische und betriebliche Bedürfnisse werden in Einklang gebracht. Die Attraktivität für Fussgänger und Velofahrende wird erhöht (u. a. Velostreifen, Mehrzweckstreifen, Aufwertung Trottoirbereiche). Die Einbindung der ÖV-Haltestellen in ihr Umfeld wird verbessert. Die Reisezeiten für das Tram bleiben in etwa gleich, für die Busse werden die Verlustzeiten reduziert. Die Kapazitäten für den MIV sind auf den ausserhalb des Projektperimeters liegenden leistungsbestimmenden Knoten «Breite» abgestimmt.

Das Projekt berücksichtigt die Absichten zur Zentrumsentwicklung der Gemeinde sowie laufende und angedachte Arealentwicklungen. An zentraler Stelle wird durch eine veränderte Strassenanbindung der Flächenverbrauch der Verkehrsanlage erheblich reduziert und so städtebauliches Entwicklungspotential geschaffen.



Visualisierung der Verkehrssimulation

4M9

A

Historie Prio

AP1/ARE-Code -

AP2/ARE-Code -

AP3/ARE-Code
M18/2701.3.094 -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit
Strassenraum

Unterkategorie
Strassenabschnitt



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

- › Das Agglomerationszentrum bildet einen dicht überbauten, zusammenhängenden Stadtkörper von hoher städtebaulicher Qualität.
- › Dank Eigentrasses oder Verkehrsmanagement sind zuverlässige Fahrzeiten sichergestellt.
- › Der Strassenverkehr im Siedlungsgebiet wird möglichst minimiert und effizient und umfeldverträglich aus dem Siedlungsgebiet geführt.

4M9

Bezug zu Teilstrategien:

- › QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- › V3.1 Strassennetz mit punktuellen Aus-, Um- und Neubauten weiterentwickeln
- › V3.2 Verkehrsmanagement überregional und regional abgestimmt entwickeln, implementieren und anwenden
- › V4.2 Hauptrouten und Ergänzungsrouten sicher und attraktiv gestalten
- › V5.1 Wichtige Fusswege entlang stark befahrener Strassen und Anbindungen zu Points of Interests verbessern und attraktivieren

Handlungsbedarf:

Der hohe Durchgangsverkehrsanteil und insbesondere der Ausweichverkehr bei Überlastung des übergeordneten Strassennetzes sind insbesondere eine Belastung für die Gemeinde. Ein Anstieg der Bevölkerung und die angestrebte Siedlungsentwicklung nach innen muss mit flankierenden Massnahmen im Verkehr einhergehen.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Verbesserte Zugänglichkeit und BehiG-Tauglichkeit der ÖV-Haltestellen, Attraktivierung für Velo- und Fussgängerverkehr, Reduktion von Behinderungen für den ÖV
WK2	Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Attraktivierung des Dorfzentrums, Verbesserung der Standortqualität für das örtliche Kleingewerbe, Trennwirkung der Strasse minimiert, Massnahme ist wichtige Voraussetzung für die Siedlungsentwicklung nach innen
WK3	Deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit, u. a. durch Einhaltung Sichtweiten, Anordnung Sicherheitselemente wie z. B. Schutzinseln Fussgänger, logisches Verkehrsregime
WK4	Reduktion der Beeinträchtigungen durch Immissionen mittels flüssigerem Verkehr im Zentrumsbereich

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-MIV	4Ü-M7	Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau - Augst	B
LV	4LV10.11	Birsfelden: Öffentliche gedeckte Veloabstellplätze im Zentrum	A
S	4S13.3	Stadtentwicklung Birsfelden	
L	4L4	Birspark Landschaft	

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Kanton Basel-Landschaft	Gemeinde Birsfelden
Richtplanrelevanz: (CH)	Koordinationsstand:
☐ Ja	-
☒ Nein	
Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:	
Abgestimmt mit den Entwicklungsabsichten der Gemeinde Birsfelden (Stadtentwicklungskonzept/Stadtentwicklungsprogramm, Zentrumsentwicklung)	
Abgestimmt mit dem umgebenden Strassennetz	

4M9

Umweltverträglichkeit

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

Nächste Planungsschritte

Bewilligungsverfahren geplant 2022-2023
Ausführungsprojekt geplant 2023-2024

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres

Aufwertung/Sicherheit Strassenraum:	
Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrt auf Knoten (ohne Massnahme):	ca. 9'500-13'000
Quadratmeter Umsetzungsbereich im BeSA-Perimeter:	30'400

4M10

4M10

BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Nord



Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand	Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
2 Nach SIA Machbarkeitsstudie und Vorprojekt	 9'000'000	 2025	 2028
Federführende Stelle	Finanzierung		
Kanton Basel-Landschaft	Kanton Basel-Landschaft95% Gemeinde Aesch5%		
Stand Umsetzungsschritte			
Projektierung Plangenehmigung/Baubewilligung Finanzierung			

Massnahmenbeschrieb

Dank verschiedener übergeordneter Planungen und Projekte wie etwa dem Vollanschluss Aesch-Nord und dem Zubringer Pfeffingerring kann die heute stark belastete Hauptstrasse in Aesch künftig vom motorisierten Verkehr entlastet werden.

Der heutige verkehrsorientierte Strassenraum der Hauptstrasse soll in der Folge aufgewertet werden. Mit der Umgestaltung sollen für den Fussverkehr neue Gehflächen geschaffen werden. Auf der Ostseite ist ein durchgehendes Trottoir mit einer Breite von bis zu 4,0 m (inkl. Baumscheibe) vorgesehen. Auf der Südseite besteht mit dem Neuhofweg eine weitere, grösstenteils verkehrsfreie, attraktive Verbindung ins Zentrum. Für den Veloverkehr soll die Netzlücke zwischen Sempacherstrasse und Ettingerstrasse resp. weiter bis zum Dorfplatz mit der Tramwendschlaufe geschlossen werden, indem (abseits der Hauptstrasse, auf dem Neuhofweg) eine attraktive Veloverbindung realisiert wird. Auf die Übergangsbereiche resp. die Weiterführung in Richtung Reinach ist besonders Rücksicht zu nehmen. Mit der Reduktion der Fahrbahnbreite und der Optimierung der Fuss- und Veloverkehrsführung kann nebst der Aufwertung auch die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Mit dem Doppelspurausbau der Tramstrecke ab der Dornacherstrasse bis ins Zentrum kann die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs gesichert werden. Der Strassenraum soll durch den Einsatz von Grünelementen zusätzlich aufgewertet werden und insgesamt einen attraktiveren und identitätsstiftenden Charakter erhalten.

4M10



Historie Prio

AP1/ARE-Code

- -

AP2/ARE-Code

M9/2701.2.071 B

AP3/ARE-Code

- -

Massnahmenkategorie

Aufwertung/Sicherheit
Strassenraum

Unterkategorie

Strassenabschnitt



Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

- › Mit dem untergeordneten Netz und spezifischen Zubringern werden die Hauptströme auf das übergeordnete HLS-/HVS-Netz gelenkt und somit die siedlungsorientierten Räume entlastet.
- › Siedlungsorientierte Strassenräume bieten für den Fuss- und Veloverkehr optimale Platzverhältnisse und eine hohe Aufenthaltsqualität.

Bezug zu Teilstrategien:

- › QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- › S3.1 Ortskerne stärken
- › QV1.2 Überblick über sicherheitsrelevante Elemente des Agglomerationsprogramms Basel schaffen
- › V3.1 Strassennetz mit punktuellen Aus-, Um- und Neubauten weiterentwickeln

Handlungsbedarf:

Hohe Dominanz des rollenden Verkehrs mindert die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Zuverlässigkeitsprobleme des strassengebundenen ÖV. Grosser Bedarf einer möglichst siedlungsverträglich Aufwertung des öffentlichen Strassenraumes.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Attraktivitätssteigerung für den Fuss- und Veloverkehr in Aesch durch attraktive Infrastrukturen und Aufwertung des Strassenraums, verbesserte Fahrplanstabilität im öffentlichen Verkehr durch Ausbau der Tramstrecke auf Doppelspur
WK2	Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Attraktivierung der Ortsdurchfahrt
WK3	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Reduktion der Fahrbahnbreite, Veloführung mit verbesserter Sicherheit, da abseits der Hauptstrasse geführt
WK4	Geringfügige Reduktion der örtlichen Lärm- und Luftschadstoffbelastungen

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	4Ü-Ö31	Tram Aesch Dorf - Aesch Bahnhof	C
ÖV	4Ö8	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
MIV	4M15	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Bereich Zentrum	B
S	4S9.1	Aesch-Nord	

4M10

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle

Kanton Basel-Landschaft

Weitere beteiligte Stellen

Gemeinde Aesch

Richtplanrelevanz: (CH)

- ☐ Ja
☒ Nein

Koordinationsstand:

-

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Abgestimmt mit Entwicklungsabsichten der Gemeinde Aesch. Aufwärtskompatibilität für Tramnetzentwicklung sichergestellt.

Umweltverträglichkeit

Die Massnahmen liegen innerhalb des bebauten Gebiets. Es sind keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung oder mit für den Natur- und Heimatschutz wichtigen Gebieten zu erwarten. Den Ortsbildpflegerischen Aspekten wird im Projekt Rechnung getragen.

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres

Aufwertung/Sicherheit Strassenraum:

Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrt auf Knoten (ohne Massnahme): ca. 8'500-13'000

Quadratmeter Umsetzungsbereich (falls nicht vorhanden, Länge des Abschnittes mit 10 m Strassenbreite multiplizieren) im BeSA-Perimeter: 21'600



Ausschnitt aus dem Betriebs- und Gestaltungskonzept (Stand 14. Dezember 2020)

4M11

Pauschalpaket: Aufwertung/Sicherheit Strassenraum (A-Horizont)



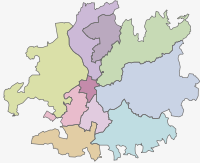
A

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

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum
Unterkategorie
-

Bau- und Finanzierungsreife

Baubeginn	Federführende Stelle	Leistungseinheiten			
 ab 2024	Agglo Basel	Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
		Aufwertung/Sicherheit Strassenraum:	117'457	m ²	34'303'500



Massnahmenbeschreibung

Das Massnahmenpaket Aufwertung/Sicherheit Strassenraum beinhaltet mehrere Projekte zur Umgestaltung von Strassenabschnitten. Sämtliche aufzuwertenden Strassenräume liegen innerhalb des Agglomerationszentrums oder der inneren Korridore (siehe Teil 1-Hauptbericht Kap. 7 Zukunftsbild). Der Handlungsbedarf ist dort aufgrund der hohen Einwohner- und Arbeitsplatzdichte und den dadurch stark frequentierten Strassenachsen am höchsten. Gemäss Teilstrategie Strasse (siehe Teil 1-Hauptbericht Kap. 9.4.4) sind die Aufenthaltsqualitäten zu verbessern, die Querungsmöglichkeiten zu optimieren und eine sichere Koexistenz

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern sicherzustellen. Der Fokus der Umgestaltung liegt dabei besonders auf einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und einer Qualitätsverbesserung für den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr.

Die Teilmassnahmen stammen aus unterschiedlichen Prozessen. Einerseits werden die Strassenräume durch die zuständigen Gebietskörperschaften periodisch auf Verkehrssicherheit hin überprüft (in der Schweiz über Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI)). Aus dieser Prüfung ergibt sich ein Handlungsbedarf und erste Ansätze der Verbesserungsmaßnahmen. Parallel dazu laufen die Prozesse des Infrastrukturmanagements, das nebst der Infrastrukturplanung auch für deren Betrieb und Unterhalt sowie das Verkehrsmanagement zuständig ist. Eine dritte Akteursgruppe in der Planung von Verkehrsräumen im Siedlungsbereich bilden die direkt Betroffenen (Anwohner, Gewerbe, Gemeinde etc.). Eine Strassenraumumgestaltung (z. B. im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes) erfolgt in enger Abstimmung zwischen Sicherheits- und Infrastrukturmanagement sowie Betroffenen. Nur so kann eine funktionierende, sichere und siedlungsverträgliche Gestaltung der Verkehrsräume erfolgen. Die vorliegenden Massnahmen tragen dazu bei, stark befahrene Knoten und Strassenabschnitte siedlungsverträglicher, durchlässiger, sicherer und multifunktional nutzbar zu gestalten und damit die Aufenthalts- und Verkehrsqualität zu verbessern.

4M11

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

- › Der heutige Anteil des MIV wird reduziert und aufs übergeordnete Netz kanalisiert.
- › Siedlungsorientierte Strassenräume bieten für den Fuss- und Veloverkehr optimale Platzverhältnisse und eine hohe Aufenthaltsqualität.

Bezug zu Teilstrategien:

- › V3.1 Strassennetz mit punktuellen Aus-, Um- und Neubauten weiterentwickeln
- › V3.2: Verkehrsmanagement überregional und regional abgestimmt entwickeln implementieren und anwenden
- › V5.1: Wichtige Fusswege entlang stark befahrener Strassen und Anbindungen zu POI verbessern und attraktiveren
- › V5.2: Fussgängerfreundliche Wohnquartiere und Arbeitsplatzgebiete schaffen

Handlungsbedarf:

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

Nutzen/Wirkung:

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

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Agglo Basel	Mehrere beteiligte Städte und Gemeinden
Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung: Das Massnahmenpaket beruht auf den Gemeinde- und Kantonseigenen Schwachstellenanalysen im Bereich belasteter Strassenabschnitte.	

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres

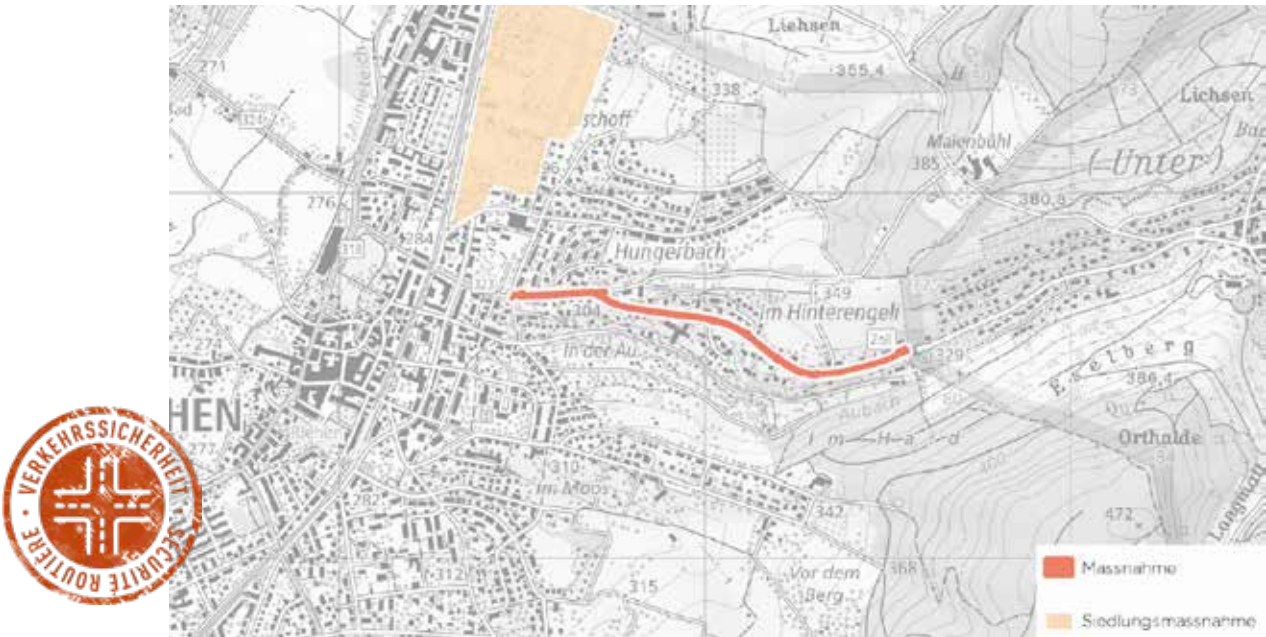
130m² Aufwertung/Sicherheit Strassenraum sind in der Massnahme 4LV10.32 enthalten.

4M11

4M11.1

4M11.1

BS: Verbesserungsmassnahmen Inzlingerstrasse in Riehen



Baubeginn	Federführende Stelle	Leistungseinheiten			
		Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
 2027	Kanton Basel-Stadt	Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum	28'000	m²	5'000'000

4M11.1

Massnahmenbeschrieb

Die Inzlingerstrasse in Riehen ist eine Hauptstrasse gemäss Durchgangstrassenverordnung des Bundes. Sie dient einerseits der Erschliessung der in diesem Abschnitt liegenden Liegenschaften sowie der angrenzenden Wohnquartiere. Andererseits verbindet sie Riehen mit Inzlingen (D) sowie Inzlingen mit Weil am Rhein. Die Inzlingerstrasse wurde nie vollständig ausgebaut und entspricht nicht dem Standard für Kantonsstrassen. So ist ein Trottoir auf weiten Teilen der Strasse nicht vorhanden. Die Strasse selber ist nur sechs bis acht Meter breit. Velomassnahmen fehlen gänzlich. Die Bushaltestellen sind ungenügend ausgebaut und der Bus nicht hindernisfrei zugänglich.

In den kommenden Jahren besteht Erhaltungsbedarf. Dies soll als Anlass genutzt werden die Strasse zu verbreitern, damit ein Trottoir sowie ein Radstreifen erstellt werden können. Zudem sollen die Bushaltestellen hindernisfrei umgebaut werden.

Es liegt eine Vorstudie vor, die den neuen Querschnitt der breiteren Strasse wie auch die Lage der Bushaltestellen definiert. In einem nächsten Schritt werden Abklärungen betreffend notwendige Landabtretungen erfolgen. Danach wird das Vorprojekt erarbeitet.



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

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit
Strassenraum

Unterkategorie
-



4M11.2

4M11.2

BS: Sicherheit Knoten Grenzacherstrasse/ Rankstrasse



Baubeginn	Federführende Stelle	Leistungseinheiten			
 2024	Kanton Basel-Stadt	Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
		Aufwertung/Sicherheit Strassenraum:	10'000	m ²	1'930'000

Massnahmenbeschrieb

Der Knoten Grenzacherstrasse – Rankstrasse ist heute überdimensioniert und weist Verkehrssicherheitsrelevante Defizite auf. In Zusammenhang mit der angrenzenden Arealentwicklung und der damit verbundenen Zunahme von Bewohnern im direkten Umfeld des Knotens sind dringend Verbesserungsmassnahmen umzusetzen. Im Rahmen der anstehenden Sanierung des Strassenbelags soll die Situation den heutigen und künftigen Ansprüchen angepasst werden. Neben dem erstrangigen Ziel eine langfristig funktionstüchtige städtische Infrastruktur sicher zu stellen, liegen dem Vorhaben folgende Ziele zu Grunde:

- › Eine klare und sichere Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer, auch mit Mehrverkehr aus den angrenzenden Arealentwicklungen und Verdichtungen.
- › Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen (Schulwege neuer Arealentwicklungen).
- › Verbesserung der Fussverbindung/Erschliessung neuer Areale (zu den Bushaltestellen Rankstrasse und Museum Tinguely).
- › Sicherstellung der Flächenansprüche (Umverteilung der Flächen zugunsten des Velo- und Fussverkehrs und Grünflächen).

Im aktuellen Stand der Projektentwicklung (Vorprojekt in Erarbeitung) sind folgende Massnahmen geplant:

- › Der Knoten Grenzacherstrasse/Rankstrasse wird in einen Kreisverkehr umgestaltet und redimensioniert. Damit wird die Verkehrssicherheit erhöht.
- › Ein Teil der gewonnenen Flächen wird in Grünflächen umgewandelt.
- › Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs wird qualitativ verbessert.



Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code

-

-

Massnahmenkategorie

Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie

-



4M11.3

4M11.3

BS: Aufwertung Ortsdurchfahrt Riehen Dorf

A



Historie

AP1/ARE-Code

Prio

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Aufwertung/Sicherheit
Strassenraum

Unterkategorie

-



Baubeginn



2026

Federführende Stelle

Kanton Basel-Stadt

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum:	2'770	m ²	1'600'000

Massnahmenbeschrieb

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

Im Rahmen der Konkretisierung der gemeinsamen Planung wurde das Gesamtkonzept mit den Elementen der kommunalen Planung (Umgestaltung Kirchplatz) ergänzt (AP4 A-Massnahme, 4M11.4). In der Kostenschätzung ($\pm 30\%$) sind keine Kosten für die Umsetzung des BehiG an der Tramhaltestelle enthalten.

4M11.4

Riehen: Aufwertung und Umgestaltung Kirchplatz

4M11.4



A

Historie

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Prio

-

-

-

Massnahmenkategorie

Aufwertung/Sicherheit
Strassenraum

Unterkategorie

-



Baubeginn



2026

Federführende Stelle

Gemeinde Riehen

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum:	460	m ²	350'000

Massnahmenbeschreibung

Der Kirchplatz wird über sichere und direkte Verbindungen in das Fuss- und Veloverkehrsnetz der Gemeinde eingebunden. Er soll neben dem Bahnhof ein weiterer repräsentativer Ankunftsort in der Gemeinde werden und stellt beispielsweise für Besucher der Fondation Beyeler ein Ausgangspunkt für wichtige Wegbeziehungen dar.

Dank einer effizienteren Haltestellenanordnung kann die Verkehrsfläche zugunsten breiterer seitlichen Geh- und Aufenthaltsbereiche reduziert werden. Für ein einheitliches Erscheinungsbild ist vorgesehen, den Kirchvorplatz besser mit dem neuen Fussgängerbereich der Baselstrasse zu verbinden. Aufgrund des hohen Fussgängeraufkommens wird eine durchlässige Gestaltung angestrebt.

Im Rahmen der Konkretisierung der gemeinsamen Planung wurde das Gesamtkonzept mit den Elementen der kantonalen Planung (erforderliche Anpassung an der Haltestellen-Infrastruktur) ergänzt (AP4 A-Massnahme, 4M11.3).

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

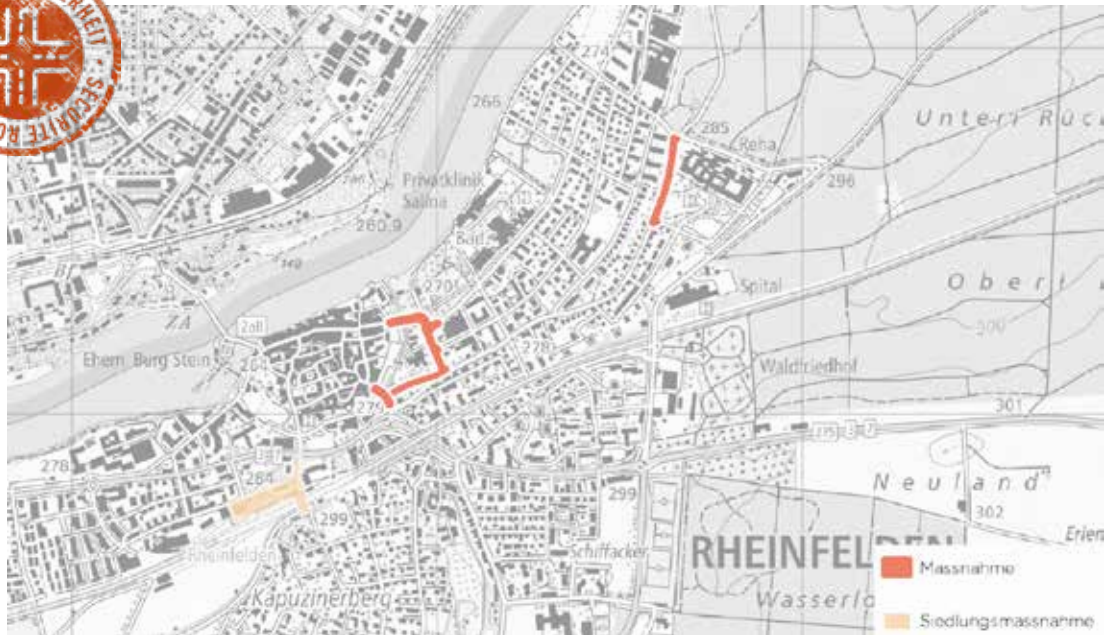
AGGLOPROGRAMMBASEL

4M11.5

4M11.5

Rheinfelden CH: Umsetzung erste Priorisierung KGV T30/T20 definitive Gestaltung

A



Historie

AP1/ARE-Code

Prio

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Aufwertung/Sicherheit
Strassenraum

Unterkategorie

-



Baubeginn



2024

Federführende Stelle

Rheinfelden (Aargau)

Leistungsanheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum:	9'300	m ²	4'650'000

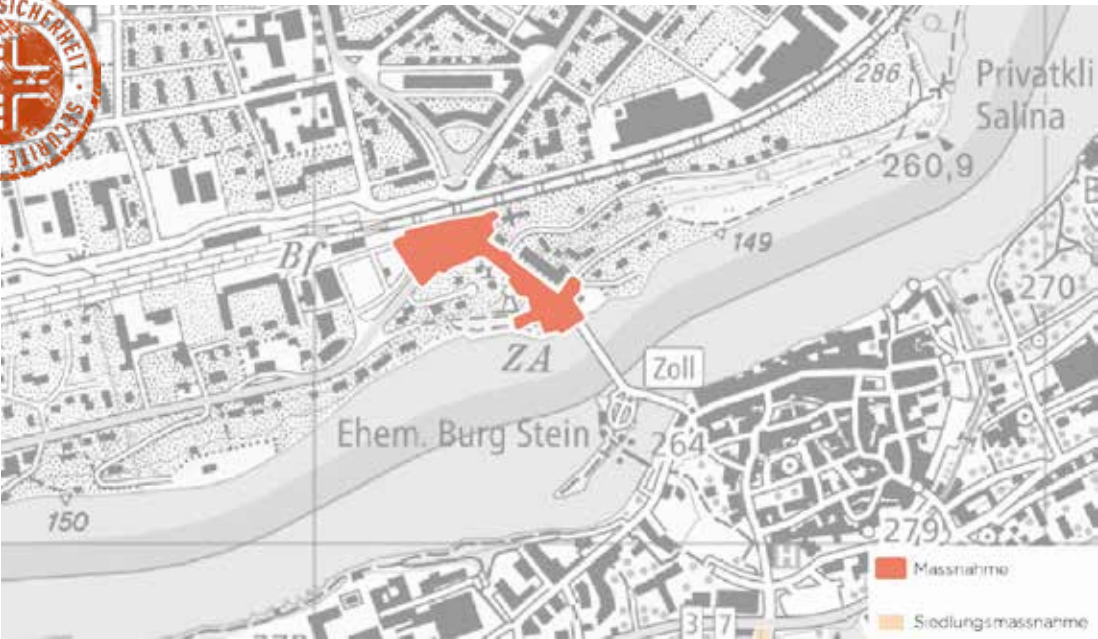
Massnahmenbeschrieb

Im Rahmen des KGV vom 23. April 2012 wurde die flächendeckende Einführung/Erweiterung der Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen sowie die Erweiterung der Tempo-20-Zonen beschlossen. Die als Sofortmassnahme geänderte Zonensignalisation auf T30 und T20 soll nun durch bauliche Massnahmen ergänzt werden. Durch die Umgestaltung wird dem Langsamverkehr mehr Raum gegeben und auch die Verkehrssicherheit soll durch die tempoangepasste Strassenraumgestaltung erheblich erhöht werden.

4M11.6

Rheinfelden D: Aufwertung Rheinbrückstrasse

4M11.6



A

Historie Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

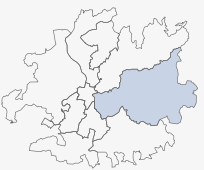
-

Massnahmenkategorie

Aufwertung/Sicherheit
Strassenraum

Unterkategorie

-



Baubeginn



2024

Federführende Stelle

Rheinfelden (Baden)

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum:	13'100	m ²	4'675'000

Massnahmenbeschreibung

Übergeordnetes Ziel der vorliegenden Planung ist die Gestaltung einer grenzüberschreitenden «neuen Mitte» beider Rheinfelden, die Entwicklung eines qualitätvollen Bezugsraumes zwischen dem Fluss, dem Bahnhof und im weiteren Sinne dem Stadtzentrum von Rheinfelden (Baden) und die darauf abgestimmte Neuordnung der Verkehrsflächen und -knotenpunkte. Weiteres Ziel ist die Stärkung der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs sowie des Fuss- und Radverkehrs durch die konsequente und sichtbare Priorisierung dieser Verkehrsmittel. Der klassische Strassenraum wird aufgelöst, der Belag wird niveaugleich über den ganzen Strassenquerschnitt «von Fassade zu Fassade» gezogen. Es entsteht ein grosser, zusammenhängender Raum, der mehr Platz-, als Strassencharakter besitzt. Der Querschnitt der Fahrbahn wird gegenüber dem Bestand in Engstellen auf 4,5 m reduziert und dazu stellenweise durch Baumgruppen und einen Belagswechsel (Gredplatten) visuell verengt. Vorentwurfsplanung liegt bereits vor.

Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

3

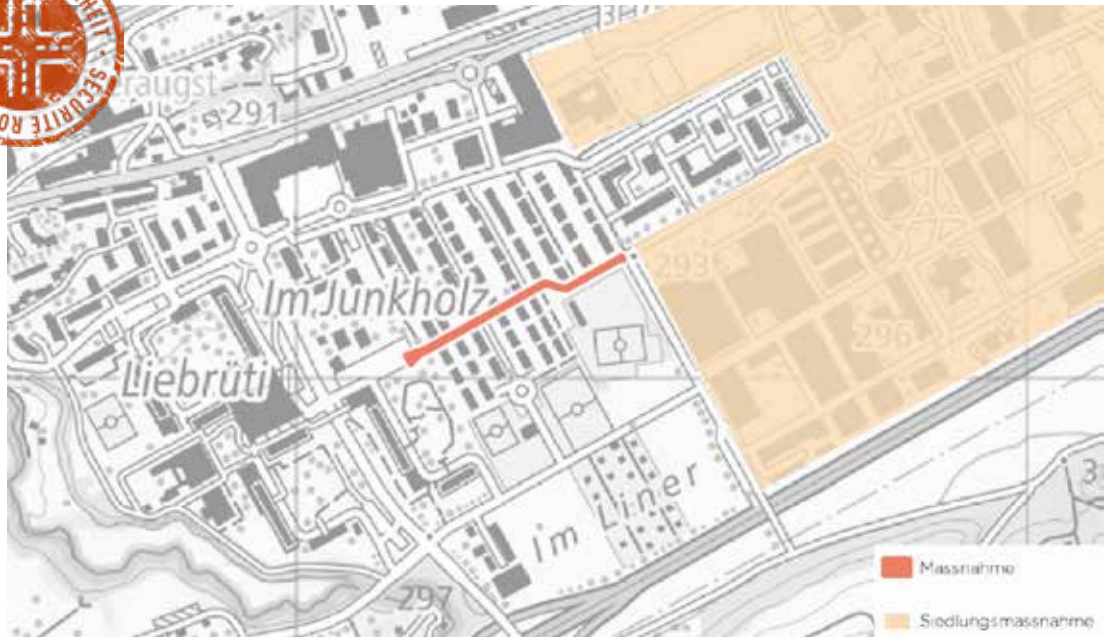
AGGLOPROGRAMMBASEL

4M11.7

4M11.7

Kaiseraugst: Niveaufreie und sichere Fuss- und Veloverkehrsachse Ost-West, Teil Strasse

A



Historie

AP1/ARE-Code

Prio

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

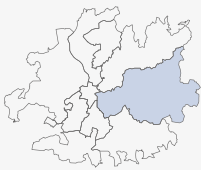
-

Massnahmenkategorie

Aufwertung/Sicherheit
Strassenraum

Unterkategorie

-



Baubeginn



2024

Federführende Stelle

Gemeinde Kaiseraugst

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum:	2'330	m ²	500'000

Massnahmenbeschreibung

Der Violahofweg ist die Verbindung der östlichen Industrie und der Wohnüberbauungen Römergarten/Im Sager/Römerweg zur Liebrüti/zum Zentrum und zum Schulhaus Liebrüti. Er ist Schulweg und die Verbindung zum Liebrütizentrum zugleich. Heute führt der Schulweg über zwei private Parkplätze und die querenden Veloverbindungen führen zu zahlreichen Konfliktpunkten. Der Violahofweg soll sicherer gestaltet und aufgewertet werden, so dass dieser auch als Begegnungszone dienen kann. Dies soll die angrenzenden Quartiere aufwerten. Am westlichen Ende soll eine Rampe mit einer Strassenüberführung die sichere Langsamverkehrsverbindung zur bestehenden Brücke über die Kantonsstrasse gewährleisten. Umsetzung der Massnahme MD1 aus dem kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV).

4M11.8

Kaiseraugst: Erhöhung Sicherheit und Umgestaltung Junkholzweg

4M11.8



A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code

-

-

Massnahmenkategorie

Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie

-

Baubeginn



2024

Federführende Stelle

Gemeinde Kaiseraugst

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum:	2'625	m ²	700'000



Massnahmenbeschreibung

Der Junkholzweg ist die Strasse in Kaiseraugst mit der höchsten Unfallrate. Aufgrund der längsseitig angeordneten Privatparkplätzen ist das Trottoir nahezu auf der gesamten Länge abgesenkt und verleitet den Automobilisten dazu, beim Kreuzen das Trottoir zu überfahren. Dadurch wird der Fussgänger gefährdet. Auch der Velofahrer ist nicht geschützt. Zur Aufwertung/Wieder-Gewährleistung der Sicherheit für den Fussgänger soll die Verkehrsführung überprüft und optimiert werden sowie der Durchgangsverkehr unter Aufrechterhaltung der Zufahrten unterbunden werden. Die Veloverbindung in beide Richtungen soll gewährleistet und ebenfalls sicherer werden. Umsetzung der Massnahme MD4 aus dem kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV).

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

4M11.9

4M11.9

Kaiseraugst: Umgestaltung Bahnhofsstrasse und Vorplatz

A



Historie

AP1/ARE-Code

Prio

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Aufwertung/Sicherheit
Strassenraum

Unterkategorie

-



Baubeginn



2024

Federführende Stelle

Gemeinde Kaiseraugst

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum:	2'700	m ²	700'000

Massnahmenbeschrieb

Die Bahnhofstrasse ist im Bereich des «Bahnhofvorplatz» und im Bereich «Knoten Mühlegasse» eine Konfliktzone. Die Fussgänger und Velofahrer aus dem Böttmeweg/Buebelchilchweg queren die Bahnhofstrasse als Schulweg zum Schulhaus Liebrütli und als Zugang zum Bahnhof/zu den Geleisen. Die Bahnhofstrasse dient als Zufahrt zu einem Schrottreyclingbetrieb und wird dadurch von viel Schwerverkehr genutzt. Dieser Konflikt soll entschärft werden. Zudem soll die Veloführung/-verbindung Bahnhofstrasse-Böttmeweg ebenfalls sicherer gestaltet werden. Die Fussgängerführungen bei der Einmündung der Bahnhofstrasse in die Mühlegasse verläuft auf zwei Ebenen. Die Anbindung und Querung der Mühlegasse soll mit einer Treppe und Querungshilfe sicherer gestaltet werden. Zugleich soll die Dorfeinfahrt und die Zufahrt zum Bahnhof aufgewertet werden. Umsetzung der Massnahme MD4 aus dem kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV).

4M11.10

Reinach: Aufwertung Strassenraum Dornacherweg

4M11.10



A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Aufwertung/Sicherheit
Strassenraum

Unterkategorie

-

Baubeginn



2024

Federführende Stelle

Gemeinde Reinach

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum:	2'100	m ²	600'000



Massnahmenbeschreibung

Im Zusammenhang mit der Quartierplan-Überbauung «Dornacherweg» soll auch der Dornacherweg selbst aufgewertet werden. Dabei sollen die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt werden, insbesondere des Langsamverkehrs. Über den Dornacherweg führt eine kantonale Veloroute, ausserdem handelt es sich um einen beliebten Spazierweg direkt an der Hangkante und dem Waldrand (Panoramaweg). Die Aufwertung des Dornacherwegs dient der Langsamverkehrsförderung und der Aufenthaltsqualität und Sicherheit im öffentlichen Raum.

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

4M11.11

4M11.11

Arlesheim: Aufwertung und Umgestaltung Ermitagestrasse

A

Historie Prio

- AP1/ARE-Code -
- AP2/ARE-Code -
- AP3/ARE-Code -

Massnahmenkategorie
Aufwertung/Sicherheit
Strassenraum

Unterkategorie
-



Baubeginn



2024

Federführende Stelle

Gemeinde Arlesheim

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum:	3'500	m²	1'750'000

Massnahmenbeschrieb

Komplette Neugestaltung der Ermitagestrasse zwischen Bahnübergang BLT und Obere Gasse. Auf Grund der wichtigen Verbindungsmöglichkeit des Langsamverkehrs zwischen Tramhaltestelle und der Ermitage soll die Ermitagestrasse neu gestaltet werden und die Sicherheit für Fussgänger und Radfahrer erhöht werden. Zusätzlich handelt es sich bei der Ermitagestrasse um eine kantonale Radroute, einen kantonalen Wanderweg und liegt in einer Begegnungszone. Die Gemeinde überarbeitet/mutiert zurzeit den Quartierplan Ortskern. Die Ermitagestrasse soll als erste bauliche Massnahme nach dem neuen Konzept «Freiraum und Verkehr» (Studienauftrag) der Gemeinde gestaltet werden.

4M11.12

Bottmingen: Aufwertung, Umgestaltung und Sicherheitserhöhung Burggartenstrasse

4M11.12



A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Aufwertung/Sicherheit
Strassenraum

Unterkategorie

-

Baubeginn



2025

Federführende Stelle

Gemeinde Bottmingen

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum:	2'647	m ²	1'323'500



Massnahmenbeschreibung

Aufgrund der kantonalen Radroute, des regen Verkehrs aus dem angrenzenden Wohnquartier, dem Schulhaus und dem saisonal geöffneten Gartenbad stellt die Verkehrssicherheit und die Strassengestaltung in der Burggartenstrasse eine schwierige Aufgabe dar. Durch eine Aufwertung und Umgestaltung des Strassenraums möchten wir den Schülern, Anwohnern, Radfahrern und dem motorisierten Individualverkehr die nötige Sicherheit und den nötigen Platz ermöglichen.

4M11.13

4M11.13

Binningen: Im Tschuppbaumacker, Aufwertung und Umsetzung Begegnungszone

A

Historie

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Aufwertung/Sicherheit
Strassenraum

Unterkategorie

-



Baubeginn



2027

Federführende Stelle

Gemeinde Binningen

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum:	1'880	m ²	700'000

Massnahmenbeschrieb

Im Tschuppbaumacker liegt am Siedlungsrand der Gemeinde Binningen. Im Rahmen der Einführung einer Begegnungszone soll die Aufenthaltsmöglichkeit stärker gewichtet werden und die Strasse soll eine neue Verweilqualität mit Weitblick Richtung Süden erhalten. Die Strasse soll fast gänzlich vom MIV befreit werden. Das Vorprojekt liegt bereits vor.

4M11.14

Hégenheim : Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim

4M11.14



A

Historie

AP1/ARE-Code

AP2/ARE-Code

AP3/ARE-Code

Prio

Catégorie de mesure

Valorisation/sécurité de l'espace routier

Sous catégorie

-

Mise en oeuvre



2024

Responsabilité

Commune de Hégenheim

Unités de réalisation

Sous catégorie

nb

Unité

Coûts (CHF)

Valorisation/sécurité de l'espace routier

6'710

m²

1'250'000



Description

En parallèle à la réalisation du contournement de Hésingue-Hégenheim (Fiche 4M2), les travaux consistent à réaménager différents tronçons de voirie au sein de la commune de Hégenheim pour dissuader le trafic individuel motorisé. Il s'agit d'aménagement qui visent à réduire la largeur des voies dédiées au trafic automobile au profit de la circulation et de la sécurité des piétons et cyclistes, d'une meilleure fluidité des transports publics et d'une meilleure qualité des espaces publics au sein de l'enveloppe urbaine de Hégenheim. Il s'agira également de réaliser des aménagements de modération du trafic (plateaux, stationnement alterné, écluses) et pour dissuader le trafic de transit.

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

4M11.15

4M11.15

Attenschwiller : Aménagement voirie

A



Historie

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Catégorie de mesure

Valorisation/sécurité de l'espace routier

Sous catégorie

-



Mise en oeuvre



2024

Responsabilité

Commune
d'Attenschwiller

Unités de réalisation

Sous catégorie	nb	Unité	Coûts (CHF)
Valorisation/sécurité de l'espace routier	3'135	m ²	500'000

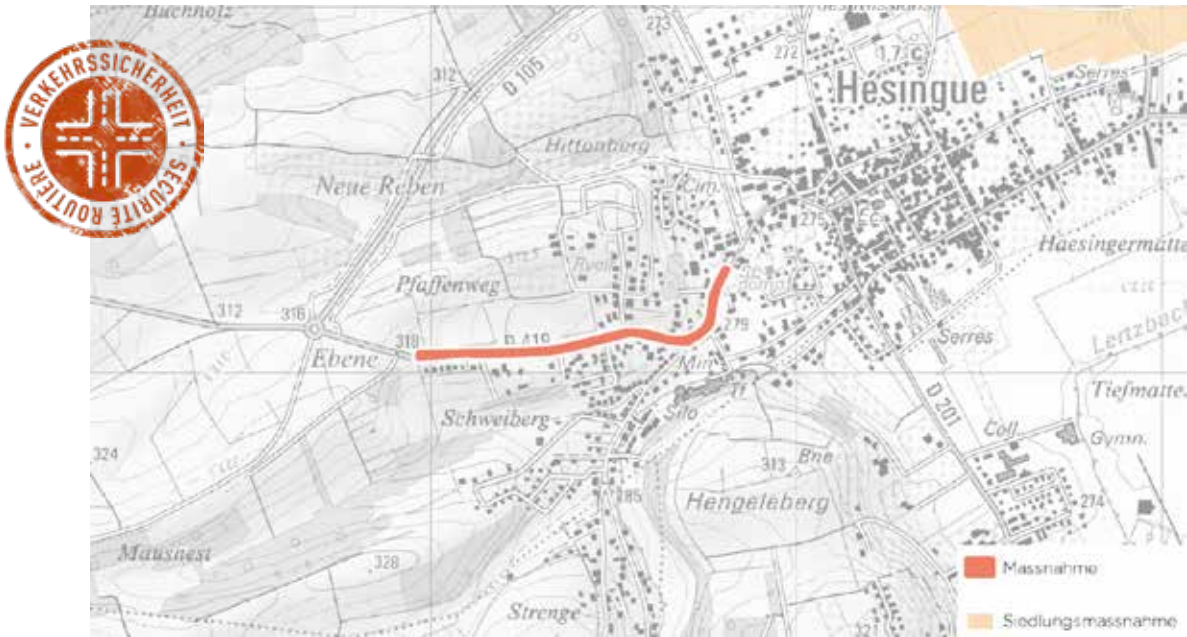
Description

Les trottoirs de la rue Charles de Gaulle et de la rue de Hésingue deviennent dangereux par endroit pour les piétons. C'est pourquoi des travaux consistent à améliorer la circulation et la sécurité des piétons en rendant les passages piétons également plus visibles.

4M11.16

Hésingue : Aménagement de la rue de Folgensbourg

4M11.16



A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

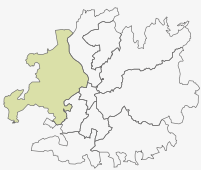
-

Catégorie de mesure

Valorisation/sécurité de l'espace routier

Sous catégorie

-



Mise en oeuvre

Responsabilité

Unités de réalisation



2024

Commune de Hésingue

Sous catégorie

nb

Unité

Coûts (CHF)

Valorisation/sécurité de l'espace routier

15'520

m²

3'025'000

Description

Le projet consiste à réaménager la rue de Folgensbourg (D419) sur un tronçon de 970 mètres en réduisant l'emprise de la chaussée pour le trafic motorisé en faveur des cheminements des modes actifs (piétons et cyclistes) et en tenant compte du transport collectif en bus et de ses arrêts.

Ces travaux permettront de dissuader les automobilistes de traverser le village pour rejoindre Saint-Louis et de poursuivre leur itinéraire sur la RD 105. Ils permettront également de sécuriser et de valoriser les espaces publics et la pratique des modes de déplacements doux et des transports en commun.

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

4M11.17

4M11.17

Ferrette : Création d'une zone pacifiée à la sortie du quartier multifonction Robelin

A

Historie

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Catégorie de mesure

Valorisation/sécurité de l'espace routier

Sous catégorie

-



Mise en oeuvre



2024

Responsabilité

Commune de Ferrette

Unités de réalisation

Sous catégorie	nb	Unité	Coûts (CHF)
Valorisation/sécurité de l'espace routier	2'700	m ²	165'000

Description

Le nouveau quartier résidentiel de Ferrette (Quartier Robelin) est développé à distance du centre-bourg et n'est pas accessible de manière sécurisée pour les piétons et les cyclistes. Le développement d'un cheminement piétons/cyclistes et de zones pacifiées est indispensable pour encourager le recours aux mobilités douces comme solutions de déplacement de proximité pour les habitants, entreprises et structures installées dans ce nouveau quartier (pôle scolaire et périscolaire, salle multi activités, écoquartier (en projet), médiathèque intercommunale). Le projet consistera en la sécurisation de la sortie du Quartier Robelin (mise en place de feux de signalisation).

Une étude de sécurisation est en cours sur ce tronçon, dont l'objectif est de définir les aménagements à mettre en place (zones pacifiées, mise en sécurité de la sortie du quartier Robelin et création d'une zone pacifiée de circulation (mise en place de feux de signalisation, reprise du cheminement par trottoirs, passages piéton, zone 30)).

Etude de sécurisation : 2023

4M11.18

Rodersdorf: Bahnhofplatzgestaltung

4M11.18



A

Historie

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Aufwertung/Sicherheit
Strassenraum

Unterkategorie

-

Baubeginn



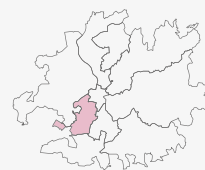
2024

Federführende Stelle

Gemeinde Rodersdorf

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum:	1'200	m ²	1'195'000



Massnahmenbeschreibung

Die Baselland Transport AG (BLT) plant ab 2021 die Tramwendschleife der Linie 10 zu erneuern. Gleichzeitig sollen auf dem Bahnhofplatz die Wendschleifen für den Trammersatz und die neue Buslinie Nr. 69 erstellt werden. Im Anschluss möchte die Einwohnergemeinde die Platzgestaltung des Bahnhofplatzes erneuern. Mit dem Ausbau des Bahnhofplatzes werden folgende Wirkungen erzielt:

- › Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystem
- › Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume
- › Erhöhung der Verkehrssicherheit
- › Aufwertung von Frei-, Natur- und Landschaftsräumen

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

4M11.19

4M11.19

Laufen: Umgestaltung Amthausplatz

A

Historie Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Aufwertung/Sicherheit
Strassenraum

Unterkategorie

-



Baubeginn



2024

Federführende Stelle

Stadt Laufen

Leistungsanheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum:	1'650	m ²	390'000

Massnahmenbeschrieb

Im Rahmen der Neugestaltung der Areale Nau und Seidenweg soll auch das Amthausareal aufgewertet werden. Dabei steht eine Neugestaltung des direkt vor der Stadtmauer gelegenen Amthausparkplatzes im Vordergrund. Es ist geplant, entlang der Stadtmauer einen Grünstreifen zu realisieren sowie eine neu Parkanordnung inkl. neuer Bepflanzung mit Hochstammbäumen (angepasst an den Bestand rundum).

Die Neugestaltung des Amthausareals hat auch einen Zusammenhang mit der Verlegung der Naustrasse – Teil LV (M5/2701.3.332).

4M11.20

Frenkendorf: Neugestaltung Dorfkern

4M11.20



A

Historie

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie

-

Baubeginn



2024

Federführende Stelle

Gemeinde Frenkendorf

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum:	5'000	m ²	3'300'000



Massnahmenbeschreibung

Im Rahmen der Schwachstellenanalyse Fussverkehr der Agglo Basel vom 01. Juli 2019 wurden diverse Schwachstellen erhoben. Mit der Sanierung und Neugestaltung der Hauptstrasse im Ortskern können fünf dieser Schwachstellen (X11-X15) behoben werden. Damit erhöhen sich auch die Attraktivität und die Verkehrssicherheit für die Fussgängerinnen und Fussgänger.

Generell sollen die einzelnen Plätze mit ihren Brunnen entlang der Hauptstrasse im Ortskern auch als solche wahrgenommen werden. Die Gestaltung richtet sich nach einem bereits erstellten Gestaltungskonzept und beinhaltet u. a. diverse Baumpflanzungen und das Schaffen von Aufenthaltsbereichen. Die Betrachtung des Strassenraums erfolgt von Fassade zu Fassade. Dabei soll die Fahrbahn mit einem eingefärbten Asphalt vom restlichen Belag farblich unterschieden werden. Die Gehbereiche werden mit Natur- oder Kunststeinplatten ausgebildet. Ein Vorprojekt liegt vor.

Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

3

AGGLOPROGRAMMBASEL

4VM1

4VM1

BL: Fahrplanstabilität in Pratteln



Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand	Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
1 Nach SIA Machbarkeits- studie	 1'430'000	 2024	 2027
Federführende Stelle	Finanzierung		
Kanton Basel-Landschaft	Kanton Basel-Landschaft		
Stand Umsetzungsschritte			
Projektierung	Plangenehmigung/Baubewilligung		Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Mittels vier Massnahmen entlang der Hohenrainstrasse in Pratteln wird die Fahrplanstabilität der Buslinien 80 und 81 massgeblich verbessert. Es handelt sich um die Umgestaltung zweier Bushaltestellen zu Fahrbahnhoftestellen, die Anpassung der Endschleife im Bereich Rankacker sowie um vorgezogene Massnahmen im Hinblick auf eine separate Busspur. Alle drei Massnahmen tragen zu flüssigeren Verkehrsabläufen für den Bus, gerade bei hohem Verkehrsaufkommen, bei.

Es ist davon auszugehen, dass auch mit diesen Massnahmen ein Teil des Handlungsbedarfs bestehen bleibt, weshalb im B- und C- Horizont weitere Schritte mit den Massnahmen 4M12 «Pratteln, Ausbau Hohenrainstrasse (West)» und 4M20 «Pratteln, Ausbau Hohenrainstrasse (Ost)» vorgesehen sind.

4VM1

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

- › Den öffentlichen Verkehr als Rückgrat der Siedlungsentwicklung stärken.
- › Dank punktuellen Eigentrassees und/oder Verkehrsmanagement sind zuverlässige Fahrzeiten sichergestellt.

Bezug zu Teilstrategien:

- › V3.2 Verkehrsmanagement überregional und regional abgestimmt implementieren und anwenden

Handlungsbedarf:

Der betrachtete Korridor betrifft die Strassenachse parallel zur regelmässig überlasteten A2. Der östliche Ausläufer der Hohenrainstrasse reicht zudem in den Wirkungsbereich der heute zur Abendspitze ebenfalls ausgelasteten A22. Entsprechend stark schwanken die Längen und Richtungen der Rückstaukolonnen von Tag zu Tag, da bereits geringere Abweichungen der aufs Kantons- und Gemeindestrassennetz ausweichenden Fahrzeugmengen dort grosse Überlastungen ergeben.

Eine kantonsweite Untersuchung hat gezeigt, dass auf der Hohenrainstrasse erheblicher Handlungsbedarf besteht, um eine massgebliche Verbesserung betreffend Fahrplanstabilität zu erreichen.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems durch Erhöhung der Fahrplanstabilität und Pünktlichkeit mittels Priorisierung des ÖV, Verringerung der Reisezeiten insbesondere zu Spitzenzeiten, Attraktivitätssteigerung des ÖV als zuverlässigeres System
WK2	Verbesserung der ÖV-Erschliessung eines dicht besiedelten, urbanen Gebiets, damit Attraktivitätssteigerung des Standorts
WK3	-
WK4	Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen durch verbesserte betriebliche Abläufe



Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code

-

-

Massnahmenkategorie

Verkehrsmanagement

Unterkategorie

VM-Achse



Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-MIV	4Ü-M7	Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau – Augst	B
ÖV	4Ö2	BL: Tram Salina Raurica	A
	4Ö8	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
MIV	4M12	BL: Pratteln, Ausbau Hohenrainstrasse (West)	C
	4M20	BL: Pratteln, Ausbau Hohenrainstrasse (Ost)	C
	4VM3	BL: Fahrplanstabilität (Punktueller Verbesserungen)	A
LV	4LV10.9	Pratteln: LV-Achsen Bredella	A
S	4S15.3	Bahnhofsgelände Pratteln	

4VM1

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle

Kanton Basel-Landschaft

Weitere beteiligte Stellen

-

Richtplanrelevanz: (CH)

- ☐ Ja
☒ Nein

Koordinationsstand:

Kein Stand

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

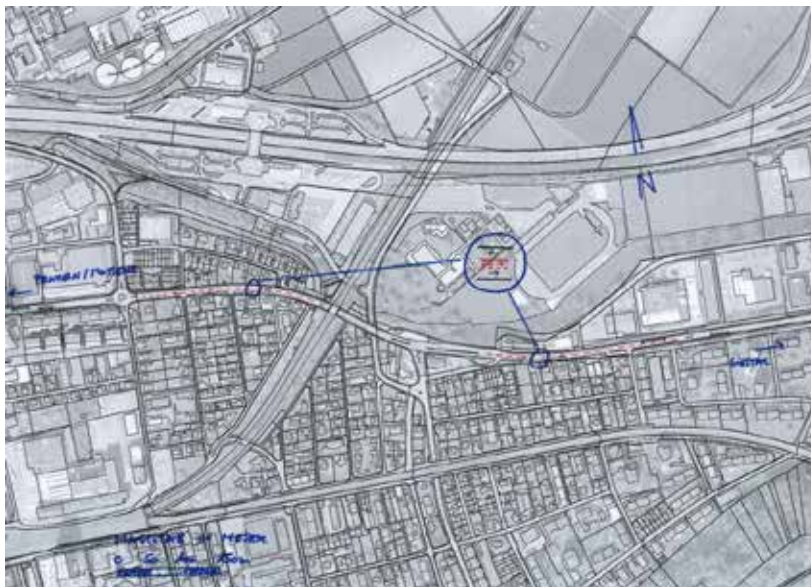
Entspricht den generellen Absichten des kantonalen Richtplans und basiert auf einer Betrachtung des gesamten Kantonsgebiets zur Fahrplanstabilität.

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres

Verkehrsmanagement

Anzahl betroffener Knoten: 0

Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme):	16'000
Aktuelle ÖV-Frequenz in der MSP (7:00-8:00; ohne Massnahme):	4 Kurse/Stunde pro Richtung
Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages:	3 Kurse/Stunde pro Richtung



Busspur Hohenrainstrasse in Mittellage

4VM2

BL: Fahrplanstabilität in Oberwil

4VM2



A

Historie Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Verkehrsmanagement

Unterkategorie

VM-Achse

Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand

1

Nach SIA
Machbarkeits-
studie

Kosten (CHF)



630'000

Baubeginn



2024

Inbetriebnahme



2027

Federführende Stelle

Kanton Basel-Landschaft

Finanzierung

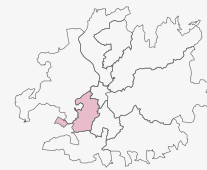
Kanton Basel-Landschaft

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung

Plangenehmigung/Baubewilligung

Finanzierung



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Massnahmenbeschrieb

Mittels dreier Massnahmen im Zentrum und entlang der Binningerstrasse in der Gemeinde Oberwil wird die Fahrplanstabilität der Buslinien 60 und 64 massgeblich verbessert. Es handelt sich um die Umgestaltung zweier Bushaltestellen zu Haltepunktstellen, eine neue Busanmeldung an einer Lichtsignalanlage sowie die Optimeirung einer bestehenden Lichtsignalanlage.

Mit den empfohlenen Massnahmen wird gemäss Prognose die Zielvorgabe für die Morgen- und Abendspitzenstunde in beiden Richtungen erreicht. Es wird für beide Richtungen eine Steigerung der Verkehrsqualität der Buslinien (Teilkriterium Pünktlichkeit) von Stufe F auf Stufe D erzielt.

4VM2

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

- › Den öffentlichen Verkehr als Rückgrat der Siedlungsentwicklung stärken.
- › Dank punktuellen Eigentrassees und/oder Verkehrsmanagement sind zuverlässige Fahrzeiten sichergestellt.

Bezug zu Teilstrategien:

- › V3.2 Verkehrsmanagement überregional und regional abgestimmt implementieren und anwenden

Handlungsbedarf:

Die hohe Dominanz des Individualverkehrs mindert die Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV (v. a. an den Kreuzungspunkten von radialen und tangentialen Strassenverkehrsachsen). Eine kantonsweite Untersuchung zur Fahrplanstabilität hat gezeigt, dass auf der Achse zwischen Therwil und Bottmingen Handlungsbedarf besteht. Vor allem in der Abendspitze sind Massnahmen im Zentrum von Oberwil erforderlich, um eine massgebliche Verbesserung der Fahrplanstabilität zu erreichen.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems durch Erhöhung der Fahrplanstabilität und Pünktlichkeit mittels Priorisierung des ÖV, Verringerung der Reisezeiten insbesondere zu Spitzenzeiten, Attraktivitätssteigerung des ÖV als zuverlässigeres System
WK2	Verbesserung der ÖV-Erschliessung eines dicht besiedelten, urbanen Gebiets, damit Attraktivitätssteigerung des Standorts
WK3	-
WK4	Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen durch verbesserte betriebliche Abläufe

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	4Ü-Ö21	Beschleunigung Leimental - Basel	A
ÖV	4Ö8	BL: Elektrifizierung Buslinien	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle

Kanton Basel-Landschaft

Weitere beteiligte Stellen

-

Richtplanrelevanz: (CH)

☐ Ja

☒ Nein

Koordinationsstand:

Kein Stand

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Entspricht den generellen Absichten des kantonalen Richtplans und basiert auf einer Betrachtung des gesamten Kantonsgebiets zur Fahrplanstabilität.

4VM2

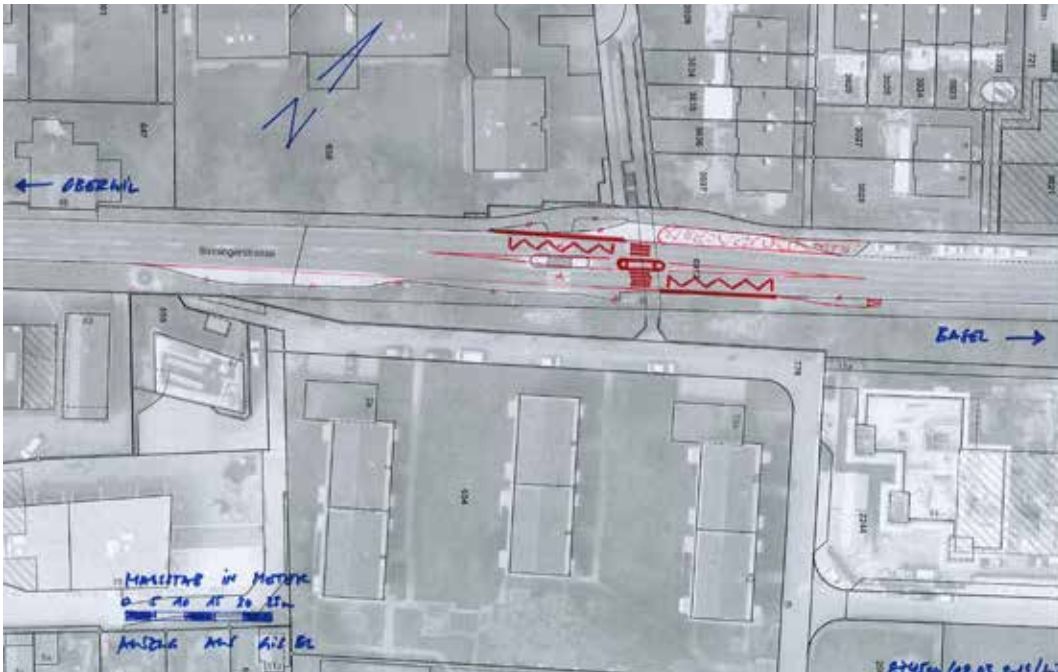
Umweltverträglichkeit

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

Quantitative Angaben

Verkehrsmanagement
Anzahl betroffener Knoten: 2

	Kurse
Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme):	13'000
Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme) [Fahrten/Std. pro Richtung]:	4 Kurse (+ 2 Beiwagen)
Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages [Fahrten/Std. pro Richtung]:	4 Kurse



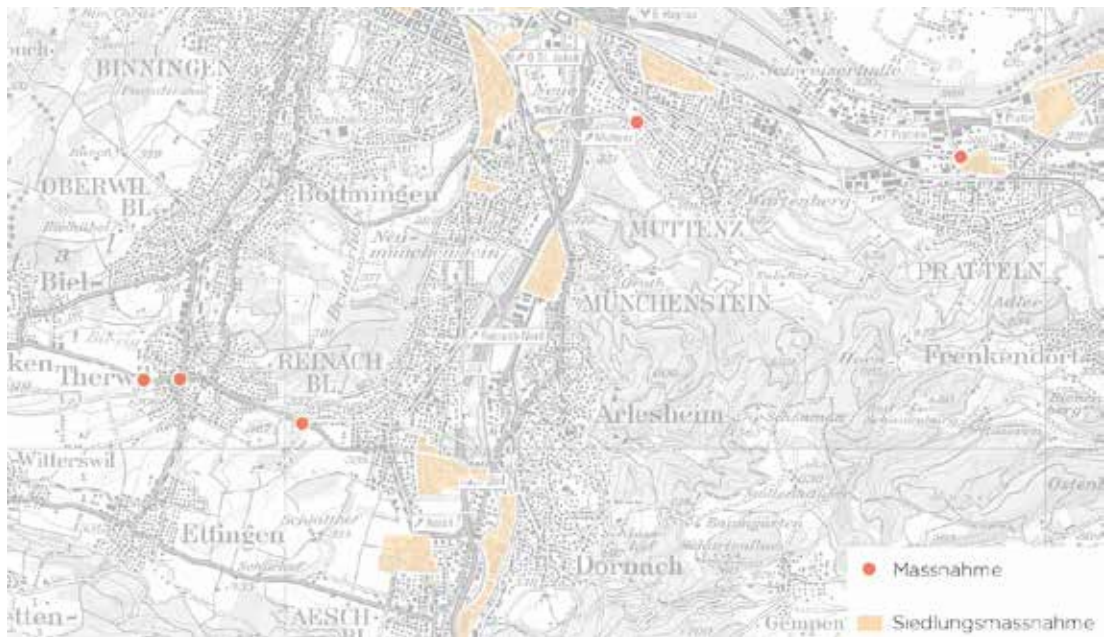
Fahrbahnhaltestelle «Bündenweg»

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

4VM3

4VM3

BL: Fahrplanstabilität (Punktuelle Verbesserungen)



Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand

1

Nach SIA
Machbarkeits-
studie

Kosten (CHF)



1'050'000

Baubeginn



2024

Inbetriebnahme



2025

Federführende Stelle

Kanton Basel-Landschaft

Finanzierung

Kanton Basel-Landschaft
100%

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung

Plangenehmigung/Baubewilligung

Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Aufgrund einer kantonsweiten Priorisierung von Massnahmen zur Fahrplanstabilität im Bussystems werden neben achsenbezogenen Massnahmen (4VM1 und 4VM2) auch punktuelle Massnahmen an einzelnen Schlüsselstellen umgesetzt. Vorgesehen sind Lichtsignalsteuerungen an Knoten, eine Busbevorzugungsanlage an einem Kreisel, eine Einbiegehilfe für den Bus sowie Massnahmen, um den Bus an den Ortseingängen in Therwil zum Pulkführer zu machen. Davon profitiert eine Reihe von Buslinien und damit das gesamte Netzwerk des strassengebundenen ÖV.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

- › Den öffentlichen Verkehr als Rückgrat der Siedlungsentwicklung stärken.
- › Dank punktuellen Eigentrassees und/oder Verkehrsmanagement sind zuverlässige Fahrzeiten sichergestellt.

Bezug zu Teilstrategien:

- › V3.2 Verkehrsmanagement überregional und regional abgestimmt implementieren und anwenden

Handlungsbedarf:

Die hohe Dominanz des rollenden Verkehrs mindert die Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV. Grosser Handlungsbedarf besteht insbesondere bei Ortseingängen und an Knoten mit Einbiegerproblemen. Eine kantonsweite Untersuchung zur Fahrplanstabilität hat gezeigt, dass ein hohes Optimierungspotential durch gezielte punktuelle Massnahmen an Schlüsselstellen besteht.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems durch Erhöhung der Fahrplanstabilität und Pünktlichkeit mittels Priorisierung des ÖV, Verringerung der Reisezeiten insbesondere zu Spitzenzeiten, Attraktivitätssteigerung des ÖV als zuverlässigeres System
WK2	Verbesserung der ÖV-Erschliessung mehrerer dicht besiedelter, urbaner Gebiete, damit Attraktivitätssteigerung der Standorte
WK3	-
WK4	Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen durch verbesserte betriebliche Abläufe



Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code

-

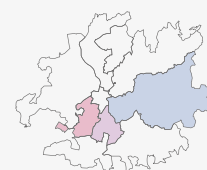
-

Massnahmenkategorie

Verkehrsmanagement

Unterkategorie

VM-Punktuelle Intervention



Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	4Ü-Ö21	Beschleunigung Leimental - Basel	A
	4Ü-Ö30	Tram Therwil - Dornach (Tramspange Therwil - Dornach)	C
ÜM-MIV	4Ü-M7	Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau - Augst	B
ÖV	4Ö2	BL: Tram Salina Raurica	A
	4Ö8	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
MIV	4M12	BL: Pratteln, Ausbau Hohenrainstrasse (West)	C
	4M20	BL: Pratteln, Ausbau Hohenrainstrasse (Ost)	C
	4VM3	BL: Fahrplanstabilität (Punktueller Verbesserungen)	A
LV	4LV10.9	Pratteln: LV-Achsen Bredella	A
S	4S15.3	Bahnhofsgebiet Pratteln	

4VM3

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle

Kanton Basel-Landschaft

Weitere beteiligte Stellen

-

Richtplanrelevanz: (CH)

- ☐ Ja
☒ Nein

Koordinationsstand:

Kein Stand

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Entspricht den generellen Absichten des kantonalen Richtplans und basiert auf einer Betrachtung des gesamten Kantonsgebiets zur Fahrplanstabilität.

Umweltverträglichkeit

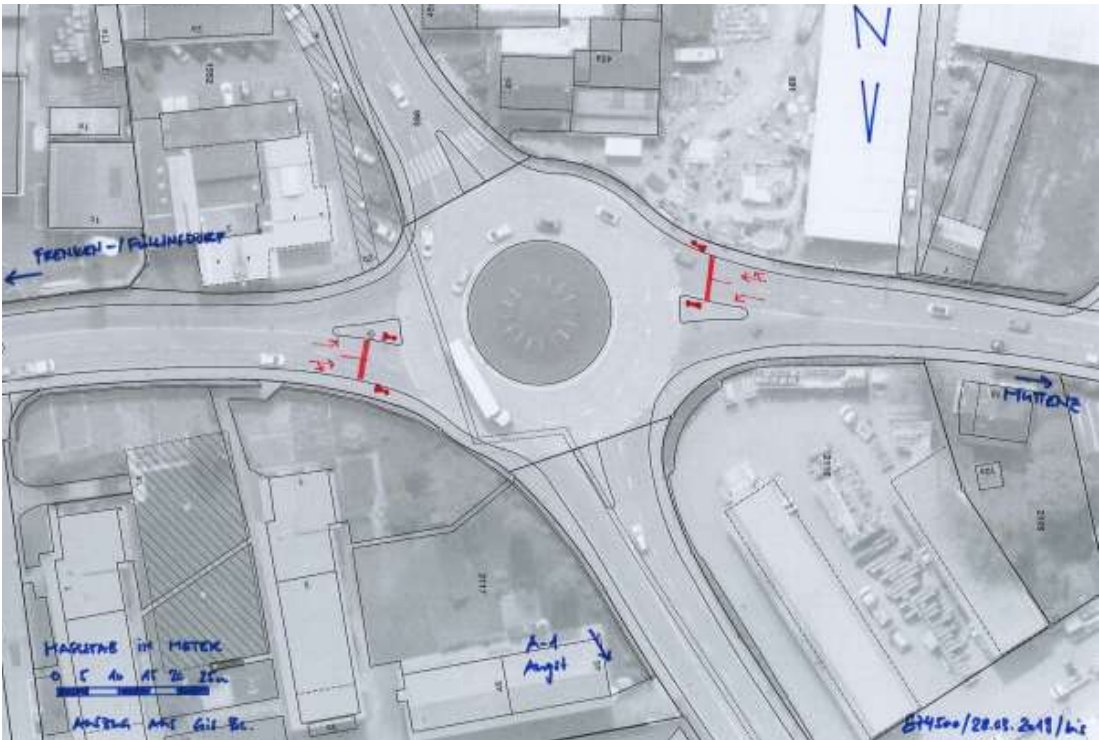
Keine grösseren oder gar unlösbaren Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung und/oder zwischen der Massnahme und geschützten oder für den Natur- und Heimatschutz wichtigen Gebieten zu erwarten.

Quantitative Angaben

Verkehrsmanagement

Anzahl betroffener Knoten: 5

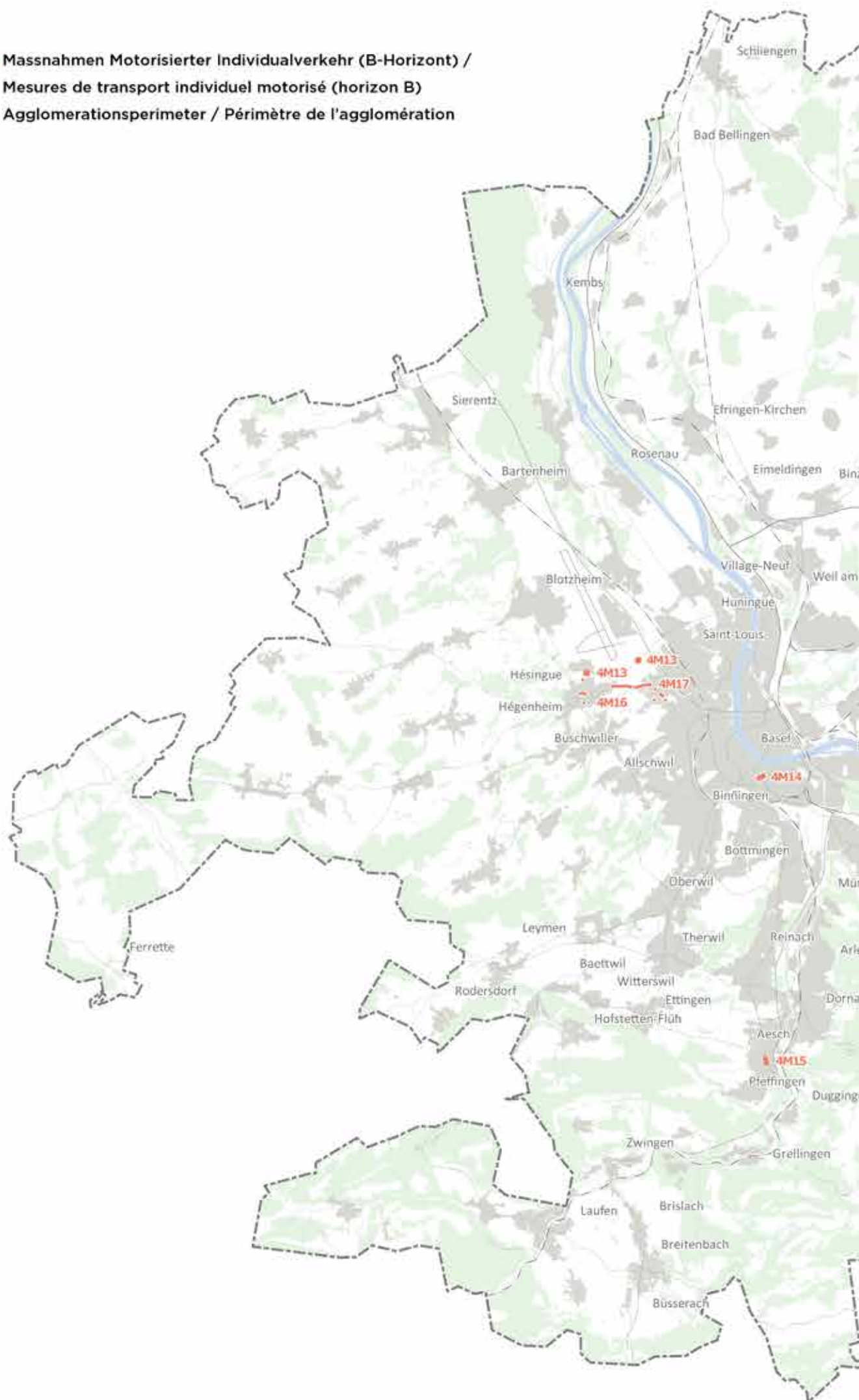
	Knoten 1 (Therwil)	Knoten 1 (Therwil)	Knoten 3 (Reinach)	Knoten 4 (Mutzenz)	Knoten 5 (Pratteln)
Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme):	7'000	13'000	18'000	16'000	20'000
Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme) [Fahrten/Std. pro Richtung]:	4	8	8	6	7
Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages [Fahrten/Std. pro Richtung]:	2	4	4	6	5



Bedarfs LSA Kreisel Kunimatt

4VM3

- Massnahmen Motorisierter Individualverkehr (B-Horizont) /
- Mesures de transport individuel motorisé (horizon B)
- Agglomerationsperimeter / Périmètre de l'agglomération





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



4M12

4M12

BL: Pratteln, Ausbau Hohenrainstrasse (West)



Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand	Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
2 Nach SIA Machbarkeits- studie	 30'000'000	 2028	 2030
Federführende Stelle	Finanzierung		
Kanton Basel-Landschaft	Kanton Basel-Landschaft		
Stand Umsetzungsschritte			
Projektierung		Plangenehmigung/Baubewilligung	
		Finanzierung	

Massnahmenbeschrieb

Mit den strukturellen Entwicklungen der Entwicklungsgebiete in Pratteln, insbesondere zwischen der Bahnlinie und der Autobahn – geht trotz umfassender Anstrengungen zur Erreichung eines möglichst günstigen Modal-Splits – Mehrverkehr im MIV einher, der von den Knoten der Hohenrainstrasse in Verbindung mit ihrer sonstigen, bereits hohen Belastung nicht mehr abgewickelt werden kann. Zugleich steigen im Kontext der städtebaulichen Entwicklung die Ansprüche an die Strasse, unter anderem bezüglich Querbeziehungen (für Fuss- und Veloverkehr, aber auch für die verlängerte Tramlinie 14).

Im Rahmen einer breiten Variantenuntersuchung wurden zahlreiche Möglichkeiten der Entflechtung von Tram und Strassenverkehr im westlichen Abschnitt der Hohenrainstrasse in Kombination mit weiteren, den Verkehrsfluss verbessernden Massnahmen im östlichen Abschnitt untersucht. Daraus resultiert, dass die Kantonsstrasse im westlichen Abschnitt in einen Tunnel verlegt wird. Im östlichen Abschnitt kann nachfolgend ein gestuftes, auf die Umfeldprojekte (Umbau Kreisel Hülften, Verlegung Rheinstrasse, 8-Spur-Ausbau N2/3 Hagnau-Augst: 4Ü-M7) abgestimmtes Vorgehen umgesetzt werden (4M20). Dieses Konzept wird von flankierenden Massnahmen, insbesondere Lichtsignalanlagen an ausgewählten Knoten, begleitet.

4M12

B

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

- › Ein zuverlässig funktionierendes Strassennetz für den MIV komplettiert die Erreichbarkeit insbesondere von Entwicklungsgebieten. Mit dem untergeordneten Netz und spezifischen Zubringern werden die Hauptströme auf das übergeordnete HLS-/HVS-Netz gelenkt und somit die siedlungsorientierten Räume entlastet.
- › Siedlungsorientierte Strassenräume bieten für den Fuss- und Veloverkehr optimale Platzverhältnisse und eine hohe Aufenthaltsqualität.

Bezug zu Teilstrategien:

- › QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- › V3.1 Strassennetz mit punktuellen Aus-, Um- und Neubauten weiterentwickeln
- › V3.2 Verkehrsmanagement überregional und regional abgestimmt entwickeln, implementieren und anwenden
- › V5.2 Wichtige Fusswege entlang stark befahrener Strassen und Anbindungen zu Points of Interests verbessern und attraktivieren
- › V6.1 Infrastrukturkapazitäten bereitstellen und Transportabwicklung optimieren

Handlungsbedarf:

Handlungsbedarf besteht in der gleichzeitigen Verkehrsabwicklung von MIV, ÖV und LV. Auf dem schon heute stark genutzten Abschnitt ist eine Entflechtung notwendig, damit die zusätzliche städtebauliche Entwicklung, die Verlängerung der Tramlinie 14 sowie der Zuwachs an Fuss- und Veloverkehr gemeinsam funktionieren.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Stärkung der Hierarchie des Strassensystems, Verhinderung von Ausweichverkehren auf dem untergeordneten Netz, Erhöhung der Erschliessungsqualität von grossen Entwicklungsbereichen
WK2	Aufwertung des heute kaum gestalteten, rein verkehrsorientierten Strassenraums; Ermöglichung einer attraktiven, platzartigen Gestaltung im Bereich der Tramquerung
WK3	Reduktion der Konflikte zwischen MIV und (querendem) Fuss- und Veloverkehr, Erhöhung der subjektiven Sicherheit durch klare Strassenraumstrukturen
WK4	Keine negativen Auswirkungen auf Landschafts- und Naherholungsräume sowie die Siedlungs- und Wohnqualität, in einem mehrheitlich versiegelten Strassenraum werden punktuell neue Grünflächen möglich (Verbesserung lokales Klima, Entsiegelung)

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code

-

-

Massnahmenkategorie

Kapazität Strasse

Unterkategorie

Kapazitätsausbauten, Strassenabschnitt und Knoten



Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-MIV	4Ü-M7	Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau - Augst	B
MIV	4M20	BL: Pratteln, Ausbau Hohenrainstrasse (Ost)	C
	4VM1	BL: Fahrplanstabilität in Pratteln	A
	4VM3	BL: Fahrplanstabilität (Punktueller Verbesserungen)	A
öv	4Ö2	BL: Tram Salina Raurica	A
	4Ö8	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
S	4S15.3	Bahnhofsgebiet Pratteln	

4M12

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle

Kanton Basel-Landschaft

Weitere beteiligte Stellen

Gemeinde Pratteln, ASTRA

Richtplanrelevanz: (CH)

- ☐ Ja
☒ Nein

Koordinationsstand:

-

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Die Massnahme basiert auf der «Strassennetzstrategie im Raum Hagnau – Augst» und ermöglicht, dass die Kantonsstrasse ihre darin vorgesehene Rolle in der Strassennetzhierarchie wahrnehmen kann. Die Massnahme berücksichtigt des Weiteren die grossen Infrastruktur- und Siedlungsentwicklungsprojekte im Umfeld und wird insbesondere auf den 8-Spur-Ausbau Hagnau – Augst (4Ü-M7) abgestimmt.

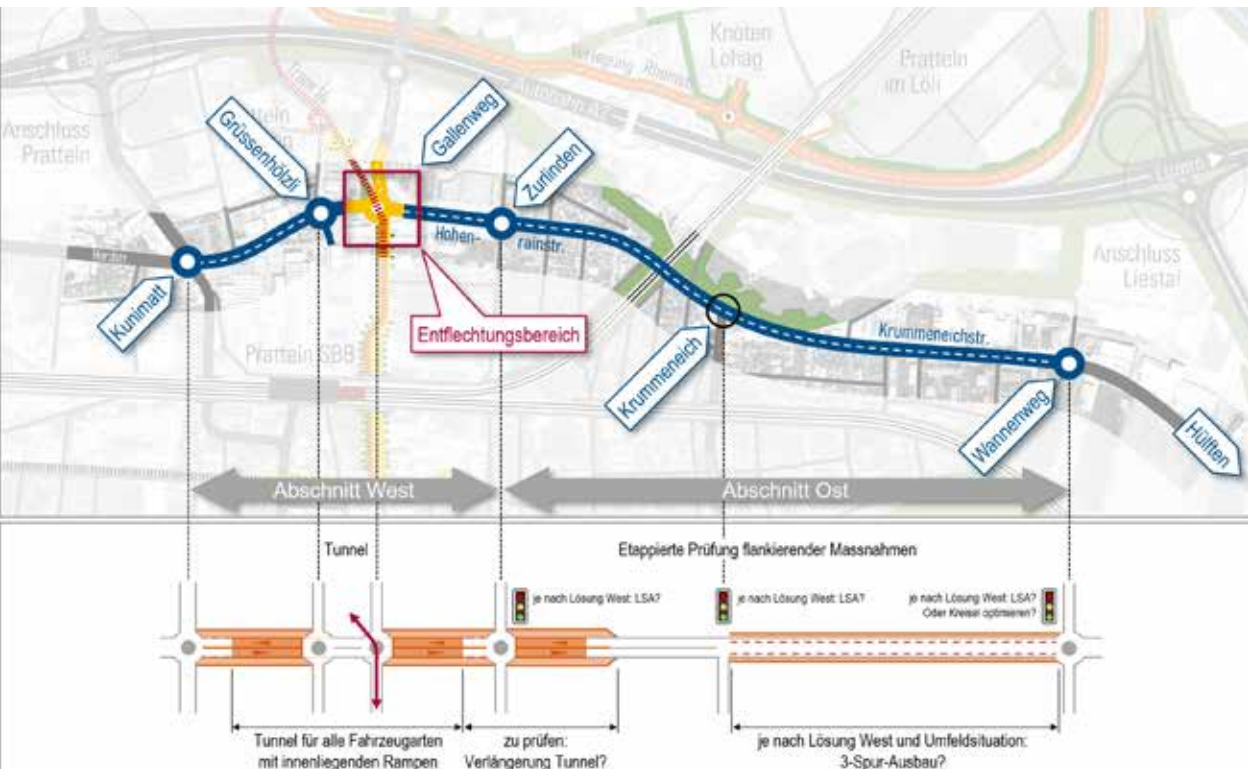
Umweltverträglichkeit

Keine grösseren oder gar unlösbaren Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung und/oder zwischen der Massnahme und geschützten oder für den Natur- und Heimatschutz wichtigen Gebieten zu erwarten. Die Auswirkungen und zu ergreifenden Gegenmassnahmen sind in der nächsten Projektphase vertieft zu untersuchen..

Quantitative Angaben

Kapazitätsausbauten:

Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der Achse/Knoten, ohne Massnahme:	ca. 11'000 – 16'000
Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der Achse/Knoten, mit Massnahme:	13'500



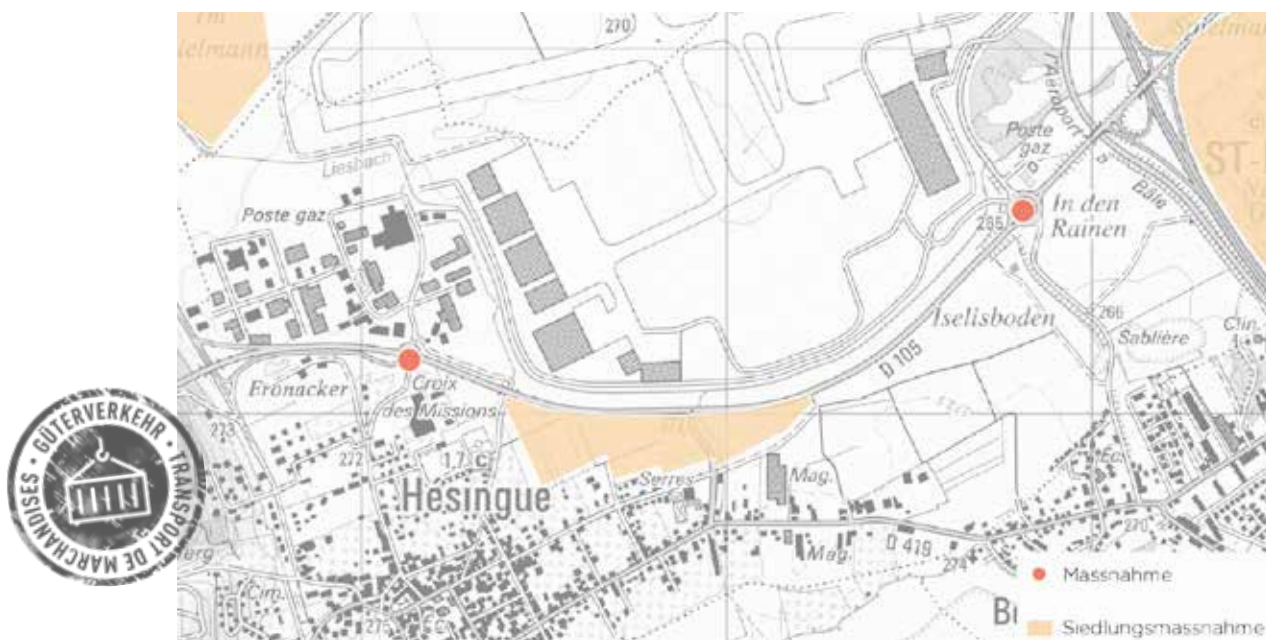
Übersichtsplan Hohenrainstrasse

4M12

4M13

4M13

CEA : Réaménagement des carrefours RD105 - RD201 et RD105 - fret EuroAirport, à Hésingue



Stade prêt à être réalisé et financement garanti

Etat de planification	Coût (CHF)	Mise en oeuvre	Mise en service
1 Étude de faisabilité	 4'400'000	 2029	 2029

L'organisme responsable

Collectivité européenne d'Alsace

Financement

Collectivité européenne d'Alsace

Étapes de mise en œuvre

Planification

Permis de construire

Financement

Description

La RD105 au droit de Hésingue est une route à 2x1 voies qui supporte déjà actuellement un trafic de 20'000 véhicules par jour en moyenne annuelle.

Le développement de la zone économique du Bachgraben à Allschwil (Suisse) et le projet de contournement de Hésingue et de Hégenheim (4M2), que rend nécessaire ce développement, vont encore induire un trafic supplémentaire sur la RD105 entre le carrefour giratoire RD419/RD473 à l'ouest de Hésingue et l'échangeur A35 de Saint-Louis.

La configuration actuelle des carrefours giratoires RD105/RD201 à Hésingue et RD105/voie de desserte fret de l'EuroAirport ne leur permettra pas d'écouler tout le trafic prévu, en particulier aux heures de pointe du matin et du soir.

Pour éviter que cette situation ne conduise une partie des usagers en véhicule individuel motorisé à privilégier des itinéraires alternatifs, traversant les zones habitées, des aménagements visant à donner de la capacité supplémentaire à ces deux carrefours sont nécessaires.

Opportunité et utilité

Relations avec la vision d'ensemble :

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

- › Un réseau routier fiable pour le TIM complète l'accessibilité, notamment des zones de développement. Le réseau secondaire et des voies d'accès spécifiques dirigent les principaux flux vers le réseau supérieur des RGD/RGC délestant ainsi les zones urbanisées.

Relations avec les stratégies sectorielles :

- › V3.1 Développer le réseau routier avec des aménagements ponctuels
- › V3.2 Développer et appliquer une gestion du trafic concertée au niveau suprarégional et régional
- › V6.1 Fournir les capacités d'infrastructure et optimiser le processus des transports

Besoin d'action :

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



Vue aérienne

4M13

B

Historie

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Prio

-

-

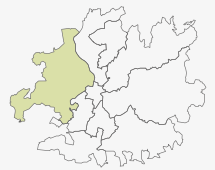
-

Catégorie de mesure

Capacité routes

Sous catégorie

Aménagement d'extension des capacités, tronçon routier/noeuds



Utilité/Effet :

WK1	Ce projet permettra de répondre à l'enjeu de l'amélioration du système de circulation routière. Les problèmes de saturation qui y sont observés et qui devraient s'accroître dans les années à venir compte tenu du développement attendu, constituent le principal enjeu routier du territoire français. La fluidification de la RD105 améliorera le fonctionnement global du réseau routier primaire de l'agglomération. Cette route assure la fonction de contournement Nord de l'agglomération trinationale de Bâle.
WK2	Ce projet contribuera à améliorer la desserte des zones urbaines notamment du côté intérieur de l'agglomération baloise de ce contournement, et notamment de la zone d'activités du Bachgraben à Allschwil en Suisse, via le contournement de Héisingue et Hégenheim (4M2).
WK3	La saturation qui y est constatée génère une perte de temps importante et des risques accidentogènes avérés. L'aménagement de la RD105 s'inscrit parfaitement dans la stratégie qui consiste à réduire les risques d'accidents
WK4	-

4M13

Coordination entre transports et urbanisation/Relation avec d'autres mesures

ÜM-MIV	4Ü-M5	Réaménagement A35/RD105 Saint-Louis - 5A3F	A
MIV	4M1	BL: Zubringer Bachgraben - Allschwil (ZUBA)	A
	4M2	SLA: Contournement Héisingue-Hégenheim	A
	4M13	CEA : Réaménagement des carrefours RD105 - RD201 et RD105 - fret EuroAirport, à Héisingue	B
S	4S27.1	Pôle de développement Quartier du Lys	
	4S27.2	Zone de développement Technoport	

Coordination

L'organisme responsable

Collectivité européenne d'Alsace

Autres participants

Etat Français, Saint-Louis Agglomération

Scot: (F)

☒ Oui
☐ No

Coordination

Coordination en course

Écocompatibilité

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

Indications quantitatives/Documents/Autres

Aménagement d'extension des capacités, tronçon routier/noeuds

TJM prévisionnel à 15 ans sur le principal axe à délester, sans mesure	3,75
TJM prévisionnel à 15 ans sur le principal axe à délester, avec mesure	6

4M14

BS: Aeschenplatz

4M14



B

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code

M19/2701.3.095

B

Massnahmenkategorie

Aufwertung/Sicherheit
Strassenraum

Unterkategorie

Platzgestaltung

Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand

2

Nach SIA
Machbarkeits-
studie

Kosten (CHF)



45'000'000

Baubeginn



2028

Inbetriebnahme



2031

Federführende Stelle

Kanton Basel-Stadt

Finanzierung

Kanton Basel-Stadt
100 %

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung

Plangenehmigung/Baubewilligung

Finanzierung



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

AGGLOPROGRAMMBASEL

Massnahmenbeschrieb

Der Aeschenplatz ist ein zentraler und komplexer Verkehrsknoten und gleichzeitig ein anspruchsvoller Stadtplatz. Stadträumlich ist er ein wichtiges Eingangstor zur Innenstadt. Er wird heute seiner Funktionen nicht gerecht und kann besonders als ÖV-Umsteigeknoten, Tor zur Innenstadt und Standort vieler Arbeitsplätze die Anforderungen nicht erfüllen. Die Dominanz des motorisierten und öffentlichen Verkehrs auf dem Aeschenplatz führt zu einer unbefriedigenden Situation für den Fuss- und Veloverkehr. Die Verkehrsführung ist äusserst komplex und weist viele Konfliktpunkte auf.

Ziel ist es, den Aeschenplatz als zentralen Verkehrsknoten gesamtverkehrlich zu verbessern und gleichzeitig die Aufenthalts- und Stadtraumqualität zu erhöhen.

Im Rahmen der Vorstudie (Abschluss im 2020) konnte ein effizientes, sicheres und leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem für den Aeschenplatz entwickelt werden, das für alle Verkehrsmittel ein attraktives Angebot darstellt:

Die einstreifige Verkehrsführung als Kreisel und das niedrige Geschwindigkeitsniveau tragen zu einem übersichtlichen und effizienten Verkehrsablauf bei und reduzieren Konflikte. Die Zuverlässigkeit im ÖV-Betrieb wird durch Priorisierungsmassnahmen erhöht. Der Fussverkehr erhält grosszügige Flächen und sichere, einfache Querungen. Der Veloverkehr wird auf allen Routen sicher und direkt geführt und erhält bessere Abstellplätze. Dank der Neukonzeption der Gleisanlagen und Bündelung der Haltestellen werden das Umsteigen vereinfacht und die Haltestellen hindernisfrei erreichbar. Der Aeschenplatz wird zu einem qualitätsvollen Stadtraum und attraktiven Auftakt zur Innenstadt aufgewertet.

Als nächster Schritt steht die Beschaffung von Projektierungsmitteln für das Vorprojekt an. Sobald ein rechtskräftiger Grossratsbeschluss vorliegt, wird das Vorprojekt gestartet (voraussichtlich 2021).



Aeschenplatz Ist-Situation

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

- › Dank Eigentrasses oder Verkehrsmanagement sind zuverlässige Fahrzeiten sichergestellt
- › Siedlungsorientierte Strassenräume bieten für den Fuss- und Veloverkehr optimale Platzverhältnisse und eine hohe Aufenthaltsqualität.

Bezug zu Teilstrategien:

- › QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- › QV1.2 Überblick über sicherheitsrelevante Elemente des Agglomerationsprogramms Basel schaffen
- › V3.2 Verkehrsmanagement überregional und regional abgestimmt entwickeln, implementieren und anwenden
- › V4.2 Hauptrouten und Ergänzungsrouten sicher und attraktiv ausgestalten
- › V5.2 Wichtige Fusswege entlang stark befahrener Strassen und Anbindungen zu Points of Interests verbessern und attraktivieren

4M14

Handlungsbedarf:

Es zeigt sich aufgrund zahlreiche Defizite grosser Handlungsbedarf am Aeschenplatz: Hohe Komplexität und Störungsanfälligkeit an verschiedenen Kreuzungspunkten, Unübersichtlichkeit, Verkehrssicherheitsdefizite, fehlende Velomassnahmen, tiefe Aufenthaltsqualität, Zeitverluste im Busbetrieb, lange Fahrgastwechselzeiten beim Tram, weite Umsteigedistanzen, lange Querungsdistanzen für den Fussverkehr, fehlende Hindernisfreiheit der ÖV-Haltestellen

Nutzen/Wirkung:

WK1	Verbesserung des Gesamtverkehrssystems an zentralem Verkehrsknotenpunkt, Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage, Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems (Flexibilität, Zuverlässigkeit, Haltestellen, Umsteigewege, Konflikte), Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung, Verbesserung im Langsamverkehr auf den Fahr- und Gehbeziehungen (sichere und direkte Verbindungen) als auch ruhend (Veloabstellplätze bzw. Haltestellenbereiche und Aufenthaltsqualität)
WK2	Siedlungskonzentration an Standorten mit guter ÖV-Erschliessung/Siedlungsverdichtung, infolge der Siedlungsentwicklung nach innen wachsende Mobilitätsbedürfnisse können mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln vermehrt abgedeckt werden, Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume, Reduktion der Verkehrsflächen, mehr Flächen für Fussverkehr und für aufwertende Massnahmen
WK3	Erhöhung der objektiven Sicherheit durch Neuorganisation, Reduktion der Verkehrsflächen und Verkürzung der Querungslängen, Erhöhung der subjektiven Sicherheit durch Vereinfachung der Verkehrsführung sowie Reduktion der Konfliktpunkte
WK4	Verminderung der Flächenbeanspruchung durch Reduktion der Verkehrsflächen

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÖV	4Ö8	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
----	-----	--------------------------------	---

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle

Kanton Basel-Stadt

Weitere beteiligte Stellen

Begleitgruppe mit Vertretungen aus Verkehrsverbänden, Politik, Gewerbe und Quartier

Richtplanrelevanz: (CH)

- ☒ Ja
☐ Nein

Koordinationsstand:

Zwischenergebnis

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Wichtige Regelungen zum Aeschenplatz sind im kommunalen Entwicklungsrichtplan Innenstadt aus dem Jahr 2015, im Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege (2018) und im Teilrichtplan Velo (2018) sowie in der Strassennetzhierarchie (2010) enthalten. Die Erkenntnisse der Tramnetzentwicklung Basel (2018) sind berücksichtigt.

Umweltverträglichkeit

Klärung der Umweltverträglichkeit im Rahmen des Vorprojekts.

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres

Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV) auf aufzuwertender Strasse	ca. 20'000 (MIV) bzw. ca. 9'000 (Velos)
Anzahl m ² aufzuwertender Fläche im Strassenraum	28'500

Anzahl Streckenabschnitte und Knoten im Projektperimeter:

- › 1 Grossknoten, 1 mittlerer Knoten,
- › 4 kleinere Knoten
- › 9 Streckenabschnitte (6 im Einbahnregime)

Baureife:

In den Jahren 2014/15 wurde ein Studienauftrag durchgeführt. Als Resultat des Studienauftrags hat ein Synthesebericht die wichtigsten Stossrichtungen und Empfehlungen für die weitere Bearbeitung festgehalten. Die 2017–2020 durchgeführte Vorstudie konnte auf den Erkenntnissen des Studienauftrags aufbauen und diese vertiefen. Als nächste Planungsphase folgt das Vorprojekt (ca. 2021–2024), das als Basis für einen Kreditantrag zur Realisierung dient.

4M15

BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Bereich Zentrum

4M15



B

Historie

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code
M9/2701.2.071

B

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Aufwertung/Sicherheit
Strassenraum

Unterkategorie

Strassenabschnitt

Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand

2

Nach SIA
Machbarkeits-
studie

Kosten (CHF)



6'600'000

Baubeginn



2028

Inbetriebnahme



2031

Federführende Stelle

Kanton Basel-Landschaft

Finanzierung

Kanton Basel-Landschaft
92,5%

Gemeinde Aesch
7,5%

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung

Plangenehmigung/Baubewilligung

Finanzierung



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

AGGLOPROGRAMMBASEL

Massnahmenbeschrieb

4M15

Dank verschiedener übergeordneten Planungen und Projekte wie etwa dem Vollanschluss Aesch-Nord und dem Zubringer Pfeffingerring kann die heute stark belastete Hauptstrasse in Aesch künftig vom motorisierten Verkehr entlastet werden. Die Dominanz des rollenden Verkehrs mindert heute die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Ziel ist es, das Konzept der Etappe Nord (4M10) mit der Etappe Zentrum zu verbinden und entsprechend aufeinander abzustimmen. Es erfolgt eine Aufwertung der Seitenbereiche sowie des Dorfplatzes mit der Tramhaltestelle und verleiht dem Raum neue Identität. Die ÖV-Haltestellen werden BehiG-tauglich umgestaltet und die Zugänglichkeit dabei verbessert. Im Zentrumsbereich funktionieren die Verkehrsabläufe im Koexistenzprinzip. Durch eine schmale Fahrbahn, die flächige Materialisierung über die Fahrbahn hinaus, die Möblierung sowie durch gezielt platzierte Baupakete soll eine räumliche Verzahnung erreicht werden. Die Gestaltung erfolgt von Fassade zu Fassade, um die Trennwirkung der Strasse zu minimieren. Für das Kleingewerbe bleiben vereinzelte Längsparkfelder am Fahrbahnrand bestehen. Die Verkehrssicherheit kann durch eine an die Verhältnisse angepasste, tiefe Projektierungsgeschwindigkeit sowie weitere gestalterische Massnahmen wie beispielsweise die Einfärbung der Fahrbahn für eine bessere Aufmerksamkeit verbessert werden.

Für den Fussverkehr werden beidseits breite Gehbereiche und Aufenthaltsflächen von den Gebäudefassaden bis zur Fahrbahn geschaffen. Als Abbiegehilfe für den Veloverkehr wird im Bereich der Pfeffingerstrasse/Bahnhofstrasse ein Mehrzweckstreifen erstellt. Dieser ist auch für den Verkehrsfluss relevant, sodass linksabbiegende Fahrzeuge überholt werden können. Mehrere angeordnete Veloabstellplätze im gesamten Zentrumsbereich verbessern die Zugänglichkeit und Attraktivität des Kleingewerbes mit dem Velo.

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

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

- › Mit dem untergeordneten Netz und spezifischen Zubringern werden die Hauptströme auf das übergeordnete HLS-/HVS-Netz gelenkt und somit die siedlungsorientierten Räume entlastet.
- › Siedlungsorientierte Strassenräume bieten für den Fuss- und Veloverkehr optimale Platzverhältnisse und eine hohe Aufenthaltsqualität.

Bezug zu Teilstrategien:

- › QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- › S3.1 Ortskerne stärken
- › QV1.2 Überblick über sicherheitsrelevante Elemente des Agglomerationsprogramms Basel schaffen
- › V3.1 Strassennetz mit punktuellen Aus-, Um- und Neubauten weiterentwickeln

Handlungsbedarf:

Hohe Dominanz des rollenden Verkehrs mindert die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Zuverlässigkeitsprobleme des strassengebundenen ÖV. Grosser Bedarf einer möglichst siedlungsverträglich Aufwertung des öffentlichen Strassenraumes.

Nutzen/Wirkung:

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

4M15

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	4Ü-Ö31	Tram Aesch Dorf - Aesch Bahnhof	C
ÖV	4Ö8	BL: Elektrifizierung Buslinien	A
MIV	4M10	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Nord	A
S	4S9.1	Aesch-Nord	

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle

Kanton Basel-Landschaft

Weitere beteiligte Stellen

Gemeinde Aesch

Richtplanrelevanz: (CH)

- ☐ Ja
☒ Nein

Koordinationsstand:

-

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Abgestimmt mit Entwicklungsabsichten der Gemeinde Aesch. Aufwärtskompatibilität für Tramnetzentwicklung sichergestellt.



Ausschnitt aus dem Betriebs- und Gestaltungskonzept (Stand 14. Dezember 2020)

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung und/oder zwischen der Massnahme und geschützten oder für den Natur- und Heimatschutz wichtigen Gebieten zu erwarten. Den ortsbildpflegerischen Aspekten wird im Projekt Rechnung getragen.

Quantitative Angaben

4M15

Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme)	ca. 8'500 – 13'000
Quadratmeter Umsetzungsbereich (falls nicht vorhanden, Länge des Abschnittes mit 10 m Strassenbreite multiplizieren) im BeSA-Perimeter	21'600

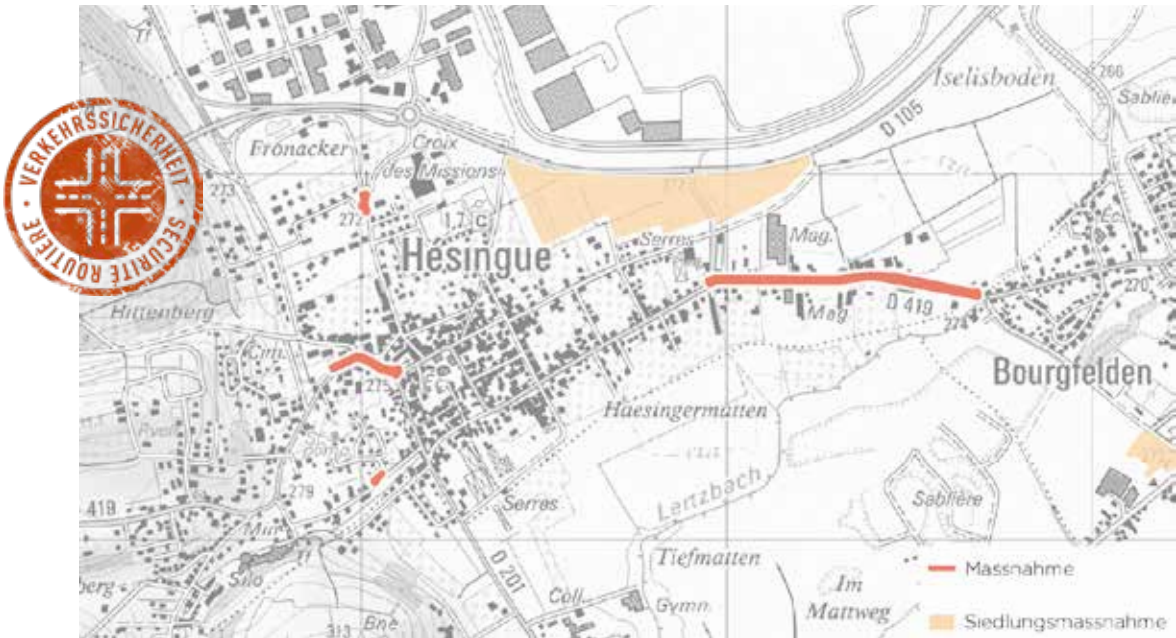
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum:

Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme):	ca. 8'500 – 13'000
Quadratmeter Umsetzungsbereich (falls nicht vorhanden, Länge des Abschnittes mit 10 m Strassenbreite multiplizieren) im BeSA-Perimeter:	21'600

4M16

Hésingue : Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Hésingue

4M16



B

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

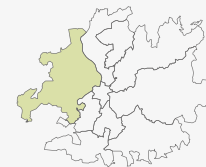
-

Catégorie de mesure

Valorisation/sécurité de l'espace routier

Sous catégorie

Tronçon routier



Stade prêt à être réalisé et financement garanti

Etat de planification

1

Étude de faisabilité

Coût (CHF)



2'300'000

Mise en oeuvre



2030

Mise en service



2031

L'organisme responsable

Commune de Hésingue

Financement

Saint-Louis Agglomération

Étapes de mise en œuvre

Planification

Permis de construire

Financement

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Description

En parallèle à la réalisation du contournement de Hésingue/Hégenheim (4M2), les travaux consistent à réaménager différents tronçons de voirie au sein de la commune de Hésingue pour dissuader le trafic individuel motorisé. Il s'agit d'aménagement qui visent à réduire la largeur des voies dédiées au trafic automobile au profit de la circulation et de la sécurité des piétons et cyclistes, d'une meilleure fluidité des transports public et d'une meilleure qualité des espaces publics au sein de l'enveloppe urbaine de Hésingue.

4M16

Opportunité et utilité

Relations avec la vision d'avenir :

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

- › Dans la mesure du possible, le trafic routier est réduit au minimum dans la zone urbanisée. Il est acheminé à l'intérieur et à l'extérieur de celle-ci d'une manière efficace et compatible avec les lieux.
- › Les espaces routiers tournés vers les zones bâties offrent des conditions optimales en termes de place pour le trafic piétonnier et cycliste et une qualité de séjour élevée.

Relations avec les stratégies sectorielles :

- › QS1.1 Promouvoir systématiquement la qualité de l'urbanisation
- › S3.1 Renforcer les centres des localités dans les espaces ruraux
- › QV1.2 Créer un aperçu des mesures du projet d'agglomération de Bâle les plus pertinentes pour la sécurité du trafic
- › V3.1 Développer le réseau routier avec des aménagements ponctuels
- › V3.2 Développer et appliquer une gestion du trafic concertée au niveau suprarégional et régional

Besoin d'action :

Le réaménagement répondre aux besoins attendus comme mesures d'accompagnement du contournement tout en permettant d'améliorer la qualité urbaine du site et l'attractivité des futurs quartiers.



Vue aérienne

Utilité/Effet :

WK1	La mise en valeur de l'espace routier améliore la situation pour le trafic piétonnier et cycliste, garantir une exploitation et un flux de trafic stables
WK2	Augmentation de la qualité du séjour, amélioration de la qualité d'emplacement pour l'habitat et l'emploi, condition préalable importante pour le développement urbain vers l'intérieur
WK3	Augmentation de la sécurité du trafic grâce à la modération du trafic et au réaménagement de l'espace routier, réduction du nombre d'accidents
WK4	Réduction des nuisances sonores et des polluants atmosphériques au niveau local

Coordination entre transports et urbanisation/Relation avec d'autres mesures

ÜM-MIV	4Ü-M5	Réaménagement A35/RD105 Saint-Louis - 5A3F	A
MIV	4M1	BL: Zubringer Bachgraben - Allschwil (ZUBA)	A
	4M2	SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim	A
	4M17	Saint-Louis: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de à Saint-Louis-Bourgfelden	B
LV	4LV10.37	SLA: Liaison cyclable Hesingue - Saint-Louis	A
S	4S28.2	Réserve foncière - Aménagement Sud - RD105- Hesingue	
L	4L5	Parc des Carrières	

Coordination

L'organisme responsable	Autres participants
Commune de Hésingue	Cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne, Conseil départemental du Haut-Rhin, Saint-Louis Agglomération
Scot: (F)	Coordination
☒ Oui ☐ NO	Coordination réglée

Écocompatibilité

Les études de faisabilité ont été accompagnées d'un état des lieux faune-flore détaillé sur le périmètre du projet.

Indications quantitatives

Espace de rue amélioré : 13'967 m²

4M17

4M17

Saint-Louis : Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Saint-Louis-Bourgfelden



Stade prêt à être réalisé et financement garanti



Description

En parallèle à la réalisation du contournement de Hésingue-Hégenheim (4M2), les travaux consistent à réaménager différents tronçons de voirie au sein de la commune de Saint-Louis pour dissuader le trafic individuel motorisé. Il s'agit d'aménagements qui visent d'une part à réduire la largeur des voies dédiées au trafic automobile au profit de la circulation et de la sécurité des piétons et cyclistes, et d'autres parts à des aménagements plus ponctuels au niveau de certains carrefours et de leur voirie pour mise en zone 30. Ces travaux permettront de contribuer à une meilleure fluidité des transports publics et une meilleure qualité des espaces publics au sein de l'enveloppe urbaine de Saint-Louis.

Opportunité et utilité

Relations avec la vision d'avenir :

- Corridors intérieurs : utiliser le développement dynamique pour une revalorisation de qualité
- › Dans la mesure du possible, le trafic routier est réduit au minimum dans la zone urbanisée. Il est acheminé à l'intérieur et à l'extérieur de celle-ci d'une manière efficace et compatible avec les lieux.
 - › Les espaces routiers tournés vers les zones bâties offrent des conditions optimales en termes de place pour le trafic piétonnier et cycliste et une qualité de séjour élevée.

Relations avec les stratégies sectorielles :

- › QS1.1 Promouvoir systématiquement la qualité de l'urbanisation
- › S3.1 Renforcer les centres des localités dans les espaces ruraux
- › QV1.2 Créer un aperçu des mesures du projet d'agglomération de Bâle les plus pertinentes pour la sécurité du trafic
- › V3.1 Développer le réseau routier avec des aménagements ponctuels
- › V3.2 Développer et appliquer une gestion du trafic concertée au niveau suprarégional et régional

Besoin d'action :

-

Utilité/Effet :

WK1	La mise en valeur de l'espace routier améliore la situation pour le trafic piétonnier et cycliste, garantir une exploitation et un flux de trafic stables
WK2	Augmentation de la qualité du séjour, amélioration de la qualité d'emplacement pour l'habitat et l'emploi, condition préalable importante pour le développement urbain vers l'intérieur
WK3	Augmentation de la sécurité du trafic grâce à la modération du trafic et au réaménagement de l'espace routier, réduction du nombre d'accidents
WK4	Réduction des nuisances sonores et des polluants atmosphériques au niveau local

4M17

B

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code

-

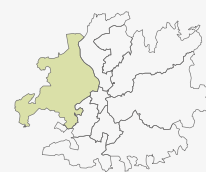
-

Catégorie de mesure

Valorisation/sécurité de l'espace routier

Sous catégorie

Tronçon routier



Coordination entre transports et urbanisation/Relation avec d'autres mesures

öV	4Ö10	SLA: Améliorer le fonctionnement et les performances du réseau de bus (feux)	A
MIV	4M1	BL: Zubringer Bachgraben - Allschwil (ZUBA)	A
	4M2	SLA: Contournement Héisingue-Hégenheim	A
	4M16	Héisingue: Mesures d'accompagnement du contournement Héisingue-Hégenheim sur la commune de Héisingue	B
S	4S26.2	Rue de la Fraternité - Saint Louis	
L	4L5	Parc des Carrières	

4M17

Coordination

L'organisme responsable

Commune de Héisingue

Autres participants

Cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne, Conseil départemental du Haut-Rhin, Saint-Louis Agglomération

Scot: (F)

- ☒ Oui
☐ No

Coordination

Coordination réglée

Écocompatibilité

Les études de faisabilité ont été accompagnées d'un état des lieux faune-flore détaillé sur le périmètre du projet.

Indications quantitatives

Espace de rue amélioré : 11'200 m²



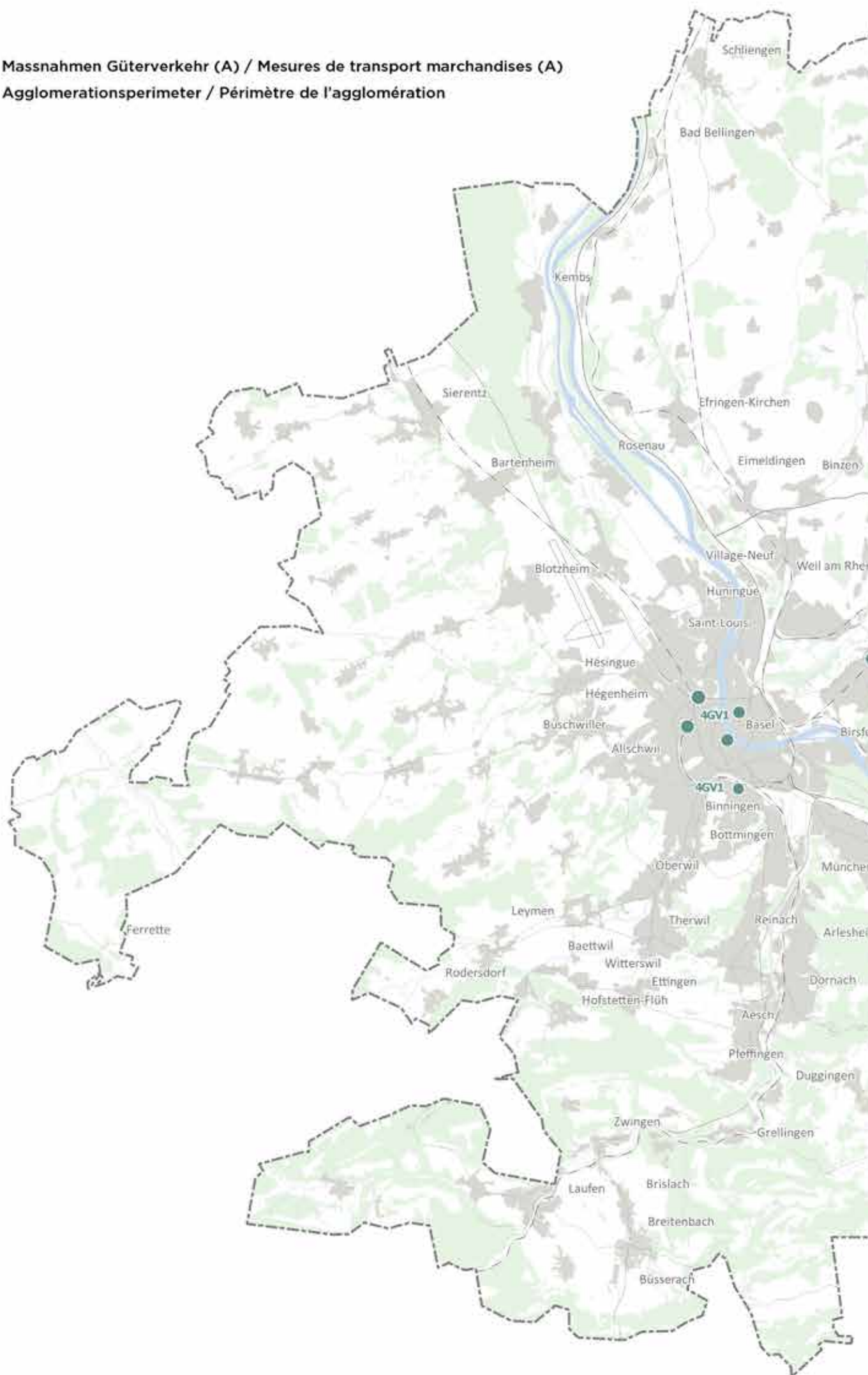
3.3 Agglomerationsmassnahmen: Güterverkehr/City-Logistik (GV) Mesures agglomération : Transport de marchandises/logistique

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

Nr. N°	A-Massnahme Mesure A	Seite Page
4GV1	BS: Öffentliche Paketstationen und Mikro-Depots	348

● Massnahmen Güterverkehr (A) / Mesures de transport marchandises (A)

▬ Agglomerationsperimeter / Périètre de l'agglomération





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



4GV1

4GV1

BS: Öffentliche Paketstationen und Mikro-Depots



Bau- und Finanzierungsreife

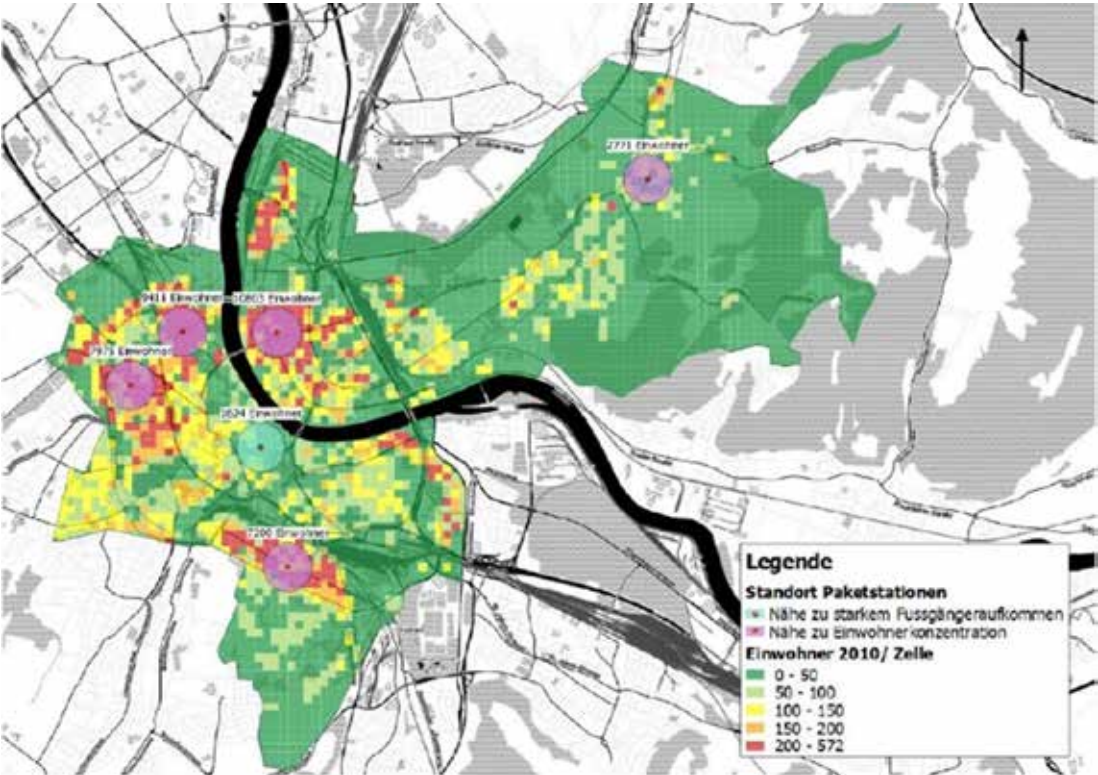
Planungsstand	Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
1 Nach SIA Machbarkeitsstudie	1'000'000	2024	2024-2029
Federführende Stelle Kanton Basel-Stadt	Finanzierung Kanton Basel-Stadt 100%		
Stand Umsetzungsschritte Projektierung Plangenehmigung/Baubewilligung Finanzierung			

Massnahmenbeschrieb

Die Fahrleistungen des Wirtschaftsverkehrs, die zur Ver- und Entsorgung der Stadt notwendig sind, machen einen nicht zu unterschätzenden Teil der Gesamtfahrleistungen in Basel-Stadt aus. Zur Reduktion der Gesamtverkehrsleistungen muss also auch der Wirtschaftsverkehr einen Beitrag leisten. Eine Grundlage dafür bildet das im Jahr 2016 entwickelte «Städtische Güterverkehrskonzept Basel». Das Konzept zielt gleichermassen darauf ab, den Transportaufwand und die damit verbundenen Fahrleistungen und Emissionen im Kantonsgebiet und besonders in der Innenstadt zu reduzieren und die Wirtschaftlichkeit der Transporte auf der «letzten Meile» zu fördern. Zentraler Ansatzpunkt, um Güterverkehre zu reduzieren, ist dabei die Bündelung von Transporten. Als Hauptmassnahme des Städtischen Güterverkehrskonzepts Basel, die auch kurzfristig umsetzbar ist, wird die Installation von Paketstationen und Mikro-Depots vorgeschlagen.

Paketstationen sind ortsfeste Anlagen ohne Personal, die i. d. R. ganztägig für alle Stadtbewohner erreichbar sind. Sie dienen der Zwischenlagerung von Sendungen für die Übergabe zwischen KEP-Dienstleister und Empfänger bzw. Versender. Durch die Installation von einwohnernahe Paketstationen können Mehrfachanfahrten bei Privatkunden vermieden und damit Wegeketten verkürzt werden. Durch die Zustellung an eine Paketstation wird eine Sendungsbündelung und somit eine Reduktion der Fahrleistung erreicht. In der Folge steigt auch die Umwelt- und Umfeldqualität.

In Basel-Stadt wurde 2019 das Pilotprojekt «Smart Box Basel» lanciert. Anfang 2021 werden die ersten beiden Anlagen in den Quartieren Clara und St. Johann realisiert. Es sind bis zu 8 weitere Paketstationen geplant (genaue Standorte noch zu spezifizieren). Voraussichtlich werden die weiteren Anlagen im Rahmen von Entwicklungsarealen auf Privatparzellen installiert. Gemäss Städtischem Güterverkehrskonzept sind folgende Standorte besonders für Mikrodepots und/oder Paketstationen geeignet:



4GV1

A

Historie Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Güterverkehr und Logistik

Unterkategorie

-



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Mikro-Depot sind ortsfeste und nicht ortsfeste Zwischenlagerplätze innerhalb der Stadt. Die Installation von zentraler, innenstadtnaher Mikro-Depots substituiert Lieferwagenfahrten auf der «Letzten Meile», da die Zustellung mit umweltfreundlichen Verkehrsträgern (z. B. Velos oder zu Fuss) durchgeführt werden kann. Ortsfeste Mikro-Depots können innerhalb vorhandener Bebauung (z. B. leerstehende Ladenlokale, abgetrennte Bereiche innerhalb von Parkhäusern) errichtet werden. Die Nutzung von Mikro-Depots eignet sich besonders in Gebieten mit einem grossen Sendungsaufkommen.

In Basel-Stadt bietet sich deshalb die Innenstadt für die Installation von einem Mikro-Depot an. Geplant ist die Schaffung von bis zu 10 Mikro-Depots.

4GV1

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Grundsatz 2: Mobilität ermöglichen und auf nachhaltige Angebote lenken

- › Die prozentuale Verkehrszunahme ist geringer als das Einwohner- und Arbeitsplatzwachstum.
- › 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.

Bezug zu Teilstrategien:

Teilstrategie Güterverkehr:

- › V6.1: Infrastrukturkapazitäten bereitstellen und Transportabwicklungen optimieren
- › V6.2: Flächenbedarf für die Logistik erkennen, sichern und koordinieren

Handlungsbedarf:

- › Es fehlen Flächen für Umschlagsvorgänge (u. a. auch zur unabdingbaren Transportoptimierung) und für nachgelagerte Logistik-Dienstleistungen.
- › Es entstehen hohe Fahrleistungsanteile und Strassenraumbelastungen durch den diffusen Lieferwagenverkehr.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Mehrfahranfahrten werden vermieden und dadurch die Fahrleistungen des Wirtschaftsverkehrs reduziert.
WK2	Güterverkehrsbedingte Belastungen (insbesondere in siedlungsorientierten Räumen) werden damit reduziert. Die Umwelt- und Umfeldqualität steigt. Die bisher häufig durch Anlieferungsfahrzeuge belegten Flächen werden frei für alternative Nutzungen.
WK3	Lieferverkehrsfahrten und Umschlagsmanöver im in siedlungsorientierten Räumen (z. B. Wohnquartieren) werden vermieden was sich positiv auf die Verkehrssicherheit auswirkt.
WK4	Durch die Bündelung von Verkehren sinkt die Betroffenheit von Luftschadstoff- und Lärmemissionen. Die Errichtung von innenstadtnahen Paketstationen und Mikro-Depots ermöglicht die Zustellung und Abholung von Sendungen mit umweltfreundlichen Verkehrsträgern.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-GV	4Ü-GV1	Terminal Gateway Basel Nord	A
	4Ü-GV2	Entwicklung Hafen - Hafenbecken 3	A
	4Ü-GV3	Weiterentwicklung Hafenbahnhof Kleinhüningen	A
LV	4LV10.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr, 1. Etappe	A
S	4S1	Schwerpunktgebiet Kleinbasel	
	4S2	Schwerpunktgebiet Basel-Nord 3land	
	4S3	Schwerpunktgebiet Basel-Nordwest	
	4S5	Schwerpunktgebiet 4S5 Basel-Süd	

4GV1

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle

Kanton Basel-Stadt

Weitere beteiligte Stellen

-

Richtplanrelevanz: (CH)

- ☐ Ja
☒ Nein

Koordinationsstand:

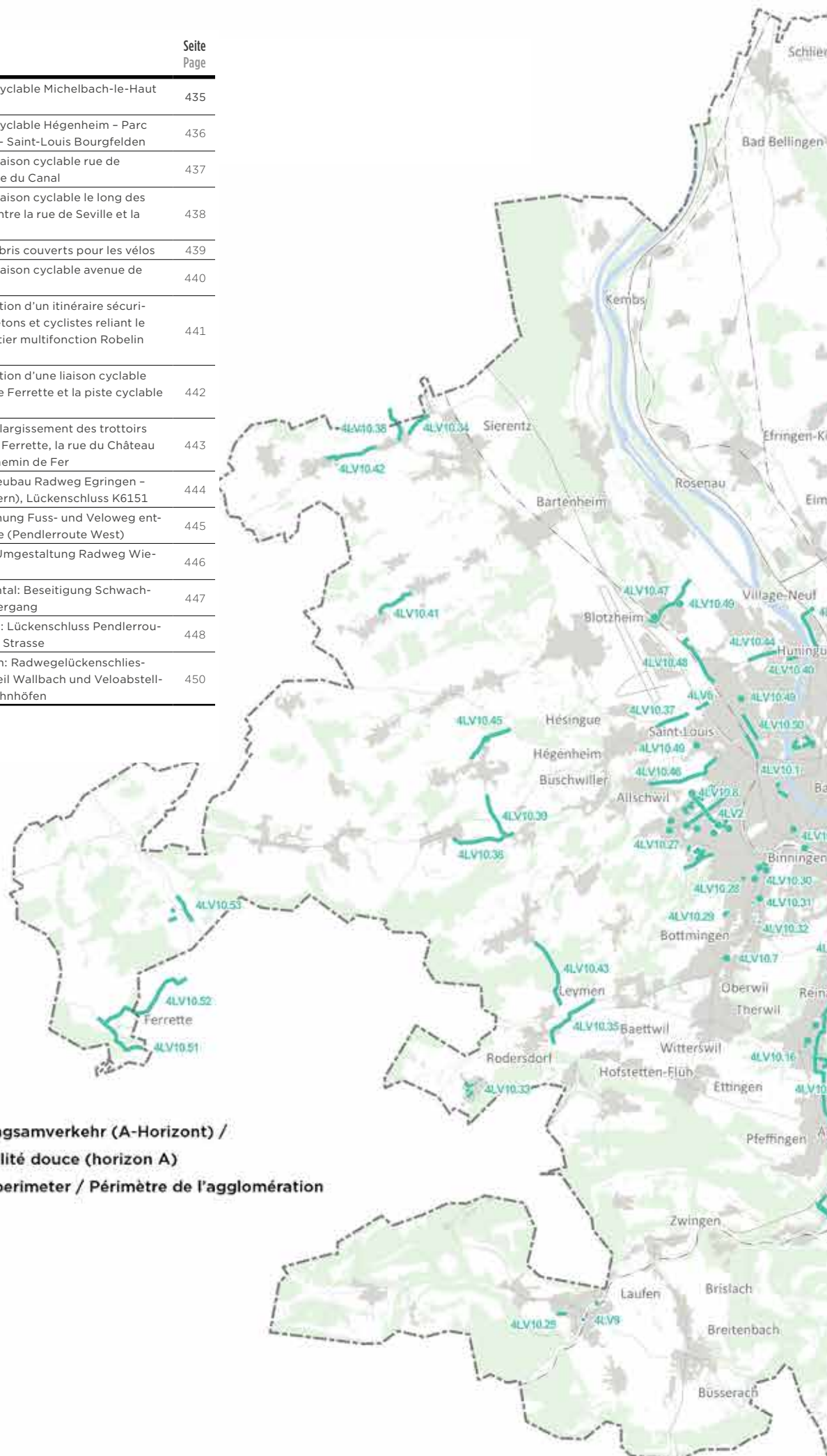
-

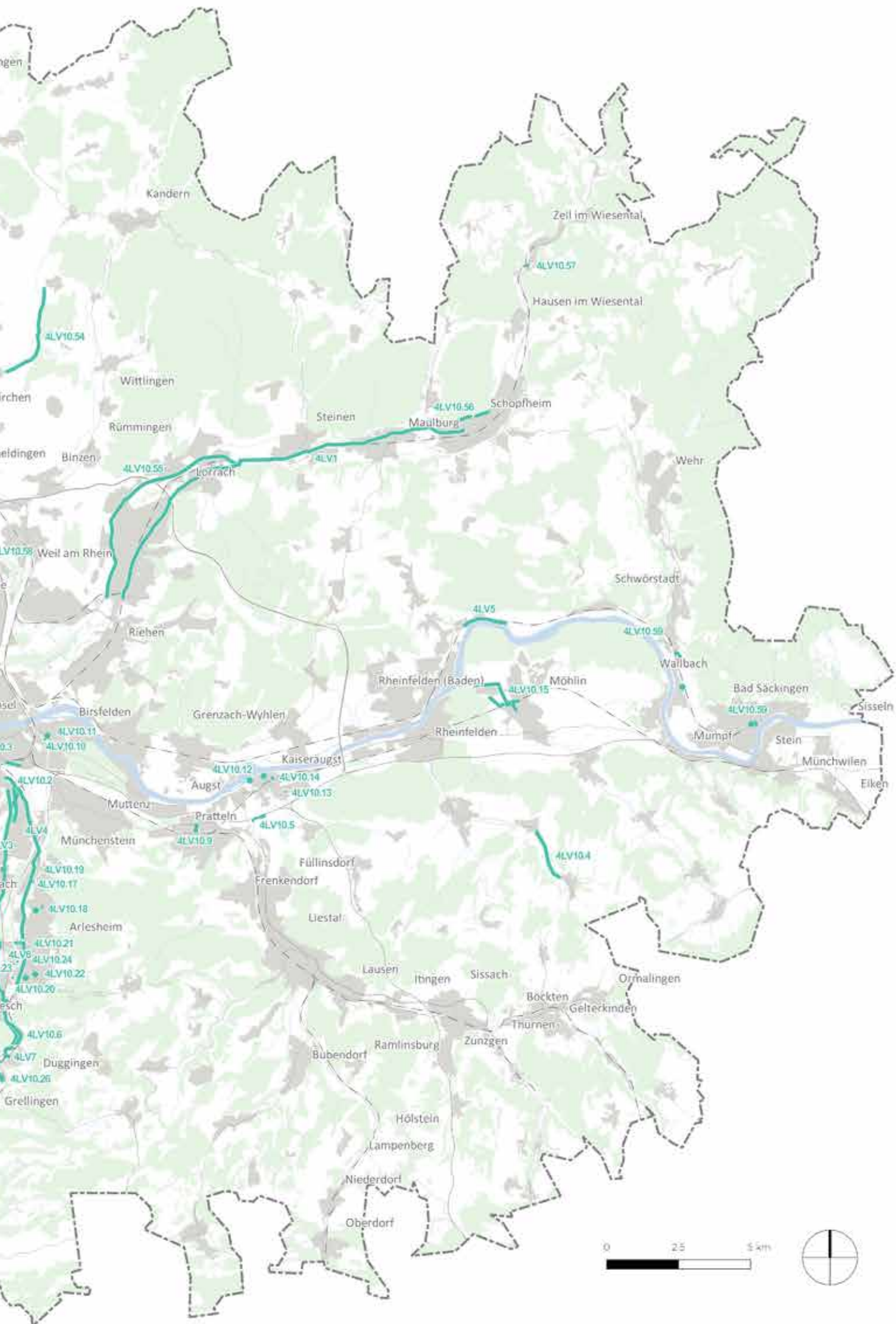
Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Städtisches Güterverkehrskonzept Basel (2016), Dokumentation bestehender und geplanter Arealentwicklungen,
Regionales Güterverkehrskonzept

Nr. N°	A-Massnahme Mesure A	Seite Page
4LV10.45	SLA: Liaison cyclable Michelbach-le-Haut - Blotzheim	435
4LV10.46	SLA: Liaison cyclable Hégenheim - Parc des Carrières - Saint-Louis Bourgfelden	436
4LV10.47	Saint-Louis: Liaison cyclable rue de l'Aéroport - rue du Canal	437
4LV10.48	Saint-Louis: Liaison cyclable le long des voies SNCF, entre la rue de Seville et la Gare	438
4LV10.49	Saint-Louis: Abris couverts pour les vélos	439
4LV10.50	Saint-Louis: Liaison cyclable avenue de Bâle	440
4LV10.51	Ferrette: Création d'un itinéraire sécurisé pour les piétons et cyclistes reliant le nouveau quartier multifonction Robelin de Ferrette	441
4LV10.52	Ferrette: Création d'une liaison cyclable vers Bâle entre Ferrette et la piste cyclable à Bouxwiller	442
4LV10.53	Durmenach: Elargissement des trottoirs dans la rue de Ferrette, la rue du Château et la rue du Chemin de Fer	443
4LV10.54	Lk Lörrach: Neubau Radweg Egringen - Holzen (Kandern), Lückenschluss K6151	444
4LV10.55	Lörrach: Trennung Fuss- und Veloweg entlang der Wiese (Pendleroute West)	445
4LV10.56	Schopfheim: Umgestaltung Radweg Wiesendamm	446
4LV10.57	Zell im Wiesental: Beseitigung Schwachstelle Bahnübergang	447
4LV10.58	Weil am Rhein: Lückenschluss Pendlerroute Heldelinger Strasse	448
4LV10.59	Bad Säckingen: Radwegelückenschliessung im Ortsteil Wallbach und Veloabstellanlagen an Bahnhöfen	450

- Massnahmen Langsamverkehr (A-Horizont) /
- Mesures de mobilité douce (horizon A)
- Agglomerationsperimeter / Périmètre de l'agglomération





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



4LV1

4LV1

Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim – Lörrach



Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand	Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
1 Nach HOAI Leistungsphase 1-2	 14'000'000	 2025	 2028
Federführende Stelle	Finanzierung		
Landkreis Lörrach	Landkreis Lörrach	Stadt Lörrach, Gemeinde Steinen, Gemeinde Maulburg, Stadt Schopfheim	Bundesrepublik Deutschland, Land Baden-Württemberg
Stand Umsetzungsschritte			
Projektierung	Plangenehmigung/Baubewilligung		Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Die Radschnellverbindung Schopfheim – Lörrach besitzt mit ihrem Anschluss an Riehen und Basel eine überregionale Verbindungsfunktion in die Schweiz und verfügt gemäss der Machbarkeitsstudie über ein erwartetes durchschnittliches Potenzial auf der gesamten Strecke von mehr als 2'000 Radfahrten/Tag. Das Trasse wird vom Land Baden-Württemberg daher als Kreisstrasse eingestuft. Zusätzlich zu den für Kreisstrassen gültigen Normen, Regelwerte und Empfehlungen sind die vom Land Baden-Württemberg eingeführten Qualitätsstandards und Musterlösungen zu berücksichtigen.

Hier wird eine Radschnellverbindung als solche definiert, wenn auf mindestens 80% der Strecke die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen eingehalten werden und bis max. 10% der Strecke weitestgehend den Zielnetz-Standard des RadNETZ Baden-Württemberg erfüllen (Siehe Vertragsbestandteil «Qualitätsstandards für das RadNETZ Baden-Württemberg» sowie «Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg»). Die verbleibende Strecke muss mindestens den reduzierten Standards für Radschnellverbindungen genügen.

Für die Planung der Radschnellverbindung erhält der Landkreis Finanzhilfen des Landes und des Bundes. Daher sind die Vorgaben des Bundes, die in der «Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017 – 2030» definiert werden, zu berücksichtigen.

Die verkehrlichen Wirkungen der neuen Verbindungen und insbesondere die dadurch verbesserte Erreichbarkeit des Landkreises bilden die Grundlage, um die raumrelevanten Effekte abschätzen zu können. Für die Potenzialanalyse wurde als Verkehrsmodell das Gesamtverkehrsmodell Basel herangezogen.

4LV1

A

Historie Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie

-



Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Korridorzentren: als Teil der polyzentrischen Struktur stärken

- › Die Bahnstationen sind als attraktive Verkehrsdrehscheiben ausgebaut und stellen die Verknüpfung mit der örtlichen ÖV-Feinerschliessung und mit dem Fuss- und Veloverkehrsnetz sicher.
- › Die Vorzugsrouten bieten schnelle, direkte und sichere Veloverbindungen zwischen den inneren Korridoren und dem Agglomerationszentrum.

Bezug zu Teilstrategien:

- › QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- › V4.1 Vorzugsrouten regional abgestimmt planen und implementieren

Handlungsbedarf:

Umsetzung von Velovorzugsrouten in der Talachse. Mit der Realisierung von Velovorzugsrouten werden die Gemeinden des Wiesentals untereinander und mit der Kernstadt direkt verbunden.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Die Radschnellverbindung Wiesental birgt eine deutliche Qualitätssteigerung für den Veloverkehr.
WK2	Durch eine attraktive Gestaltung der Radschnellverbindung wird die Qualität des öffentlichen Raums in den vier Kommunen gesteigert.
WK3	Durch den hohen Standard einer Radschnellverbindung wird die Infrastruktur für den Veloverkehr sicherer und komfortabler. Die objektive Verkehrssicherheit wird streckenbezogen und an Knotenpunkten erhöht.
WK4	Durch das Verlagerungspotenzial von MIV-Fahrten auf den Langsamverkehr ist von einer Reduktion von Luftschadstoffen-, Treibhausgasen und zusätzlich die Reduktion von Lärmemissionen auszugehen.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

LV	4LV10.55	Lörrach: Trennung Fuss- und Veloweg entlang der Wiese (Pendlerroute West)	A
	4LV13	Lörrach: Grün- und Querverbindung	B
S	4S23.1	Stettenfeld	
	4S24.3	Franz-Ehret-Strasse, Schöpfli-Areal Brombach	
	4S24.8	MMZ (Areal Weberei Conrad)	
	4S24.9	Wohn- und Geschäftshaus LÖ	
	4S24.10	Buchmatte	

4LV1

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle

Landkreis Lörrach

Weitere beteiligte Stellen

Stadt Lörrach, Gemeinde Steinen, Gemeinde Maulburg, Stadt Schopfheim

Regionalplanrelevanz: (D)

- ☐ Ja
☒ Nein

Koordinationsstand:

-

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie fand in enger Zusammenarbeit mit dem Landkreis Lörrach und einer für Projektgruppe unter Vorsitz des Landkreises statt. Diese bestand neben dem Landkreis aus Vertreterinnen und Vertretern des Regierungspräsidiums Freiburg, den betroffenen Kommunen, dem Kanton Basel-Stadt, den Verbänden und Vereinen (Regionalverband Hochrhein-Bodensee, Hochrheinkommission, Agglomerationsprogramm Basel) sowie Interessenvertreter (IG Velo, BUND-Regionalverband Hochrhein) und interessierten Unternehmen. Die Radschnellverbindung wurde im Rahmen des Raumkonzepts Wiesental 2040 als Handlungsfeld 8 definiert und beschlossen.

Umweltverträglichkeit

Für das Vorhaben erfolgt eine UVP. Es bestehen somit keine unbereinigten Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung und/oder zwischen der Massnahme und geschützten oder für den Natur- und Heimatschutz wichtigen Gebieten.

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres

- › Erwartetes durchschnittliches Potenzial auf der gesamten Strecke von mehr als 2'000 Radfahrten/Tag
- › Zusätzliche Radverkehrsnachfrage: 1'342 Fahrten/Tag
- › Verlagerte MIV-Fahrten: 800/Tag

Machbarkeitsstudie
Radschnellverbindungen
Grosses Wiesental,
Hochrhein und
Oberrhein im
Landkreis Lörrach -
Schlussbericht 2019



4LV2

BL: VVR Allschwil Bachgraben – Basel SBB, 1. Etappe

4LV2



A

Historie Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie

-

Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand

2

Nach SIA
Machbarkeits-
studie

Kosten (CHF)



12'000'000

Baubeginn



2024

Inbetriebnahme



2026

Federführende Stelle

Kanton Basel-Landschaft

Finanzierung

Kanton Basel-Landschaft

Ausgabenbewilligung Bauprojekt geplant 2022
Ausgabenbewilligung Realisierung geplant 2024

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung

Plangenehmigung/Baubewilligung

Finanzierung



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Massnahmenbeschrieb

Das kantonale Veloroutennetz des Kantons Basel-Landschaft dient primär dem Alltagsverkehr und umfasst die wichtigen Längsachsen in den Tälern sowie deren Querverbindungen. Die Routen sind im heutigen Netz nicht in unterschiedliche Hierarchien unterteilt. Im zukünftigen Radroutennetz 2030, welches aktuell erarbeitet wird, soll eine Hierarchisierung (Basisnetz, Hauptrouten und Velovorzugsrouten) des kantonalen Veloroutennetzes erfolgen. Entlang der neuen Vorzugsrouten wird der Veloverkehr priorisiert.

4LV2

Das Entwicklungsgebiet Bachgraben ist schlecht in die regionalen Verkehrsnetze integriert und die Erreichbarkeit ist in den Spitzenstunden vor allem durch den MIV eingeschränkt. Das Gebiet liegt räumlich nahe an der Kernstadt Basel und den inneren, urban geprägten Agglomerationsgemeinden mit hohem Potential für den Veloverkehr. Die Verbindung zwischen Basel SBB und dem Bachgraben soll für den Veloverkehr als Vorzugsroute ausgebildet werden und im Raum Dorenbach und Basel SBB an die weiteren Velovorzugsrouten (Leimental, Birschtal, Rheintal) angeschlossen werden. Die vorliegende Massnahme sieht den Ausbau für den Teil BL (Abschnitte A – C und Knoten II) vor.

An der Grenze zu Frankreich besteht ein Anschlusspunkt an die französischen Velonetze. Im Zusammenhang mit der Umfahrung von Hégenheim und Héringue (4M2) ist neu auch ein Radweg vorgesehen, welche an dieser Stelle («beim Kreuz») auf das Schweizer Netz trifft.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

- › Ein dichtes und attraktives Fuss- und Veloverkehrsnetz sorgt flächendeckend für direkte Verbindungen
- › Ein durchgängiges, trinationales Velohaupttroutennetz bietet sichere und attraktive Verbindungen durch die Agglomeration. Es verbindet Siedlungsgebiete innerhalb der Korridore und zwischen den Korridoren miteinander.

Bezug zu Teilstrategien:

- › V4.1 Vorzugsrouten regional abgestimmt planen und implementieren
- › V5.1 Wichtige Fusswege entlang stark befahrener Strassen und Anbindungen zu Points of Interest verbessern und attraktivieren

Handlungsbedarf:

Mit der Realisierung von prioritären Veloverbindungen auf Achsen mit hohem Velopotenzial wird das Leimental direkt mit der Kernstadt (und angrenzenden Korridoren) verbunden. Damit wird die Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs erhöht.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Entflechtung MIV/Fuss- und Veloverkehr, Erhebliche Verbesserung und Attraktivierung des Veloverkehrssystems inklusive Etablierung einer stärkeren Netzhierarchie entlang definierter Achsen mit entsprechendem Nachfragepotential
WK2	Erhöhung der Erschliessungsqualität von Entwicklungsbereichen, Schaffung eines angemessenen zusätzlichen Verkehrsträgers für den zunehmend urbanen Raum, Anbindung der Entwicklungsgebiets Bachgraben in Richtung Basel SBB und andere Achsen der Velovorzugsrouten
WK3	Reduktion der Konflikte zwischen MIV und Fuss- und Veloverkehr, dadurch Erhöhung der objektiven Sicherheit, Erhöhung der subjektiven Sicherheit durch separate hochwertige Anlage
WK4	Örtliche Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen durch Attraktivitätssteigerung des Veloverkehrs und resultierende Verkehrsverlagerung

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

MIV	4M2	SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim	A
LV	4LV10.27	Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen inkl. Veloabstellanlagen	A
	4LV10.8	Hégenheim: Aménagement d'un parking vélo sur la placette de l'Europe à Hégenheim	A
S	4S4.1	Arbeitsplatzgebiet Bachgraben	
	4S4.3	Zone d'activité Hégenheim	
L	4L5	Parc des Carrières	

4LV2

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle

Kanton Basel-Landschaft

Weitere beteiligte Stellen

Gemeinde Allschwil, Kanton Basel-Stadt

Richtplanrelevanz: (CH)

☒ Ja
☐ Nein

Koordinationsstand:

kein Stand

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

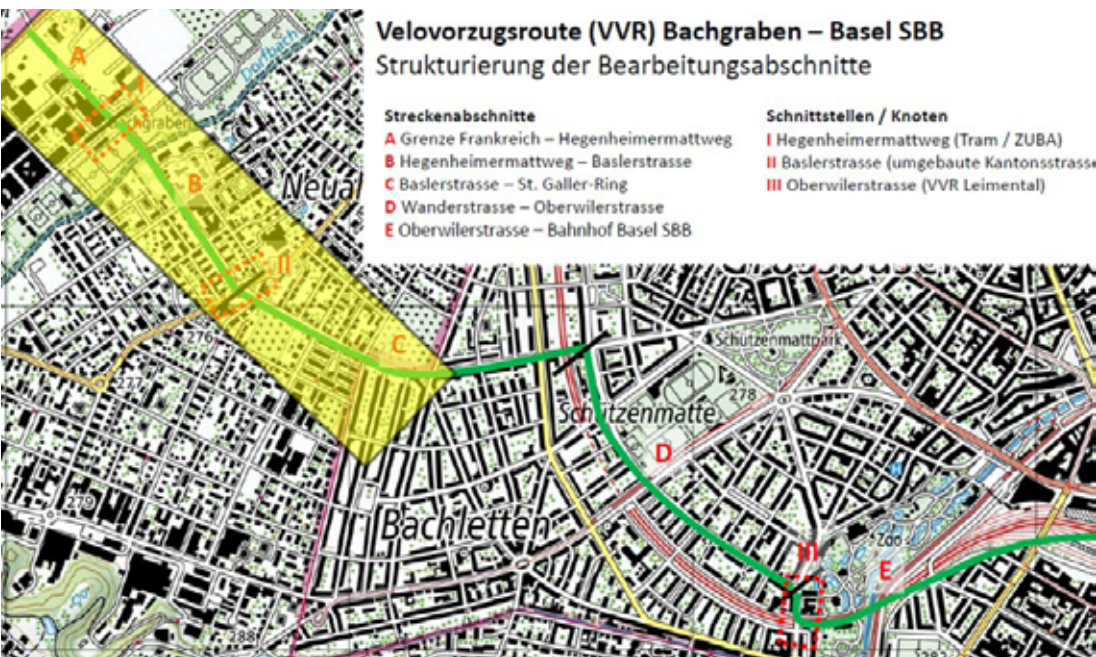
Projekt in Abstimmung mit der Gemeinde Allschwil und dem Basel-Stadt. Entspricht der kantonalen und regionalen Velonetzkonzeption. Richtplaneintrag BL geplant für 2021.

Umweltverträglichkeit

Voraussichtlich keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung und/oder zwischen der Massnahme und geschützten oder für den Natur- und Heimatschutz wichtigen Gebieten.

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres

- › Dokumente: Variantenstudium, Machbarkeitsüberprüfung
- › Bewilligungsverfahren geplant 2023 – 2024
- › Ausführungsprojekt geplant 2024



Bearbeitungsabschnitte der Velovorzugsroute (VVR) Bachgraben – Basel SBB

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

AGGLOPROGRAMMBASEL

4LV3

4LV3

BL: Birsstadt - Velovorzugsroute West, 1. Etappe (Schlüsselmassnahmen)



Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand

2

Nach SIA
Machbarkeits-
studie

Kosten (CHF)



15'00'000

Baubeginn



2024

Inbetriebnahme



2028

Federführende Stelle

Kanton Basel-Landschaft

Finanzierung

Kanton Basel-Landschaft

Ausgabenbewilligung Bauprojekt geplant 2022
Ausgabenbewilligung Realisierung geplant 2024

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung

Plangenehmigung/Baubewilligung

Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Das kantonale Veloroutennetz des Kantons Basel-Landschaft dient primär dem Alltagsverkehr und umfasst die wichtigen Längsachsen in den Tälern sowie deren Querverbindungen. Die Routen sind im heutigen Netz nicht in unterschiedliche Hierarchien unterteilt. Im zukünftigen Radroutennetz 2030, welches aktuell erarbeitet wird, soll eine Hierarchisierung (Basisnetz, Hauptrouten und Velovorzugsrouten) des kantonalen Veloroutennetzes erfolgen. Entlang der neuen Vorzugsrouten wird der Veloverkehr priorisiert.

Der Kanton Basel-Landschaft treibt das Thema Vorzugsrouten voran. Dazu wird eine erste Pilotstrecke umgesetzt und damit Erfahrungen gesammelt. Aufgrund der räumlichen Struktur und der hohen Dichte an Einwohnenden und Beschäftigten bestehen dafür im Birstal grosse Potenziale. Die Gemeinden im Birstal zeigten in der Vergangenheit bereits ein hohes Mass an Eigeninitiative (z.B. sieht das Velonetz der Region Birsstadt bereits «Veloschnellrouten» vor), zudem ist auch die politische Unterstützung hoch. Daher soll die Pilotstrecke im Birstal realisiert werden. Wegen der Strukturierung des Birstals in zwei Siedlungsbänder aufgrund von landschaftlichen und infrastrukturellen Gegebenheiten (Fluss respektive HLS und Schienenwege) sollen zukünftig zwei Velovorzugsrouten angelegt werden. Auf der westlichen (Aesch-Reinach-Münchenstein-Basel) und auf der östlichen Talseite (Aesch-Dornach-Arlesheim-Münchenstein (Talstrasse)-Basel).

In einem umfangreichen Variantenstudium in Abstimmung mit den Gemeinden, wurde für jede Talseite eine Bestvariante evaluiert. Des Weiteren kam man zu der Erkenntnis, dass sich die Westseite am besten für das Pilotprojekt eignet.

Gleichwohl soll auf der Ostseite bereits ein erster Abschnitt realisiert werden, dieser wird in einem separaten Massnahmenblatt (4LV4) eingereicht.

Parallel zur Pilotstudie wurde eine Studie «Merkblatt zur Gestaltung von Velovorzugsrouten» erarbeitet, welche als Grundlage für die Projektierung angewendet wird. Zwischen den beiden Projekten erfolgte ein enger fachlicher Austausch.

Nach aktuellem Wissensstand werden ca. CHF 35 Mio. zur Realisierung der westlichen Velovorzugsroute benötigt. Aufgrund der Höhe des Investitionsvolumens und der Vielzahl an Teilstücken wird es nicht möglich sein, die gesamte Route im AP4 A-Horizont zu realisieren. Daher sollen in einem ersten Schritt Teilstücke, welche für sich alleine funktionieren resp. eine Verbesserung für den Veloverkehr bewirken (Schlüsselmassnahmen) realisiert werden. Die Fertigstellung der gesamten Route soll im A-Horizont des AP5 erfolgen.

4LV3

A

Historie Prio

AP1/ARE-Code

- -

AP2/ARE-Code

- -

AP3/ARE-Code

- -

Massnahmenkategorie Langsamverkehr

Unterkategorie

-



Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

- › Ein dichtes und attraktives Fuss- und Veloverkehrsnetz sorgt flächendeckend für direkte Verbindungen
- › Ein durchgängiges, trinationales Velohaupttroutennetz bietet sichere und attraktive Verbindungen durch die Agglomeration. Es verbindet Siedlungsgebiete innerhalb der Korridore und zwischen den Korridoren miteinander.

Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

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

Bezug zu Teilstrategien:

- › V4.1 Vorzugsrouten regional abgestimmt planen und implementieren
- › V5.1 Wichtige Fusswege entlang stark befahrener Strassen und Anbindungen zu Points of Interest verbessern und attraktivieren

Handlungsbedarf:

Mit der Realisierung von prioritären Veloverbindungen auf Achsen mit hohem Velopotenzial wird das Birstal direkt mit der Kernstadt (und angrenzenden Korridoren) verbunden. Damit wird die Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs erhöht.

4LV3

Nutzen/Wirkung:

WK1	Entflechtung MIV/Fuss- und Veloverkehr, Erhebliche Verbesserung und Attraktivierung des Veloverkehrssystems inklusive Etablierung einer stärkeren Netzhierarchie entlang definierter Achsen mit entsprechendem Nachfragepotential
WK2	Erhöhung der Erschliessungsqualität von Entwicklungsbereichen, Schaffung eines angemessenen zusätzlichen Verkehrsträgers für den zunehmend urbanen Raum
WK3	Reduktion der Konflikte zwischen MIV und Fuss- und Veloverkehr, dadurch Erhöhung der objektiven Sicherheit, Erhöhung der subjektiven Sicherheit durch separate hochwertige Anlage
WK4	Örtliche Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen durch Attraktivitätssteigerung des Veloverkehrs und resultierende Verkehrsverlagerung

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

LV	4LV10.2	BS: Fuss- und Veloverkehrsachsen im Gebiet Dreispitz	A
	4LV10.6	BL: Radroute Aesch - Duggingen	A
	4LV10.16	Reinach: Ergänzungen Fuss- und Velowege inkl. Veloabstellanlagen	A
S	4S5.1	Dreispitz	
	4S6.1	Gartenstadt	
	4S8.1	Kägen/Neureinach	
	4S8.2	Hinterkirch	
	4S9.1	Aesch-Nord	
	4S10.2	Widen	
L	4L4	Birspark Landschaft	

Beteiligte Stellen/Koordination**Federführende Stelle**

Kanton Basel-Landschaft

Weitere beteiligte Stellen

Gemeinden der Birsstadt

Richtplanrelevanz: (CH)

- ☒ Ja
☐ Nein

Koordinationsstand:

Kein Stand

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Projekt in Abstimmung mit den Gemeinden der Birsstadt und Kanton Basel-Stadt. Entspricht der kantonalen und regionalen Velonetzkonzeption. Richtplaneintrag geplant für 2022.

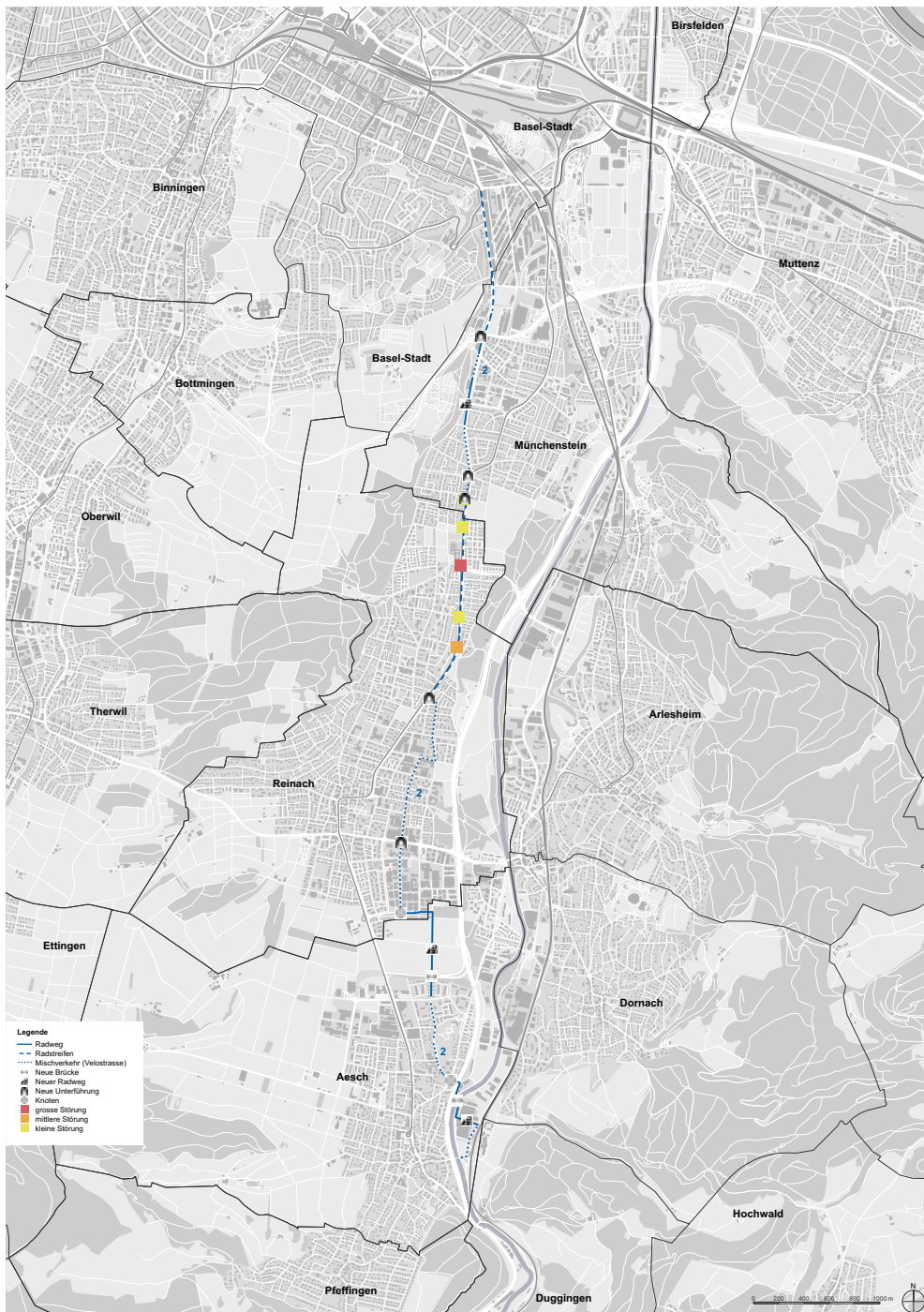
Umweltverträglichkeit

Voraussichtlich lösbare Konflikte zwischen Aesch und Reinach mit Grundwasserschutzzone S2 der Gemeinden Aesch-Dornach-Pfeffingen. Fruchtfolgeflächen zwischen Aesch und Reinach zu beachten.

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres

- › Dokumente: Variantenstudium, Machbarkeitsüberprüfung
- › Bewilligungsverfahren geplant 2023 – 2024
- › Ausführungsprojekt geplant 2024

4LV3



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Bestvariante aus dem Variantenstudium – Schlussbericht 2020

AGGLOPROGRAMMBASEL

4LV4

4LV4

BL: Birsstadt – Velovorzugsroute Ost, 1. Etappe



Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand

2

Nach SIA
Machbarkeits-
studie

Kosten (CHF)



20'00'000

Baubeginn



2024

Inbetriebnahme



2028

Federführende Stelle

Kanton Basel-Landschaft

Finanzierung

Kanton Basel-Landschaft

Ausgabenbewilligung Bauprojekt geplant 2022
Ausgabenbewilligung Realisierung geplant 2024

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung

Plangenehmigung/Baubewilligung

Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Das kantonale Veloroutennetz des Kantons Basel-Landschaft dient primär dem Alltagsverkehr und umfasst die wichtigen Längsachsen in den Tälern sowie deren Querverbindungen. Die Routen sind im heutigen Netz nicht in unterschiedliche Hierarchien unterteilt. Im zukünftigen Radroutennetz 2030, welches aktuell erarbeitet wird, soll eine Hierarchisierung (Basisnetz, Hauptrouten und Velovorzugsrouten) des kantonalen Veloroutennetzes erfolgen. Entlang der neuen Vorzugsrouten wird der Veloverkehr priorisiert.

Der Kanton Basel-Landschaft treibt das Thema Vorzugsrouten voran. Dazu wird eine erste Pilotstrecke umgesetzt und damit Erfahrungen gesammelt. Aufgrund der räumlichen Struktur und der hohen Dichte an Einwohnenden und Beschäftigten bestehen dafür im Birstal grosse Potenziale. Die Gemeinden im Birstal zeigten in der Vergangenheit bereits ein hohes Mass an Eigeninitiative (z.B. sieht das Velonetz der Region Birsstadt bereits «Veloschnellrouten» vor), zudem ist auch die politische Unterstützung hoch. Daher soll die Pilotstrecke im Birstal realisiert werden. Wegen der Strukturierung des Birstals in zwei Siedlungsbänder aufgrund von landschaftlichen und infrastrukturellen Gegebenheiten (Fluss resp. HLS und Schienenwege) sollen zukünftig zwei Velovorzugsrouten angelegt werden: Auf der westlichen (Aesch-Reinach-Münchenstein-Basel) und auf der östlichen Talseite (Aesch-Dornach-Arlesheim-Münchenstein (Talstrasse)-Basel).

In einem umfangreichen Variantenstudium in Abstimmung mit den Gemeinden, wurde für jede Talseite eine Bestvariante evaluiert. Des Weiteren kam man zu der Erkenntnis, dass sich die Westseite am besten für das Pilotprojekt eignet. Dieses Projekt wird als separate Massnahme eingereicht.

Gleichwohl soll auf der Ostseite bereits ein erster Abschnitt realisiert werden. Die Realisierung der Velovorzugsroute ist hier von diversen Arealentwicklungen abhängig und es macht Sinn, diese abgestimmt zu entwickeln. Aus diesem Grund erfolgt die Realisierung auf der Ostseite in Abschnitten. Die ostseitige Linienführung verläuft bikantonal (BL und SO) und lässt sich in drei Abschnitte einteilen: 1 Abschnitt SO, 1 und 2 Abschnitt BL. Die in diesem Massnahmenblatt eingereichte Massnahme ist der Abschnitt 1 BL der zukünftigen Velovorzugsrouten vom Bahnhof Münchenstein bis Bahnhof Dornach-Arlesheim.

Parallel zur Pilotstudie wurde eine Studie «Merkblatt zur Gestaltung von Velovorzugsrouten» erarbeitet, welche als Grundlage für die Projektierung angewendet wird. Zwischen den beiden Projekten erfolgte ein enger fachlicher Austausch.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

- › Ein dichtes und attraktives Fuss- und Veloverkehrsnetz sorgt flächendeckend für direkte Verbindungen
- › Ein durchgängiges, trinationales Velohaupttroutennetz bietet sichere und attraktive Verbindungen durch die Agglomeration. Es verbindet Siedlungsgebiete innerhalb der Korridore und zwischen den Korridoren miteinander.

Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

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

4LV4

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code

-

-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterategorie

-



Bezug zu Teilstrategien:

- › V4.1 Vorzugsrouten regional abgestimmt planen und implementieren
- › V5.1 Wichtige Fusswege entlang stark befahrener Strassen und Anbindungen zu Points of Interest verbessern und attraktivieren

Handlungsbedarf:

Mit der Realisierung von prioritären Veloverbindungen auf Achsen mit hohem Velopotenzial wird das Birstal direkt mit der Kernstadt (und angrenzenden Korridoren) verbunden. Damit wird die Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs erhöht.

4LV4

Nutzen/Wirkung:

WK1	Entflechtung MIV/Fuss- und Veloverkehr, Erhebliche Verbesserung und Attraktivierung des Veloverkehrssystems inklusive Etablierung einer stärkeren Netzhierarchie entlang definierter Achsen mit entsprechendem Nachfragepotential
WK2	Erhöhung der Erschliessungsqualität von Entwicklungsbereichen, Schaffung eines angemessenen zusätzlichen Verkehrsträgers für den zunehmend urbanen Raum
WK3	Reduktion der Konflikte zwischen MIV und Fuss- und Veloverkehr, dadurch Erhöhung der objektiven Sicherheit, Erhöhung der subjektiven Sicherheit durch separate hochwertige Anlage
WK4	Örtliche Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen durch Attraktivitätssteigerung des Veloverkehrs und resultierende Verkehrsverlagerung

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

Öv	4Ö6	BL: Neue Tramhaltestelle Freilager	A
MIV	4M5	BL: Arlesheim - Münchenstein, Verschiebung Kantonsstrasse ins Tal (inkl. FlaMa)	A
LV	4LV8	SO: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, Abschnitt Solothurn	A
	4LV10.2	BS: Fuss- und Veloverkehrsachsen im Gebiet Dreispitz	A
	4LV10.17	Arlesheim: LV-Unterführung SBB inkl. Fusswegverbindung bis Griebengasse (Tramhaltestelle)	A
	4LV10.18	Arlesheim: «Spitzerweglein» und Trottoirverlegung im Tal inkl. Knotenanpassung Birseckstrasse/Mattweg	A
	4LV10.19	Münchenstein: Neue Fussgängerbrücke mit Lift «Van Baerle-Neue Talstrasse»	A
S	4S5.1	Dreispitz	
	4S7.1	Gstad	
L	4L4	Birspark Landschaft	

Beteiligte Stellen/Koordination**Federführende Stelle**

Kanton Basel-Landschaft

Weitere beteiligte Stellen

Gemeinden der Birsstadt

Richtplanrelevanz: (CH)

- ☒ Ja
☐ Nein

Koordinationsstand:

Kein Stand

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

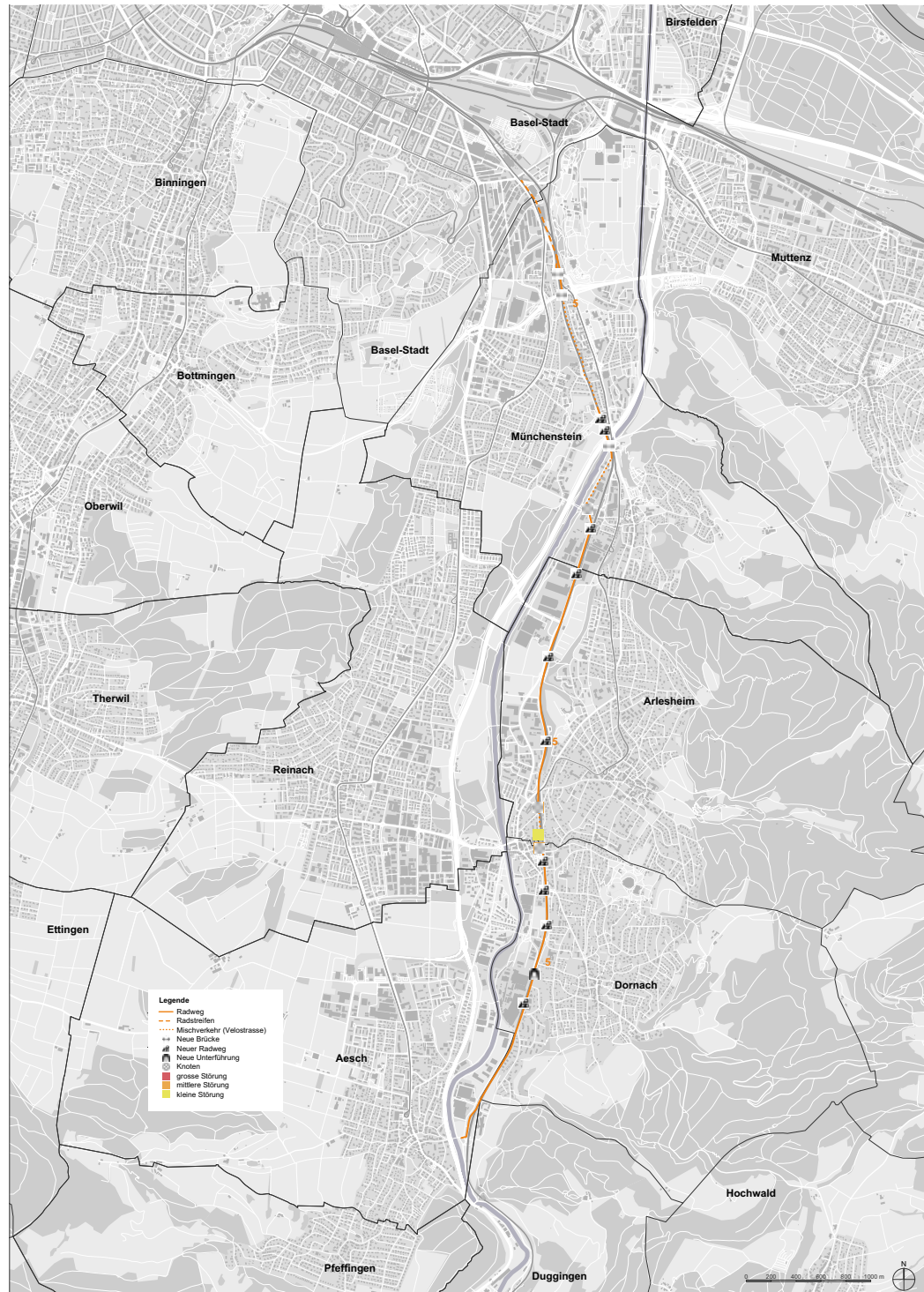
Projekt in Abstimmung mit den Gemeinden der Birsstadt und den Kantonen Solothurn und Basel-Stadt. Entspricht der kantonalen und regionalen Velonetzkonzeption. Richtplaneintrag geplant für 2022.

Umweltverträglichkeit

Voraussichtlich lösbare Konflikte mit der Grundwasserschutzzone S2 der Gemeinde Arlesheim.

Weiteres

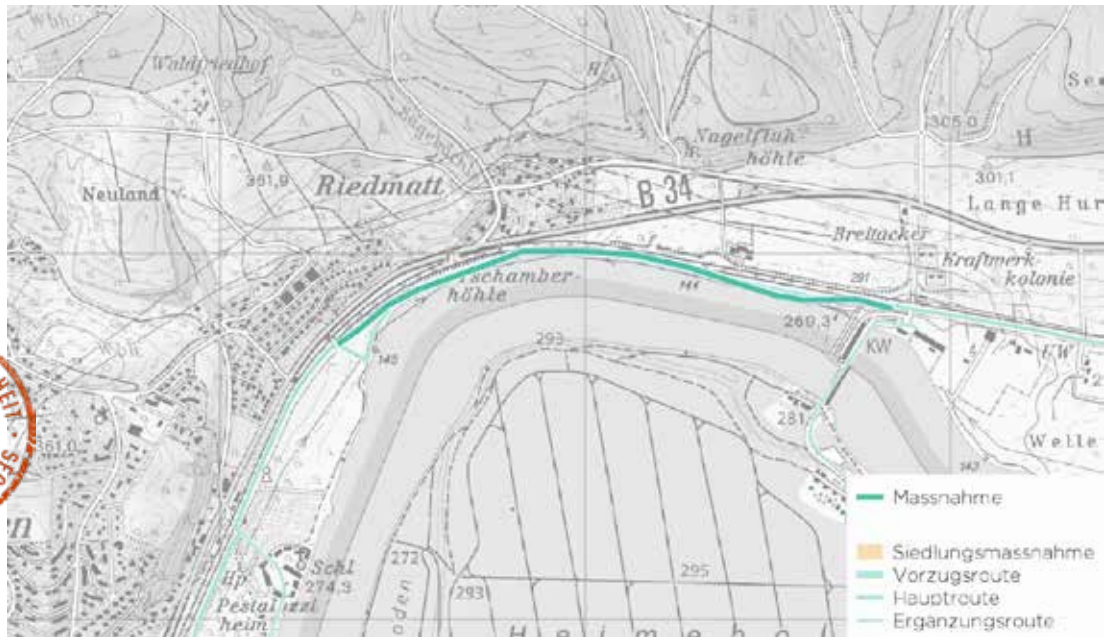
- › Dokumente: Variantenstudium, Machbarkeitsüberprüfung
- › Bewilligungsverfahren geplant 2023 – 2024
- › Ausführungsprojekt geplant 2024



4LV4

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Rheinfelden (D), Radweg Kraftwerk Rhyburg – Beuggen



370

Massnahmenbeschrieb

Der vorhandene Radweg führt ab dem Kraftwerk Rhyburg-Schwörstadt über Riedmatt nach Beuggen. Die Radfahrer kreuzen die Bundesstrasse an einer sehr unfallträchtigen Stelle. Nach Riedmatt führt der Radweg entlang der hochfrequentierten B34.

In der vorhandenen Machbarkeitsstudie wurde eine in die Landschaft eingebundene neue Wegeföhrung, unabhängig von den vorhandenen Verkehrseinflüssen, südlich der B34 untersucht. Hieraus ergab sich die priorisierte Rheinrasse.

Die mögliche Rheinrasse ist geprägt durch eine leichte Stahlkonstruktion welche mit grossen Spannweiten schwebend über den Rhein föhrt. Daher kann diese Rasse in nur 3 kennzeichnende Einzelabschnitte unterteilt werden.

Der Radweg wurde auf eine Breite von 3,50 m festgelegt. Streckenabschnitt 1: Einfahrtsbereich des Radweges auf die neue Trassenföhrung oberhalb und nördlich der Fischtreppe beim Kraftwerk Rhyburg-Schwörstadt. Die vorhandene Geländeprofilierung, vorh. Fussweg wird übernommen und föhrt anschliessend in das Bröckenbauwerk, über. Ausführung als einfacher, ebenerdiger Radweg mit talseitigem Absturzgeländer. Abstimmung mit dem Energiedienst erforderlich.

Streckenabschnitt 2: Stahlverbundbröcke über dem Rhein, Gründung mittels Grossbohrpfählen im Fels. Bröckenplatte aus Verbundplatte und seitlichem Schutzgeländer Die Bröcke wird als leichte Stahl-Fachwerkkonstruktion ausgebildet, um die Vorfabrikation zu ermöglichen. Der Bodenbelag wird aus einer leichten, abgedichteten Stb.-Verbundkonstruktion erstellt. Erstellung mittels Ponton vom Wasser. Ausführung technisch anspruchsvoll, einseitiger Arbeitsfortschritt im Vorschub wird angestrebt. Streckenabschnitt 3: Geplanter Radweg auf der Reststrecke von ca. 550 m. Ebenerdiger Ausbau des bereits vorhandenen Fussweges von der Seite Schloss Beuggen möglich; entlang des Rheins im bestehenden heimischen Laubbaumbewuchs. Bauliche Umsetzung mit normalen Erdbau und Rodungsmassnahmen notwendig, kleinere Hangsicherungsstüzwände erforderlich, Schutzgeländer zur Rheinseite teilweise notwendig

4LV5

A

Historie Prio

AP1/ARE-Code

- -

AP2/ARE-Code

- -

AP3/ARE-Code

- -

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie

-



Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Korridorzentren: als Teil der polyzentrischen Struktur stärken

- › Qualitätsvolle Freiräume sorgen für vielfältige Begegnungs- und Erholungsmöglichkeiten.
- › Ein durchgängiges, trinationales Velohaupttroutennetz bietet sichere und attraktive Verbindungen durch die Agglomeration. Es verbindet Siedlungsgebiete innerhalb der Korridore und zwischen den Korridoren miteinander.

Bezug zu Teilstrategien:

- › L6.2 Die ökologische und naherholungsbezogene Vernetzungsfunktion stärken
- › V4.2 Haupttrouten und Ergänzungsrouten sicher und attraktiv gestalten

Handlungsbedarf:

Hoher Bedarf der Realisierung von attraktiven, konkurrenzfähigen Veloverbindungen auf beiden Seiten des Rheins, welche die Gemeinden des Hochrheins sowohl untereinander als auch mit der Kernstadt direkt verbunden

Nutzen/Wirkung:

WK1	Durch die neue Gehe- und Radwegverbindung zwischen Rheinfelden und Schwörstadt am Rhein wird ein gefährliches Kreuzen der B 34 nicht mehr nötig. Durch diese Massnahme wird der Verkehrsfluss des Radverkehrs und des Strassenverkehrs flüssiger und sicherer.
WK2	Die neue Radwegverbindung schafft eine engere Verbindung zwischen der Gemeinde Schwörstadt und der Stadt Rheinfelden (Baden) mit seinen Ortsteilen.
WK3	Mit der getränten Führung vom Radverkehr und dem Strassenverkehr wird eine sichere Verbindung geschaffen. So wird nicht nur die subjektive Sicherheit erhöht, sondern auch die objektive Sicherheit.
WK4	Durch die spezielle Bauweise der Rheinvariante wird versucht den Einfluss, auf die vorhandene Natur, so gering wie möglich zu halten. Die Benutzer der neuen Gehe- und Radwegverbindung werden durch die Führungsform von Immissionen wie z. B. Abgase des Strassenverkehrs und Lärm ferngehalten. Zusätzlich wird durch die Verbindung das Radwegenetz ausgebaut und attraktiver hiermit wird langfristig der Langsamverkehr gestärkt und CO ₂ Ausstoss verhindert.

4LV5

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

L	4L3	Rheinferrundweg «extended»
---	-----	----------------------------

Beteiligte Stellen/Koordination
Federführende Stelle

Stadt Rheinfelden (Baden)

Weitere beteiligte Stellen

-

Regionalplanrelevanz: (D)

- ☐ Ja
☒ Nein

Koordinationsstand:

-

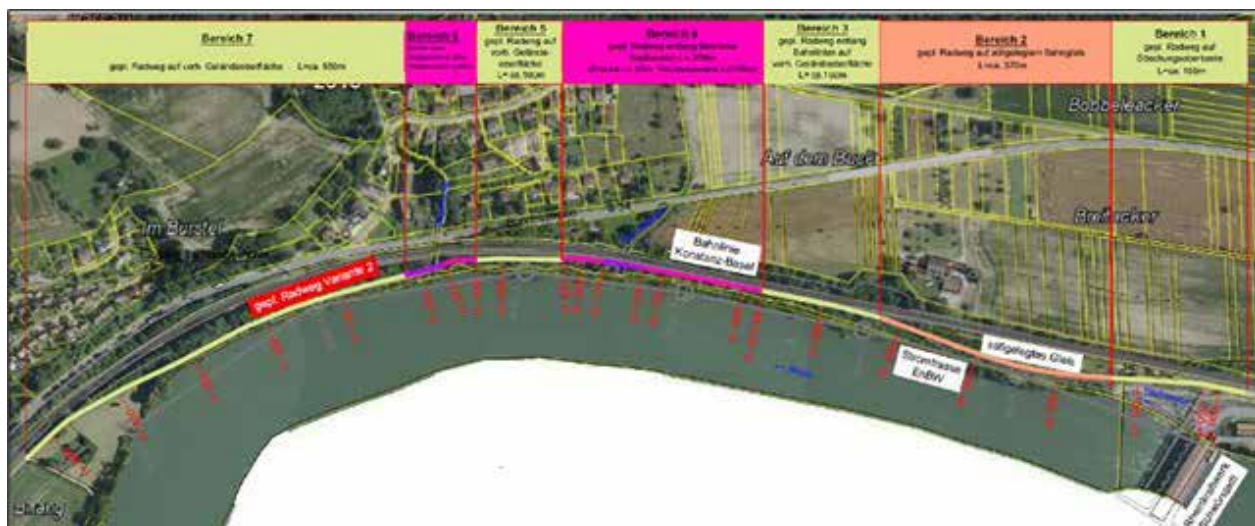
Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Plangenehmigungsverfahren/Baubeschluss

Umweltverträglichkeit

Die Umweltbelange wurden in der Machbarkeitsstudie vom Büro Kunz GaLaPlan geprüft und berücksichtigt.

Machbarkeitsstudie
die Radweg von
Kraftwerk Ryburg-
Schwörstadt nach
Beuggen, 2019



4LV6

CEA : Passerelle piétons/cycles entre Quartier du Lys et le Technoparc

4LV6



A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Catégorie de mesure

Mobilité douce

Sous catégorie

-

Prêt à être réalisé et financement garanti :

Etat de planification

3

Avant-projet

Coûts (CHF)



4'550'000

Mise en oeuvre



2024

Mise en service



2026

L'organisme responsable

Collectivité européenne
d'Alsace

Financement:

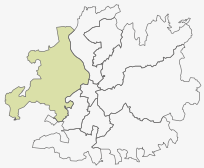
Collectivité européenne
d'Alsace

Étapes de mise en œuvre:

Planification

Permis de construire

Financement



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Description

Le projet de liaison cyclable entre la gare de Saint-Louis et Héisingue est un élément structurant de l'axe est-ouest du réseau cyclable de la partie française de l'agglomération trinationale,

Cette liaison permettra de relier la gare de Saint-Louis, véritable pôle multimodal (parking-relais, parc à vélos, bus, tram3) en cours de développement (quartier du Lys Technoparc/Euro3Lys) et le secteur Sud-Ouest de l'EuroAirport en pleine expansion ainsi que la Zone Industrielle d'Héisingue. De plus, elle va permettre de créer un accès cyclable sécurisé à des sites sportifs et culturels (La Coupole, la Comète) et les établissements scolaires (collège). Pour finir, ce nouvel aménagement permettra de renforcer les connections avec les Eurovéloroutes 15, 6 et 5. L'aménagement cyclable rassemble donc les usages utilitaires, touristiques et de loisirs.

Saint-Louis Agglomération a prévu de réaliser le tronçon manquant entre Héisingue et le technoparc (cf fiche 4S27.2) et progressivement ceux prévus dans les secteurs en cours de développement (Quartier du Lys, Euro3Lys/technoport), Le passage au dessus de l'autoroute sera réalisé par Conseil Départemental (objet de la présente fiche).

Cet aménagement, notamment la passerelle de franchissement de l'A35 et de la route douanière, résorbe la discontinuité cyclable entre les communes de Saint-Louis et de Héisingue due à la coupure engendrée par l'A35. En effet, l'utilisation de la RD105 pour passer l'A35 ne serait pas convenable au vu du nombre de véhicules par jour (18 323 véh/j) et du détour à réaliser par le cycliste. L'estimation de sa fréquentation est de 784 vélos/jour basée sur les données recensées sur les itinéraires cyclables aux alentours.

Opportunité et utilité

Relations avec la vision d'avenir :

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

- › Un réseau piétonnier et cyclable dense et attractif assure des liaisons directes sur tout le territoire.
- › Un réseau trinational continu des principaux itinéraires cyclables permet des liaisons sûres et attractives à travers l'agglomération. Il relie les zones urbanisées à l'intérieur des corridors et entre les corridors.

Relations avec les stratégies sectorielles :

- › V4.2 Aménager des itinéraires principaux et complémentaires sûrs et attractifs
- › V5.1 Améliorer le raccordement des points d'intérêt et l'attractivité des chemins pour piétons le long des routes très fréquentées

Besoin d'action :

Manque d'infrastructures cyclables en particulier sur les axes transversaux est-ouest dans la plaine rhénane, parfois du fait de coupures majeures du territoire (EAP, A35, RD105, ligne de chemin de fer).

Utilité/Effet:

WK1	Encouragement de la mobilité douce par une nouveaux passerelle
WK2	-
WK3	Connexion sans conflits d'intersection
WK4	Pollutions atmosphériques sera significativement réduite.

Coordination entre transports et urbanisation/Relation avec d'autres mesures

LV	4LV10.37	SLA: Liaison cyclable Hesingue - Saint-Louis	A
S	4S27.1	Pôle de développement Quartier du Lys	

Coordination

L'organisme responsable

Département du Haut-Rhin

Autres participante:

Saint-Louis Agglomération.

Scot: (F)

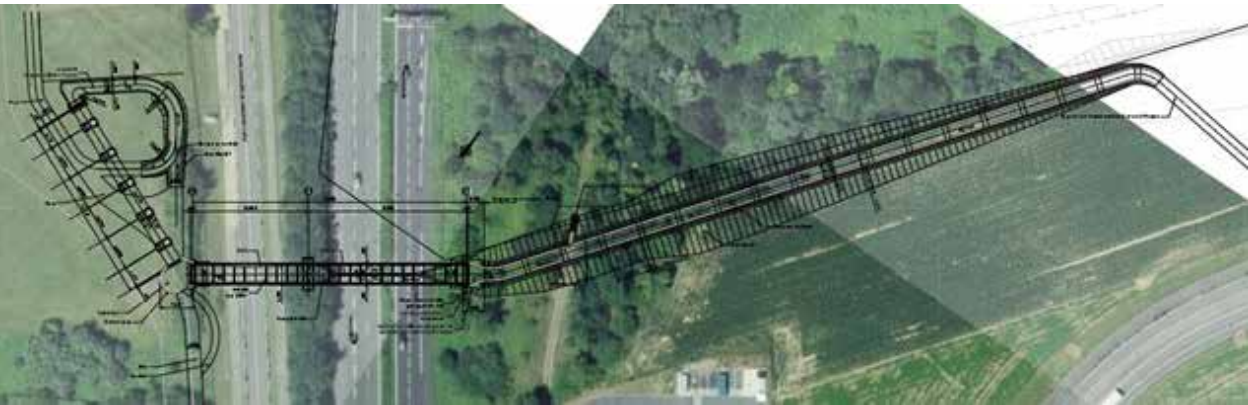
☐ Oui
☒ No

Coordination:

-

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

La passerelle sera réalisée par le Département du Haut-Rhin dans le cadre du projet 5A3F. La gestion et l'entretien ultérieur de l'ouvrage, de ses rampes d'accès et de la piste cyclable seront transférées à Saint-Louis Agglomération.



Visualisation de la passerelle



Visualisation de la passerelle

4LV6

4LV7

4LV7

Duggingen: Neuer Treppenturm mit Lift als Dorfzugang



Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand	Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
1 Nach SIA Machbarkeits- studie	 1'250'000	 2025	 2027
Federführende Stelle	Finanzierung		
Gemeinde Duggingen	Gemeinde Duggingen 100 %		
Stand Umsetzungsschritte			
Projektierung	Plangenehmigung/Baubewilligung		Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Die Gemeinde Duggingen hat einen Masterplan Hofaggerbüene-Gillmatten erarbeiten lassen, welcher der Gemeindeversammlung im Jahr 2019 zur Kenntnis vorgelegt worden ist.

Nebst der Klärung der Überbaumungsmöglichkeiten auf dem Gebiet der Hofaggerbüene und einem neuen Standort für die sanierungsbedürftige Mehrzweckhalle wurden ebenfalls die verbesserte Erschliessung für die Fussgänger aufgrund des topographischen Höhenunterschieds zwischen Bahnhof und Dorfkern sowie die Aufwertung des Naherholungsgebiets zwischen dem Bahntrasse und der Birs als Fortsetzung des Birspark Landschaft betrachtet.

Die Realisierung der einzelnen Massnahmen (Überbauung Hofaggerbüene, Realisierung Treppenturm mit Lift sowie weiteren Fusswegen, die Neuerstellung der Mehrzweckhalle beim Bahnhof sowie der Rückbau der Mehrzweckhalle am bestehenden Standort sowie die Aufwertung des ganzen Areals zwischen der Bahn und der Birs) kann in Etappen erfolgen. Mit dieser Massnahme soll der Treppenturm mit Lift mitfinanziert werden.

Die Umsetzung der vorgesehenen Massnahme kann unabhängig von den anderen Teilprojekten des Masterplans erfolgen. Mit Ausnahme von ein paar wenigen Parzellen im Gebiet Gillmatten sind die betroffenen Parzellen alle im Eigentum der Gemeinde, was die Realisierung vereinfacht. Basierend auf dem Masterplan wurden die Kosten mit einer Grobkostenschätzung ermittelt.

4LV7

A

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Äussere Korridore: konzentriert entwickeln

- › Hochstehende städtebauliche Strukturen mit attraktiven Freiräumen entlang von Hauptachsen, in Ortskernen und bei Arealentwicklungen schaffen Identität und Qualität.
- › Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar

Bezug zu Teilstrategien:

- › QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- › QS3.1 Vielfalt und kurze Wege fördern
- › S3.1 Ortskerne stärken
- › V5.1 Wichtige Fusswege entlang stark befahrener Strassen und Anbindungen zu Points of Interests verbessern und attraktivieren

Handlungsbedarf:

Aufgrund des topographischen Höhenunterschieds soll die ungenügende Erschliessung zwischen Bahnhof und Dorfkern für die Fussgänger verbessert werden.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Neue attraktive Fussgängerverbindung Bahnhof - Dorfkern
WK2	Verbesserung der Fusswegverbindung Bahnhof - Dorfkern durch Erstellung eines Lifts für die Überwindung des grossen Höhenunterschieds unter Einbezug von weiteren Quartieren durch zusätzliche Fusswege im bestehenden, steilen Hang.
WK3	Erhöhung der Bewegungsmöglichkeiten für ältere oder gebehinderte Personen sowie Steigerung des Angebots vom Verkehr abgetrennten Fussgängerverbindungen für die gesamte Bevölkerung.
WK4	Verbesserter Zugang zum Naherholungsgebiet beidseits der Birs als Fortsetzung des Birspark Landschaft und Aufwertung des Natur- und Landschaftsraumes zwischen Dorfkern und Bahnhof

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code

-

-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie

-



Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

LV	4LV10.26	Duggingen/Pfeffingen: Durchgehender Birsuferweg	A
L	4L4	Birspark Landschaft	

Beteiligte Stellen/Koordination

4LV7

Federführende Stelle

Gemeinde Duggingen

Weitere beteiligte Stellen

Richtplanrelevanz: (CH)

- ☐ Ja
☒ Nein

Koordinationsstand:

-

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Im Rahmen des Vorprojektes Hofaggerbüne inkl. Quartierplan wird die mögliche Überbauung Hofaggerbüne präzisiert mit dem Ziel, dass der Quartierplan Ende 2022 durch den Regierungsrat BL genehmigt wird. Mit der Umsetzung des Quartierplans durch einen privaten Investor wird dann ein Teil der finanziellen Mittel für die Realisierung des Treppenturms mit Lift mit den weiteren Fusswegen sowie der Neubau der neuen Mehrzweckhalle im Bereich des Bahnhofs generiert.

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres

Für die Kostenermittlung wurde basierend auf dem Masterplan eine Grobkostenschätzung auf der Basis von Einheitspreisen gemäss Planbeilage und Berechnung vorgenommen.



Ausschnitt aus dem Masterplan (2019)

4LV8

S0: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, Abschnitt Solothurn

4LV8



A

Historie Prio

AP1/ARE-Code

AP2/ARE-Code

AP3/ARE-Code

Massnahmenkategorie
Langsamverkehr

Unterkategorie

Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand

2

Nach SIA
Machbarkeits-
studie

Kosten (CHF)



16'000'000

Baubeginn



2024

Inbetriebnahme



2028

Federführende Stelle

Kanton Solothurn

Finanzierung

Kanton Solothurn

Ausgabenbewilligung Bauprojekt geplant 2022
Ausgabenbewilligung Realisierung geplant 2023

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung

Plangenehmigung/Baubewilligung

Finanzierung



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Massnahmenbeschrieb

4LV8

Der Kanton Solothurn möchte das Thema Velovorzugsrouten vorantreiben. In Zusammenarbeit mit dem Kanton Baselland soll deshalb im Birstal eine erste solche Route gebaut werden. Aufgrund der Nutzungsdichte bestehen dafür im Birstal grosse Potenziale. Die Gemeinden im Birstal zeigten bereits ein hohes Mass an Eigeninitiative (z.B. sieht das Velonetz der Region Birsstadt bereits «Veloschnellrouten» vor), zudem ist auch die politische Unterstützung gegeben.

Durch den Kanton Baselland wurde in einem umfangreichen Variantenstudium je eine Bestvariante östlich und westlich der Birs evaluiert. Diese Evaluation erfolgte in Abstimmung mit den Gemeinden. Während die Route westlich der Birs nur auf Basellandschaftlichem Kantonsgebiet verläuft, ist auf der Ostseite der Birs eine enge Koordination der Kantone BL und SO erforderlich. Die ostseitige Linienführung lässt sich in drei Abschnitte einteilen, ein Abschnitt Solothurn, sowie die Abschnitte Baselland 1 und Baselland 2. Die in diesem Massnahmenblatt eingereichte Massnahme sieht den Abschnitt Solothurn vom Bahnhof Dornach-Arlesheim bis zur südlichen Kantonsgrenze vor. Parallel zum Projekt wird im Kanton Solothurn der Velonetzplan um die Velorouten von kantonaler Bedeutung ergänzt und in Kraft gesetzt. Zudem werden kantonale Infrastrukturstandards für Velovorrangrouten festgelegt. Die Gestaltung und Projektierung des Abschnitts Solothurn wird eng mit dem angrenzenden Projekt des Kantons Baselland koordiniert.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

- › Ein dichtes und attraktives Fuss- und Veloverkehrsnetz sorgt flächendeckend für direkte Verbindungen
- › Ein durchgängiges, trinationales Velohaupttroutennetz bietet sichere und attraktive Verbindungen durch die Agglomeration. Es verbindet Siedlungsgebiete innerhalb der Korridore und zwischen den Korridoren miteinander.

Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

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

Bezug zu Teilstrategien:

- › V4.1 Vorzugsrouten regional abgestimmt planen und implementieren
- › V5.1 Wichtige Fusswege entlang stark befahrener Strassen und Anbindungen zu Points of Interest verbessern und attraktivieren.

Handlungsbedarf:

Mit der Realisierung von prioritären Veloverbindungen auf Achsen mit hohem Velopotenzial wird das Birstal direkt mit der Kernstadt (und angrenzenden Korridoren) verbunden. Im Raum Dornach wird konkret die Anbindung des Entwicklungsbereiches Widen sichergestellt. Die Anbindung der Route an den Bahnhof Aesch BL erfolgt in Koordination mit dem Kanton BL. Mit diesen Massnahmen wird die Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs gegenüber dem MIV erhöht. Zudem wird am den Bahnhöfen Dornach-Arlesheim und zukünftig auch an der Haltestelle Dornach Apfelsee eine Verknüpfung mit dem regionalen, öffentlichen Verkehrsnetz sichergestellt. Insbesondere mit dem übergeordneten Projekt S-Bahn Haltestelle Dornach Apfelsee (4Ü-Ö18) und der Mobilitätsdrehscheibe Dornach Apfelsee (4MD9) ist Abstimmungsbedarf vorhanden.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Entflechtung MIV/Fuss- und Veloverkehr, Erhebliche Verbesserung und Attraktivierung des Veloverkehrssystems inklusive Etablierung einer stärkeren Netzhierarchie entlang definierter Achsen mit entsprechendem Nachfragepotential
WK2	Erhöhung der Erschliessungsqualität von Entwicklungsbereichen, Schaffung eines angemessenen zusätzlichen Verkehrsträgers für den zunehmend urbanen Raum
WK3	Reduktion der Konflikte zwischen MIV und Fuss- und Veloverkehr, dadurch Erhöhung der objektiven Sicherheit, Erhöhung der subjektiven Sicherheit durch separate hochwertige Anlage
WK4	Örtliche Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen durch Attraktivitätssteigerung des Veloverkehrs und resultierende Verkehrsverlagerung

4LV8

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	4Ü-Ö13	BL: Wendegleis Aesch	A
	4Ü-Ö18	S-Bahn Haltestelle Dornach Apfelsee	A
ÖV	4MD9	SO: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach Apfelsee	B
MIV	4M5	BL: Arlesheim - Münchenstein, Verschiebung Kantonsstrasse ins Tal (inkl. FlaMa)	A
LV	4LV4	BL: Birsstadt: Velovorzugsroute Ost, 1. Etappe	A
	4LV10.2	BS: Fuss- und Veloverkehrsachsen im Gebiet Dreispitz	A
	4LV10.17	Arlesheim: LV-Unterführung SBB inkl. Fusswegverbindung bis Griebengasse (Tramhaltestelle)	A
	4LV10.18	Arlesheim: «Spitzerweglein» und Trottoirverlegung im Tal inkl. Knotenanpassung Birseckstrasse/Mattweg	A
	4LV10.19	Münchenstein: Neue Fussgängerbrücke mit Lift «Van Baerle-Neue Talstrasse»	A
	4LV10.20	Dornach: Langsamverkehrsunterführung Apfelsee	A
	4LV10.21	Dornach: Erweiterung Personenunterführung Bahnhof Dornach-Arlesheim für Langsamverkehr	A
	4LV10.23	Dornach: Langsamverkehr Aufwertung Birsquerung	A
S	4S5.1	Dreispitz	
	4S7.1	Gstad	
	4S10	Schwerpunktgebiet Dornach/Aesch	
L	4L4	Birspark Landschaft	

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Kanton Solothurn	Gemeinde Dornach
Richtplanrelevanz: (CH)	Koordinationsstand:
☐ Ja ☒ Nein	-

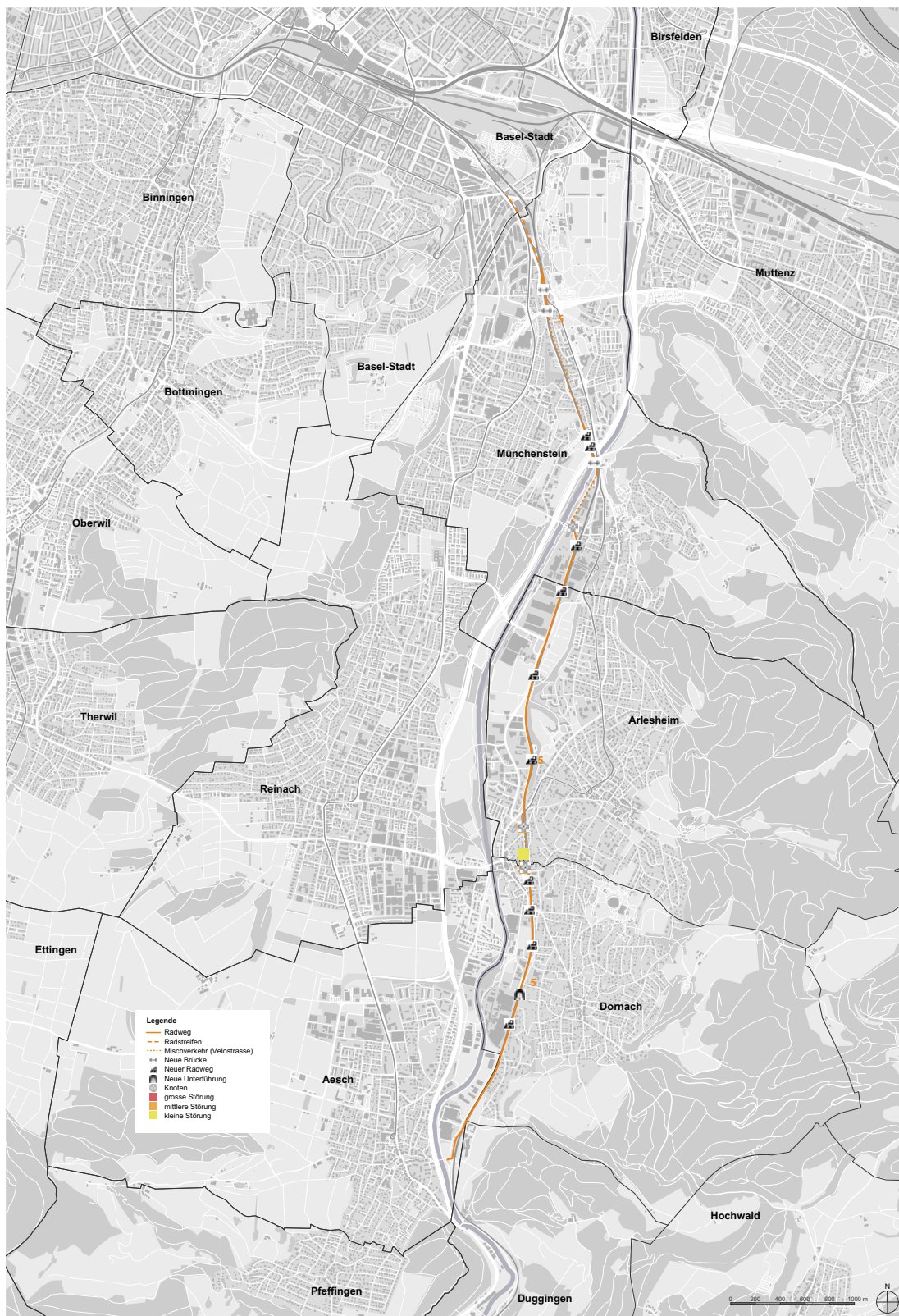
Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Projekt in Abstimmung mit den Gemeinden der Birsstadt und den Kantonen Basel-Land und Basel-Stadt.

Weiteres

- › Dokumente: Variantenstudium, Machbarkeitsüberprüfung
- › Bewilligungsverfahren geplant 2023 – 2024
- › Ausführungsprojekt geplant 2024 – 2025

4LV8



Bestvariante aus dem Variantenstudium – Schlussbericht 2020

4LV9

BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung am Bahnhof Laufen

4LV9



A

Historie

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie

-

Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand

2

Nach SIA
Machbarkeits-
studie

Kosten (CHF)

1
8'000'000

Baubeginn

2027

Inbetriebnahme

2029

Federführende Stelle

Kanton Basel-Landschaft

Finanzierung

Kanton Basel-Landschaft

Ausgabenbewilligung Bauprojekt geplant 2022
Ausgabenbewilligung Realisierung geplant 2025

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung

Plangenehmigung/Baubewilligung

Finanzierung



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Massnahmenbeschrieb

Die bestehende Unterführung der Bahnhofstrasse nimmt im lokalen und kantonalen Strassennetz eine wichtige Rolle ein. Sie bildet heute für Fahrten in/aus Richtung Wahlen und Breitenbach die einzige Quermöglichkeit der Bahnlinie für den motorisierten Verkehr und den Veloverkehr.

Die Gesamtbreite der bestehenden Unterführung beträgt heute lediglich 8,2 m. Aufgrund der verkehrlichen Anforderungen des MIV und des Fuss- und Veloverkehrs müsste die Breite der Unterführung, um alle verkehrlichen Anforderungen zu erfüllen (Trottoir, Radstreifen, Aufgang zum SBB Perron) 16,2 m betragen. Es erfolgten umfangreiche technische Machbarkeitsabklärungen zum Ausbau der bestehenden Unterführung, mit dem Ergebnis, dass ein Ausbau auf die benötigten 16,2 m nicht realisierbar ist. Daraufhin hat man nach einer alternativen Fuss- und Veloführung gesucht. Bezüglich der möglichen Lage der neuen Fussgänger- und Velounterführung wurde ein umfangreiches Variantenstudium, in welchem die Wunschlinien untersucht wurden, durchgeführt. Die in der Abbildung dargestellte Variante südlich der SBB-Unterführung ermöglicht eine sichere und weitgehend direkte Alternative für den Fuss- und Veloverkehr, verbessert den Bahnzugang und die Wege via der neuen Bündtenbrücke. Von der separaten Fuss- und Velounterführung könnte ein Aufgang zum Perron erstellt werden. Da die bestehende Unterführung für Fussgänger und Velofahrer unattraktiv ist, ist die Entflechtung MIV/Fuss- und Veloverkehr ein Vorteil für alle Verkehrsteilnehmer.

Die neue Fussgänger- und Velounterführung schliesst an die neu geplante Radroute Laufen – Wahlen an und wertet diese auf.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Korridorzentren: als Teil der polyzentrischen Struktur stärken

- › Die Bahnstationen sind als attraktive Verkehrsdrehscheiben ausgebaut und stellen die Verknüpfung mit der örtlichen ÖV-Feinerschliessung und mit dem Fuss- und Veloverkehrsnetz sicher.

Bezug zu Teilstrategien:

- › QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- › QS3.1 Vielfalt und kurze Wege fördern
- › V4.2 Hauptrouten und Ergänzungsrouten sicher und attraktiv ausgestalten
- › V5.1 Wichtige Fusswege entlang stark befahrener Strassen und Anbindungen zu Points of Interests verbessern und attraktivieren

Handlungsbedarf:

Aufgrund steigender Siedlungs- und Gewerbeentwicklungen entsteht ein grosser Querungsbedarf der Bahnlinie. Eine Fuss- und Radunterführung kann die baulichen Entwicklungen im Süden aus verkehrlicher Sicht für den LV abfangen. Sichere Alternative zur gefährlich knapp dimensionierten bestehenden Querung.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Entflechtung MIV/Fuss- und Veloverkehr, Erstellung einer angemessenen Fuss- und Veloinfrastruktur, Erhöhung der Erschliessungsqualität von Entwicklungsbereichen
WK2	Unterstützung der Zentrumsentwicklung der Stadt durch Verbesserung der Netze
WK3	Erhöhung des subjektiven und objektiven Sicherheit durch Reduktion der Konflikte zwischen MIV und Fuss- und Veloverkehr in der bestehenden Unterführung
WK4	Örtliche Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen durch Attraktivitätssteigerung des Fuss- und Veloverkehrs

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

MIV	4M3	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa	A
	4M18	BL: Laufen, Zentrumsentlastung (Kernumfahrung)	C
S	4S12.1	Entwicklungsgebiet Bündten	

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle

Kanton Basel-Landschaft

Weitere beteiligte Stellen

Stadt Laufen, SBB

Richtplanrelevanz: (CH)

☒ Ja
☐ Nein

Koordinationsstand:

Festsetzung

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Projekt in Abstimmung mit der Stadt Laufen. Entspricht der kantonalen und regionalen Velonetzkonzeption.

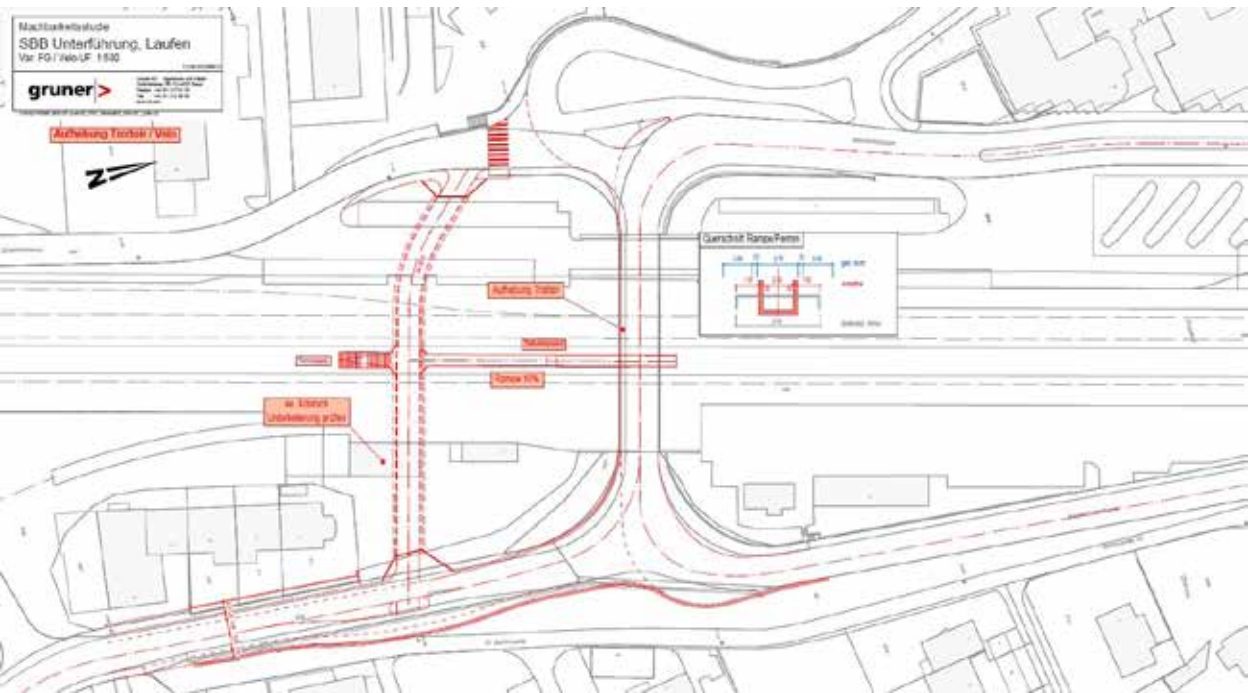
4LV9

Umweltverträglichkeit

Voraussichtlich keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung und/oder zwischen der Massnahme und geschützten oder für den Natur- und Heimatschutz wichtigen Gebieten.

Weiteres

- › Dokumente: Variantenstudium Wunschlinien Fuss- und Veloführung, Machbarkeitsüberprüfung Fussgänger- und Velounterführung
- › Bewilligungsverfahren geplant 2025 – 2026
- › Ausführungsprojekt geplant 2027

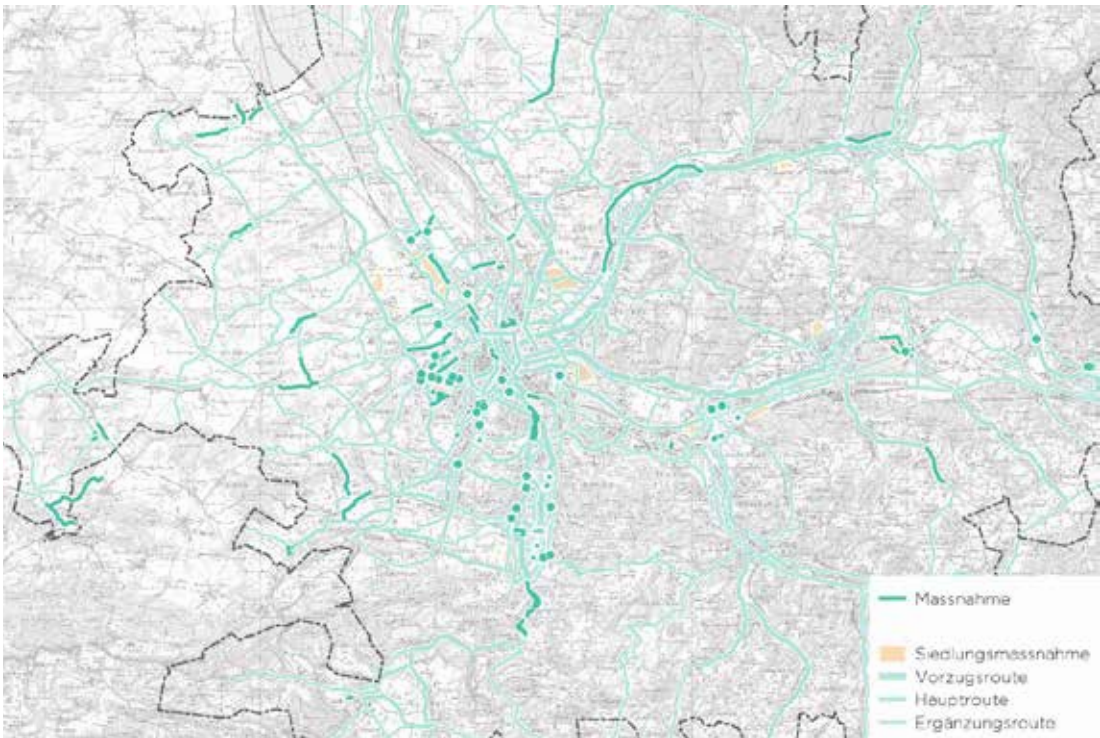


Ausschnitt der Machbarkeitsstudie 2020

4LV10

4LV10

Pauschalpaket: Langsamverkehr (A-Horizont)



Kosten (CHF)	Federführende Stelle	Leistungsanheiten			
 94'009'000	Agglo Basel	Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
		Langsamverkehrs- überführung	3'626	m ²	
		Langsamverkehrs. unterführung	557	m ²	
		Längsführung	65'650	m	
		Fussgängerstreifen- markierungen	3	Stück	
		Veloabstellanlagen	1'360	Stück	
		Fussgängerschutzinsel mit Strassenraumaufweitung	2	Stück	
		Fussgängerschutzinsel ohne Strassenraumaufweitung	1	Stück	

Massnahmenbeschrieb

Im Rahmen der 4. Generation, wurde sowohl die Teilstrategie Velo als auch die Teilstrategie Fussverkehr gegenüber der Vorgängergeneration komplett neu aufgebaut. Zudem wurden in dieser Generation erstmals systematische Schwachstellenanalysen im Fuss- und Veloverkehr unter enger Einbindung der Gemeinden und Korridore durchgeführt. Die identifizierten Schwachstellen und der daraus abgeleitete Handlungsbedarf wurden pro Korridor aufbereitet (siehe Teil 1 - Hauptbericht, Kap. 8 Handlungsbedarf).

Das Velo-Zielnetz, das den Grundstein der Teilstrategie Velo bildet, wurde nach einem klaren methodischen Vorgehen gegenüber AP3 grundlegend überprüft und weiterentwickelt. Durch Wunschlinienanalysen, Nachfragepotenzialberechnungen und durch den Abgleich mit bestehende Velonetzplanungen der zuständigen Akteure wurde sichergestellt, dass das Velozielnetz alle wichtigen Nachfragebeziehungen für den Alltags- und Pendlerverkehr enthält und eine zweckmässige Netzdichte aufweist. Das überarbeitete Zielnetz umfasst 3 Hierarchiestufen: Vorzugsrouten, Hauptrouten und Ergänzungsrouten, die unterschiedliche Funktionen wahrnehmen (siehe Teil 1 - Hauptbericht, Kap. 9.4.5 Teilstrategie Velo). Die Handlungsansätze der Teilstrategie Velo der 4. Generation fokussiert auf die Planung und Implementierung von Vorzugsrouten (V4.1.), die sichere und attraktive Ausgestaltung von Haupt- und Ergänzungsrouten (V4.2) und die Bereitstellung von Veloabstellplätzen (V4.3).

Die komplett neue entwickelte Teilstrategie Fussverkehr soll zur Stärkung eines zusammenhängenden, attraktiven und sicheren Fusswegnetzes beitragen. Hoher Handlungsbedarf besteht vor allem auf Verbindungen, die eine hohe Fussverkehrsnachfrage und ein hohes Aufwertungspotenzial aufweisen. Der Fokus wurde deshalb auf Fussverkehrsinfrastrukturen entlang von Hauptverkehrsstrassen und regional wichtigen Strassen durch Zentrumsbereiche gelegt (siehe Teil 1 - Hauptbericht, Kap. 9.4.6 Teilstrategie Fussverkehr). Die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit für Fussgänger soll in diesen Bereichen verbessert (V5.1) und die Fussgängerfreundlichkeit von Siedlungsgebieten erhöht werden (V5.2).

Der identifizierte Handlungsbedarf im Velo- und Fussverkehr wird nun sukzessive durch die Realisierung von Massnahmen angegangen. Nebst den Einzelmassnahmen sind im vorliegenden pauschalen Massnahmenpaket kleine bis mittelgrosse Massnahmen zusammengefasst. Die vorliegenden Massnahmen tragen in der Gemeinschaft dazu bei, die Teilstrategien Velo und Fussverkehr zu erreichen und attraktive und sichere Velo- und Fussverkehrsnetze zu schaffen (siehe Teil 1 - Hauptbericht, Kap. 7 Zukunftsbild).

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Grundsatz 1: Qualitätsvoll Siedlungsentwicklung nach innen fördern

Grundsatz 2: Mobilität ermöglichen und auf nachhaltige Angebote lenken"

Bezug zu Teilstrategien:

- › QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- › V4.2: Hauptrouten und Ergänzungsrouten sicher und attraktiv ausgestalte
- › V4.3: Veloabstellplätze in ausreichender Quantität und Qualität bereitstellen
- › V5.1: Wichtige Fusswege entlang stark befahrener Strassen und Anbindungen zu POI verbessern und attraktiveren
- › V5.2: Fussgängerfreundliche Wohnquartiere und Arbeitsplatzgebiete schaffen

4LV10

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code

-

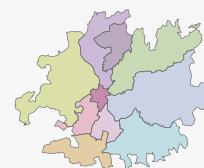
-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie

-



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Handlungsbedarf:

Ausgehend von der Ist-Situation wurde zur Ermittlung des Bedarfs für Fuss- und Velomassnahmen in verschiedenen Korridorworkshops, den Schwachstellenanalysen und in Fachgruppen die einzelnen Abschnitte der Netze analysiert und dabei Routen und Wege priorisiert. Das Massnahmenpaket fasst den Handlungsbedarf unzähliger Gemeinden und Städte zusammen.

Nutzen/Wirkung:

4LV10

WK1	Das Massnahmenpaket trägt dazu bei, die Kapazität, Sicherheit und Attraktivität der Fuss- und Veloinfrastrukturen zu verbessern. Damit wird auf die stetig steigenden Verkehrsflüsse des Fuss- und Radverkehrs (sowohl Richtung Zentrum als auch auf tangentialen Verbindungen) reagiert. Durch eine optimale Langsamverkehrsverbindungen und Veloabstellmöglichkeiten an den ÖV-Zugängen wird auch die Kombinierte Mobilität attraktiver.
WK2	Verschiedene Schwerpunktegebiete werden besser erschlossen. Die Siedlungsqualität wird durch attraktive Aufenthaltsflächen für Fussgänger und sichere Zugänge zu siedlungsnahen Freiräumen verbessert.
WK3	Identifizierte Gefahrenstellen im Velo- und Fussverkehrsnetz werden sukzessive geschlossen. Auf allen Netzabschnitten bringen die geplanten Ausbauten Sicherheitsgewinne für den Velo- und Fussverkehr mit sich.
WK4	Der Modal-Split wird zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs verbessert. Nebst allgemeinen Umweltvorteilen (verbesserte Luft- und Lärmbilanz) in der gesamten Agglomeration ist der Velo- und Fussverkehr auch ressourcenschonend und verhindert Zerschneidungseffekte.

Beteiligte Stellen/Koordination**Federführende Stelle**

Agglo Basel

Weitere beteiligte Stellen

Mehrere beteiligte Städte und Gemeinden

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Das Massnahmenpaket beruht auf der Velonetzplanung AP4, der Schwachstellenanalyse Fussverkehr sowie den Gemeindeeigenen Schwachstellenanalysen im Bereich des Langsamverkehrs.

4LV10.1

BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr, 1. Etappe

4LV10.1



Baubeginn



2024

Federführende Stelle

Kanton Basel Stadt

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Längsführung	2'200	m	2'900'000
Längsführung	1'300	m	3'395'000
Langsamverkehrsüberführung	240	m ²	1'200'000

Massnahmenbeschreibung

In den aktuellen Teilrichtplänen Fuss- und Wanderwege sowie Velo (Erlass am 2. Juli 2019) wurden diverse Netzlücken (baulich noch nicht existierende Verbindungen) definiert. Einige dieser Netzlücken befinden sich auf Privatareal im Gebiet Dreispitz (4LV10.2). Mit der Schliessung dieser Netzlücken werden das Fusswegnetz sowie das Veloroutennetz massgeblich attraktiver und sicherer. Es können direktere Verbindungen, abseits der befahrenen Strassen, angeboten werden.

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie

-



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

AGGLOPROGRAMMBASEL

4LV10.2

4LV10.2

BS: Fuss- und Veloverkehrsachsen im Gebiet Dreispitz

A

Historie **Prio**

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie

-



Baubeginn



2024

Federführende Stelle

**Kanton Basel-Stadt/
Gemeinde Münchenstein**

Leistungsanheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Längsführung	1'240	m	1'360'000
Längsführung	1'740	m	4'170'000

Massnahmenbeschrieb

In den aktuellen Teilrichtplänen Fuss- und Wanderwege sowie Velo (Erlass am 2. Juli 2019) wurden diverse Netzlücken (baulich noch nichtexistierende Verbindungen) definiert. Einige dieser Netzlücken befinden sich auf Privatareal im Gebiet Dreispitz. Mit der Schliessung dieser Netzlücken werden das Fusswegnetz sowie das Veloroutennetz massgeblich attraktiver und sicherer. Es können direktere Verbindungen, abseits der befahrenen Strassen, angeboten werden.



4LV10.3

BS: Velostationen

4LV10.3



Baubeginn	Federführende Stelle	Leistungsanheiten			
 2024	Kanton Basel-Stadt	Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
		Veloabstellplätze (Heuwaage)	80	Stück	400'000
		Veloabstellplätze (Bahnhof SBB Ost)	400	Stück	4'000'000

Massnahmenbeschreibung

Im aktuellen Teilrichtplan Velo (Erlass 2. Juli 2019) sind mehrere Velostationen im Bereich der Bahnhöfe und der Innenstadt definiert. Diese wurden bereits im Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation als B-Projekte eingegeben (LV11). Zwei konkrete Standorte in den Bereichen Heuwaage und Bahnhof SBB Ost sind bereits weitergeplant. Mit Velostationen werden multimodale Wegketten gefördert sowie Sicherheits- und Komfortansprüche der Velofahrenden befriedigt. Zudem ermöglichen Velostationen durch die Aufhebung von Einzelabstellplätzen eine Entlastung des knapp bemessenen, öffentlich Raums zugunsten einer stadtgestalterischen Aufwertung.

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie

-



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

4LV10.4

4LV10.4

BL: Radweg Buus – Maisprach

A

Historie

AP1/ARE-Code

Prio

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie

-



Baubeginn



2026

Federführende Stelle

Kanton
Basel-Landschaft

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Längsführung	1'300	m	1'300'000
Langsamverkehrsüberführung	50	m ²	200'000

Massnahmenbeschreibung

Projektziele:

- › Lückenschluss im kantonalen Radroutennetz
- › Verbesserung der Linienführung des Veloverkehrs
- › Verbesserung der Sicherheit für die Velofahrenden

Beschreibung:

Die Radroute von Rheinfelden nach Buus folgt kleineren Bachläufen und ist dank der geringen Höhenunterschiede relativ leicht zu bewältigen. Sie besitzt aufgrund der Zubringerfunktion nach Rheinfelden (Bahnhof, Arbeitsplätze) ein hohes Potenzial für den Pendlerverkehr und ist wegen verschiedener Schulstandorte wichtig für den Schülerverkehr. Bisher ist die Radroute zwischen Rheinfelden und Maisprach ausgebaut und es stehen dort abgetrennte Radwege zur Verfügung. Die Gemeinden Buus und Maisprach haben aufgrund des Standorts der Kreisschule in Buus einen Vorstoss unternommen, dass zwischen ihren Gemeinden eine sichere Radwegverbindung eingerichtet wird. Bisher muss der Veloverkehr die Kantonsstrasse im Mischverkehr befahren. Das Projekt sieht eine abgetrennte Linienführung für den Veloverkehr vor, um für die nötige Sicherheit zu sorgen.



4LV10.5

BL: Pratteln – Augusta Raurica, Netzlückenschluss Ergolzradweg

4LV10.5



A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterategorie

-

Baubeginn



2026

Federführende Stelle

Kanton
Basel-Landschaft

Leistungsanheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Längsführung	340	m	300'000
Langsamverkehrsüberführung	980	m ²	4'600'000



Massnahmenbeschreibung

Die kantonalen Radrouten verlaufen in diesem Bereich alle in Nord-Süd-Richtung, es gibt keine direkte Verbindung von Pratteln nach Augusta Raurica und weiter Richtung Kaiseraugst. Mit einer neuen Fuss- und Velobrücke über die Ergolz kann diese Netzlücke geschlossen werden. Des Weiteren befindet sich die Brücke im Korridor einer zukünftigen Velovorzugsroute.

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

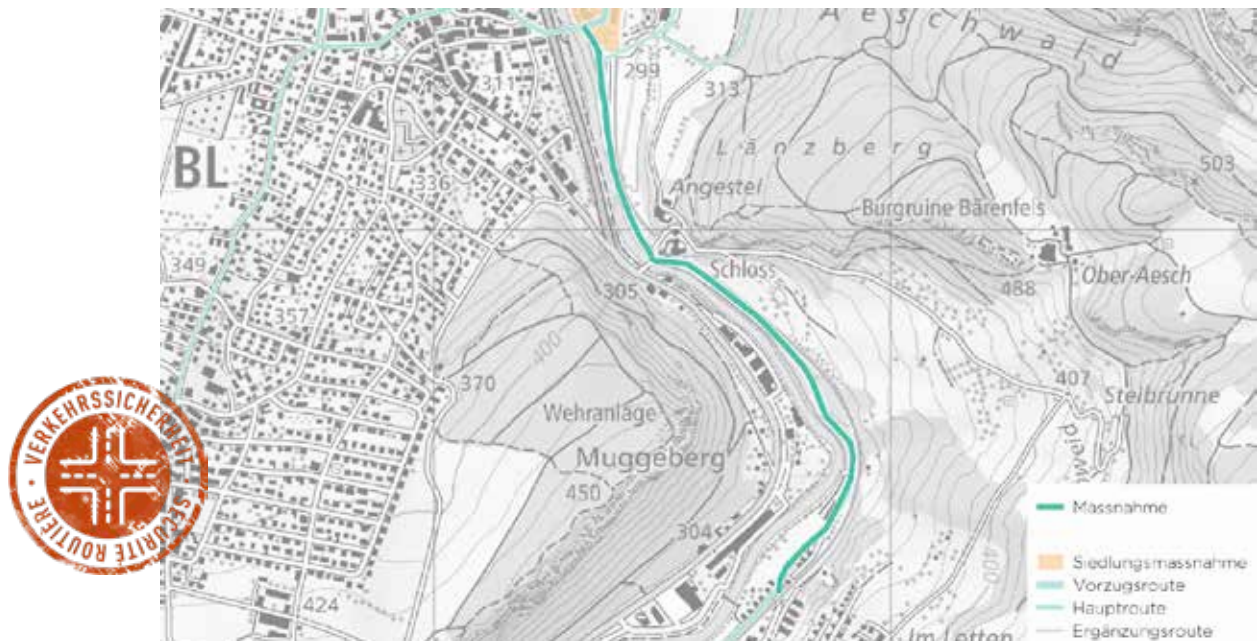


AGGLOPROGRAMMBASEL

4LV10.6

4LV10.6

BL: Radroute Aesch – Duggingen



Baubeginn	Federführende Stelle	Leistungsanheiten			
 2025	Kanton Basel-Landschaft	Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
		Längsführung	1'550	m	3'000'000

Massnahmenbeschrieb

Die Netzlücke im kantonalen Radroutennetz zwischen Aesch und Duggingen soll vollständig geschlossen werden. Kinder aus Duggingen besuchen die Oberstufenschule in Aesch, ebenso liegt die Rudolf-Steiner-Schule in Aesch im direkten Umfeld der Route. Die Distanz zwischen Aesch und Duggingen eignet sich für den Schulweg per Rad. Die Kinder sind in der Altersgruppe 12 – 16 Jahre und benötigen primär eine sichere Infrastruktur. Dem Alltagsverkehr «Pendler» dient die Route u. a. als Zubringer zum Bahnhof Aesch.

Die Aesch- und Angensteinstrasse bildet die direkte Fusswegverbindung zwischen den Gemeinden Duggingen und Aesch, speziell auch dem Bahnhof. Dementsprechend hat eine sichere Fusswegverbindung einen hohen Stellenwert. Es soll eine durchgehende sichere Fuss- und Veloinfrastruktur erstellt werden. Im Bereich Angensteinstrasse innerorts (Eingangsbereich Aesch) wird die Variante Rad-Gehweg ohne Rampe weiterverfolgt. Im Bereich Angensteinstrasse ausserorts wird die Variante Rad-Gehweg/Fahrbahnbreite 4,40 m weiterverfolgt. Im Knotenbereich Angenstein-/Aeschstrasse wird die Variante Anpassung ohne Tangierung Birsbrücke weiterverfolgt.

Der Teilabschnitt Aeschstrasse (zwischen der Einmündung Bahnweg in Duggingen bis ca. 50m vor dem Knoten Schloss Angenstein) soll mit einem flussseitigen Zweirichtungs-Rad-Gehweg erstellt werden.



Historie Prio

AP1/ARE-Code -

AP2/ARE-Code -

AP3/ARE-Code -

Massnahmenkategorie
Langsamverkehr

Unterkategorie
-



4LV10.7

4LV10.7

BL: Oberwil, Querung Tram/Bottmingerstrasse

A

Historie

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

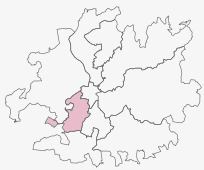
-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie

-



Baubeginn



2025

Federführende Stelle

Kanton Basel-Landschaft

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Längsführung	100	m	300'000
Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	1	Stück	200'000

Massnahmenbeschreibung

Die kantonale Radroute, welche im Korridor einer zukünftigen Velovorzugsroute liegt, quert die stark MIV-belastete Bottmingerstrasse. Die Querung der Bottmingerstrasse ist mit langen Wartezeiten verbunden, linkseinschiebende Velos finden keine Zeitlücke, die Abbiegemanöver sind schwierig und gefährlich. Die Bottmingerstrasse hat einen DWV von ca. 10'000 – 15'000 Fahrzeugen.

Mit einer Querungshilfe im Bereich der Kerngartenstrasse, einer südlichen Veloführung und einer Trottoirüberfahrt der Damm- und Kerngartenstrasse kann die Veloführung deutlich verbessert werden.



4LV10.8

Hégenheim : Aménagement d'un parking vélo sur la placette de l'Europe à Hégenheim

4LV10.8



A

Historie

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Prio

-

-

-

-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie

-



Mise en oeuvre



2024

Responsabilité

Commune de Hégenheim

Unités de Realisation

Sous catégorie	nb	Unité	Coûts (CHF)
Stationnement pour les vélos	10	piece	9'000
Stationnement pour les vélos	20	piece	35'000

Description

Le site du projet se trouve en périphérie du centre du village de Hégenheim, en limite de la frontière suisse vers la ville de Bâle et la commune de Allschwil, à proximité du parc des carrières (4L5). Le projet permettra de créer une aire de stationnement pour les cyclistes qui souhaitent accéder au parc des Carrières :
30 places de stationnements pour bicyclettes (20 dans une « vélobox » sécurisé et 10 arceaux).

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

4LV10.9

4LV10.9

Pratteln: LV-Achsen Bredella

A

Historie

AP1/ARE-Code

-

Prio

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

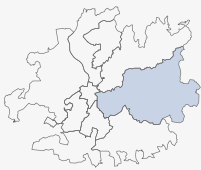
-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie

-



Baubeginn



2024

Federführende Stelle

Gemeinde Pratteln

Leistungsanheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Längsführung	600	m	1'400'000

Massnahmenbeschreibung

Eine neue LV-Achse entlang der Bahnlinie (Ost-West) bildet die wichtigste Ost-West Verbindung nördlich der Gleisanlage.

Eine neue LV-Achse vom Bahnhof zur Hohenreinstrasse (Nord-Süd) verbindet die Wohnquartiere südlich des Bahnhofs mit dem Gewerbegebiet Grüssen.

4LV10.10

Birsfelden: LV-Brücke über die Birs

4LV10.10



A

Historie

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterategorie

-

Baubeginn



2025

Federführende Stelle

Gemeinde Birsfelden

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Langsamverkehrsüberführung	310	m ²	2'700'000



Massnahmenbeschreibung

Der Birssteg aus dem Jahre 1934 überspannt mit einer Länge von ca. 60 m die Birs auf der Höhe Birsstrasse/Birsstegweg. Die Brücke hat eine wichtige kantonsübergreifende Erschliessungsfunktion und verbindet die Birsstrasse im Lehenmattquartier (BS) mit dem Birsstegweg in Birsfelden (BL). Der Birssteg dient der Gemeinde Birsfelden als Verbindung zur Bushaltestelle Forellenweg der Buslinie 36 an der Birsstrasse auf baselstädtischem Boden. Umgekehrt dient der Birssteg als Anbindung des Lehenmattquartiers an die Einkaufsmöglichkeiten und den Tramanschluss in Birsfelden. Der Birssteg ermöglicht damit auf beiden Seiten den Zugang zum öffentlichen Verkehr bzw. dient als Umsteigeverbindung für den Fussverkehr. Verkehrserhebungen haben gezeigt, dass der Birssteg nicht nur eine wichtige Fussgängerverbindung, sondern auch Bestandteil einer gut frequentierten Veloachse ist (Schwachstelle X89 aus der Schwachstellenanalyse Agglo Basel vom 9. Juli 2019). Um der Förderung des Langsamverkehrs angemessen Rechnung tragen, wird im Rahmen eines Neubaus eine spürbare Verbreiterung des Brückenquerschnittes geplant.

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération



AGGLOPROGRAMMBASEL

4LV10.11

4LV10.11

Birsfelden: Öffentliche gedeckte Veloabstellplätze im Zentrum

A

Historie

AP1/ARE-Code

Prio

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code

-

-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie

-



Baubeginn



2025
(in Abstimmung
mit der Erneue-
rung Ortsdurch-
fahrt 4M9)

Federführende Stelle

Gemeinde Birsfelden

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Veloabstellplätze	320	stück	1'600'000

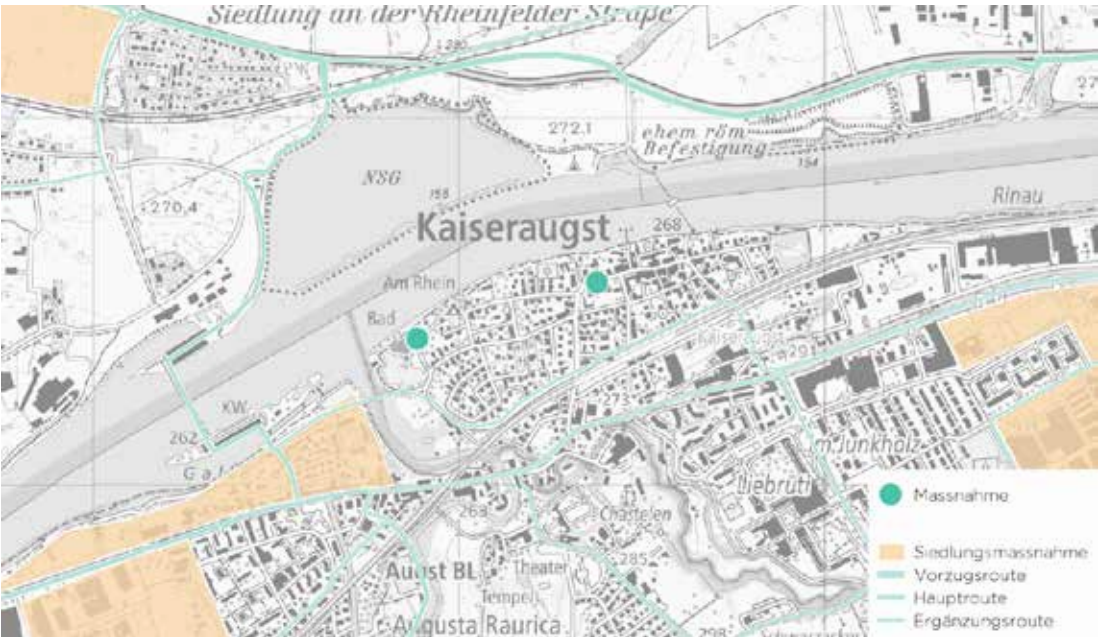
Massnahmenbeschrieb

Die Entwicklung des neuen Zentrums Birsfelden schliesst unmittelbar an die zentral durch den Ort führende Hauptstrasse an. Diese Verkehrsader bietet auch einen dichten ÖV-Takt Richtung von/aus Basel. Zur Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs soll auch in Zukunft ein einfaches Umsteigen zwischen Velo und ÖV ermöglicht werden. Dazu sollen in der Zentrumsentwicklung zwei gedeckte, öffentliche Veloabstellanlagen mit gesamthaft mindestens 320 Velo-/Mofa-Abstellplätze (VMP) realisiert werden. Davon sollen 90 VMP ebenerdig und 230 VMP, unterirdisch erstellt werden. Letztere sind mittels Rampe und Lift erschlossen. Das Gesamtprojekt Entwicklung Zentrum Birsfelden befindet sich aktuell im Zulauf auf die Publikation des Quartierplanes im Rahmen der ordentlichen öffentlichen Mitwirkung.

4LV10.12

Kaiseraugst: Ausbau Angebot an Veloabstellanlagen

4LV10.12



Baubeginn



2024

Federführende Stelle

Gemeinde Kaiseraugst

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Veloabstellanlagen	60	stück	80'000

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie

-



Massnahmenbeschreibung

Die Veloabstellanlagen beim Gemeindehaus und Schwimmbad sind in der Anzahl und Qualität (unüberdacht) aufwertungsbedürftig. Es sollen 2 überdeckte Veloabstellplätze für insgesamt 60 Velos erstellt werden. Damit soll der Anstieg des Bedarfs an entsprechenden Abstellplätzen bei wichtigen öffentlichen Quell- und Zielorten gedeckt werden.

4LV10.13

4LV10.13

Kaiseraugst: Niveaufreie und sichere Fuss- und Veloverkehrsachse Ost-West, Teil Rampe

A

Historie

AP1/ARE-Code

Prio

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code

-

-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie

-



Baubeginn



2024

Federführende Stelle

Gemeinde Kaiseraugst

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Langsamverkehrsüberführung	375	m ²	600'000



Massnahmenbeschreibung

Der Violahofweg ist die Verbindung der östlichen Industrie und der Wohnüberbauungen Römergarten/Im Sager/Römerweg zur Liebrüti/zum Zentrum und zum Schulhaus Liebrüti. Er ist Schulweg und die Verbindung zum Liebrütizentrum zugleich. Heute führt der Schulweg über zwei private Parkplätze und die querenden Veloverbindungen führen zu zahlreichen Konfliktpunkten. Der Violahofweg soll sicherer gestaltet und aufgewertet werden, so dass dieser auch als Begegnungszone dienen kann. Dies soll die angrenzenden Quartiere aufwerten. Am westlichen Ende soll eine Rampe mit einer Strassenüberführung die sichere Langsamverkehrsverbindung zur bestehenden Brücke über die Kantonsstrasse gewährleisten. Umsetzung der Massnahme MD1 aus dem kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV).

4LV10.14

Kaiseraugst: Verbreiterung Bahnweglein für LV-Nutzung

4LV10.14



A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterategorie

-

Baubeginn



2025

Federführende Stelle

Gemeinde Kaiseraugst

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Längsführung	110	m	60'000



Massnahmenbeschreibung

Die Veloverbindung zwischen Bahnweglein und Allmendgasse ist eine Netzlücke und soll die kürzeste Verbindung zum Bahnhof sicherstellen. Der bestehende Fussweg soll verbreitert werden, so dass eine gemeinsame Nutzung Fussgänger/Velo gewährleistet werden kann. Umsetzung der Massnahme MC3 aus dem kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV).

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération



4LV10.15

4LV10.15

Möhlin: Verbesserung LV-Achsen und Zugänge zum Bahnhof

A

Historie

AP1/ARE-Code

Prio

AP2/ARE-Code

AP3/ARE-Code

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie



Baubeginn



2024

Federführende Stelle

Gemeinde Möhlin

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Langsamverkehrsunterführungen	220	m ²	4'500'000
Veloabstellplätze	400	stück	1'000'000
Längsführung	2'420	m	1'800'000
Längsführung	900	m	700'000

Massnahmenbeschrieb

Mit dem neuen Wohnschwerpunkt Möhlin/Rheinfelden ist auf der nördlichen Seite des Bahnhofes ein Schwerpunkt für das Wohnen geplant (Siedlungsmassnahme: 4S17.1). Damit das neue grosse Siedlungsgebiet mit der bestehenden Siedlung optimal verbunden werden kann, braucht es eine wesentliche Verbesserung der ortsinternen Verbindung. Die heutige Barrierewirkung der Bahnlinie soll damit ebenfalls verringert werden. Mit den Velo- und Fussverbindungen in Richtung der benachbarten Rheinfelden (Baden) und Rheinfelden (Aargau) sollen die Strecken zwischen allen Gemeinden für Pendlerinnen und Pendler, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, attraktiver machen. Der Bushof sowie die Veloabstellanlagen sollen nördlich der Bahn angeordnet werden. Die Veloabstellanlagen sind möglichst rationell und nahe beim Bahnhof anzugliedern. Die Vorprojekte sollen 2022 vorliegen.

4LV10.16

Reinach: Ergänzungen Fuss- und Velowege inkl. Veloabstellanlagen

4LV10.16



Baubeginn



2024

Federführende Stelle

Gemeinde Reinach

Leistungsanheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Längsführung	110	m	50'000
Längsführung	820	m	700'000
Veloabstellanlagen	160	Stück	150'000

Massnahmenbeschreibung

Im Ortszentrum soll das Fusswegnetz durch eine Verbindung vom neu umzugestaltenden Angensteinerplatz (Massnahme LV46 Aggloprogramm 3. Generation) durch den zukünftigen Stadtpark zur Ziegelgasse ergänzt werden. Im Arbeitsgebiet Kägen soll der Veloverkehr gefördert werden, indem an die Fuss- und Velobrücke Kägen (Massnahme Aggloprogramm 2. Generation) angeknüpft und die Verbindung in der Achse Kägenrain – Christoph Merian-Ring bis zum Pfeffingerring weitergezogen wird. Ausserdem soll der Anschluss an den Veloweg Richtung Aesch aufgewertet und die Sichtverhältnisse verbessert werden. Im Zusammenhang mit der behindertengerechten Umgestaltung der Tramhaltestellen sollen bei diversen Haltestellen zusätzliche Abstellmöglichkeiten für Velos geschaffen werden (z.B. Lochacker, Landererstrasse, Surbaum und Reinacherhof).

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

AP2/ARE-Code

AP3/ARE-Code

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie

-



Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

3

AGGLOPROGRAMMBASEL

4LV10.17

4LV10.17

Arlesheim: LV-Unterführung SBB inkl. Fusswegverbindung bis Griebengasse (Tramhaltestelle)

A

Historie

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie

-



Baubeginn



2026

Federführende Stelle

Gemeinde Arlesheim

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Langsamverkehrsunterführung	42	m ²	3'000'000
Längsführung	250	m	75'000

Massnahmenbeschreibung

Neubau einer SBB-Unterführung (für den Fuss- und Veloverkehr) sowie Realisierung von baulichen Massnahmen für eine sichere Fusswegverbindung (Trottoir oder abgetrennter Fussweg) von der neuen Unterführung bis zur Griebengasse (resp. Tramhaltestelle «Brown Boveri»). Damit können die neu entstehenden, rund 3000 Arbeitsplätze auf dem Schore-Areal sicher mit der Tramlinie 10 verbunden und damit die ÖV-Qualität des Wirtschaftsstandortes von kantonaler Bedeutung gesteigert werden.



4LV10.18

Arlesheim: «Spitzerweglein» und Trottoirverlegung im Tal inkl. Knotenanpassung Birseckstrasse/Mattweg

4LV10.18

A

Historie

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie

-



Baubeginn



2024

Federführende Stelle

Gemeinde Arlesheim

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Längsführung	120	m	60'000
Fussgängerschutzinsel ohne Strassenaufweitung	2	stück	50'000

Massnahmenbeschreibung

Das Spitzerweglein soll eine komplett neue Fussverbindung vom Bodenweg zur Baselstrasse gebaut werden. Es dient als Verbesserung des Schulweges.

Im Tal soll das Trottoir verlegt werden damit die Sicherheit des Schulweges verbessert wird. Dies wurde in einer Umfrage zur Schulwegssicherheit beanstandet.

Der Knotenpunkt Birseckstrasse/Mattweg soll umgebaut werden, sodass die Linksabbieger eine eigene Spur bekommen. Momentan stehen die Schulkinder zwischen dem Verkehr auf sehr engem Raum.

Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

3



AGGLOPROGRAMMBASEL

4LV10.19

4LV10.19

Münchenstein: Neue Fussgängerbrücke mit Lift «Van Baerle-Neue Talstrasse»

A

Historie Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie

-



Baubeginn



2024

Federführende Stelle

Gemeinde Münchenstein

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Langsamverkehrs- überführung	150	m ²	3'260'000

Massnahmenbeschrieb

Im bezeichneten Abschnitt wird im Zuge eines laufenden Quartierplanverfahrens «van-Baerle» die Machbarkeit einer neuen Fussgängerbrücke (beidseitiger Lift) über SBB und die geplante neue Talstrasse geprüft. Die Machbarkeitsabklärungen mit der SBB sind bereits in Arbeit. Die Projektidee wurde mit den Planungsbüros des QP «vanBaerle» und der Projektleitung «neue Talstrasse» (Tiefbauamtes des Kanton Basel-Landschaft) abgesprochen. Sofern die Machbarkeit dieser Variante gegeben ist, ist eine Realisierung in Koordination mit den Neubauten des QP vanBaerle vorgesehen. Die Massnahme befindet sich im Perimeter der Siedlungsmassnahme 4S7.1.



4LV10.20

Dornach: Langsamverkehrsunterführung Apfelsee

4LV10.20



Baubeginn



2025

Federführende Stelle

Gemeinde Dornach

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Langsamverkehrsunterführung	150	m ²	5'000'000

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterategorie

-



Massnahmenbeschreibung

Im Zusammenhang mit der Realisierung der S-Bahnhaltestelle Dornach Apfelsee (Massnahme 4Ü-Ö18) wird eine Personenunterführung realisiert (Unterquerung der Weidenstr. und des Bahntrasses). Um den Querungsbedarf des Radverkehrs besser gerecht zu werden, soll die PU einen «LV-Anteil» erhalten. Es ist dafür eine zusätzliche Breite von rund 4,0 m vorgesehen.

Mit der erweiterten Unterführung wird die Ost-West Verbindung zwischen dem Gempenplateau und dem hinteren Leimental gestärkt und beidseitig optimal an das ÖV-Angebot angeschlossen. In engeren Kontext ermöglicht sie auch die Erschliessung des Entwicklungsgebietes Wiedeneck (Siedlungsmassnahme: 4S10.2) sowie des Naturerholungsraumes an der Birs. Auch dient sie zur Erschliessung der geplanten Velovorzugsrouten im Birstal.

Mit der Realisierung soll spätestens mit dem Bau der S-Bahnhaltestelle Dornach Apfelsee voraussichtlich im Jahr 2025 begonnen werden

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération



AGGLOPROGRAMMBASEL

Weiteres & Dokumente

Koordination und Abgleich mit den geplanten ÖV-Massnahmen der SBB Haltestelle Dornach Apfelsee, dem Entwicklungsareal Wideneck sowie der Velovorzugsrouten.

4LV10.20

4LV10.21

Dornach: Erweiterung Personenunterführung Bahnhof Dornach-Arlesheim für Langsamverkehr

4LV10.21



Baubeginn



2024

Federführende Stelle

Gemeinde Dornach

Leistungsanheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Langsamverkehrsunterführung	95	m ²	3'000'000

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterategorie

-



Massnahmenbeschreibung

Die heutige «alte» Fussgängerunterführung am Bahnhof Dornach-Arlesheim auf Höhe des Klosters Dornach soll für den Langsamverkehr um 4 m verbreitert werden.

Mit der Öffnung der Unterführung wird die Ost-West LV-Verbindung zwischen dem vorderen Leimental via Reinach und Arlesheim sowie Oberdornach ausgebaut und an den Verkehrsknotenpunkt Bahnhof Dornach-Arlesheim angebunden. Weiter dient sie der tangentialerschliessung der geplanten Velovorzugsruten im Birstal und verbindet die Ortszentren der Gemeinden Arlesheim und Dornach. Auch erschliesst Sie auch Kulturgüter wie den Arlesheimer Dom oder das Goetheanum für den Langsamverkehr.

Die Umsetzung soll mit der Entwicklung des Migros-Areals auf der Ostseite der Unterführung ca. 2024 erfolgen.

Weiteres & Dokumente

Koordination und Abgleich mit der Entwicklung des Migrosareals und den Planungen der Velovorzugsruten.

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération



AGGLOPROGRAMMBASEL

4LV10.22

4LV10.22

Dornach: Fussverkehr - Behebung Schwachstellen

A

Historie

AP1/ARE-Code

Prio

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie

-



Baubeginn



2024

Federführende Stelle

Gemeinde Dornach

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Längsführung	70	m	140'000
Fussgängerstreifenmarkierungen	2	stück	20'000

Massnahmenbeschrieb

Im Rahmen der Schwachstellenanalyse Fussverkehr der Agglo Basel vom 04. September 2019 wurden diverse Schwachstellen erhoben wovon nun 5 Schwachstellen behoben werden. Eine grosse Mehrheit der Schwachstellen betrifft mangelhafte oder fehlende Querungshilfen.

Trottoirüberfahrten:

- › Kanzleimattweg/Bruggweg 10 m (Schwachstelle: X152)
- › Gartenweg/Bruggweg 15 m
- › Schmiedegasse/Gempenstrasse 25 m (Schwachstelle: X158)
- › Kohliberg/Hauptstrasse 20 m (Schwachstelle: X159)

Fussgänger-Querungen:

- › Unterdorfstrasse/Werbhollenstrasse (Schwachstelle: X157)
- › Unterdorfstrasse/Hauptstrasse (Schwachstelle: X160)

Durch das Beheben der Schwachstellen soll nebst der Attraktivierung der bestehenden Fusswege auch die Verkehrssicherheit erhöht werden.



4LV10.23

Dornach: Langsamverkehr Aufwertung Birsquerungen

4LV10.23



Baubeginn	Federführende Stelle	Leistungsanheiten			
 2024	Gemeinde Dornach	Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
		Langsamverkehrsüberführung	325	m²	1'000'000

Massnahmenbeschrieb

Neben dem SBB Trasse bildet die Birs in Dornach eine weitere Zäsur in den West-Ost Querverbindungen sowie in der Vernetzung mit den Nachbargemeinden.

Die zwei bestehenden Querungen zum Gempen- respektive Weidenring in Aesch liegen am richtigen Ort haben jedoch nicht die Kapazität um den Fuss- und Veloverkehr geordnet aufzunehmen und sollen ausgebaut werden. Insbesondere die Südliche Querung erschliesst auch die neue S-Bahn Haltestelle Dornach Apfelsee.

Eine Ausführungsplanung ist nach heutigem Stand ab dem Jahr 2023 möglich.

Weiteres & Dokumente

Koordination und Abgleich mit der Ortsplanrevision Dornach, insbesondere in Bezug auf das Entwicklungsgebiet Wideneck (Siedlungsmassnahme: 4S10.2) und der Birsquerung des A18 Zubringers

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie

-



Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

3

AGGLOPROGRAMMBASEL

4LV10.24

4LV10.24

Dornach: Langsamverkehr Bahnhof Dornach-Arlesheim - Reinach (Stöcklin Areal)

A

Historie

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie

-



Baubeginn



2024

Federführende Stelle

Gemeinde Dornach

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Langsamverkehrsüberführung	200	m ²	500'000
Längsführung	300	m	260'000

Massnahmenbeschreibung

Der Bahnhof Dornach-Arlesheim ist ein zentraler Punkt in der Agglomerations-Verkehrspolitik und soll für den Langsamverkehr an den QP Stöcklin-Areal (Siedlungsmassnahme 4S8.3) Aesch sowie an das Industriegebiet Kägen Reinach, angebunden werden. Auch wird die Lücke zwischen der neuen Velobrücke über die A18 und der neu geplanten LV-Unterführung Bahnhof Dornach geschlossen, die Velovorzugsroute angebunden und das Radroutennetz der Region mit einer durchgehenden Ost-West Verbindung optimiert. Die Massnahme besteht aus mehreren Teilen: Velostreifen auf der Amtshausstrasse und Anpassungen an der historische Nepomukbrücke. Die Arbeiten sollen nach Abschluss der Ortsplanrevision in Angriff genommen werden.



4LV10.25

Laufen: Erschliessung Fussweg Bierkellerweg

4LV10.25



A

Historie

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

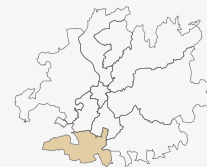
-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie

-



Baubeginn



2024

Federführende Stelle

Stadt Laufen

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Längsführung	285	m	140'000

Massnahmenbeschreibung

Im Zuge der Arealentwicklung Dürrenboden (Siedlungsmassnahme 4S12.3) wird der Bierkellerweg ein höheres Fussverkehrsaufkommen erleiden. Zurzeit fehlen zwischen dem Strassenabschnitt Obere Höhe und der Einmündung Schützenweg Fussgänger-massnahmen. Durch das Erstellen eines einseitigen Trottoirs soll die Verkehrssicherheit erhöht werden und der Begegnungsfall MIV-Fussgänger entsprechend entschärft werden.

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération



4LV10.26

4LV10.26

Duggingen/Pfeffingen: Durchgehender Birsuferweg

A

Historie Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

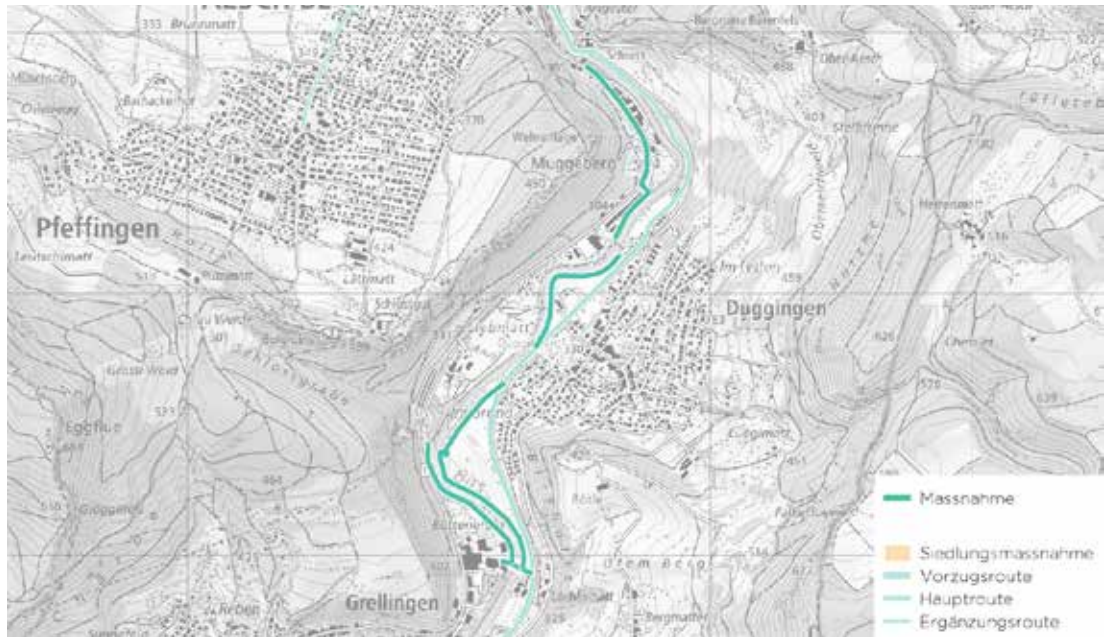
-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie

-



Baubeginn



2024

Federführende Stelle

Gemeinde Duggingen

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Längsführung	3145	m	650'000
Langsamverkehrsüberführung	150	m ²	845'000

Massnahmenbeschreibung

Abwechslungsreicher Birsuferweg in den Gemeinden Duggingen und Pfeffingen (Landschaftsmassnahme 4L4) als Fortsetzung des Birsparkes Landschaft mit Anschluss an das Chaltbrunnental der Gemeinde Grellingen.

Aufwertung und Steigerung der Attraktivität des Naherholungsgebietes entlang der Birs für die Bewohner der Gemeinde Duggingen und Pfeffingen sowie allen Durchreisenden durch einen neuen Fussgängersteg und abwechslungsreichen Fusswegen beidseits der Birs, welche Rundwanderungen ermöglichen.

Weiteres & Dokumente

Die Realisierung der neuen Fussgängerverbindung und der neuen Fusswege kann in Etappen und unabhängig voneinander erfolgen.



4LV10.27

Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen inkl. Veloabstellanalagen

4LV10.27



A

Historie

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Prio

-

-

-

Massnahmenkategorie
Langsamverkehr

Unterkategorie
-



Baubeginn



2024

Federführende Stelle

Gemeinde Allschwil

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Längsführung	620	m	1'500'000
Längsführung	2'190	m	2'200'000
Längsführung	3'345	m	1'700'000
Veloabstellanlagen	60	Stück	120'000

Massnahmenbeschreibung

Das Bachgrabengebiet (Siedlungsmassnahme 4S4.1) in Allschwil entwickelt sich enorm schnell und dynamisch. Zur Abwicklung des Mehrverkehrs im Zusammenhang mit den neu geschaffenen Arbeitsplätzen werden verschiedene LV-Achsen ausgebaut oder umgestaltet. Zusätzlich werden Fussverkehrs-Schwachstellen aus der Erhebung vom 05. Juli 2019 behoben. Mit der Öffnung und Aufwertung der Wege durch den Wald am Sporn für den Langsamverkehr wird das Siedlungsgebiet Allschwil besser an das Naherholungsgebiet Allschwilerwald angebunden (Zusammenhang mit Entwicklungsgebiet Binnerstrasse, und Massnahme Landschaft für 1h (Landschaftsmassnahme 4L7))

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération



AGGLOPROGRAMMBASEL

4LV10.28

4LV10.28

Binningen: Verbindung Paradiesstrasse - Weinbergstrasse

A

Historie

AP1/ARE-Code

Prio

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

LV59/2701.3.055 B

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie

-



Baubeginn



2024

Federführende Stelle

Gemeinde Binningen

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Längsführung	125	m	150'000

Massnahmenbeschreibung

Diese Radroute wurde in Zusammenhang mit einer Schwachstellenanalyse, welche die Gemeinde Binningen im Jahre 2011 erarbeitet hat, in das Konzept Langsamverkehr der Gemeinde Binningen integriert. Ziel ist ein durchgehendes kommunales Radnetz als Ergänzung zu den kantonalen Radrouten und eine verbesserte Sicherheit auf den Radrouten. Geplant ist ein Ausbau des Weges und eine Öffnung für den Veloverkehr von der Weinbergstrasse bis zur Paradiesstrasse.

4LV10.29

Binningen: Benkenstrasse neuer Fussweg

4LV10.29



Baubeginn



2024

Federführende Stelle

Gemeinde Binningen

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Längsführung	120	m	60'000
Fussgängerstreifenmarkierung	1	Stück	5'000

Massnahmenbeschreibung

Im oberen Teil der Benkenstrasse zwischen dem Fuchshagweg und dem Nussbaumweg fehlen heute Fussgänger-massnahmen. Im Rahmen des Langsamverkehrskonzepts Binningen vom 13. April 2012 und der Schwachstellenanalyse Fussverkehr der Agglo Basel vom 9. Juli 2019 wurde diese Verbindung als Schwachstelle (X77) erhoben. Durch das Erstellen eines einseitigen Trottoirs sollen die Verkehrssicherheit erhöht und der Begegnungsfall MIV-Fussgänger entsprechend entschärft werden.

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterategorie

-



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération



4LV10.30

4LV10.30

Binningen: Veloabstellanlagen

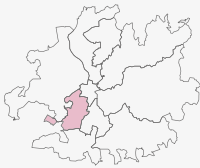
A

Historie Prio

AP1/ARE-Code	-
AP2/ARE-Code	-
AP3/ARE-Code	-

Massnahmenkategorie
Langsamverkehr

Unterkategorie
-



Baubeginn



2024

Federführende Stelle

Gemeinde Binningen

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Veloabstellanlagen	50	Stück	100'000

Massnahmenbeschreibung

Die bestehenden Veloabstellanlagen sind uneinheitlich, teilweise nicht gedeckt und sehr hoch ausgelastet, sodass viele Velos wild geparkt werden. In diesem Zusammenhang möchte die Gemeinde Binningen an strategisch sinnvollen Punkten wie ÖV-Haltestellen zusätzliche Veloabstellplätze schaffen.

4LV10.31

Binningen: Lückenschluss Blumenstrasse

4LV10.31



Baubeginn



2025

Federführende Stelle

Gemeinde Binningen

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Langsamverkehrsüberführung	96	m ²	600'000

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie

-



Massnahmenbeschreibung

Die Massnahme beinhaltet eine Brücke über den Birsig als neue direktere Erschliessung der Blumenstrasse via Schafmattweg, mit dem Ziel, die heutige Zufahrt via Gorenmattstrasse über den Parallelweg zur Bottmingerstrasse (zwischen Gorenmattstrasse und Blumenstrasse) sowie über das Perron der Tram-Haltestelle «Bottminger Mühle» zu entlasten und somit die Sicherheit für den Langsamverkehr zu gewährleisten. Durch den Lückenschluss entsteht für Radfahrerinnen und Radfahrer eine direkte Verbindung zum westlichen Dorfteil, wo wichtige Einrichtungen (Sportplatz Spiegelfeld, Hallenbad etc.) liegen. In den Kosten wurde nur der Langsamverkehrsanteil mitberücksichtigt.

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération



AGGLOPROGRAMMBASEL

4LV10.32

4LV10.32

Bottmingen: Behebung Schwachstellen Fussverkehr

A

Historie

AP1/ARE-Code

Prio

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie

-



Baubeginn



2024

Federführende Stelle

Gemeinde Bottmingen

Leistungsanheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Längsführung	60	m	180'000
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	130*	m ²	65'000

Massnahmenbeschrieb

Im Rahmen der Schwachstellenanalyse Fussverkehr der Agglo Basel vom 30. Januar 2020 wurden rund 10 Schwachstellen erhoben, wovon nun 6 Schwachstellen behoben werden. Eine grosse Mehrheit der Schwachstellen betrifft mangelhafte oder fehlende Querungshilfen. Durch das Beheben der Schwachstellen soll nebst der Attraktivierung der bestehenden Fusswege auch die Verkehrssicherheit erhöht werden.

* Die 130 m² Aufwertung/Sicherheit Strassenraum sind in der Massnahme 4M11 angemeldet.



4LV10.33

Rodersdorf: Ausbau Fusswegnetz

4LV10.33



A

Historie Prio

AP1/ARE-Code

AP2/ARE-Code

AP3/ARE-Code

Massnahmenkategorie
Langsamverkehr

Unterkategorie

-



Baubeginn



2024

Federführende Stelle

Gemeinde Rodersdorf

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Langsführung	750	m	1'200'000

Massnahmenbeschreibung

Im Rahmen der laufenden Ortsplanrevision wurden die Fusswegverbindungen in Siedlungsgebiet überprüft und ergänzt. Die Fusswegverbindungen sollen nach Abschluss der Ortsplanrevision gemäss dem rechtskräftigen Erschliessungsplan ausgebaut werden. Mit dem Ausbau der Fusswegverbindungen werden folgende Wirkungen erzielt:

- › Verbesserung im Langsamverkehr
- › Erhöhung der Verkehrssicherheit
- › Verbesserung der Anbindung an den öffentlichen Verkehr

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération



4LV10.34

4LV10.34

SLA : Liaison cyclable Sierentz – Waltenheim

A

Historie

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Catégorie de mesure

Mobilité douce

Sous catégorie

-



Mise en oeuvre



2024

Responsabilité

Saint-Louis
Agglomération

Unités de réalisation

Sous catégorie	nb	Unité	Coûts (CHF)
Linéaires de la mesure MD	900	m	430'000

Description

Route cyclable et piétonne permettant de relier la rue du Capitaine Dreyfus à Sierentz et la rue de la Hochkirch à Waltenheim empruntant un chemin agricole puis un chemin forestier. La route sera de 3m de largeur en enrobé avec 50 cm d'accotement de part et d'autre. Études en 2023.



4LV10.35

SLA : Liaison cyclable Leymen – Biel-Benken

4LV10.35



A

Historie Prio

AP1/ARE-Code

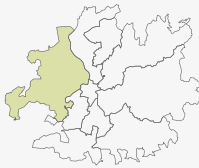
AP2/ARE-Code

AP3/ARE-Code

Catégorie de mesure
Mobilité douce

Sous catégorie

Mise en oeuvre	Responsabilité	Unités de réalisation		
 2024	Saint-Louis Agglomération	Sous catégorie	nb	Unité
				Coûts (CHF)
		Linéaires de la mesure MD	1'500	m
				600'000



Description

Route cyclable et piétonne permettant de relier Leymen depuis la liaison cyclable entre Rodersdorf et Hofstetten-Flüh avec la commune de Biel-Benken. L'itinéraire empruntera un chemin agricole qui sera aménagé, puis le rue des cerisiers, la rue de Benken et la rue Maisson rouge. Il longera ensuite le cours d'eau du Birsig par un cheminement agricole existant qui sera réaménagé pour rejoindre un itinéraire cyclable existant vers Biel-Benken. Les secteurs à aménager comporteront une bande de 3 m de largeur en enrobé avec 50 cm d'accotement de part et d'autre. Études en 2023.

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération



4LV10.36

4LV10.36

SLA : Liaison cyclable Folgenschbourg – Wentzwiller

A

Historie **Prio**

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Catégorie de mesure

Mobilité douce

Sous catégorie

-



Mise en oeuvre



2024

Responsabilité

**Saint-Louis
Agglomération**

Unités de réalisation

Sous catégorie	nb	Unité	Coûts (CHF)
Linéaires de la mesure MD	2'000	m	600'000

Description

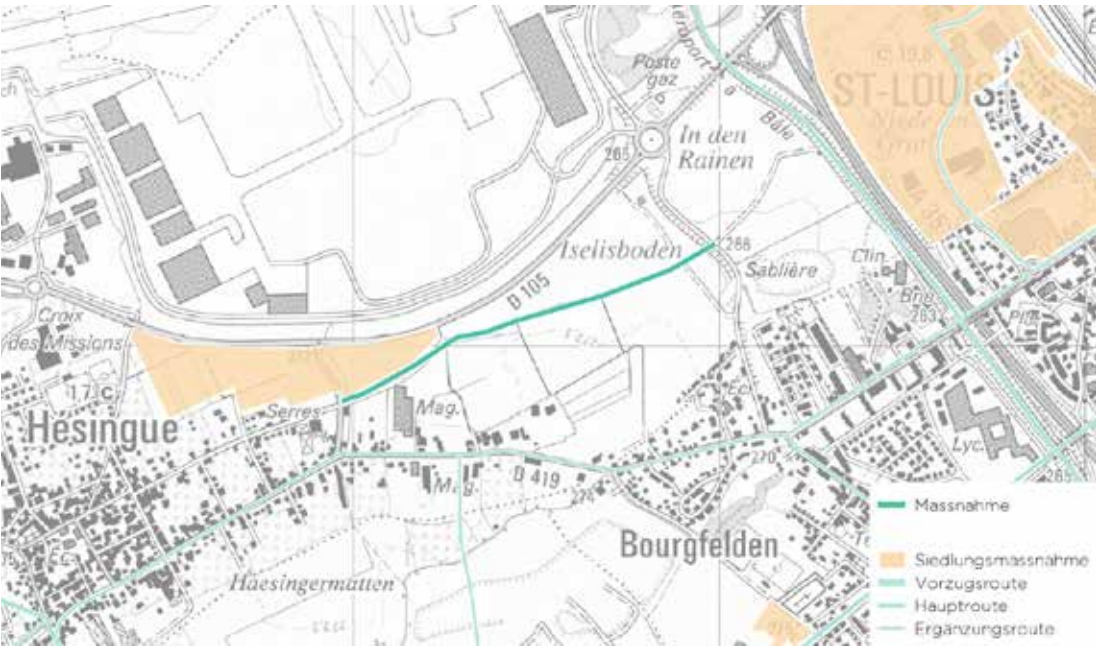
Route cyclable et piétonne permettant de relier les communes de Folgenschbourg et Wentzwiller. Il permettra d'assurer une liaison complète jusqu'à Saint-Louis et l'agglomération Bâloise. L'itinéraire empruntera un chemin agricole qui sera aménagé avec une bande de 3 m de largeur en enrobé et 50 cm d'accotement stabilisé de part et d'autre. Études en 2023.



4LV10.37

SLA : Liaison cyclable Hésingue – Saint-Louis

4LV10.37



Mise en oeuvre	Responsabilité	Unités de réalisation		
 2025	Saint-Louis Agglomération	Sous catégorie	nb	Unité
				Coûts (CHF)
		Linéaires de la mesure MD	1'100	m
				300'000

Description

Route cyclable et piétonne permettant de relier les communes d'Hésingue et Saint-Louis. Plus particulièrement elle permettra d'assurer une liaison directe depuis le centre d'Hésingue et la zone d'activités du Liesbach avec la zone d'activités du Technoparc en limite de ban communal d'Hésingue et Saint-Louis. Une liaison directe depuis cette zone sera assurée vers la clinique des Trois Frontières et vers le centre et la gare de Saint-Louis par l'intermédiaire d'une passerelle piétons/cycles qui sera aménagée au-dessus de l'autoroute dans le cadre du projet départemental 5A3F, et le développement du secteur Euro3Lys. L'itinéraire empruntera un chemin agricole qui sera aménagé avec une bande de 3 m de largeur en enrobé et 50 cm d'accotement stabilisé de part et d'autre. Études en 2024.

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

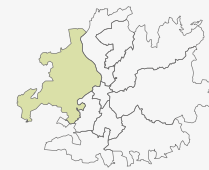
-

Catégorie de mesure

Mobilité douce

Sous catégorie

-



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération



AGGLOPROGRAMMBASEL

4LV10.38

4LV10.38

SLA : Liaison cyclable Geispitzen - Waltenheim

A

Historie **Prio**

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Catégorie de mesure

Mobilité douce

Sous catégorie

-



Mise en oeuvre



2025

Responsabilité

**Saint-Louis
Agglomération**

Unités de Realisation

Sous catégorie	nb	Unité	Coûts (CHF)
Linéaires de la mesure MD	500	m	180'000
Passage supérieur	50	m ²	130'000

Description

Route cyclable et piétonne permettant de relier les communes de Geispitzen et Waltenheim qui constitue un regroupement scolaire. Depuis Geispitzen, elle empruntera une section nouvelle de 3m de largeur enrobée avec 50 cm d'accotement stabilisé qui longera le cours d'eau dans la prolongation de l'itinéraire empruntera un chemin agricole qui sera aménagé avec une bande de 3 m de largeur en enrobé et 50 cm d'accotement stabilisé de part et d'autre. Seulement les coûts d'investissement dans le périmètre VACo sont dénombrés.

Études en 2024.



4LV10.39

SLA : Liaison cyclable Attenschwiller - Wentzwiller

4LV10.39



A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

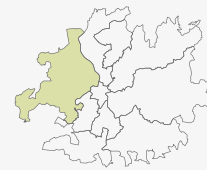
-

Catégorie de mesure

Mobilité douce

Sous catégorie

-



Mise en oeuvre

Responsabilité

Unités de réalisation



2025

Saint-Louis
Agglomération

Sous catégorie

nb

Unité

Coûts (CHF)

Linéaires de la mesure MD

1'500

m

320'000

Description

Route cyclable et piétonne permettant de relier les communes d'Attenschwiller et Wentzwiller. Elle empruntera une section nouvelle de 3m de largeur enrobée avec 50 cm d'accotement stabilisé qui longera le cours d'eau dans la prolongation de L'itinéraire empruntera un chemin agricole qui sera aménagé avec une bande de 3 m de largeur en enrobé et 50 cm d'accotement stabilisé de part et d'autre. Études en 2024.

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération



4LV10.40

4LV10.40

SLA : Liaison cyclable Huningue Rue du Rhin

A

Historie

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Catégorie de mesure

Mobilité douce

Sous catégorie

-



Mise en oeuvre



2026

Responsabilité

Saint-Louis
Agglomération

Unités de réalisation

Sous catégorie	nb	Unité	Coûts (CHF)
Linéaires de la mesure MD	350	m	240'000

Description

Route cyclable et piétonne aménagé dans l'emprise d'une ancienne voie ferrée qui longe la rue du Rhin à Huningue et opérera la jonction les aménagements cyclables de l'avenue d'Alsace et la rue du Fort qui sera réaménagé par la commune de Huningue. Elle comportera une section de 3 m de largeur enrobée, à l'arrière d'un trottoir existant qui sera par ailleurs réaménagé si nécessaire. Elle permettra de relier Bâle (liaison Huningue Bâle le long du Rhin), Huningue et son nouveau quartier fluvial à, l'axe Nord - Sud qui emprunte l'Avenue d'Alsace à Huningue, le Boulevard d'Alsace à Village-Neuf, la piste cyclable au Fil du Rhin qui longe le canal de drainage du Rhin sur les communes de Rosenau et Kembs pour enfin rejoindre l'Eurovéloroute qui longe le canal de Huningue. Études en 2025.



4LV10.41

SLA : Liaison cyclable Kappelen – Helfrantzkirch

4LV10.41



A

Historie

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Catégorie de mesure

Mobilité douce

Sous catégorie

-

Mise en oeuvre	Responsabilité	Unités de réalisation		
 2026	Saint-Louis Agglomération	Sous catégorie	nb	Unité
				Coûts (CHF)
		Linéaires de la mesure MD	1'500	m
				520'000



Description

Route cyclable et piétonne qui reliera les communes de Kappelen et Helfrantzkirch. Elle empruntera en partie un chemin agricole existant, puis longera le Muehlgraben pour rejoindre le chemin agricole qui relie Stetten et Helfrantzkirch. La liaison sera constituée d'une section de 3 m de largeur enrobée et de 50 cm d'accotement stabilisé de part et d'autre. Elle permettra une liaison complète vers Saint-Louis et Bâle en vélo, à pied ou par le train depuis la gare de Bartenheim. Études en 2025.

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération



4LV10.42

4LV10.42

SLA : Liaison cyclable Koetzingue – Waltenheim

A

Historie

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Catégorie de mesure

Mobilité douce

Sous catégorie

-



Mise en oeuvre



2026

Responsabilité

Saint-Louis
Agglomération

Unités de réalisation

Sous catégorie	nb	Unité	Coûts (CHF)
Linéaires de la mesure MD	1'350	m	540'000

Description

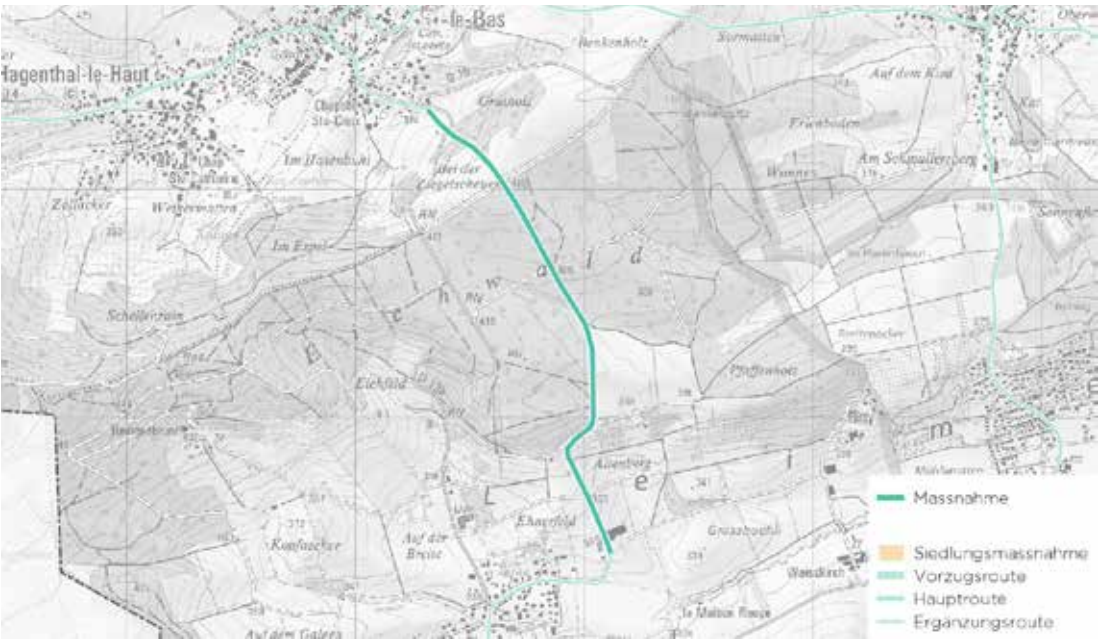
Route cyclable et piétonne qui reliera les communes de Waltenheim et Koetzingue. Elle longera la route départementale un relie actuellement les deux communes et remettra de sécuriser la liaison cyclable vers Sierentz. La liaison sera constituée d'une section de 3 m de largeur enrobée et de 50 cm d'accotement stabilisé de part et d'autres. Elle permettra une liaison complète vers Sierentz mais aussi Saint-Louis et Bâle en vélo, à pied ou par le train depuis la gare de Sierentz. Études en 2025.



4LV10.43

SLA : Liaison cyclable Leymen – Hagenthal-le-Bas

4LV10.43



A

Historie

AP1/ARE-Code

AP2/ARE-Code

AP3/ARE-Code

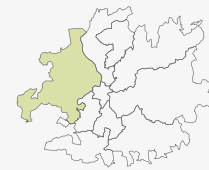
Prio

Catégorie de mesure

Mobilité douce

Sous catégorie

-



Mise en oeuvre



2026

Responsabilité

Saint-Louis
Agglomération

Unités de réalisation

Sous catégorie	nb	Unité	Coûts (CHF)
Linéaires de la mesure MD	2'300	m	750'000

Description

Route cyclable et piétonne qui reliera les communes de Leymen et Hagenthal-le-Bas. Le tracé emprunte des chemins agricoles et forestiers existant qui seront réaménagé avec une bande de 3 m de largeur enrobée et de 50 cm d'accotement stabilisé de part et d'autre. Elle permettra une liaison complète vers Saint-Louis puis Bâle en vélo pour les habitants de Leymen. Pour les habitats d'Hagenthal-le-Bas elle permettra une liaison douce vers le tramway à Leymen. Études en 2025.

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération



4LV10.44

4LV10.44

SLA : Liaison cyclable Village-Neuf – Saint-Louis

A

Historie

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Catégorie de mesure

Mobilité douce

Sous catégorie

-



Mise en oeuvre



2027

Responsabilité

Saint-Louis
Agglomération

Unités de réalisation

Sous catégorie	nb	Unité	Coûts (CHF)
Linéaires de la mesure MD	1'100	m	660'000

Description

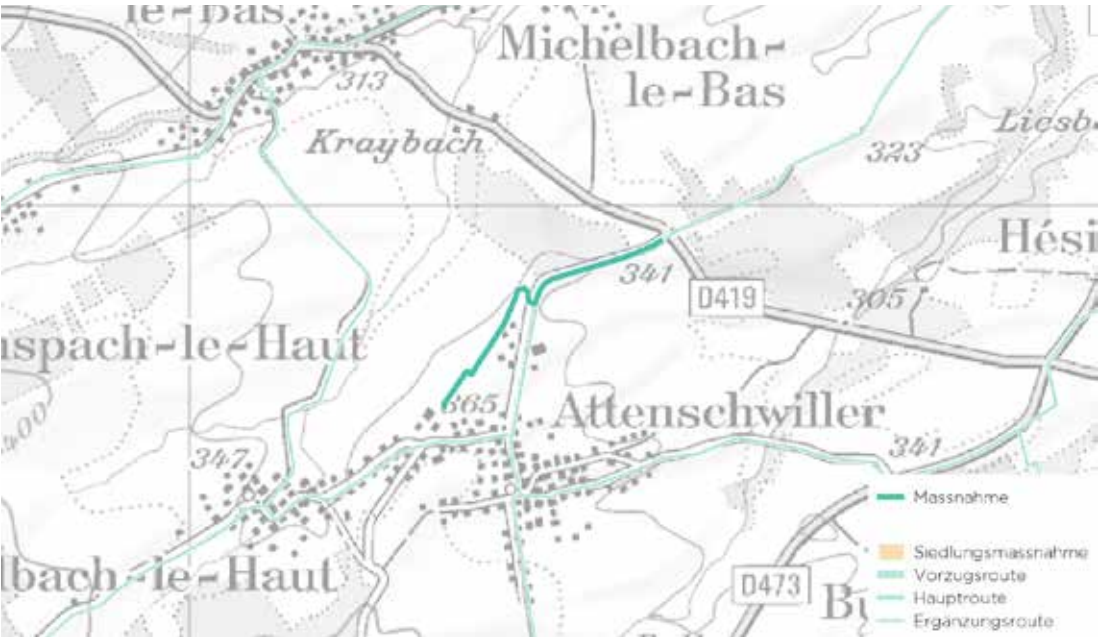
Route cyclable et piétonne qui reliera les communes de Village-Neuf et Saint-Louis. Le tracé longera la RD105 depuis le rond-point avec l'avenue d'Alsace jusqu'à l'itinéraire cyclable qui longe le canal de Huningue, et permettra de rejoindre Saint-Louis en traversant l'emprise du centre nautique et la piste cyclable existante qui passe sous la RD 107 et débouche sur la rue Jean-Jacques Henner. Elle permettra une liaison cyclable directe et sécurisée entre le Palmrain et la gare de Saint-Louis. Études en 2026.



4LV10.45

SLA : Liaison cyclable Michelbach-le-Haut – Blotzheim

4LV10.45



Mise en oeuvre	Responsabilité	Unités de réalisation		
 2027	Saint-Louis Agglomération	Sous catégorie	nb	Unité
		Coûts (CHF)		
		Linéaires de la mesure MD	1'165	m
				660'000

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

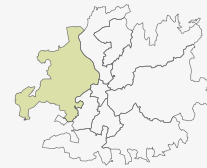
-

Catégorie de mesure

Mobilité douce

Sous catégorie

-



Description

Route cyclable et piétonne qui reliera les communes de Michelbach-le-Haut et Blotzheim via Attenschwiller. Le tracé empruntera un chemin agricole existant depuis la salle polyvalente d'Attenschwiller, traversera la ZA des forêts puis longera la RD16.6 pour rejoindre le chemin des Planètes qui permet de rejoindre Blotzheim. Études en 2026.

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération



4LV10.46

4LV10.46

SLA : Liaison cyclable Hégenheim – Parc des Carrières – Saint-Louis Bourgfelden

A

Historie

AP1/ARE-Code

Prio

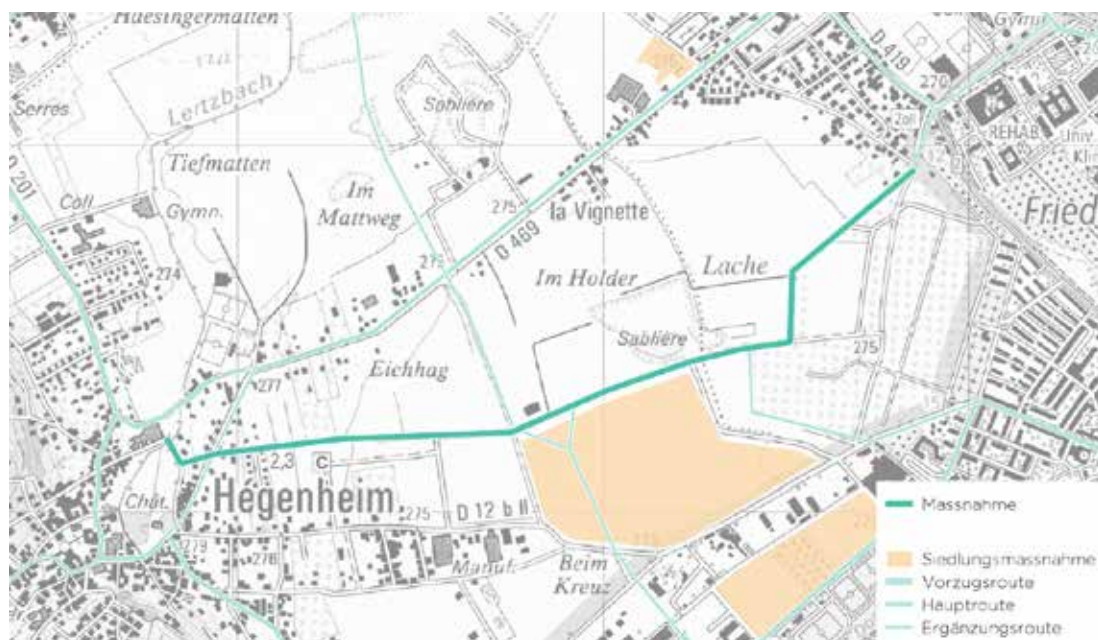
AP2/ARE-Code

AP3/ARE-Code

Catégorie de mesure

Mobilité douce

Sous catégorie



Mise en oeuvre



2027

Responsabilité

Saint-Louis
Agglomération

Unités de réalisation

Sous catégorie	nb	Unité	Coûts (CHF)
Linéaires de la mesure MD	2'400	m	750'000

Description

Cette liaison cyclable et piétonne reliera le centre-ville des Hégenheim (et son collège des trois pays) à Bourgfelden quartier des Saint-Louis desservi par le tram 3. Cet axe desservira également le Parc des Carrières et constituera une des composantes principales de son réseau de promenade. Ce projet implique la création d'environ 2,4 km nouvelle piste pour une liaison totale de 3,2 km (0,8 km sont déjà existante).



4LV10.47

Saint-Louis : Liaison cyclable rue de l'Aéroport - rue du Canal

4LV10.47



Mise en oeuvre	Responsabilité	Unités de réalisation		
 2027	Commune de Saint-Louis	Sous catégorie	nb	Unité
		Linéaires de la mesure MD	1'960 m	Coûts (CHF)
				660'000

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

AP2/ARE-Code

AP3/ARE-Code

Catégorie de mesure

Mobilité douce

Sous catégorie



Description

Le projet est situé sur la route départementale RD 12B1 en milieu urbain. Le trafic 2018 y est de 6 486 véhicules/jour.

Il démarre au droit de la rue des Pinsons pour prolonger l'itinéraire cyclable depuis le giratoire de l'aéroport jusqu'à la rue de Mulhouse (RD 66). La chaussée a une largeur de 7,5 à 8 m et un point critique par rapport à la sécurité des usagers piétons et cycles est constitué par le double passage sous la voie ferrée. La chaussée rase un piédroit et un cheminement piéton sur le côté Ouest. Ce cheminement permet l'accès à la gare de Saint-Louis la Chaussée.

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération



AGGLOPROGRAMMBASEL

4LV10.48

4LV10.48

Saint-Louis : Liaison cyclable le long des voies SNCF, entre la rue de Seville et la Gare

A

Historie Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Catégorie de mesure Mobilité douce

Sous catégorie

-



Mise en oeuvre



2026

Responsabilité

Commune de Saint-Louis

Unités de Realisation

Sous catégorie	nb	Unité	Coûts (CHF)
Linéaires de la mesure MD	1'700	m	660'000
Passage supérieur	300	m ²	1'100'000

Description

De manière à aboutir à un maillage urbain le plus efficace possible, il est nécessaire de compléter l'offre de déplacements actifs actuelle par des pistes cyclables de grande qualité, ne rencontrant que très peu d'obstacles. Il s'agit ainsi d'aménager une autoroute cyclable le long des voies ferrées depuis le futur site du Technoport jusqu'à Bâle, aux environs de la rue d'Alsace. Un premier tronçon a été étudié entre le futur quartier du Technoport et la gare principale de Saint-Louis. Ce premier tronçon comprendra :

- › Un passage cyclable sur l'actuelle voie de service de la SNCF, dont la largeur est suffisante pour accueillir cet équipement.
- › Un passage cyclable sur la rivière du Liesbach dont la construction sera à coordonner avec les travaux du site du Technoport.



4LV10.49

Saint-Louis : Abris couverts pour les vélos

4LV10.49



Mise en oeuvre	Responsabilité	Unités de réalisation			
 2024	Commune de Saint-Louis	Sous catégorie	nb	Unité	Coûts (CHF)
		Places stationnement pour les vélos	160	nb	100'000

Description

L'objectif est d'installer 5 abris à vélos couverts, entre 2024 et 2027, répartis dans la ville, à proximité de lieux générateurs de mobilité et peu ou pas équipés à ce jour.

Il s'agit d'offrir aux usagers un stationnement sécurisé et agréable, les vélos étant à l'abri des intempéries. De plus, ce type d'abri bénéficie d'une meilleure visibilité de par sa structure. Des signalétiques horizontale et verticale seront installées. Un éclairage LED à détection de présence sera également mis en place.

Il s'agira d'abris sobres, en acier, de profondeur de plus de 2 m et de longueur d'environ 10 m avec une capacité de stationnement de 32 cycles (16 arceaux).

A

Historie

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Prio

-

-

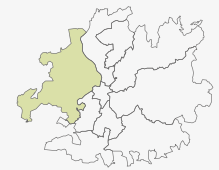
-

Catégorie de mesure

Mobilité douce

Sous catégorie

-



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

4LV10.50

4LV10.50

Saint-Louis : Liaison cyclable avenue de Bâle

A

Historie

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Catégorie de mesure

Mobilité douce

Sous catégorie

-



Mise en oeuvre



2027

Responsabilité

Commune de Saint-Louis

Unités de réalisation

Sous catégorie	nb	Unité	Coûts (CHF)
Linéaires de la mesure MD	880	m	110'000

Description

L'avenue de Bâle dispose à l'heure actuelle d'une piste cyclable de bonne qualité dans le sens Bâle - Saint-Louis Centre, depuis le poste frontière jusqu'à la rue du Dr Hurst.

A contrario, la bande cyclable menant de Saint-Louis Centre à Bâle est actuellement aménagée sur le trottoir et franchit de nombreux carrefours, amenant à des situations accidentogènes et à une offre de service amoindrie.

L'objectif de ce projet est d'offrir un aménagement de qualité à proximité immédiate de la frontière, sur un axe très emprunté pour des déplacements pendulaires mais aussi pour des déplacements de loisirs.

Le projet consiste en l'élargissement de la piste existante soit la solution la plus efficiente pour mettre en œuvre ce projet.



4LV10.51

Ferrette : Création d'un itinéraire sécurisé pour les piétons et cyclistes reliant le nouveau quartier multifonction Robelin de Ferrette

4LV10.51

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Catégorie de mesure

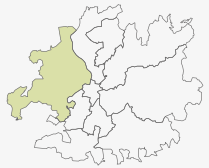
Mobilité douce

Sous catégorie

-



Mise en oeuvre	Responsabilité	Unités de réalisation			
 2024	Commune de Ferrette	Sous catégorie	nb	Unité	Coûts (CHF)
		Linéaires de la mesure MD	2'000	m	70'000



Description

Le nouveau quartier résidentiel de Ferrette (Quartier Robelin) est développé à distance du centre-bourg et n'est pas accessible de manière sécurisée pour les piétons et les cyclistes. Le développement d'un cheminement piétons/cyclistes et de zones pacifiées est indispensable pour encourager le recours aux mobilités douces comme solutions de déplacement de proximité pour les habitants, entreprises et structures installées dans ce nouveau quartier (pôle scolaire et périscolaire, salle multiactivités, écoquartier (en projet), médiathèque intercommunale).

Le projet consistera en une extension de trottoir et de création de voie partagée sur la route, avec une attention particulière sur la traversée du centre-ville, ainsi que le croisement vers la zone commerciale.

L'objectif est de faciliter l'accès à ce quartier en mobilités douces permettant de réduire l'usage de la voiture individuelle ainsi que les émissions de gaz à effet de serre.

Etude : 2023

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération



AGGLOPROGRAMMBASEL

4LV10.52

4LV10.52

Ferrette : Création d'une liaison cyclable vers Bâle entre Ferrette et la piste cyclable à Bouxwiller

A

Historie

AP1/ARE-Code

Prio

AP2/ARE-Code

AP3/ARE-Code

Catégorie de mesure

Mobilité douce

Sous catégorie



Mise en oeuvre



2024

Responsabilité

Commune de Ferrette

Unités de réalisation

Sous catégorie	nb	Unité	Coûts (CHF)
Linéaires de la mesure MD	1'230	m	100'000

Description

Créer une piste cyclable en forêt en utilisant des techniques et des revêtements avec faible empreinte environnementale afin d'assurer une liaison cycliste sécurisée entre Ferrette et Bâle.

Porteur de projet: Ville de Ferrette, partenariat à créer avec les communes dont le banc communal est concerné (Bouxwiller et Durmenach). Seule la section du périmètre est comptabilisée dans les coûts.

Etude : 2023



4LV10.53

Durmenach : Elargissement des trottoirs dans la rue de Ferrette, la rue du Château et la rue du Chemin de Fer

4LV10.53

A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Catégorie de mesure

Mobilité douce

Sous catégorie

-



Mise en oeuvre



2025

Responsabilité

Commune de Durmenach

Unités de réalisation

Sous catégorie

nb

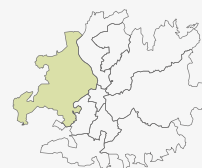
Unité

Coûts (CHF)

Linéaires de la mesure MD

1'715 m

360'000



Description

Elargissement des trottoirs pour sécuriser l'accès aux piétons dans les rues à très forte circulation (Travailleurs frontaliers). On poursuit les objectifs :

- › Sécuriser les accès piétonniers
- › Faciliter l'accès aux commerces
- › Sécuriser les accès aux écoles

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération



AGGLOPROGRAMMBASEL

4LV10.54

4LV10.54

Lk Lörrach: Neubau Radweg Egringen (Kandern), Lückenschluss K6351

A

Historie **Prio**

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

LV68/2701.3.065

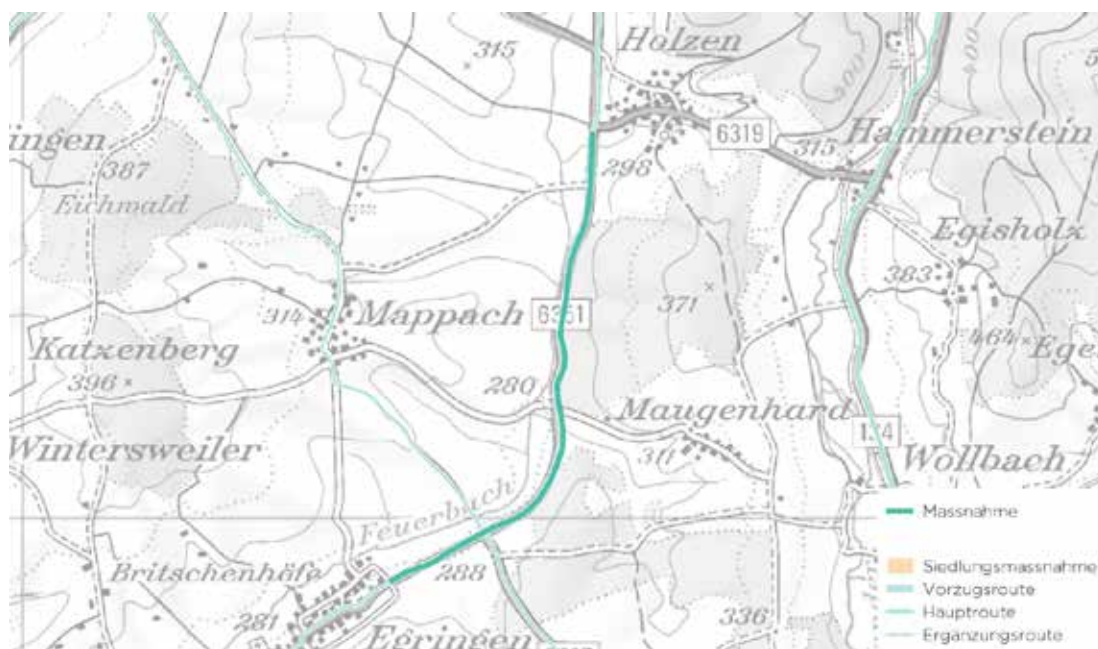
-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie

-



Baubeginn



2027

Federführende Stelle

Landkreis Lörrach

Leistungsanheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Längsführung	3'300	m	3'000'000

Massnahmenbeschrieb

Die Basisroute entlang der K6351 Holzhausen (Kandern) und Egringen (Egringen-Kirchen) weist keinen Radweg auf. Aktuell wird der Radverkehr auf der Fahrbahn im Rahmen des Modellversuchs Schutzstreifen 2020, gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr bei einem von DTV 3.210 Kfz/24h (SV 90) (2019) geführt. Um die Sicherheit des Radverkehrs im Zuge der Kreisstrasse 6351 zu erhöhen, soll ein Radweg geplant und gebaut werden.



4LV10.55

Lörrach: Trennung Fuss- und Veloweg entlang der Wiese (Pendlerroute West)

4LV10.55



A

Historie

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie

-

Baubeginn



2024

Federführende Stelle

Stadt Lörrach

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Längsführung	3'700	m	5'000'000



Massnahmenbeschreibung

Die Stadt Lörrach hat sich zum Ziel gesetzt, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr bis 2030 von 17% auf 34% zu verdoppeln (siehe: Beschlussvorlage Velooffensive). Um das Ziel zu erreichen zu können, soll die Radinfrastruktur in Lörrach ausgebaut werden.

Als ein Bestandteil soll die Pendlerroute West entsprechend den Richtlinien ausgebaut werden. Im Bestand gibt es auf einem Grossteil der 9,1 km langen Strecke einen gemeinsamen Geh- und Radweg mit Breiten zwischen 2 und 3 Metern.

Ziel ist eine Trennung des Fuss und Fahrradverkehrs mit Ausbaubreiten die je nach örtlicher Gegebenheit und Verkehrsbelastung eine Radwegbreite von 3,0 – 4,0 Metern anstrebt und eine Fusswegbreite von 1,8 – 2,5 Metern.

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération



AGGLOPROGRAMMBASEL

4LV10.56

4LV10.56

Schopfheim: Umgestaltung Radweg Wiesendamm

A

Historie **Prio**

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

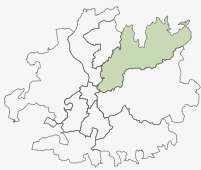
-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie

-



Baubeginn



2024

Federführende Stelle

Stadt Schopfheim

Leistungsanheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Langsamverkehrsunterführung	50	m ²	550'000
Längsführung	2'100	m	750'000

Massnahmenbeschreibung

Der Radweg auf dem Wiesendamm verbindet das bestehende Radwegenetz von der L139 in Richtung Maulburg und bindet am Dammweg an den bereits ausgebauten Radweg in Richtung Fahrnau und Hausen an. Die Massnahme sollte in zwei Abschnitten ausgeführt werden. Wobei der Erste Abschnitt von der L139 bis zur Wiesenbrücke zu Entegast führt. Der 2. Teil ist das Reststück bis zum Dammweg. Zur Beseitigung der Gefahrenstellen «Kreuzung Radweg Wiesendamm/L139» ist eine Unterführung im Zuge der bestehenden Brücke über die Wiese angedacht inklusive Anschlüsse an das bestehende Radwegenetz. Hiermit entsteht eine kreuzungsfreie Verbindung Richtung Langenau und Maulburg.



4LV10.57

Zell im Wiesental: Ertüchtigung des Wiesentalradweges in Richtung Hausen bis zur Gemeinde-Gemarkungsgrenze Hausen

4LV10.57

A

Historie Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie

-



Baubeginn



2024

Federführende Stelle

Stadt
Zell im Wiesental

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Längsführung	135	m	30'000

Massnahmenbeschreibung

Die Maßnahme behebt Schwachstellen aus dem Radverkehrskonzept des Landkreises Lörrach. Es wird ein Ausbau des bestehenden Wiesentalradweges auf einer Länge von ca. 135 m angestrebt. Dieses Stück Radweg ist bisher nicht asphaltiert und bedarf baulicher Ertüchtigungen im Bereich Entwässerung, Asphaltierung, evtl. auch Erneuerung des Unterbaus. Details können wir Ihnen gerne im Laufe der nächsten Woche zukommen lassen.

Es handelt sich hierbei um ein ca. 135 m langes Teilstück des Wiesentalradweges, welcher von Fahl am Fuße des Feldbergs bis zur Mündung der Wiese in den Rhein am Basler Hafen führt.

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

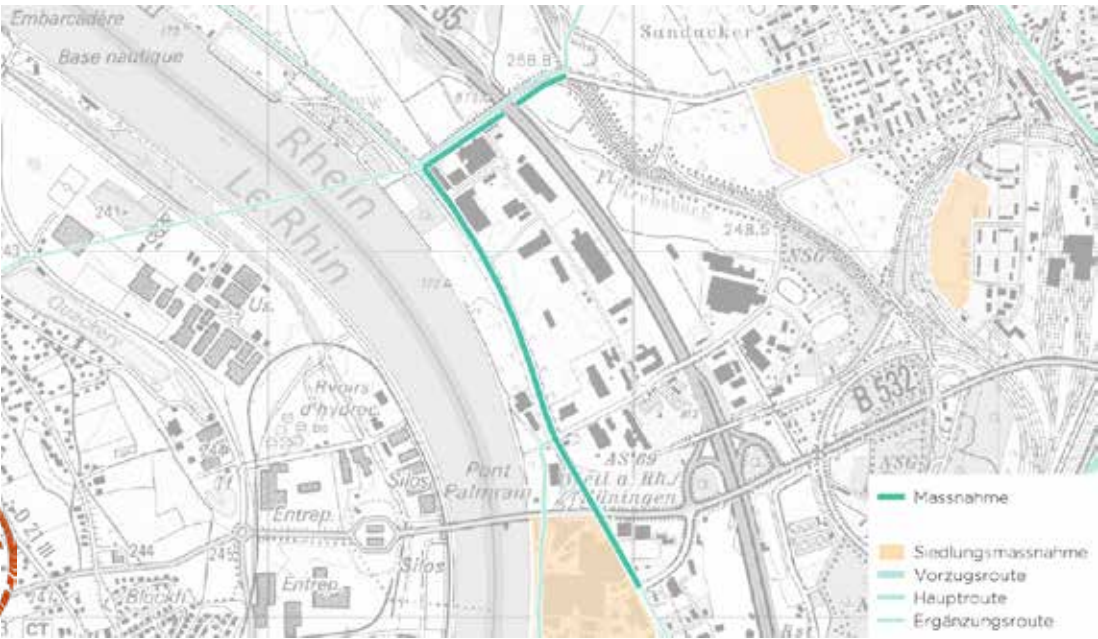


AGGLOPROGRAMMBASEL

4LV10.58

4LV10.58

Weil am Rhein: Lückenschluss Pendlerroute Heldelinger Strasse



Baubeginn	Federführende Stelle	Leistungseinheiten			
		Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
 2024	Stadt Weil am Rhein	Langsamverkehrs- überführung	400	m ²	3'500'000
		Längsführung	1'700	m	2'100'000

Massnahmenbeschrieb

Zwischen dem Kreisel, welcher den westlichen Abschluss der Ende 2019 freigegebenen Nord-West-Umfahrung bildet, und der zum Rhein parallel verlaufenden Alten Strasse besteht eine Lücke im Radwegesystem, welche mit dem Ausbau der Strecke als Pendlerroute geschlossen werden soll. Dazu ist ein Brückenbauwerk für den Langsamverkehr über die A5 erforderlich. Die bestehende Brücke ist ein Unfallschwerpunkt, so gab es bereits einen tödlichen Unfall an dieser Stelle. Derzeit sind Radfahrer/innen gezwungen, auf der Fahrbahn die Brücke zu überqueren, eine getrennte Führung wird die Sicherheit substanziell erhöhen. Der Anschluss der Brücke Richtung Westen wird über einen betrieblichen Tunnel geführt und Bedarf an dieser Stelle besonderer Gründung. Ab der Einmündung der Heldelinger Straße in die Alte Straße wird der Radweg einseitig, also auf der östlichen Straßenseite bis zum Kreisel südlich der Palmrain-Brücke (Anschluss Colmarer Straße) als bevorrechtigter, straßenbegleitender Zweirichtungsradweg ausgebaut. Auf der rhein zugewandten Seite wird ein Gehweg geführt. Abschnittsweise sind hier aufgrund des Baumbestandes besondere wurzelschonende Maßnahmen erforderlich. Im Velokonzept der Stadt Weil am Rhein ist dieser Abschnitt als Teil der Pendlerroute von Haltingen Nord, über Friedlingen Richtung Basel aufgeführt. Auf ihm liegen u.a. mit Eurovelo 15 (Rheinradweg), Radwanderweg «2Ufer, 3 Brücken, 1000 Dinge zu entdecken», Südschwarzwaldradweg usw. mehrere internationale und überregionale Velowege. Mit der Fertigstellung der Nord-West-Umfahrung ist es folgerichtig, die verbleibende Radweglücke Richtung Rhein und weiter gen Süden parallel zum Rhein zu schließen und so eine zusammenhängende Radschnellverbindung zwischen Haltingen Nord, Rebland und Kandertal nach und von Basel herzustellen. Die Strecke liegt im Einzugsgebiet möglicher Radpendlerfahrten aus Haltingen, Binzen, Rümplingen, dem Stadtteil Märkt und den Gemeinden Eimeldingen und Efringen-Kirchen und hat großes Potential, Pkw-Verkehr auf Radverkehr zu verlagern.

Die Maßnahme dient demnach der Verbesserung des kommunalen, interkommunalen sowie grenzüberschreitenden Radwegenetzes.



Historie

AP1/ARE-Code

- -

AP2/ARE-Code

- -

AP3/ARE-Code

- -

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie

-



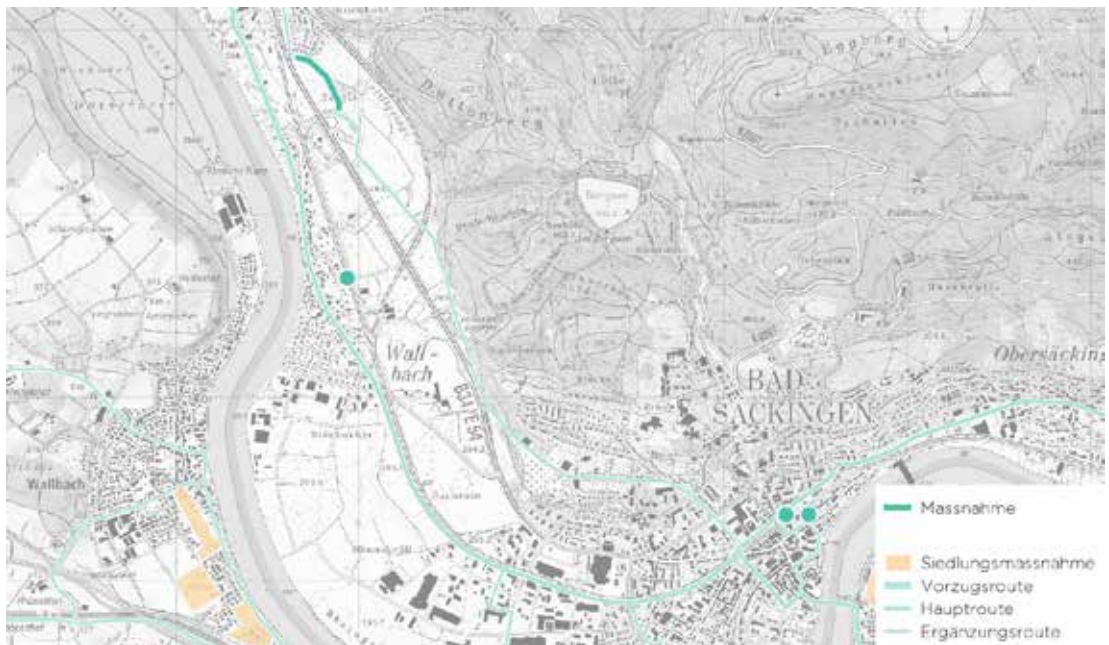
Weiteres

Die Massnahme entspricht dem Radverkehrskonzept der Stadt Weil am Rhein Velo2025

4LV10.59

4LV10.59

Bad Säckingen: Radwegelückenschliessung im Ortsteil Wallbach und Veloabstellanlagen an Bahnhöfen



Baubeginn



2024

Federführende Stelle

Stadt Bad Säckingen

Leistungsanheiten

Typ	Anzahl	Einheit	Kosten(CHF)
Langsführung	390	m	80'000
Veloabstellanlagen	120	Stück	570'000

Massnahmenbeschrieb

Das Mobilitätskonzept 2030 wurde im Herbst 2015 von der Stadt als Fachkonzept verabschiedet und gilt als Masterplan für die verkehrliche Entwicklung in Bad Säckingen. Darin ist in Ergänzung zu den Massnahmen des EEA-Prozesses (European Energy Award) auch das Rad- oder Fussverkehrskonzept für Bad Säckingen verankert.

Daraus werden 2 Massnahmen im Aggloprogramm zur Förderung beantragt:

- › 120 Fahrradabstellanlagen in Bahnhofsbereichen
- › Radwegelückenschliessung im Ortsteil Wallbach

4LV10.59

Für die Massnahmen (mit Ausnahme der Fahrradgaragen am Bahnhof Wallbach) gilt:

- › die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung der Vorhaben liegen vor
- › die erforderlichen Grundstücke befinden sich im Eigentum der Stadt
- › die Massnahmen sind verfahrensfrei.

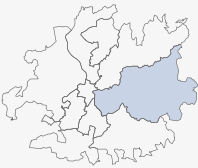
Die erforderlichen Eigenmittel sind in den künftigen Haushalten bereitzustellen. Damit soll die Voraussetzung geschaffen werden, dass weitere Berufspendler auf den ÖPNV umsteigen welche für den Lückenschluss der «letzten Meile», Fahrräder nutzen. Dies betrifft einerseits Pendler zwischen dem Bahnhof Bad Säckingen und den Gewerbegebieten in Bad Säckingen und Stein (Aargau), andererseits aber auch Mitarbeiter der Kur- und Gesundheitseinrichtungen im Kurgebiet.



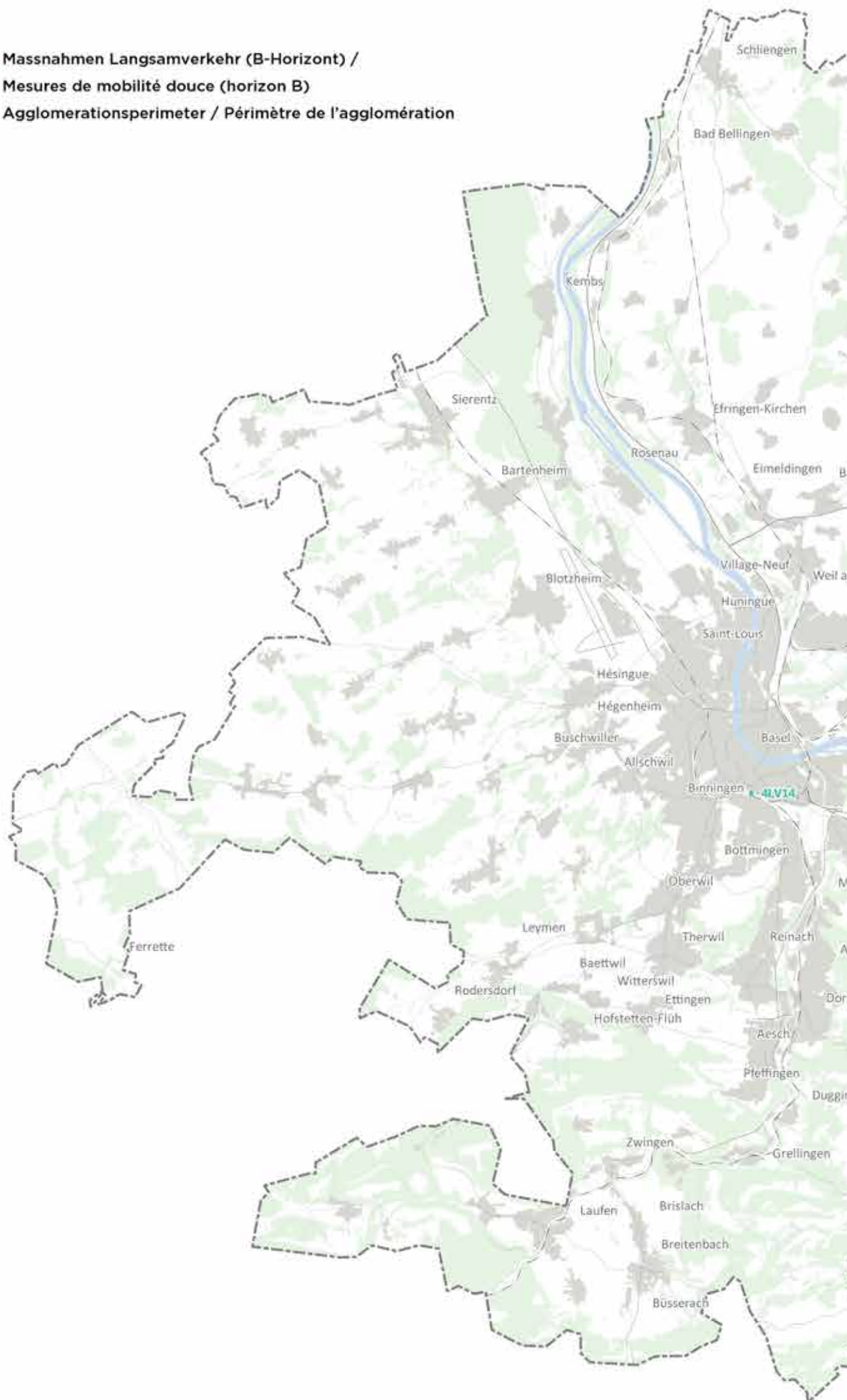
Historie	Prio
AP1/ARE-Code	-
AP2/ARE-Code	-
AP3/ARE-Code	-

Massnahmenkategorie
Langsamverkehr

Unterkategorie
-



- Massnahmen Langsamverkehr (B-Horizont) /
- Mesures de mobilité douce (horizon B)
- Agglomerationsperimeter / Périmètre de l'agglomération





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



4LV11

4LV11

Pratteln: Velounterführung am Bahnhof



Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand		Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
3	Nach SIA Vorprojekt	 17'000'000	 2028	 2029
	Federführende Stelle	Finanzierung		
Gemeinde Pratteln		Gemeinde Pratteln 100 %		
Stand Umsetzungsschritte				
Projektierung		Plangenehmigung/Baubewilligung		Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Gemäss Langsamverkehrskonzept der Gemeinde Pratteln (metron, 2013) ist die Verbindung des Grüssen Areals via Bahnhof über die Bahnhofstrasse zum alten Dorfkern eine prioritäre Achse für den Langsamverkehr.

Die bestehende, behindertengerechte Bahnstufunterführung ist nur auf den Fussverkehr ausgelegt. Es besteht ein allgemeines Fahrverbot. Im Zuge der Arealentwicklung Bredella (4S15.3 Bahnhofsgelände Pratteln) wird ein neuer Bahnhofplatz Nord mit unterirdischer Bike&Ride-Anlage geplant (4MD2). Die neue B&R-Anlage und der neue Bahnhofplatz Nord soll mit einer Velounterführung an das Siedlungsgebiet südlich der Geleise angebunden werden. Die bestehende Fussgängerunterführung bleibt bestehen. Die neue Fahrradunterführung wird 4,5 m breit ausgebildet und mit einer Rampe parallel der Gleisanlage von Süden her erschlossen. Die davon betroffenen Veloabstellplätze werden umplatziert, jedoch nicht reduziert. Die Rampe auf der Nordseite führt direkt auf den Bahnhofplatz.

4LV11

B

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

- › Ein attraktives Fuss- und Veloverkehrsnetz verbindet insbesondere die ÖV-Stationen und den Talboden mit den Hanglagen.
- › Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar.

Bezug zu Teilstrategien:

- › QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- › QS3.1 Vielfalt und kurze Wege fördern
- › V4.2 Hauptrouten und Ergänzungsrouten sicher und attraktiv ausgestalten

Handlungsbedarf:

Hohe Querungsnachfrage des breiten Gleisfelds zwischen den südlichen und nördlichen Quartieren rund um den Bahnhof. Die Querungssituation präsentiert sich ungenügend. Direkte Anbindung an die Velostation direkt am Bahnhof.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Entlastung der bestehenden Fussgängerquerung am Bahnhof. Wichtige S-N Querung vom Dorfkern zum Gewerbegebiet Grüssen. Dies führt zu einer grossen Verbesserung der Fahrradverbindungen in Pratteln. Die Attraktivitätssteigerung des Fahrrad führt zu einer Verbesserung des Strassennetzes und einer Verkehrslenkung weg von Autostrassen. Der Langsamverkehr um den Bahnhof wird insgesamt aufgewertet.
WK2	Die Erschliessung des Bahnhofes sowie der Räume nördlich und südlich der Bahnlinie wird verbessert.
WK3	Durch die Entflechtung der Fussgänger und Fahrradfahrenden wird die Verkehrssicherheit erhöht.
WK4	Die Unterführung führt zu einer Verminderung des Flächenbedarfs im Vergleich zu einer oberirdischen Passerelle. Die Verbesserung des LV-Netzes führt zu einer Verlagerung der Verkehrsteilnehmer und somit zu einer reduzierten Umweltbelastung.

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code

-

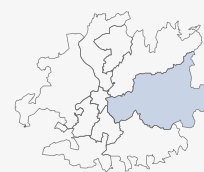
-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie

-



Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	4Ü-Ö5	Entflechtung Pratteln 1. Etappe (Anpassung Signalisierung)	A
	4Ü-Ö26	Entflechtung Pratteln 2. Etappe (Entflechtungsbauwerk)	B
	4Ü-Ö28	3. Gleis Pratteln - Rheinfelden	B
ÖV	4Ö2	BL: Tram Salina Raurica	A
	4MD2	Pratteln: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Pratteln	A
LV	4LV10.9	Pratteln: LV-Achsen Bredella	A
S	4S15.3	Bahnhofsgebiet Pratteln	

4LV11

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle

Gemeinde Pratteln

Weitere beteiligte Stellen

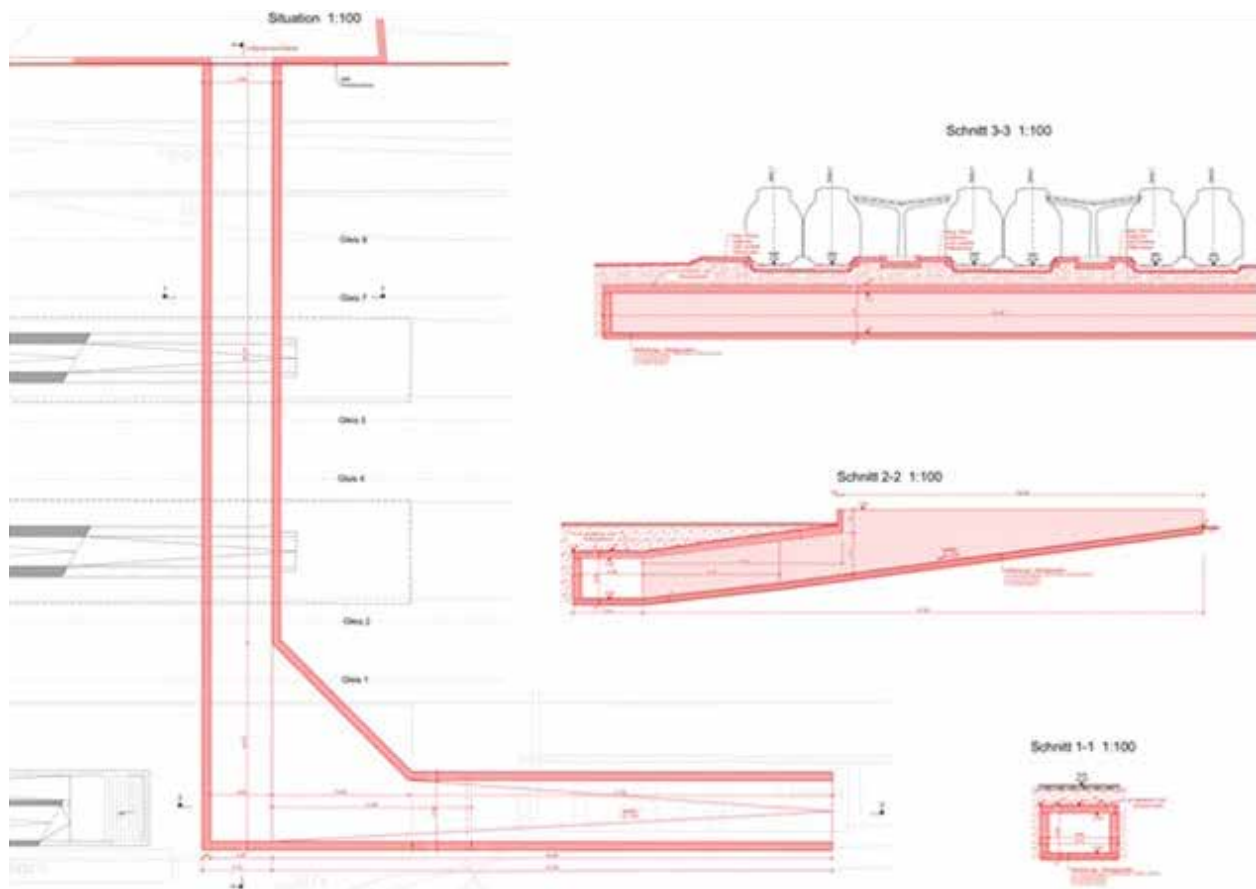
Kanton Basel-Landschaft

Richtplanrelevanz: (CH)

- ☐ Ja
☒ Nein

Koordinationsstand:

-



Ausschnitt der Teilpläne aus dem Vorprojekt (2020)

4LV12

Kaiseraugst: Überführung Landstrasse

4LV12



A

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie

-



Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand

1

Nach SIA
Machbarkeits-
studie

Kosten (CHF)



2'700'000

Baubeginn



2028

Inbetriebnahme



2029

Federführende Stelle

Gemeinde Kaiseraugst

Finanzierung

Gemeinde Kaiseraugst
100%

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung

Plangenehmigung/Baubewilligung

Finanzierung

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

AGGLOPROGRAMMBASEL

Massnahmenbeschrieb

Die Fussgänger Verbindung zwischen Dorf und dem Oberdorf/Liebrüti ist aufgrund der Trennwirkung der Landstrasse an bestehende Unterführungen oder Lichtsignalanlagen gebunden. Die Fusswegverbindung soll direkt durch das «Thommenareal» über die Landstrasse zum Zentrum (Liebrüti/Coop) geführt werden. Die Einhausung der Landstrasse gewährleistet die niveaufreie sichere Querung der Landstrasse und indirekte Aufwertung des Strassenraums. Umsetzung der Massnahme MD3 aus dem kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV).

4LV12

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

- › Ein attraktives Fuss- und Veloverkehrsnetz verbindet insbesondere die ÖV-Stationen und den Talboden mit den Hanglagen.
- › Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar.

Bezug zu Teilstrategien:

- › QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- › QS3.1 Vielfalt und kurze Wege fördern
- › V5.1 Wichtige Fusswege entlang stark befahrener Strassen und Anbindungen zu Points of Interests verbessern und attraktivieren

Handlungsbedarf:

Mittels Aufwertungsmassnahmen sind Querungsmöglichkeiten von MIV-Hauptachsen für den Fussverkehr zu verbessern.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Verbesserung des Gesamtverkehrssystems, insbesondere des Langsamverkehr durch einen direkten Verbindungsweg vom Dorf zum Einkaufszentrum und Zentrum Liebrüti via Bahnhof.
WK2	Die Siedlungsverdichtung inkl. der Fussgänger Verbindung zweier «Dorfteile» beim Bahnhof über die Kantonsstrasse hinweg verbessert die Nutzungsdurchmischung und Lebensqualität und vermindert die Zersiedelung. Sie gewährleistet eine Siedlungsverdichtung unmittelbar beim Bahnhof.
WK3	Der niveaufreie Übergang der Kantonsstrasse steigert die Verkehrssicherheit der Fussgänger.
WK4	Durch den niveaufreien Übergang werden keine Flächen beansprucht. Im Gegenteil werden neue Flächen insbesondere Freiräume geschaffen, die zur Aufwertung des Quartiers genutzt werden.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÖV	4MD11	AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst	B
MIV	4M11.9	Kaiseraugst: Umgestaltung Bahnhofstrasse und Vorplatz	A

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle	Weitere beteiligte Stellen
Gemeinde Kaiseraugst	Kanton Aargau
Richtplanrelevanz: (CH)	Koordinationsstand:
☐ Ja ☒ Nein	-

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:
Dies ist ein Defizit, resp. eine Massnahme (MD3) des KGV. Das sozioräumliche Konzept unterstützt die Notwendigkeit.

4LV12



Blick Richtung Südwesten

4LV13

4LV13

Lörrach: Grün- und Querverbindung



Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand

1

Nach SIA
Machbarkeits-
studie

Kosten (CHF)



3'240'000

Baubeginn



2028

Inbetriebnahme



2030

Federführende Stelle

Stadt Lörrach

Finanzierung

Stadt Lörrach
100%

Stand Umsetzungsschritte

Projektierung

Plangenehmigung/Baubewilligung

Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Die Stadt Lörrach führt gemeinsam mit der Gemeinde Riehen das IBA Projekt Am Zoll Lörrach Riehen durch. Ein Projektbestandteil ist der Baustein Q, Grün- und Querverbindung, vgl. Darstellung Projektbausteine. Im Rahmen einer freiräumlichen Machbarkeitsstudie wurden vier verschiedene Varianten für mögliche Querungen erarbeitet. Aufgrund der starken Barrierewirkung der Bahntrasse Basel – Zell im Wiesental, ist es notwendig, im Bereich zwischen der Deutsch-Schweizer Grenze (Lörrach Stetten/Riehen) bis Höhe Zollweg diese zu überwinden.

Daher ist es notwendig, zusätzlich zu der im AP3 genehmigten Unterführung Grienbodenweg auf Rieherer Gemarkung, hier eine weitere Bahnunterführung einzurichten.

4LV13

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Korridorzentren: als Teil der polyzentrischen Struktur stärken

- › Qualitätsvolle Freiräume sorgen für vielfältige Begegnungs- und Erholungsmöglichkeiten.
- › Die Bahnstationen sind als attraktive Verkehrsdrehscheiben ausgebaut und stellen die Verknüpfung mit der örtlichen ÖV-Feinerschliessung und mit dem Fuss- und Veloverkehrsnetz sicher.

Bezug zu Teilstrategien:

- › QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- › QS3.1 Vielfalt und kurze Wege fördern
- › V4.2 Hauptrouten und Ergänzungsrouten sicher und attraktiv ausgestalten
- › V5.1 Wichtige Fusswege entlang stark befahrener Strassen und Anbindungen zu Points of Interests verbessern und attraktivieren

Handlungsbedarf:

Aufgrund steigender Siedlungsentwicklungen entsteht ein grosser Querungsbedarf der Bahnlinie. Eine Fuss- und Radunterführung kann die baulichen Entwicklungen im Süden (Stettenfeld 4S23.1) aus verkehrlicher Sicht für den LV abfangen.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Erhöhung der Kapazität für die stetig steigenden Verkehrsflüsse des Fuss- und Radverkehrs von und nach Westen. Attraktivierung der kombinierten Mobilität durch Optimierung der Langsamverkehrsanbindung an den öffentlichen Verkehr.
WK2	Verbesserte Anbindung der Quartiere an den öffentlichen Verkehr.
WK3	Räumliche Trennung von LV und MIV.
WK4	Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und Förderung des langsamen Verkehrs durch eine verbesserte LV-Anbindung.

B

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code

-

-

Massnahmenkategorie

Langsamverkehr

Unterkategorie

-



Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	4Ü-Ö11	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	A
LV	4LV1	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim - Lörrach	A
S	4S23.1	Stettenfeld	
L	4L2	Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle

Stadt Lörrach

Weitere beteiligte Stellen

Riehen

Richtplanrelevanz: (CH)

- ☐ Ja
☒ Nein

Koordinationsstand:

-

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

Als Bestandteil des IBA Projekt Am Zoll Lörrach ist der Baustein Q mit verschiedensten Partnern erarbeitet worden.

4LV13



Machbarkeitsstudie Baustein Q (2020)

4LV14

BS: Veloverbindung Gundeli – Innenstadt

4LV14



B

Historie	Prio
AP1/ARE-Code	-
AP2/ARE-Code	LV2-13/2701.2.121 B
AP3/ARE-Code	LV10 C

Massnahmenkategorie
Langsamverkehr

Unterkategorie
-

Bau- und Finanzierungsreife

Planungsstand	Kosten (CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
1 Nach SIA Machbarkeits- studie	 50'000'000	 2028	 2032
Federführende Stelle	Finanzierung		
Kanton Basel-Stadt	Kanton Basel-Stadt 100%		
Stand Umsetzungsschritte			
Projektierung	Plangenehmigung/Baubewilligung	Finanzierung	



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Massnahmenbeschrieb

Die neue Veloverbindung zwischen der Bahnhof-Passerelle und der Peter-Merian-Brücke trägt zur Verbesserung der Querungssituation des breiten Gleisfelds zwischen den Quartieren Gundeldingen und St. Alban/Innenstadt bei. Sie ermöglicht eine sichere und direkte Verbindung abseits der vom MIV befahrenen schmalen Brücken.

Die Verbindung ist mit den Vorhaben zum Ausbau der Bahninfrastruktur (neue Gleiszugänge) und den städtebaulichen Entwicklungen um den Bahnhof Basel SBB (Centralbahnplatz, Nauentor u.a) zu koordinieren, die Anschlusspunkte sind in der kommenden Planungsphase im Detail festzulegen.

Die Massnahme ist Teil des kantonalen Veloroutennetzes und im Teilrichtplan Velo (2018) festgehalten. Sie wird darin als Basisroute mit dem Koordinationsstand Vororientierung vermerkt. Auf der Süd- und Ostseite sind Velostationen – ebenfalls als Vororientierung – im Teilrichtplan Velo eingetragen. Diese profitieren ebenfalls von der Verbindung als direkte Zufahrt.

Die Veloverbindung ist ebenfalls Bestandteil des behördenverbindlichen Entwicklungskonzepts «Stadtraum Bahnhof SBB» des Kantons Basel-Stadt.

4LV14

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

- › Ein dichtes und attraktives Fuss- und Veloverkehrsnetz sorgt flächendeckend für direkte Verbindungen
- › Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar.

Bezug zu Teilstrategien:

- › QS1.1 Siedlungsqualität konsequent fördern
- › QS3.1 Vielfalt und kurze Wege fördern
- › QV1.2 Überblick über sicherheitsrelevante Elemente des Agglomerationsprogramms Basel schaffen
- › V4.2 Hauptrouten und Ergänzungsrouten sicher und attraktiv ausgestalten

Handlungsbedarf:

Hohe Querungsnachfrage des breiten Gleisfelds zwischen den Quartieren Gundeldingen und St. Alban/Innenstadt. Die Querungssituation präsentiert sich ungenügend. Schlechte Anbindung an Velostation.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Die wichtige Veloverbindung über die Gleise, die eine Barriere zwischen den dichten Stadtquartieren darstellt, wird sicherer, direkt und attraktiv. Damit soll der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr gesteigert werden.
WK2	-
WK3	Die bestehenden Verbindungen für den Veloverkehr zwischen den Quartieren Gundeldingen und St. Alban/Innenstadt führen über vom MIV befahrene schmale Brücken. Sie werden als unsicher und wenig attraktiv beurteilt. Mit einer neuen vom MIV getrennten Verbindung kann dieses Defizit behoben werden.
WK4	Mit einer sicheren und attraktiven Veloverbindung werden die Benutzung des Velos aber auch multimodale Wegketten gefördert, was zu einer Verlagerung auf den ÖV und Veloverkehr beiträgt und damit zur Reduktion von Emissionen durch motorisierten Individualverkehr.

Abstimmung Siedlung und Verkehr/Bezug zu anderen Massnahmen

ÜM-ÖV	4Ü-Ö23	Herzstück Basel	B
ÖV	4MD14	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke), 1. Etappe	B
	4MD15	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-Nord (Centralbahnplatz und Centralbahnstrasse-West)	B
	4MD24	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke), 2. Etappe	C
MIV	4M25	BS: Aufwertung Verbindung Bahnhof SBB – Innenstadt	C
LV	4LV10.3	BS: Velostationen	A
S	4S5.4	Umfeld Bahnhof SBB	

4LV14

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle

Kanton Basel-Stadt

Weitere beteiligte Stellen

SBB

Richtplanrelevanz: (CH)

- ☒ Ja
☐ Nein

Koordinationsstand:

Vororientierung

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

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

Die Verbindung ist im behördenverbindlichen Teilrichtplan Velo (2018) als Vororientierung festgehalten



Entwicklungskonzept «Stadtraum Basel SBB»

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

4V1

Regionales Konzept Multimodale Drehscheiben

4V1



Ae

Historie Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

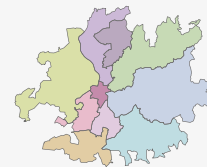
-

Massnahmenkategorie

Eigenleistung

Unterkategorie

-



Massnahmenbeschrieb

In der Querschnittsstrategie kombinierte Mobilität und Multimodale Drehscheiben des AP4 sind die wichtigsten Drehscheiben der Agglomeration Basel definiert. Dabei wird unterschieden zwischen zentral gelegenen Drehscheiben mit Schwerpunkt ÖV-Vernetzung und etwas peripherer gelegenen Drehscheiben mit Schwerpunkt Vernetzung ÖV – MIV (und längerfristig neuen Mobilitätsangeboten). Diese Unterscheidung lässt sich weiter verfeinern nach unterschiedlichen Typen, Lage und Potenzialen. Zudem ist das Verständnis von Drehscheiben in den drei Ländern unterschiedlich. Im Rahmen eines trinationalen Gesamtkonzepts soll deshalb das Thema vertieft werden, um im AP der 5. Generation noch gezielter Massnahmen ableiten zu können. Wichtige Wegketten innerhalb der Agglomeration sollen dabei eruiert und Optimierungspotenziale aufgedeckt werden. Auch mögliche Problem und Zielkonflikte sollen beleuchtet werden (z. B. Rückverlagerung auf das Auto durch attraktive P&R-Anlagen, Flächenkonkurrenz im Umfeld von Bahnhaltestellen). Ausserdem gilt es der städtebaulichen Einbettung einer Drehscheibe Aufmerksamkeit zu schenken. Multimodale Verkehrsdrehscheiben sollen attraktive Ankunftsorte sein und städtebaulich mit den umliegenden Nutzungen (für Wohnen und/oder Arbeiten) verzahnt sein.

Die Erkenntnisse aus dem Konzept dienen als Grundlage für neue Projekte und Massnahmen, welche im Rahmen nachfolgender Generationen umgesetzt werden können.

3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Grundsatz 2: Mobilität ermöglichen und auf nachhaltige Angebote lenken.

- › Die Angebote der kombinierten Mobilität sowie neue, flexible Mobilitätsformen sind ausgebaut.
- › Die S-Bahn- und Tramhaltestellen sind als attraktive Verkehrsdrehscheiben ausgebaut, stellen die Verknüpfung mit der örtlichen ÖV-Feinerschliessung und mit dem Fuss- und Veloverkehrsnetz sicher und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität.

4V1

Bezug zu Teilstrategien:

- › QV2.1 Multimodale Informationen verfügbar machen und Distribution weiterentwickeln
- › 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
- › V2.1 Tramnetz ergänzen und mit dem S-Bahn-System vernetzen
- › V2.2 Busangebot nachfragegerecht ausbauen und mit dem Bahn- und Tramnetz vernetzen
- › V4.3 Veloabstellplätze in ausreichender Quantität und Qualität bereitstellen
- › V5.1 Wichtige Fusswege entlang stark befahrener Strassen und Anbindungen zu Points of Interest verbessern und attraktiveren

Handlungsbedarf:

Mit über 40 Millionen Fahrgästen pro Jahr stellt die Trinationale S-Bahn das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Basel dar. Die Erreichbarkeit der S-Bahn-Haltestellen, die Verknüpfung mit anderen Verkehrsformen und die Ausgestaltung der Zugangspunkte, spielt dabei eine massgebende Rolle. Die Agglomeration Basel verfügt aktuell über mehr als 70 S-Bahn-Haltestellen, über 51 Park&Ride-Standorte sowie zahlreiche Bike&Ride-Anlagen. Das Aggloprogramm Basel der 4. Generation umfasst 23 Massnahmen der Kategorie Multimodale Drehscheibe. Die Bandbreite der Projekte reicht von neuen P&R- und B&R-Anlagen bis zur Umgestaltung zentraler Bahn- und Bushöfe. Daneben tragen weitere Massnahmen (z. B. der Kategorie Langsamverkehr) zur Verbesserung der multimodalen Drehscheiben bei. Hauptziel all dieser Massnahmen ist das Umsteigen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu vereinfachen und einen schnellen und unkomplizierten Wechsel zwischen Auto, Bahn, Tram, Bus und Velo zu ermöglichen. Effiziente, attraktive Wegeketten sollen dazu führen, dass Verkehrsteilnehmer nicht mehr mit dem Auto mitten in die Stadt fahren, sondern an geeigneten Orten, möglichst nah an der Quelle auf den öffentlichen Verkehr oder den Langsamverkehr umsteigen. Mit einem Konzept (siehe Massnahmenbeschreibung) sollen die Mobilitätsdrehscheiben gestärkt und gefördert werden.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Attraktive Umsteigepunkte und effiziente Wegeketten fördern das frühzeitige Umsteigen vom MIV auf ressourcenschonendere Verkehrsmittel und machen die kombinierte Mobilität konkurrenzfähiger.
WK2	Multimodale Verkehrsdrehscheiben sind prädestiniert als zukünftige Kernpunkte der Siedlungsentwicklung.
WK3	-
WK4	Durch den vermehrten Umstieg auf emissionsarme und platzsparende Verkehrsmittel nehmen die mobilitätsbedingten Umweltbelastungen und Staus ab.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle

Agglo Basel

Weitere beteiligte Stellen

Mitglieder Agglo Basel, Städte und Gemeinden, Verkehrsbetriebe

Weiteres

Programm Verkehrsdrehscheiben: Seit Anfang 2020 arbeiten Bund (Federführung: ARE), Kantone, Städte und Gemeinden am gemeinsamen Programm Verkehrsdrehscheiben. Ziel ist es, die Planung und Umsetzung von attraktiven Umsteigepunkten zugunsten der kombinierten Mobilität voranzubringen.

4V1



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

4V2

4V2

Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung, 2. Phase



Massnahmenbeschrieb

Anfang 2021 haben 15 Gemeinden eine Charta zur Harmonisierung der Parkraumbewirtschaftung unterzeichnet. Diese Charta entstand in Zusammenarbeit mit den Kantonen BL/BS, dem Landkreis Lörrach und der Saint-Louis Agglomération unter Leitung des Aggloprogramms Basel. Die Charta beinhaltet 5 Grundsätze und 6 Handlungsfelder, welche nun von den Gemeinden in Umsetzung gehen. Die darin festgehaltenen Ansätze regeln bspw. die Einführung von flächendeckender oder gebietsbezogener Bewirtschaftung, die Abgabe von Parkkarten zur Privilegierung einzelner Benutzergruppen (Anwohner, Handwerker, Angestellte, Besucher) oder auch eine zentrale Informationsübersicht der Regelungen. Auf dieser Grundlage aufbauend, soll nun eine 2. Phase eingeleitet werden. Ziel ist es, die von den Gemeinden getragene Harmonisierung der Parkraumbewirtschaftung umzusetzen und bei Bedarf (hoher Parkdruck) gebietsmässig zu erweitern. Folgende Schritte sind vorgesehen:

- › Schritt 1: Regelmässiger Austausch zu den Erfahrungen und den Veränderungen im Zusammenhang mit der Umsetzung der Charta
- › Schritt 2: Überarbeitung/Erweiterung der Charta
- › Schritt 3: Ausweitung der Charta auf weitere städtisch geprägte Gemeinden mit Parkdruck wie z.B. Liestal, Rheinfelden und Laufen

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Das Zukunftsbild der Agglomeration Basel strebt eine siedlungsverträgliche Abwicklung des Strassenverkehrs und verbesserte Bedingungen für die kombinierte Mobilität an. Dabei auch beim ruhenden Verkehr anzusetzen, ist naheliegend: Jede MIV-Fahrt beginnt und endet mit einem abgestellten Fahrzeug. Ein nicht unerheblicher Teil des Verkehrs in urbanen Gebieten entfällt auf Parksuchverkehr. Diesen gilt es zu lenken und örtlich gezielt zu reduzieren.

Bezug zu Teilstrategien:

› V3.3: Parkraumbewirtschaftung koordinieren und harmonisieren

Handlungsbedarf:

Die kommunal geregelten Bestimmungen zur Parkraumbewirtschaftung wirken über die Gemeindegrenzen hinaus. Vor allem im Agglomerationszentrum und den angrenzenden Gemeinden, ist der Druck auf öffentliche Parkplätze hoch. Damit widersprüchliche Regelungen und negative Auswirkungen (Parksuchverkehr, Fremdparkierung) möglichst vermieden werden, ist eine koordinierte Parkraumbewirtschaftung notwendig.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Abbau von Parksuchverkehr und punktuell hohem Verkehrsaufkommen, konsistente Lenkung der Parkiernachfrage dahin, wo sie erwünscht ist, klareres und übersichtlicheres Parkraumangebot für Automobilisten.
WK2	Verbesserung der Lebensqualität v. a. in Wohngebieten durch Reduktion von Parksuchverkehr.
WK3	Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Quartierstrassen durch weniger Parksuchverkehr.
WK4	Reduktion von Luftschadstoff- und Lärmimmissionen in Wohngebieten und zentralen öffentlichen Räumen.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle

Agglo Basel

Weitere beteiligte Stellen

involvierte Gemeinden, Kantone Basel-Stadt und Basel-Land, Landkreis Lörrach, Saint-Louis Agglomération

Regionale Abstimmung/Planerische Abstützung:

In der 4. Generation wurde eine neue Arbeitsgruppe «Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung» gebildet. Die Arbeitsgruppe setzt sich aus Vertretern der Städte und Gemeinden sowie der Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, dem Landkreis Lörrach, der Saint-Louis Agglomération (SLA) sowie der Geschäftsstelle Agglo Basel zusammen. Der Perimeter der Arbeitsgruppe umfasst das Agglomerationszentrum und die angrenzenden Gemeinden: Basel, Birsfelden, Muttenz, Pratteln, Münchenstein, Bottmingen, Binningen, Allschwil, Hégenheim, Saint-Louis, Huningue, Weil am Rhein, Riehen, Lörrach, Reinach und Grenznach-Wyhlen. Alle beteiligten Gemeinden haben die erarbeitete Charta unterzeichnet und damit die Zusammenarbeit verankert und gestärkt sowie für die Zukunft gesichert.

4V2

Ae

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code V3/2701.3.199

-

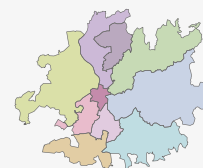
-

Massnahmenkategorie

Eigenleistung

Unterkategorie

-



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

4V3

4V3

Regionales Verkehrsmanagement, 2. Phase



Massnahmenbeschrieb

Verkehrsmanagement ermöglicht eine optimale und möglichst effiziente Nutzung der vorhandenen Strassenfläche (räumliche und zeitliche Verteilung). Mit einer aktiven Leitung, Lenkung und Steuerung des Strassenverkehrs und einem funktionierenden Informationsfluss, können die negativen Folgen des zunehmend überlasteten Strassennetzes abgedämpft werden. Verkehrsmanagement kann sowohl als Langfristmassnahme, wie auch als «Übergangslösung» zur Überbrückung von Umsetzungszeiträumen für mittel- oder langfristigen Infrastrukturausbauten eingesetzt werden. Eine grenzüberschreitende Abstimmung, sowohl der staatlichen als auch der regionalen Akteure, ist dabei unabdingbar. Die Kompetenzen im Verkehrsmanagement (informieren, leiten, lenken, steuern) werden in allen drei Landesteilen der Agglomeration Basel sowohl von übergeordneten Stellen als auch von regionalen Akteuren wahrgenommen. Im Ereignisfall und im Rahmen von grösseren Bauarbeiten für Sanierungen, Aus- oder Neubauten funktioniert der trinationale Austausch und der Informationsfluss über die Grenzen hinweg gut (teils über informelle Kanäle). Für die tägliche Verkehrsbewältigung findet jedoch bisher kaum grenzüberschreitender Austausch statt.

Im Rahmen von AP4 wurde diese Lücke als Handlungsanlass bewertet. In länderspezifischen Austauschgesprächen wurden der Bedarf sowie die Hemmnisse für den Aufbau eines grenzüberschreitenden, regionalen Verkehrsmanagements ausgelotet. Als primärer Bedarf wurde die trinationale Koordination betreffend Verkehrsmanagement auf übergeordneten Hochleistungsstrassen (HLS) und an deren Schnittstellen zum nachgelagerten Strassennetz hervorgehoben. Haupthindernisse für ein regionales Verkehrsmanagement sind die

unterschiedlichen politischen Zielvorstellungen und Prioritäten, die Komplexität der Kommunikationsströme, die unüberschaubare Anzahl an involvierten Akteuren und unbekannten Zuständigkeiten sowie fehlendes Wissen über bestehende Grundlagen und Verkehrsmanagementsysteme der Nachbarregionen. Weiter fehlen umfangreiche Verkehrsmessungen an den verkehrlich wichtigsten Stellen auf allen Netzebenen, damit die Verkehrsströme bekannt sind und auf dieser Datenbasis die entsprechenden Verkehrsmanagementmassnahmen auf strategischer und operativer Ebene definiert und umgesetzt werden können.

Um den trinationalen und ebenen-übergreifenden Austausch zu fördern und die Abstimmung der zahlreichen vorhandenen Verkehrsmanagementsysteme zu ermöglichen, wurde vom Aggloprogramm Basel ein Verkehrsmanagement-Ausschuss (Ausschuss der Fachgruppe Strasse) gebildet. Die in diesem Ausschuss hergestellten Kontakte zwischen den beteiligten Stellen sollen vertieft und eine trinationale Projektorganisation personell zusammengestellt werden. Durch regelmässige Treffen wird einerseits der Austausch sichergestellt und andererseits ein Gefäss geschaffen, in welchem Inhalte und Verkehrsmanagementmassnahmen für zukünftige Agglomerationsprogramme entwickelt und vertieft werden können.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Das Zukunftsbild der Agglomeration Basel strebt eine möglichst effiziente Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen und deren Kapazitäten sowie eine siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung an.

Bezug zu Teilstrategien:

- › V3.2: Verkehrsmanagement überregional und regional abgestimmt implementieren und anwenden
- › V6.1 Infrastrukturkapazitäten bereitstellen und Transportabwicklung optimieren

Handlungsbedarf:

Eine grenzüberschreitende Abstimmung betreffend Verkehrsmanagement sowohl der staatlichen als auch der regionalen Akteure ist zwingend notwendig, insbesondere auf dem hochbelasteten HLS-Netz. Infolge der sehr unterschiedlichen Problemlagen und der grossen Anzahl Akteure in drei Ländern ist eine problemorientierte Herangehensweise und Gliederung in einzelne «Hot-Spots» mit einer Begrenzung der Anzahl Akteure auf die hauptverantwortlichen Stellen vorgesehen.

Folgende «Hotspots» werden vorgeschlagen:

1. **Optimierte Bewirtschaftung/Verkehrslenkung Grenzübergänge:** überregionales Thema, Transitverkehr, gesamtes Agglomerationsgebiet
2. **Handling Überlastungen Nationalstrassennetz:** A2, A3, A22; Kernstadt und Korridor Hochrhein
3. **Handling regionaler grenzüberschreitender Verkehr:** zwischen der Schweiz und Frankreich (Kernstadt und Korridor Saint-Louis Agglomération), zwischen Deutschland und der Schweiz (Kernstadt und Korridore Wiesental/Oberrhein und Hochrhein)
4. **Verkehrsmanagement Leimental:** Optimierung Verkehrsablaufs auf dem Kantonsstrassennetz im Korridor Leimental

4V3

Ae

Historie

Prio

AP1/ARE-Code

-

-

AP2/ARE-Code

-

-

AP3/ARE-Code

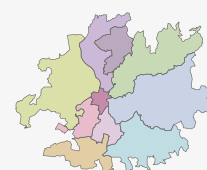
V2/AP3: 2701.3.198

Massnahmenkategorie

Eigenleistung

Unterkategorie

-


3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Nutzen/Wirkung:

WK1	Effizientere Ausnutzung der verfügbaren Kapazitäten, Verflüssigung des Strassenverkehrs, insbesondere auf dem übergeordneten Strassennetz.
WK2	Klarere Trennung von siedlungs- und verkehrsorientierten Strassen, verbesserte Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen aufgrund Verkehrsverflüssigung, und Kanalisierung auf das übergeordnete Strassennetz.
WK3	Klarheit über Kommunikationskanäle und Kenntnisse über die Zuständigkeiten fördern eine adäquate und rasche Reaktion bei Einzelereignissen (z. B. Umleitung wegen Sperrung einer wichtigen Strassenachse).
WK4	Reduktion der Emissionen durch Verflüssigung des Verkehrs.

4V3

Beteiligte Stellen/Koordination
Federführende Stelle

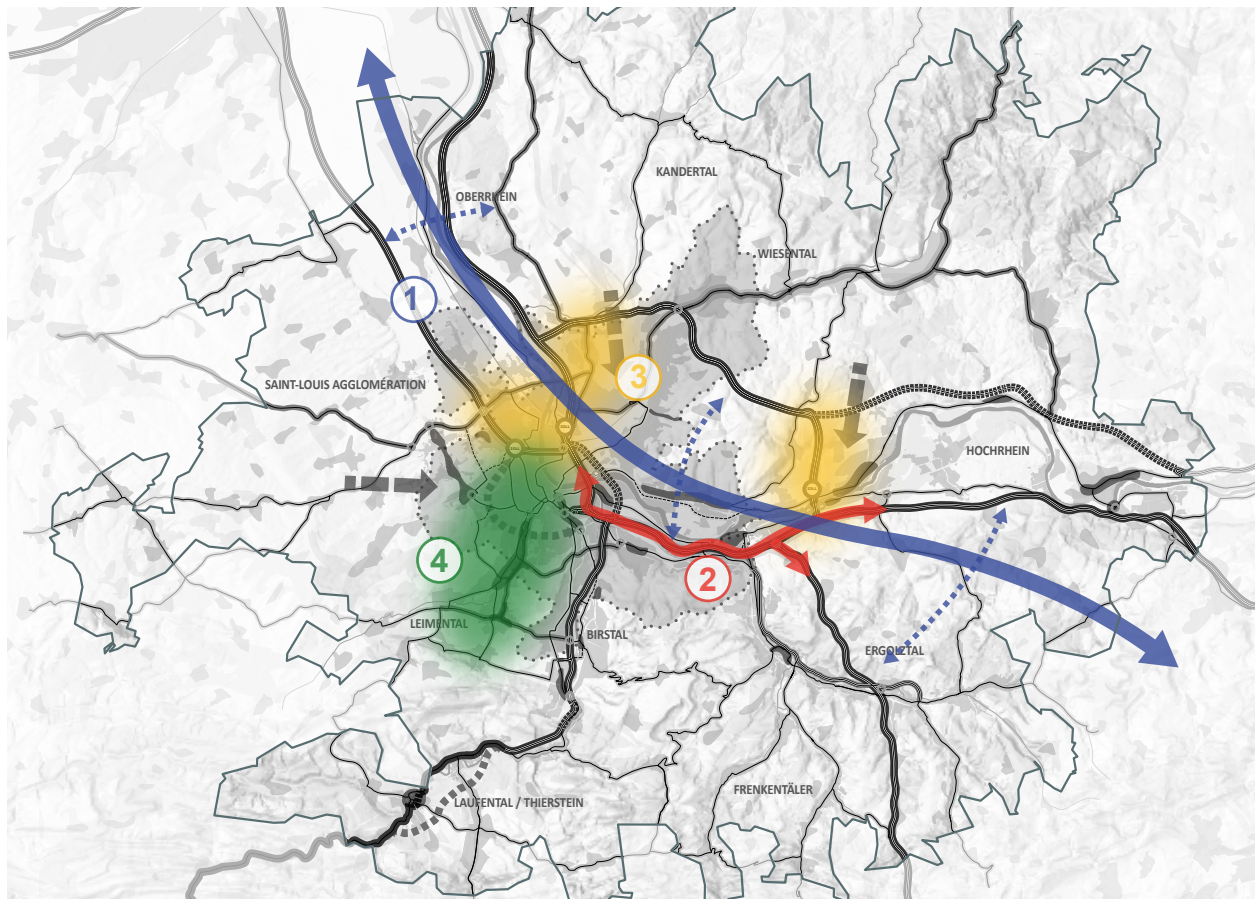
Agglo Basel

Weitere beteiligte Stellen

Verkehrsmanagement-Ausschuss: zuständige Akteure aus Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Solothurn, ASTRA, Landkreis Lörrach, Regierungspräsidium Freiburg, Saint-Louis Agglomération, CD Haut-Rhin und CD Bas-Rhin (zukünftig collectivité européenne d'Alsace - CEA)

Weiteres

Das ASTRA hat eine «Teilstrategie Verkehrsfluss» mit rund 20 Massnahmen erarbeitet und verabschiedet. Die Massnahmenpalette reicht von rechtlichen Bestimmungen (z. B. Einführen des Rechtsvorbeifahrens an Kolonnen) über die Prüfung von Mobility Pricing bis hin zur «Roadmap Verkehrsmanagement Schweiz».



4V4

Trinationale Flächenstrategie für Güterverkehr



Ae

4V4

Massnahmenbeschrieb

Ein funktionierendes und effizientes Güterverkehrssystem ist ein wichtiger Standortfaktor für die wirtschaftliche Entwicklung und die Versorgungssicherheit in der Agglomeration Basel. Als multimodaler Güterverkehrsknoten hat Basel dabei sowohl regionale als auch überregionale Bedeutung. Dennoch stand der Güterverkehr im Agglomerationsprogramm und auch in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit bisher im Schatten des Personenverkehrs. Mit dem «Regionalen Güterverkehrskonzept Basel 2040», das in Zusammenarbeit mit dem «Logistikcluster Region Basel» erarbeitet wurde, wurde dem Thema Güterverkehr in AP4 erstmals entsprechend Beachtung geschenkt. Im Fokus des Güterverkehrskonzepts 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. Bei der Diskussion um Logistikflächen kam es vermehrt zu einer Konkurrenzsituation zwischen innerer Verdichtung und umfeldverträglicher Ver- und Entsorgung.

Vor dem Hintergrund der steigenden Flächenknappheit ist es umso wichtiger, betreffend Planung und Sicherung von Logistikstandorten eine agglomerationsweit, trinational abgestimmte Flächenstrategie zu verfolgen. Dabei ist eine enge Abstimmung und Zusammenar-

Historie

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

-

Prio

-

-

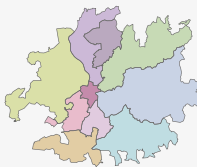
-

Massnahmenkategorie

Eigenleistung

Unterkategorie

-



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

beit 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.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Wichtige Güterverkehrsflächen und intermodale Plattformen (z.B. Rheinhäfen, EuroAirport) stellen die internationale Anbindung der Agglomeration Basel sicher und sind zur Wahrung der Versorgungssicherheit zu erhalten.

Bezug zu Teilstrategien:

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

Handlungsbedarf:

- › Koordination des Flächenbedarfs respektive Abstimmung der unterschiedlichen Nutzungsansprüche insbesondere in der Raum- und Richtplanung
- › Prüfung und Optimierung der bestehenden Standorte
- › Umsetzung regionales Güterverkehrskonzept

Nutzen/Wirkung:

WK1	Identifikation von geeigneten Standorten im Hinblick auf effiziente und multimodale Transporte
WK2	Logistikflächen sind zwingender Teil des Siedlungssystems. Eine nachhaltige Ver- und Entsorgung der konzentrierten Siedlungsentwicklungsareale wird sichergestellt.
WK3	-
WK4	Durch die Sicherung und verbesserte Ausnutzung bestehender Logistikflächen werden keine neuen Flächenressourcen verbraucht.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle

Agglo Basel

Weitere beteiligte Stellen

öffentliche Fachstellen, Standortgemeinden, Bund, Transport- & Logistikbranche

Weiteres

Auf Schweizer Seite wurde von der BPUK 2018 eine schweizweite Potenzialanalyse für Logistikstandorte von überkantonaler Bedeutung durchgeführt. Die Erkenntnisse aus dieser Analyse bilden eine wertvolle Grundlage für ein trinationale Flächenstrategie.

4V5

Mobilitätsmanagement – Sharing Angebote über die Grenzen denken



Massnahmenbeschrieb

In der Agglomeration Basel gibt es derzeit keine grossräumigen grenzüberschreitenden Shared-Mobility-Angebote. Als Gründe dafür werden rechtliche und organisatorische Hürden vermutet (z. B. MwSt-Abrechnung bei grenzüberschreitenden Fahrten, Versicherungsdeckung, Nutzung des öffentlichen Grunds für Stationen). Es gibt zwar, vor allem in den urbanen Räumen, eine grosse und stetig wachsende Anzahl an Anbietern von Carsharing, Bikeshaaring und Shared Micromobility (z. B. Mobility, Clyde, my-e-car, Pick-e-Bike, Rent a Bike, Lime, ViertelMobilität, Voi, Enuu, Bird). Die Bedienperimeter dieser Anbieter enden aber jeweils an der Landes-, Kantons- oder sogar Gemeindegrenze. Dies führt in der trinationalen Grenzregion Basel, welche sich aus vielen kleinteiligen Gebietskörperschaften zusammensetzt, zu erheblichen Einschränkungen und wirkt sich nachteilig auf die Benutzerfreundlichkeit aus.

Das Agglomerationsprogramm Basel will einen Austausch zwischen den verschiedenen Stakeholdern fördern und eine Übersicht über die vorhandenen Systeme, Sharing-services und Akteure schaffen. Gemeinsam sollen Potenziale und Hürden, für grenzüberschreitende Sharing-Angebote ausgelotet und denkbare Lösungen identifiziert werden. In Form eines Erfahrungsaustausches können bisher gesammelte Erkenntnisse und Eindrücke aus der Praxis geteilt und mit Fachinputs aus vergleichbaren Regionen ergänzt werden. Im Fokus sollen stets die Bedürfnisse der potenziellen Nutzer der trinationalen Agglomeration Basel stehen, dazu gehören Pendlerinnen und Pendler genauso wie Touristen und Spontannutzende. Mit der Austauschplattform soll ein erster Grundstein für die Einführung von grenzüberschreitenden Sharing-Angeboten gelegt werden.

4V5

Ae

Historie Prio

AP1/ARE-Code

-

AP2/ARE-Code

-

AP3/ARE-Code

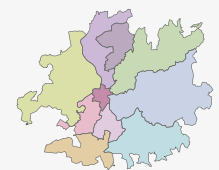
-

Massnahmenkategorie

Eigenleistung

Unterkategorie

-



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

AGGLOPROGRAMMBASEL

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Ein Grundsatz des Zukunftsbildes lautet, Mobilität über die Grenzen hinweg zu ermöglichen und auf nachhaltige Angebote zu lenken. Hierfür muss ein Umdenken im individuellen Mobilitätsverhalten erfolgen. Das Agglomerationsprogramm ist bestrebt, die Voraussetzungen für eine ressourcenschonende, grenzüberschreitende Mobilität zu schaffen und Verkehrserzeuger zu einem nachhaltigeren Mobilitätsverhalten zu motivieren.

Bezug zu Teilstrategien:

- › QV2.1 Multimodale Informationen verfügbar machen und Distribution weiterentwickeln
- › QV2.2 Sharing-Angebote über die Grenzen denken
- › V2.1 Tramnetz ergänzen und mit dem S-Bahn-System vernetzen
- › V2.2 Busangebot nachfragegerecht ausbauen und mit dem Bahn- und Tramnetz vernetzen
- › V5.1 Wichtige Fusswege entlang stark befahrener Strassen und Anbindungen zu Points of Interests verbessern und attraktiveren

Handlungsbedarf:

Grenzüberschreitende Sharing-Angebote sind bisher eine Seltenheit. In der «Grenz-reichen» Agglomeration Basel führt dies zu erheblichen Einschränkungen und Attraktivitätsminderungen für die Nutzer der Shared-Mobility-Angebote. Die grenzüberschreitende Mobilität bei herkömmlichen Verkehrsformen ist hoch, was auch ein hohes Potenzial bei Sharing-Angeboten vermuten lässt.

Nutzen/Wirkung:

WK1	Lenkung der grenzüberschreitenden Verkehrsnachfrage auf ressourcenschonende Verkehrsmittel. Förderung flexibler und kombinierter Mobilitätsformen.
WK2	Sharing-Mobility-Angebote ermöglichen neue Wohnformen (z. B. autoarmes Wohnen, genossenschaftliches Wohnen) und spielen Flächen für alternative Nutzungen frei.
WK3	-
WK4	Mit Sharing Angeboten werden Ressourcen und Platz eingespart. Attraktive SharingAngebote motivieren zu einem nachhaltigeren Mobilitätsverhalten und stiften Anlass auf ein eigenes Fahrzeug zu verzichten.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle

Agglo Basel

Weitere beteiligte Stellen

Mitglieder Agglo Basel, Städte und Gemeinden, Shared-Mobility-Anbieter

4V6

Mobilitätsmanagement bei Arealentwicklungen

4V6



Massnahmenbeschrieb

Mit der Idee der Beeinflussung des individuellen Mobilitätsverhaltens, setzt das Mobilitätsmanagement an der Quelle der Verkehrsgenerierung an. Neue Areale generieren neue Mobilitätsbedürfnisse und damit neue Verkehrsflüsse. Diese gilt es möglichst effizient und ressourcenschonend abzuwickeln. Dazu müssen einerseits die Voraussetzungen geschaffen werden, dass nachhaltige Mobilität ermöglicht wird und andererseits eine Sensibilisierung der zukünftigen Arealnutzer stattfinden. Es ist wichtig, Mobilitätsmanagement frühzeitig im Planungsprozess zu thematisieren und möglichst in rahmengebenden Planungsinstrumenten zu verankern.

Einige Gebietskörperschaften der Agglomeration Basel (Kantone Basel-Stadt, Solothurn und Aargau) betreiben bereits aktiv Mobilitätsmanagementprogramme. Zum Beispiel haben sich Beratungsangebote für betriebliches Mobilitätsmanagement (in Unternehmen und Verwaltungen) etabliert. Diese basieren aber stark auf Freiwilligkeit. Die Rekrutierung neuer «Teilnehmer» erweist sich als eher schwierig.

Bei neu zu entwickelnden Arealen ist dies einfacher. Bedingungen und Standards können zu Beginn festgelegt werden. Beispielsweise können die zuständigen Behörden bei grösseren Arealentwicklungen sogenannte Mobilitätspläne oder Mobilitätskonzepte voraussetzen.

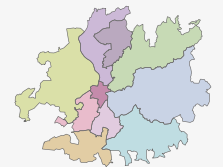
Ae

Historie **Prio**

AP1/ARE-Code	-
AP2/ARE-Code	-
AP3/ARE-Code	-

Massnahmenkategorie
Eigenleistung

Unterkategorie
-



3 Agglomerationsmassnahmen (AP)
Mesures agglomération

Die Mitglieder der Agglomeration Basel setzen sich dafür ein, dass Mobilitätsmanagement bei grösseren Arealentwicklungen zum Standard wird und die Möglichkeiten nachhaltiger Mobilitätserschliessungen und ressourcenschonender Verhaltensweisen gefördert werden. Auf Stufe der Agglomeration können folgende Aktivitäten aufgenommen werden:

- › Bereitstellung von Hilfsmitteln: Empfehlungen, Checklisten, Leitfaden (national teilweise schon vorhanden, z.B. von «EnergieSchweiz»)
- › Kommunikation: Informationen betreffend Best-Practise-Beispielen
- › Erfahrungsaustausch: Förderung eines trinationalen Erfahrungsaustauschs betreffend Aktivitäten im Bereich Mobilitätsmanagement, Schaffung eines «Austausch-Gefässes» (z.B. neue Fachgruppe Mobilitätsmanagement/ Arbeitsgruppe)
- › Verankerung: Unterstützung bei der Anpassung von Planungsinstrumenten, Selbstverpflichtung z.B. im Rahmen einer Charta

4V6

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

Ein Grundsatz des Zukunftsbildes lautet, Mobilität zu ermöglichen und auf nachhaltige Angebote zu lenken. Hierfür muss ein Umdenken im individuellen Mobilitätsverhalten erfolgen. Massnahmen des Mobilitätsmanagements unterstützen diesen Prozess. Das Agglomerationsprogramm ist bestrebt, die Voraussetzungen für eine ressourcenschonende Mobilität zu schaffen und Verkehrserzeuger zu einem nachhaltigeren Mobilitätsverhalten zu motivieren.

Bezug zu Teilstrategien:

- › Q2.1: Multimodale Information und Distribution
- › Q2.3: Mobilitätsmanagement in Unternehmen
- › Q2.4: Mobilitätsmanagement bei Arealentwicklungen

Handlungsbedarf:

Strasseninfrastrukturen und ÖV-Verkehrssysteme stossen oft an ihre Kapazitätsgrenzen. Ein Ausbau dieser Systeme ist teuer und beansprucht lange Realisierungshorizonte. Das «managen» der Verkehrsnachfrage leistet deshalb einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme – nicht zuletzt auch, um die Erreichbarkeit des eigenen Standorts sicherzustellen

Nutzen/Wirkung:

WK1	Lenkung der neu generierten Verkehrsnachfrage auf ressourcenschonende Verkehrsmittel.
WK2	Förderung von Arealentwicklungen an bereits gut mit dem ÖV und LV erschlossener Lage. Ermöglichen von Arealentwicklungen in urban geprägten Gebieten
WK3	Verlagerung vom MIV auf ÖV, Fuss- und Veloverkehr (mit tieferen Unfallraten und Unfallschweren)
WK4	Optimale Ausnutzung der Verkehrsinfrastruktur durch «Managen» der Mobilitätsnachfrage. Keine Beanspruchung von zusätzlicher Verkehrsfläche. Motivation zum nachhaltigen Mobilitätsverhalten.

Beteiligte Stellen/Koordination

Federführende Stelle

Agglo Basel

Weitere beteiligte Stellen

Kantone BS, BL, AG, SO
Landkreis Lörrach, Saint-Louis Agglomération

4

Anhang

Annexe

Übersichtstabelle der vereinbarten Massnahmen der Vorgängergeneration AP1-3 sowie eingereichte Massnahmen im A- und B-Horizont der 4. Generation

Tableau récapitulatif des mesures convenues dans les générations précédentes PA1-3 ainsi que des mesures soumises dans les horizons A et B de la 4^e génération

Legende zur Übersichtstabelle AP1-4:

(1) Massnahmenkategorie	Massnahmenkategorie nach Terminologie der jeweiligen Generation
(2) Massnahme/Massnahmenpaket	Aufgeführte Massnahmen gemäss A- und B-Liste der Leistungsvereinbarungen AP1-3 sowie eingereichte Massnahmen im A- und B-Horizont der 4. Generation. Teilmassnahmen aus Paketen (z.B. LV-Paket) sind nicht aufgeführt.
(3) Horizont	A und B: Massnahme Verkehr, mitfinanzierbar über NAF (AP1-3) oder zur Mitfinanzierung eingereicht (AP4)
	Ae und Be: Massnahme Verkehr als Eigenleistung, d.h. nicht durch den NAF mitfinanziert
	Av: Strategische Verkehrsmassnahmen, nicht durch den NAF mitfinanzierbar
	As und Bs: Massnahme Siedlung/Landschaft, nicht durch den NAF mitfinanzierbar
(4) Kosten in Mio. CHF	Kosten A- und B-Massnahmen AP1 und AP2 mit Stand Oktober 2005 gemäss Leistungsvereinbarung
	Kosten A- und B-Massnahmen AP3 mit Stand April 2016 gemäss Leistungsvereinbarung
	Kosten A- und B-Massnahmen AP4 mit Stand 2020
Generelle Anmerkungen zur Tabelle	Der Verlauf einer Massnahme (Historie) widerspiegelt sich in gebündelten Massnahmen.

Légende du tableau récapitulatif PA1-4 :

(1) Catégorie de mesure	Catégorie de mesure selon la terminologie de la génération respective
(2) Mesure/paquet de mesures	Mesures mentionnées selon la liste A et B des accords sur les prestations des PA1-3 ainsi que des mesures soumises en horizon A et B de la 4 ^e génération. Des mesures partielles provenant d'un paquet (par ex. paquet MD) ne sont pas mentionnées.
(3) Horizon	A et B : Mesure d'infrastructure de transport bénéficiant d'un cofinancement FORTA (PA1-3) ou soumise pour cofinancement (PA4)
	Ae et Be : Mesure d'infrastructure de transport assumée entièrement par l'agglomération, c.-à-d. sans cofinancement FORTA
	Av : Mesure stratégique d'infrastructure de transport, sans cofinancement FORTA
	As et B s: Mesure d'urbanisation/paysagère, sans cofinancement FORTA
(4) Coûts en Mio. de CHF	Coût des mesures A et B du PA1 et PA2 avec état en octobre 2005 selon l'accord sur les prestations
	Coût des mesures A et B du PA3 avec état en avril 2016 selon l'accord sur les prestations
	Coût des mesures A et B avec état en 2020
Remarques générales sur le tableau	L'avancement d'une mesure (historique) se reflète dans les mesures regroupées.

Nr. AP1 N° PA1	Nr. AP2 N° PA2	Nr. AP3 N° PA3	Nr. AP4 N° PA4	ARE-Code ARE-Code	Massnahmenkategorie (1) Catégorie de mesure (1)	Massnahme/ Massnahmenpaket (2) Mesure/paquet de mesures (2)	Horizont (3) Horizon (3)				Kosten in Mio. CHF (4) Coûts en Mio. de CHF (4)
							AP1 PA1	AP2 PA2	AP3 PA3	AP4 PA4	
Ö47				2701.006	Trams/Stadtbahnen	ÖV-Direktverbindung Leimental – Basel Bahnhof SBB (Margarethenstich)	A				16,48
Ö102				2701.009	Multimodale Drehscheiben	Busbahnhof Laufen	A				6,94
Ö18				2701.005	Tram/Strasse	Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis	B				74,68
Ö90	Ö14			2701.2.021	Tram/Strasse	Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis		A			87,82
Ö55				2701.043	Schiene	Anbindung Kopfgleis Bahnhof Liestal	B				49,88
Ö99				2701.076	Schiene	Entflechtung Basel-Muttenz	B				65,07
Ö100				2701.077	Schiene	Überwerfung Pratteln	B				65,07
Ö11a				2701.078	Schiene	Ausbau Doppelspur Laufental	B				60,73
				2701.003	ÖV-Strasse	ÖV-Erschliessung Erlennatt, kurzfristige Massnahmen	Ae				3,30
	Ö19			2701.2.024	Tram/Strasse	Doppelspurausbau Tramlinien 10/17, „Spiesshöfli“/Binningen		A			22,40
	Ö28			2701.2.142	Kapazität Strasse	ÖV-Drehscheibe Saint-Louis - P+R		A			6,25
	Ö29			2701.2.029	Multimodale Drehscheiben	ÖV-Drehscheibe Muttenz (Busbahnhof)		A			5,84
	Ö34			2701.2.025		ÖV-Priorisierung und Busspuren		Ae			-
	Ö28			2701.2.143	Multimodale Drehscheiben	ÖV-Drehscheibe Saint-Louis - Anpassungen der Bahnhoferanlage		Ae			2,31
	Ö37			2701.2.027	ÖV-Strasse	Busbeschleunigungsmassnahmen Hegenheimer-/Belforterstrasse - Bachgraben- Allschwil		Ae			1,46
	Ö18a/ Ö18b			2701.2.023	Tram/Strasse	Tramerschliessung Salina Raurica (1. + 2. Etappe)		B			71,69
		Ü31		2701.3.175	Tram/Strasse	Tram Salina Raurica			B		175,00
			4Ö2		Tram/Stadtbahnen	BL: Tram Salina Raurica				A	157,00
	Ö17			2701.2.039		Neue Tramverbindung Dreispitz		B			53,77
	Ö16			2701.2.022	Tram/Strasse	Tramverlängerung Stückli - Kleinhühningen		B			36,74
		Ö1		2701.3.109	Tram/Strasse	Tram Klybeck - Kleinhühningen			B		60,28
			4Ö5		Tram/Stadtbahnen	BS: Tram Klybeck				A	60,00
	Ö20			2701.2.041	Tram/Strasse	Tramverlängerung Allschwil-Letten		B			17,92
			4Ö4		Tram/Stadtbahnen	BL: Tram Letten				A	66,00
	Ö21			2701.2.042	Tram/Strasse	Expresstram Linie 17		B			17,92
	Ö23			2701.2.043	Tram/Strasse	Neue Tramverbindung Claragraben		B			17,92
		Ö3		2701.3.131	Tram/Strasse	Tram Claragraben			A		25,11
	Ö33			2701.2.046	Tram/Strasse	Linienerschiffahrt auf dem Rhein		B			5,84

Nr. AP1 N° PA1	Nr. AP2 N° PA2	Nr. AP3 N° PA3	Nr. AP4 N° PA4	ARE-Code ARE-Code	Massnahmenkategorie (1) Catégorie de mesure (1)	Massnahme/ Massnahmenpaket (2) Mesure/paquet de mesures (2)	Horizont (3) Horizon (3)				Kosten in Mio. CHF (4) Coûts en Mio. de CHF (4)
							AP1 PA1	AP2 PA2	AP3 PA3	AP4 PA4	
	Ö24			2701.2.044	Tram/Strasse	Neue Tramverbindung Petersgraben		Be			25,99
		Ö27		2701.3.128	Tram/Strasse	Tram Petersgraben (Einzelprojekt)			Be		32,50
			4Ö1		Tram/Stadtbahnen	BS: Tram Petersgraben				A	19,90
	Ö25			2701.2.045	Tram/Strasse	Tramknoten Schützenhaus		Be			10,75
		LV19		2701.3.011	Multimodale Drehscheiben	Rheinfelden (CH): Behindertengerechte Erschliessung Bahnhof SBB - Kapuzinerberg			A		1,51
		LV38		2701.3.032	Multimodale Drehscheiben	Liestal: Abstellanlagen Velo			A		4,02
		Ö10		2701.3.110	Multimodale Drehscheiben	Rheinfelden: Umgestaltung und Aufwertung Bahnhofplatz mit Busbahnhof			A		2,01
		Ö12		2701.3.112	Bus/Strasse	Busspur Bruderholzstrasse			A		5,12
		Ö14		2701.3.114	Bus/Strasse	Rheinfelden: Eigentrassierung ÖV (Bus) Kaiseraugst-Rheinfelden (Augarten-Hirsrüti)			A		4,32
		Ö8		2701.3.149	Multimodale Drehscheiben	Bushof Grellingen			A		1,36
		Ö9		2701.3.150	Multimodale Drehscheiben	Bushof Frenkendorf			A		2,01
		M12		2701.3.088	Multimodale Drehscheiben	Park&Ride-Anlage Bahnhof Stein-Säckingen			Ae		3,84
		Ö16		2701.3.116	Tram/Strasse	Tram 3 (Saint-Louis - Technoport)			Ae		8,84
		Ö17		2701.3.117	Schiene	S-Bahn-Haltestelle Schopfheim Schlattholz			Ae		1,00
		Ö18		2701.3.118	Multimodale Drehscheiben	Zell im Wiesental: Neugestaltung Bahnhofsumfeld			Ae		1,67
		Ö19		2701.3.119	Multimodale Drehscheiben	Bushof Stein-Säckingen			Ae		0,30
		Ö20		2701.3.121	Bus/Strasse	Busverbindung (F) - Bachgraben - St. Johann Bhf. (-Kleinbasel)			Ae		0,30
		Ö21		2701.3.122	Bus/Strasse	Buserschliessung Erlenmatt/Schoren/Dreiländereck			Ae		0,30
		Ö22		2701.3.123	Bus/Strasse	Expressbus Bad. Bf - Roche - Schwarzwaldbrücke - Bahnhof SBB			Ae		0,10
		Ö2		2701.3.120	Tram/Strasse	Tram Grenzachstrasse - Schwarzwaldstrasse			B		81,87
		Ö24		2701.3.125	Multimodale Drehscheiben	Bushof Zwingen			B		2,01
			4MD3		Multimodale Drehscheiben	BL: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Zwingen				A	3,30
		Ö25		2701.3.126	Tram/Strasse	ÖV-Korridor Bachgraben			B		7,03
			4Ö13		Tram/Stadtbahnen	BL/BS: Tram Bachgraben				B	120,00
		Ö26		2701.3.127	Multimodale Drehscheiben	Basel: Linien-Fernbus-Terminal			B		1,00

Nr. AP1 N° PA1	Nr. AP2 N° PA2	Nr. AP3 N° PA3	Nr. AP4 N° PA4	ARE-Code ARE-Code	Massnahmenkategorie (1) Catégorie de mesure (1)	Massnahme/ Massnahmenpaket (2) Mesure/ paquet de mesures (2)	Horizont (3) Horizon (3)				Kosten in Mio. CHF (4) Coûts en Mio. de CHF (4)
							AP1 PA1	AP2 PA2	AP3 PA3	AP4 PA4	
		Ö6		2701.3.147	Multimodale Drehscheiben	Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lössrach/Riehen			B		30,14
		Ö7		2701.3.148	Multimodale Drehscheiben	Bushof Bottmingen			B		7,03
			4MD1		Multimodale Drehscheiben	BL: ÖV-Drehscheibe Bottmingen				A	20,50
			4Ö3		Tram/Stadtbahnen	Weil am Rhein: Verlängerung Tram 8 Weil am Rhein bis Läublinpark				A	20,96
			4Ö6		Tram/Stadtbahnen	BL: Neue Tramhaltestelle Freilager				A	5,05
			4Ö7		Bus/ÖV-Infrastrukturen	BS: Bussystem 2027 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)				A	56,60
			4Ö8		Bus/ÖV-Infrastrukturen	BL: Elektrifizierung Buslinien				A	6,10
			4Ö9		Bus/ÖV-Infrastrukturen	BS: Haltestellen Schiffflände/Marktplatz				A	17,00
			4Ö10		Bus/ÖV-Infrastrukturen	SLA: Améliorer le fonctionnement et les performances du réseau de bus (feux)				A	0,89
			4Ö11		Bus/ÖV-Infrastrukturen	Saint-Louis: Site propre pour les bus - rue de Mulhouse - Saint Louis (Phase 1)				A	2,59
			4Ö12		Neue/Aufwertung Haltestellen	Pauschalpaket: Neue/Aufwertung Haltestellen (A-Horizont)				A	2,24
			4MD2		Multimodale Drehscheiben	Pratteln: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Pratteln				A	14,00
			4MD4		Multimodale Drehscheiben	Rheinfelden (DE): B&R und P&R an der S-Bahn Haltestelle Warmbach				A	0,85
			4MD5		Multimodale Drehscheiben	Riehen: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Riehen				A	1,60
			4MD6		Multimodale Drehscheiben	BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)				A	10,00
			4MD7		Multimodale Drehscheiben	Schliengen: B&R und P&R am Bahnhof Schliengen				A	0,23
			4MD8		Multimodale Drehscheiben	Rheinfelden (CH): Mobilitätsdrehscheibe Schiffacker				A	5,00
			4Ö14		Tram/Stadtbahnen	BS: Tram 30 Grossbasel				B	74,00
			4Ö15		Bus/ÖV-Infrastrukturen	Saint-Louis: Site propre pour les bus - rue de Mulhouse - Saint Louis (Phase 2)				B	3,83
			4MD9		Multimodale Drehscheiben	SO: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach Apfelsee				B	9,00
			4MD10		Multimodale Drehscheiben	AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Möhlin				B	5,00
			4MD11		Multimodale Drehscheiben	AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst				B	5,00
			4MD12		Multimodale Drehscheiben	AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Frick				B	21,00

Nr. AP1 N° PA1	Nr. AP2 N° PA2	Nr. AP3 N° PA3	Nr. AP4 N° PA4	ARE-Code ARE-Code	Massnahmenkategorie (1) Catégorie de mesure (1)	Massnahme/ Massnahmenpaket (2) Mesure/paquet de mesures (2)	Horizont (3) Horizon (3)				Kosten in Mio. CHF (4) Coûts en Mio. de CHF (4)	
							AP1 PA1	AP2 PA2	AP3 PA3	AP4 PA4		
			4MD13		Multimodale Drehscheiben	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring				B	5,00	
			4MD14		Multimodale Drehscheiben	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-West (Markthalenplatz und Margarethenbrücke), 1. Etappe				B	50,00	
			4MD15		Multimodale Drehscheiben	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-Nord (Centralbahnplatz und Centralbahnstrasse-West)				B	50,00	
			4MD16		Multimodale Drehscheiben	Saint-Louis: Réaménagement du parvis Est de la Gare de Saint-Louis				B	1,87	
M27				2701.014	Aufwertungen Ortsdurchfahrten bzw. Sicherheit Strassenraum	Umgestaltung Luzerner-/Wasgenring	A				14,64	
M67				2701.021	Aufwertungen Ortsdurchfahrten bzw. Sicherheit Strassenraum	Umgestaltung / Sanierung Ortsdurchfahrt Augst und Kaiseraugst	A				9,81	
M71c				2701.023	Aufwertungen Ortsdurchfahrten bzw. Sicherheit Strassenraum	Beruhigung Ortszentrum Reinach	A				26,69	
M93				2701.028	Aufwertungen Ortsdurchfahrten bzw. Sicherheit Strassenraum	Verkehrsberuhigung Riehen/Umgestaltung Lörracherstrasse	A				11,25	
M100				2701.031	Aufwertungen Ortsdurchfahrten bzw. Sicherheit Strassenraum	Ausbau Baslerstrasse Allschwil	A				50,80	
M53				2701.017	Motorisierter Individualverkehr MIV	H2, Umfahrung Liestal	B				77,49	
M65				2701.020	Motorisierter Individualverkehr MIV	H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina-Raurica)	B				36,16	
	M4			2701.2.056	Kapazität Strasse	H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina-Raurica)		A			46,69	
M71b				2701.047	Motorisierter Individualverkehr MIV	Beruhigung Ortszentrum Dornach	B				3,96	
	M6			2701.2.070	Aufwertung/Sicherheit Strasse	Beruhigung Ortszentrum Dornach		B			1,50	
Ö104				2701.010	Verkehrssystemmanagement	Busspuren auf Strasse	Ae				1,15	
Ö105				2701.011	Verkehrssystemmanagement	öV-Bevorzugung an Lichtsignalanlagen	Ae				0,69	
M19				2701.013	Motorisierter Individualverkehr MIV	Strassenerschliessung Erlennatt	Ae				21,05	
M62				2701.019	Motorisierter Individualverkehr MIV	Zwingen: Kreisel und Birsbrücke	Ae				17,60	

Nr. AP1 N° PA1	Nr. AP2 N° PA2	Nr. AP3 N° PA3	Nr. AP4 N° PA4	ARE-Code ARE-Code	Massnahmenkategorie (1) Catégorie de mesure (1)	Massnahme/ Massnahmenpaket (2) Mesure/ paquet de mesures (2)	Horizont (3) Horizon (3)				Kosten in Mio. CHF (4) Coûts en Mio. de CHF (4)
							AP1 PA1	AP2 PA2	AP3 PA3	AP4 PA4	
M81				2701.024	Motorisierter Individualverkehr MIV	Kunimatt Pratteln: 3 Kreisel	Ae				6,90
M83				2701.025	Motorisierter Individualverkehr MIV	Knotenpunkte in Kaiseraugst	Ae				3,50
M84				2701.026	Motorisierter Individualverkehr MIV	Knotenpunkte in Rheinfelden (CH)	Ae				1,60
M91				2701.027	Motorisierter Individualverkehr MIV	Anpassung Knoten Elsässer-/Kohlenstrasse (Campus Novartis)	Ae				11,50
M99				2701.030	Motorisierter Individualverkehr MIV	Umgestaltung Giebenacherstrasse in Kaiseraugst	Ae				2,10
M101				2701.032	Motorisierter Individualverkehr MIV	Umbau Rheinfelderstrasse/Rheinstrasse	Ae				23,00
	M4			2701.2.056	Kapazität Strasse	H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina Raurica)		A			46,69
	M2			2701.2.055	Kapazität Strasse	Basel-Dreisitz: Knotenanpassungen		A			24,32
	M10			2701.2.059	Aufwertung/Sicherheit Strasse	Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost		A			5,40
	M13			2701.2.061	Aufwertung/Sicherheit Strasse	Strassenraumgestaltung Bachgraben		A			7,20
	M12			2701.2.060	Verkehrssystemmanagement	Verkehrsmanagement Rheinfelden-Kaiseraugst		A			4,49
	M1a			2701.2.054	Aufwertung/Sicherheit Strasse	Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Anschluss Basel-City - Basel SBB - Gundeldinger Quartier - ABAC		A			7,78
	M1b			2701.2.067	Verkehrssystemmanagement	Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Anschluss Basel-City - Basel SBB - Gundeldinger Quartier		B			16,12
	M3			2701.2.068	Kapazität Strasse	Verkehrerschliessung Hafen - Stadtentwicklung Kleinhühningen		B			38,91
	M9			2701.2.071	Aufwertung/Sicherheit Strasse	Beruhigung Ortsdurchfahrt Aesch		B			1,80
			4M10		Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Nord				A	9,00
			4M15		Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Bereich Zentrum				B	6,60
	M14			2701.2.062	Aufwertung/Sicherheit Strasse	Aufwertung und Beruhigung Ortszentrum Pratteln		Ae			22,00
	M15			2701.2.063	Aufwertung/Sicherheit Strasse	Verkehrsraumgestaltung Rheinstrasse Liestal (FlaMa HPL, H2)		Ae			35,02
	M7			2701.2.057	Kapazität Strasse	Aesch, Zubringer Pfeffingerring		Ae			19,45
		M1		2701.3.085	Kapazität Strasse	Vollanschluss Aesch			A		55,65
		M2		2701.3.096	Kapazität Strasse	Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach			A		28,38
		M4		2701.3.103	Aufwertung/Sicherheit Strasse	Therwil, Umgestaltung Ortsdurchfahrt			A		2,30

Nr. AP1 N° PA1	Nr. AP2 N° PA2	Nr. AP3 N° PA3	Nr. AP4 N° PA4	ARE-Code ARE-Code	Massnahmenkategorie (1) Catégorie de mesure (1)	Massnahme/ Massnahmenpaket (2) Mesure/ paquet de mesures (2)	Horizont (3) Horizon (3)				Kosten in Mio. CHF (4) Coûts en Mio. de CHF (4)
							AP1 PA1	AP2 PA2	AP3 PA3	AP4 PA4	
		M7		2701.3.106	Aufwertung/ Sicherheit Strasse	Basel: Heuwaage-Binningerstrasse			A		6,63
		M8		2701.3.107	Kapazität Strasse	Basel: Freiburgerstrasse			A		7,17
		Ö11		2701.3.111	Kapazität Strasse	Rheinfelden: Entflechtung ÖV, MIV und LV im Bereich Bahnhof SBB			A		2,26
		Ö13		2701.3.113	Verkehrsmanagement	Fahrplanstabilität Bus BL (Linie 80/81)			A		3,39
		Ö15		2701.3.115	Aufwertung/ Sicherheit Strasse	Basel: Verkehrs- und Gestaltungsprojekt Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt			A		16,83
		-		2701.3.330	Aufwertung/ Sicherheit Strasse	Paket Aufw. Str. A-Liste			A		16,33
		M16		2701.3.092	Kapazität Strasse	Laufen, neue Birsbrücke inkl. kommunaler FlaMa			B		16,88
			4M3		Kapazität Strasse	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa				A	16,00
		M19		2701.3.095	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Basel: Aeschenplatz			B		15,30
			4M14		Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS: Aeschenplatz				B	45,00
			4M1		Kapazität Strasse	BL: Zubringer Bachgraben - Allschwil (ZUBA)				A	345,00
			4M2		Kapazität Strasse	SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim				A	18,70
			4M4		Kapazität Strasse	BL: Laufen, Brücke Norimatt und Verlegung Nau				A	15,00
			4M5		Kapazität Strasse	BL: Arlesheim - Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse ins Tal (inkl. FlaMa)				A	20,00
			4M6		Kapazität Strasse	CEA: Réaménagement RD105 Saint-Louis/Hésingue - 5A3F				A	42,16
			4M7		Elektromobilität	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum				A	4,80
			4M8		Elektromobilität	Kaiseraugst: Neue E-Tankstellen auf Gemeindeparkplätzen				A	0,24
			4M9		Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL: Birsfelden, Umgestaltung Ortsdurchfahrt				A	36,00
			4M11		Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Pauschalpaket: Aufwertung/Sicherheit Strassenraum (A-Horizont)				A	34,30
			4VM1		Verkehrsmanagement	BL: Fahrplanstabilität in Pratteln				A	1,43
			4VM2		Verkehrsmanagement	BL: Fahrplanstabilität in Oberwil				A	0,63
			4VM3		Verkehrsmanagement	BL: Fahrplanstabilität (Punktueller Verbesserungen)				A	1,05
			4M12		Kapazität Strasse	BL: Pratteln, Ausbau Hohenrainstrasse (West)				B	30,00
			4M13		Kapazität Strasse	CEA: Réaménagement des carrefours RD105 - RD201 et RD105 - fret EuroAirport, à Hésingue				B	4,40
			4M16		Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Hésingue: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Hésingue				B	2,30
			4M17		Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Saint-Louis: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Saint-Louis-Bourgfelden				B	1,76
LV 7				2701.037	Langsamverkehr	Velo-/Fussverbindung St. Johann-Park - Huningue	A				8,62

Nr. AP1 N° PA1	Nr. AP2 N° PA2	Nr. AP3 N° PA3	Nr. AP4 N° PA4	ARE-Code ARE-Code	Massnahmenkategorie (1) Catégorie de mesure (1)	Massnahme/ Massnahmenpaket (2) Mesure/ paquet de mesures (2)	Horizont (3) Horizon (3)				Kosten in Mio. CHF (4) Coûts en Mio. de CHF (4)
							AP1 PA1	AP2 PA2	AP3 PA3	AP4 PA4	
				2701.080	Langsamverkehr	Konzept LV_A-Liste	A				38,09
				2701.081	Langsamverkehr	Konzept LV_B-Liste	B				4,31
				2701.2.149	Langsamverkehr	LV A-Liste		A			11,45
	LV1-26			2701.2.097	Langsamverkehr	Neue Velostation Süd am Bahnhof Basel SBB		A			7,78
	LV1-4			2701.2.075	Langsamverkehr	LV-Massnahmen Birsfelden - Schweizerhalle (Rheinfelder-/Rheinstrasse)		A			6,81
	LV1-1			2701.2.072	Langsamverkehr	Neuer Rhein-Steg zwischen den beiden Rheinfelden		A			5,84
	LV1-13			2701.2.084	Langsamverkehr	Münchenstein: Fuss- und Velowegverbindung Dreispitz-Brügglingen-Grosseallee		A			4,86
	LV1-21			2701.2.092	Langsamverkehr	Reinach: Fuss-/Veloverbindung Reinach-Dornach/Arlesheim		A			4,86
	LV1-27			2701.2.098	Langsamverkehr	Riehen: Fuss- und Veloverbindung Weilstrasse mit Anschluss Wiese		A			3,89
	LV1-8			2701.2.079	Langsamverkehr	"Liestal: Umgestaltung und Velomassnahmen entlang der Rheinstrasse"		A			1,46
	LV1-15			2701.2.086	Langsamverkehr	Münchenstein: Fusswegverbindung Känelmattstrasse		Ae			-
	LV1-29			2701.2.100	Langsamverkehr	Basel: Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse - Theodor Herzl-Strasse		Ae			-
	LV1-30			2701.2.101	Langsamverkehr	Basel: Veloverbindung Gellert-St.Jakob-Dreispitz		Ae			-
	LV1-31			2701.2.102	Langsamverkehr	Basel: Veloverschliessung regionaler Arbeitsplatzschwerpunkt Dreispitz		Ae			-
	LV1-32			2701.2.103	Langsamverkehr	Basel: Fuss- und Veloverbindung Hafen Kleinhüningen/Klybeck		Ae			-
	LV1-33			2701.2.104	Langsamverkehr	Basel: Veloverbindung Lange Erlen		Ae			-
	LV1-35			2701.2.106	Langsamverkehr	Velostation Lörbach		Ae			-
	LV1-36			2701.2.107	Langsamverkehr	Piste Cyclable Gare Saint-Louis / Passerelle Huningue		Ae			1,39
	LV1-34			2701.2.105	Langsamverkehr	Velo Oberrhein		Ae			1,22
	LV1-14			2701.2.085	Langsamverkehr	Münchenstein: Fuss- und Radweg Loogstrasse		Ae			0,97
	LV1-37			2701.2.108	Langsamverkehr	Saint-Louis: Parc de stationnement couvert pour vélos		Ae			0,57
	LV2-8			2701.2.116	Langsamverkehr	Basel: Fuss-/Velobrücke Güterbahnhof Wolf		B			16,54
	LV2-13			2701.2.121	Langsamverkehr	Neue Gleisfeldquerung West am Bahnhof Basel SBB		B			15,56
			4LV14		Langsamverkehr	BS: Veloverbindung Gundeli - Innenstadt				B	50,00
	LV2-6			2701.2.114	Langsamverkehr	Langsamverkehrsachse Salina Raurica entlang Rheinufer		B			9,73
				2701.3.006	Langsamverkehr	BL: Langsamverkehrsachse Salina Raurica			A		6,53
	LV2-11			2701.2.119	Langsamverkehr	Neue Velostation West und Ost am Bahnhof Basel SBB		B			9,73
					Langsamverkehr	BS: Velostationen				A	4,40
	LV2-2			2701.2.110	Langsamverkehr	Grenzach-Wyhlen-Schweizerhalle: Fuss-/Velobrücke		B			7,78

Nr. AP1 N° PA1	Nr. AP2 N° PA2	Nr. AP3 N° PA3	Nr. AP4 N° PA4	ARE-Code ARE-Code	Massnahmenkategorie (1) Catégorie de mesure (1)	Massnahme/ Massnahmenpaket (2) Mesure/ paquet de mesures (2)	Horizont (3) Horizon (3)				Kosten in Mio. CHF (4) Coûts en Mio. de CHF (4)	
							AP1 PA1	AP2 PA2	AP3 PA3	AP4 PA4		
	LV2-7			2701.2.115	Langsamverkehr	Basel: Seevogelbrücke		B			7,78	
		LV8		2701.3.078	Langsamverkehr	Basel: Seevogelbrücke		B			7,82	
	LV2-12			2701.2.120	Langsamverkehr	Fuss-/Velobrücke Dreiländereck-		B			4,86	
		LV3		2701.3.023	Langsamverkehr	Basel: Fuss-/Velobrücke Dreiländereck "Hafenbrücke"			A		7,03	
	LV2-15			2701.2.123	Langsamverkehr	Fuss- und Velohochweg Grenzach-Whylen-Basel		B			4,38	
	LV1-19			2701.2.090	Langsamverkehr	Pratteln: Neubau Übergang Güter-/Hardmattstrasse		B			2,43	
	LV1-5			2701.2.076	Langsamverkehr	Bahnübergang Grellingen: Gleisquerung oder neue Birsbrücke		B			1,95	
		LV51		2701.3.047	Langsamverkehr	Grellingen: Langenmattbrücke			A		0,50	
	LV2-5			2701.2.113	Langsamverkehr	Pratteln: Aufwertung Unterführung Viaduktstrasse (Fröschmatt)		B			1,95	
		LV27		2701.3.020	Langsamverkehr	Pratteln: Aufwertung Unterführung Viaduktstrasse (Fröschmatt)			A		3,01	
	LV2-10			2701.2.118	Langsamverkehr	Verbesserte Zugänglichkeit Badischer Bahnhof		B			1,79	
				2701.2.150	Langsamverkehr	LV B-Liste		B			1,52	
	LV2-17			2701.2.125	Langsamverkehr	Piste Cyclable Gare Saint-Louis / Passerelle Huningue		Be			3,29	
		LV60		2701.3.057	Langsamverkehr	CA3F: Liaison cyclable Huningue / Saint-Louis			A		3,01	
		LV13		2701.3.005	Langsamverkehr	Muttenz: LV-Erschliessung Areal Hagnau			A		9,82	
		LV2		2701.3.012	Langsamverkehr	Basel: St. Jakobs-Strasse - Velomassnahmen			A		6,03	
		LV25		2701.3.018	Langsamverkehr	Augst: Giebenacherstrasse			A		3,01	
		LV3		2701.3.023	Langsamverkehr	Basel: Fuss-/Velobrücke Dreiländereck "Hafenbrücke"			A		7,03	
		-		2701.3.329	Langsamverkehr	Paket LV A-Liste			A		58,93	
		LV4		2701.3.034	Langsamverkehr	Basel: Priorisierte Velorouten - Eigenleistungen			Ae		-	
		LV5		2701.3.045	Langsamverkehr	Basel: Fuss- und Veloerschliessung an Parc des Carrières (Bachgraben - Rue de Bâle)			Ae		0,36	
		LV82		2701.3.081	Langsamverkehr	Schopfheim: Radweg Dammweg bis L139 entlang der Wiese			Ae		0,35	
		LV83		2701.3.082	Langsamverkehr	Schopfheim: Radwegverbindung Schopfheim West P+R und B+R in Richtung Maulburg			Ae		0,27	
		LV32		2701.3.026	Langsamverkehr	Möhlins: Ausbau Unterführung Bahnhof			B		3,01	
			4LV10.15		Langsamverkehr	Möhlins: Verbesserung LV-Achsen und Zugänge zum Bahnhof				A	8,00	
		LV33		2701.3.027	Langsamverkehr	Möhlins: Aufwertung Zugänglichkeit Bahnhof			B		1,51	
			4LV10.15		Langsamverkehr	Möhlins: Verbesserung LV-Achsen und Zugänge zum Bahnhof				A	8,00	
		-	var.	2701.3.331	Langsamverkehr	Paket LV B-Liste			B		46,82	
			4LV1		Langsamverkehr	Lk Lörach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim - Lörach				A	14,00	
			4LV2		Langsamverkehr	BL: VVR Allschwil Bachgraben - Basel SBB, 1. Etappe				A	12,00	
			4LV3		Langsamverkehr	BL: Birsstadt - Velovorzugroute West, 1. Etappe (Schlüssel-massnahmen)				A	15,00	

Nr. AP1 N° PA1	Nr. AP2 N° PA2	Nr. AP3 N° PA3	Nr. AP4 N° PA4	ARE-Code ARE-Code	Massnahmenkategorie (1) Catégorie de mesure (1)	Massnahme/ Massnahmenpaket (2) Mesure/ paquet de mesures (2)	Horizont (3) Horizon (3)				Kosten in Mio. CHF (4) Coûts en Mio. de CHF (4)
							AP1 PA1	AP2 PA2	AP3 PA3	AP4 PA4	
			4LV4		Langsamverkehr	BL: Birsstadt - Velovorzugsrouten Ost, 1. Etappe				A	20,00
			4LV5		Langsamverkehr	Rheinfelden (DE): Radweg Kraftwerk Rhyburg - Beuggen				A	9,00
			4LV6		Langsamverkehr	CEA: Passerelle piétons/cycles entre Quartier du Lys et le Technoparc				A	4,55
			4LV7		Langsamverkehr	Duggingen: Neuer Treppenturm mit Lift als Dorfzugang				A	1,25
			4LV8		Langsamverkehr	SO: Birsstadt - Velovorzugsrouten Ost, Abschnitt Solothurn				A	16,00
			4LV9		Langsamverkehr	BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung am Bahnhof Laufen				A	8,00
			4LV10		Langsamverkehr	Pauschalpaket: Langsamverkehr (A-Horizont)				A	94,28
			4LV11		Langsamverkehr	Pratteln: Velounterführung Bahnhof				B	17,00
			4LV12		Langsamverkehr	Kaiseraugst: Überführung Landstrasse				B	2,70
			4LV13		Langsamverkehr	Lörrach: Grün- und Querverbindung				B	3,24
	V1			2701.2.064	Strategische Verkehrsmassnahmen	Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung		Av			-
	V2			2701.2.065	Strategische Verkehrsmassnahmen	Aufbau Mobilitätsmanagement		Av			-
	V3			2701.2.066	Strategische Verkehrsmassnahmen	Aufbau regionales Verkehrsmanagement		Av			-
		V1		2701.3.197	Strategische Verkehrsmassnahmen	Umsetzung Mobilitätsinformationsplattform			Av		0,65
		V2		2701.3.198	Strategische Verkehrsmassnahmen	Aufbau Verkehrsmanagement			Av		-
		V3		2701.3.199	Strategische Verkehrsmassnahmen	Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung			Av		-
		V4		2701.3.200	Strategische Verkehrsmassnahmen	Regionales Güterverkehrskonzept			Av		-
		V5		2701.3.201	Strategische Verkehrsmassnahmen	Regionales P+R-Konzept			Av		-
			4V1		Strategische Verkehrsmassnahmen	Regionales Konzept Multimodale Drehscheiben				Av	-
			4V2		Strategische Verkehrsmassnahmen	Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung 2. Phase				Av	-
			4V3		Strategische Verkehrsmassnahmen	Regionales Verkehrsmanagement 2. Phase				Av	-
			4V4		Strategische Verkehrsmassnahmen	Trinationale Flächenstrategie für Güterverkehr				Av	-
			4V5		Strategische Verkehrsmassnahmen	Mobilitätsmanagement - Sharing Angebote über die Grenzen denken				Av	-
			4V6		Strategische Verkehrsmassnahmen	Mobilitätsmanagement bei Arealentwicklungen				Av	-

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

