

AGGLOPROGRAMMBASEL



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

Korridorbericht

16. April 2021

Rapport sur les corridors

16 avril 2021



Impressum

Mentions légales

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

Teil 5 – Korridorbericht
Partie 5 – Rapport sur les corridors

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 cheffe de projet
Fabio Cachaco	Projektleiter chef de projet
Jonas Kupferschmid	Projektleiter chef de projet
Tania Cachaco	Leiterin Sekretariat & Events responsable secrétariat & événements

Politische Steuerung Aggloprogramm**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
Jean-Marc Deichtmann	Präsident Saint-Louis Agglomération
Landammann Stephan Attiger	Departement für Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau
Regierungsrat Roland Fürst	Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn

* Präsidentin Agglo Basel

* Présidente Agglo Basel

Geschäftsleitung Aggloprogramm**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)

Fachgruppe Raumplanung**Groupe de travail Aménagement du territoire :**

Susanne Fischer	Stv. Leiterin Richtplanung und Raumkonzepte Kanton Basel-Stadt
Dr. Martin Huber	Stellvertreter Kantonsplaner Kanton Basel-Landschaft
Andreas Stöcklin	Leiter Lärmschutz Basel-Landschaft

- 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)

Brigitte Schelble	Leiterin Grundlagen/Richtplanung ARP Kanton Solothurn
Annette Ramp	Leiterin Fachbereich Agglomerationsprogramme
Jean-Michel Damm	Stv. Verbandsdirektor Regionalverband Hochrhein-Bodensee
Florence Prudent	Responsable des affaires transfrontalières Saint-Louis Agglomération (SLA)

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 Weierschloss 8
D-79312 Emmendingen



Kernstadt



Birstal



Leimental



Saint-Louis Agglomération



Hochrhein



Laufenau/Thierstein



Ergolz/Enkenbühl



Oberrhein



Kandertal



Wiesental

Inhalt

Sommaire

1	Einleitung	
	Introduction	11
2	Übersicht über die Korridore	
	Aperçu des corridors	13
2.1	Struktur der Korridore	
	Structure des corridors.....	13
2.2	Zusammenspiel Agglomerationsprogramm Basel und Korridore	
	Interaction entre le projet d'agglomération de Bâle et les corridors.....	15
2.3	Aktivitäten der Korridore im Überblick	
	Aperçu des activités des corridors	20
3	Kernstadt.....	23
3.1	Portrait.....	23
3.2	Organisation/zuständige Gremien	25
3.3	Aktivitäten im Korridor	26
3.4	Der Korridor im AP4	32
4	Leimental	40
4.1	Portrait.....	40
4.2	Organisation/zuständige Gremien	44
4.3	Aktivitäten im Korridor	44
4.4	Der Korridor im AP4	50
5	Birstal	56
5.1	Portrait.....	57
5.2	Organisation/zuständige Gremien	61
5.3	Aktivitäten im Korridor	62
5.4	Der Korridor im AP4	70

6	Laufental/Thierstein	77
6.1	Portrait.....	77
6.2	Organisation/zuständige Gremien	81
6.3	Aktivitäten im Korridor.....	81
6.4	Der Korridor im AP4	84
7	Ergolztal/Frenkentaler	90
7.1	Portrait.....	90
7.2	Organisation/zuständige Gremien	95
7.3	Aktivitäten im Korridor.....	95
7.4	Der Korridor im AP4	98
8	Hochrhein	102
8.1	Portrait.....	102
8.2	Organisation/zuständige Gremien	106
8.3	Aktivitäten im Korridor.....	108
8.4	Der Korridor im AP4	112
9	Wiesental	118
9.1	Portrait.....	118
9.2	Organisation/zuständige Gremien	122
9.3	Aktivitäten im Korridor.....	122
9.4	Der Korridor im AP4	130
10	Oberrhein.....	136
10.1	Portrait.....	137
10.2	Organisation/zuständige Gremien	140
10.3	Aktivitäten im Korridor.....	141
10.4	Der Korridor im AP4	142

11	Kandertal.....	146
11.1	Portrait.....	146
11.2	Organisation/zuständige Gremien	150
11.3	Aktivitäten im Korridor.....	151
11.4	Der Korridor im AP4	154
12	Saint-Louis Agglomération.....	157
12.1	Portrait.....	157
12.2	Organisation/instances compétentes.....	162
12.3	Activités dans le corridor	163
12.5	Le corridor dans le PA4.....	166
13	Fazit und Ausblick	
	Conclusion et perspectives	174







1 Einleitung

Im Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation wurden die Arbeiten in den Korridoren nahtlos fortgeführt. Standen die Korridore in der 3. Generation grösstenteils noch am Anfang einer interkommunalen Zusammenarbeit, konnte in den vergangenen 4 Jahren die Zusammenarbeit vertieft und der Austausch verstetigt werden.

Mit dem vorliegenden Korridorbericht (Teil 5) wird aufgezeigt, wie sich die Korridorprozesse im Rahmen des Agglomerationsprogrammes der 4. Generation in organisatorischer und inhaltlicher Hinsicht weiterentwickelt haben. Ausserdem gibt der Korridorbericht Auskunft darüber, wie die Korridorprozesse und das Agglomerationsprogramm zusammenspielen, respektive wie die Arbeiten in den Korridoren die Inhalte des Programms beeinflussen und umgekehrt. Die Rolle von Agglo Basel ist je nach Korridor sehr unterschiedlich. Grundsätzlich dient das Agglomerationsprogramm als Orientierungsrahmen, die Korridorarbeiten werden darauf abgestützt. Gleichzeitig werden wertvolle Erkenntnisse in Vertiefungsstudien/-projekten der Korridore generiert, die im Agglomerationsprogramm integriert werden und wichtige Grundlagen für die Ausarbeitung der Agglo-Strategien liefern.

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

Introduction

Dans le cadre du projet d'agglomération de Bâle de 4^e génération, les travaux dans les corridors ont été poursuivis avec une parfaite continuité. Alors que durant la 3^e génération, la plupart des corridors en étaient en-core au début de la coopération intercommunale, ces quatre dernières années ont permis d'approfondir la coopération et de consolider les échanges.

Le présent rapport sur les corridors (partie 5) montre comment l'organisation et les contenus des processus ont évolué avec le projet d'agglomération de 4^e génération. Il contient en outre des informations sur la manière dont les processus des corridors et le projet d'agglomération interagissent, autrement dit sur l'influence qu'exercent les travaux dans les corridors sur le contenu du projet et inversement. Le rôle d'Agglo Basel varie fortement selon les corridors. Le projet d'agglomération sert essentiellement de cadre de référence, les travaux des corridors s'appuyant sur ce dernier. En même temps, les projets et études d'approfondissement menés dans les corridors livrent des enseignements précieux qui sont intégrés dans le projet d'agglomération et fournissent des bases importantes pour l'élaboration des stratégies relevant de l'agglomération.

Avec les villes et les communes, les corridors jouent un rôle décisif dans la mise en œuvre de la vision d'avenir partagée à l'échelon trinationnel de l'agglomération de Bâle. C'est pourquoi au cours de la 4^e génération également, l'association Agglo Basel a accompagné les travaux des corridors et apporté son soutien technique et financier à un certain nombre de projets et d'études d'approfondissement.

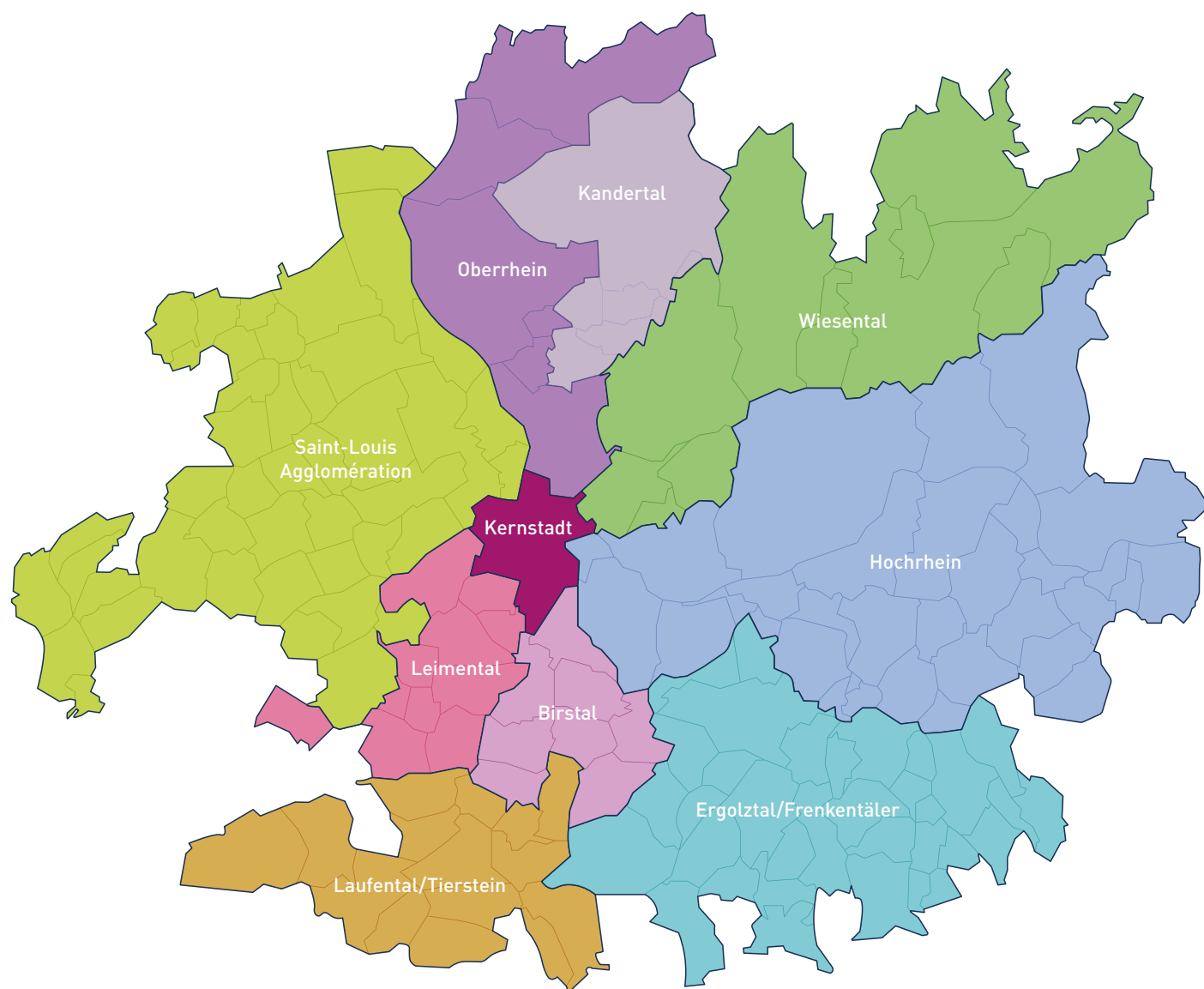


Abbildung 1: Übersichtskarte der Korridore
Illustration 1: Carte synoptique des corridors

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel
Source : Bureau d'Agglo Basel

2 Übersicht über die Korridore

2.1 Struktur der Korridore

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

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

Aperçu des corridors

Structure des corridors

Les différences peuvent parfois être grandes entre les corridors de l'agglomération de Bâle. Les neuf corridors auxquels vient s'ajouter le cœur de l'agglomération sont situés dans trois pays et répartis entre quatre cantons côté suisse. Ils présentent des catégories d'espace différentes, réunissent un nombre variable de communes et doivent faire face à des défis très spécifiques pour ce qui est des transports et de l'aménagement du territoire.

Du point de vue du projet d'agglomération de Bâle, l'objectif est d'assurer de concert avec les corridors l'ancrage de la vision d'avenir au niveau régional et communal. Cela ne peut se faire qu'en coordonnant le développement du paysage, de l'urbanisation et des transports par-delà les frontières communales, cantonales et nationales. Le tableau suivant donne un aperçu des corridors, cœur de l'agglomération compris, et des collectivités territoriales impliquées de l'agglomération trinationale de Bâle.

Tabelle 1: Übersicht über beteiligte übergeordnete Behörden in den Korridoren

Tableau 1 : Aperçu des autorités supérieures impliquées dans les corridors

Korridor Corridor	Beteiligte Länder Pays impliqués	Beteiligte übergeordnete Behörden Autorités supérieures impliquées	Anzahl Kommunen Nombre de communes
Kernstadt		› Kanton Basel-Stadt	1
Leimental		› Kanton Basel-Landschaft › Kanton Solothurn	12
Birstal		› Kanton Basel-Landschaft › Kanton Solothurn	9
Laufental/Thierstein		› Kanton Basel-Landschaft › Kanton Solothurn	15
Ergolzthal/Frenkentäler		› Kanton Basel-Landschaft › Kanton Solothurn	35
Hochrhein	 	› Kanton Basel-Landschaft › Kanton Aargau › Regionalverband Hochrhein-Bodensee › Landkreis Lörrach › Landkreis Waldshut	33
Wiesental	 	› Kanton Basel-Stadt › Regionalverband Hochrhein-Bodensee › Landkreis Lörrach	10
Oberrhein		› Regionalverband Hochrhein-Bodensee › Landkreis Lörrach	6
Kandertal		› Regionalverband Hochrhein-Bodensee › Landkreis Lörrach	5
Saint-Louis Agglomération		› Saint-Louis Agglomération (SLA)	43

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Source : Bureau d'Agglo Basel

2.2 Zusammenspiel Agglomerationsprogramm Basel und Korridore

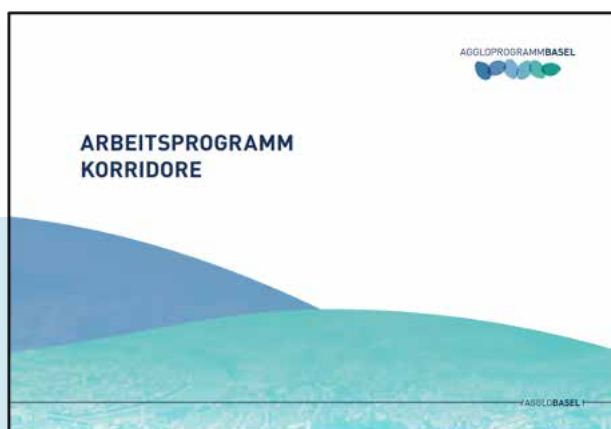
Zwischen den Korridoren und dem Agglomerationsprogramm besteht eine Wechselwirkung. Die Planungsgrundlagen der Korridore und des Agglomerationsprogrammes werden in unterschiedlichen Zeitspannen erarbeitet und weiterentwickelt, sodass sie sich gegenseitig befruchten. Die 3. Programmgeneration wurde als Grundlage für die Erarbeitung der verschiedenen Raumkonzepte und Zukunftsbilder in den Korridoren verwendet und die Raumkonzepte und Zukunftsbilder und daraus hervorgegangene vertiefende Konzepte und Studien flossen in die 4. Generation ein.

Der Austausch und die Zusammenarbeit zwischen den Korridoren und dem Agglomerationsprogramm Basel ist von grosser Bedeutung. Um den Städten und Gemeinden einen Orientierungsrahmen für die 4. Generation und damit eine gute Basis für die Zusammenarbeit zu schaffen, wurde den Korridorgemeinden zum Start der Erarbeitung der 4. Generation ein Arbeitsprogramm zur Verfügung gestellt.

Interaction entre le projet d'agglomération de Bâle et les corridors

L'interaction est évidente entre les corridors et le projet d'agglomération. Les bases de planification des corridors et du projet d'agglomération sont élaborées et développées au cours de différentes séquences temporelles, si bien qu'elles s'enrichissent mutuellement. La 3^e génération du projet a servi de base à l'élaboration des différents projets de territoire/visions d'avenir dans les corridors. Et c'est ainsi que les projets de territoire/visions d'avenir et les concepts/études d'approfondissement qui en ont découlé ont alimenté la 4^e génération.

L'échange et la collaboration entre les corridors et le projet d'agglomération de Bâle sont d'une grande importance. Afin de fournir aux villes et aux communes un cadre de référence pour la 4^e génération et donc une bonne base de coopération, un programme de travail a été mis à disposition des communes des corridors dès le lancement de l'élaboration de la 4^e génération.



Inhalt	Contenu
Rückblick AP3	1 Retour sur le PA3
Zeitplan AP4	2 Calendrier PA4
Mitwirkungsmöglichkeiten	3 Possibilités de participation
Aufgaben Korridore AP4	4 Tâches des corridors PA4
Möglichkeit finanzielle Unterstützung durch Agglo Basel	5 Possibilités de soutien financier par Agglo Basel
Bundesvorgaben AP4	6 Prescriptions fédérales PA4

Das Arbeitsprogramm Korridore wurde den Kommunen an der 1. Arbeitstagung am 22. November 2018 in Riehen vorgestellt und ausgehändigt (siehe Tabelle 2).

Tabelle 2: Themen und Aufgaben aus dem Arbeitsprogramm Korridore

Thema: Siedlungsentwicklung nach innen

Ziele AP4:

- › Siedlungsentwicklung beobachten/Daten erheben (z.B. EW und AP von Schwerpunktgebieten)
- › Korridor-Siedlungsstrategie erarbeiten auf der Grundlage des Zukunftsbildes des Agglomerationsprogrammes Basel (u.a. Siedlungsgebiet differenziert behandeln durch Festlegen und kartographisches Erfassen von Siedlungstypen, wie Schwerpunktgebiete, Eignungsorte für Verdichtung, Aufwertungsgebiete, Ortskerne/Zentrumsentwicklungen)
- › Siedlungsstrategie abgestimmt auf Verkehrsinfrastruktur und regional koordiniert umsetzen (z.B. Potenzial-Analyse Ortskerne)
- › Entwicklung der Schwerpunktgebiete regional abgestimmt vorantreiben (Nutzungsmix, Entwicklungsziele, Etappierung, Priorisierung insb. anhand verkehrlicher Erschliessung festlegen)
- › Attraktive öffentliche Räume, erhalten/verbessern/schaffen

Aufgaben:

- › Raumkonzept/Zukunftsbild erstellen, inkl. Massnahmen(-paketen)
- › Organisation/Gremium für die koordinierte Umsetzung des Raumkonzeptes
- › Massnahmen/Projekte umsetzen
- › Infos liefern für die Aktualisierung der Massnahmenblätter Siedlung von AP4

Arbeitsplattform:

Korridore/Städte und Gemeinden

Thema: Hochhaus

Ziele AP4:

- › Hochhauskonzept Aggloprogramm Basel erarbeiten (durch Agglo Basel)
- › Umsetzung Hochhauskonzept auf regionaler/kommunaler Ebene in ausgewählten Gemeinden der inneren Korridore

Aufgaben:

Hochhauskonzept umsetzen

Arbeitsplattform:

Korridore/Städte und Gemeinden

Thema: Landschaft und Freiräume

Ziele AP4:

Zugänglichkeit und Erlebnisqualität der Nah- und Nächsterholungsräume der Agglomeration Basel verbessern

Aufgaben:

Massnahmen entwickeln und umsetzen

Arbeitsplattform:

Korridore/Städte und Gemeinden

Thema: Veloverkehr

Ziele AP4:

- › Trinational abgestimmtes Velonetz mit einheitlichen Netztypologien entwickeln
- › Zusammenhängendes, sicheres und attraktives Velonetz fördern
- › Schwachstellen (Lücken, Qualitätsmängel) auf Basis festgelegter Qualitätsanforderungen lokalisieren und mittels geeigneter Massnahmen beheben

Aufgaben:

- › Velonetze prüfen
- › Schwachstellen lokalisieren
- › Massnahmen entwickeln und umsetzen

Arbeitsplattform:

Veloworkshops (Agglo Basel/Korridore)

Le programme de travail des corridors a été présenté et remis aux communes lors de la première journée de travail organisée le 22 novembre 2018 à Riehen (voir tableau 2).

Tableau 2 : Thématiques et tâches du programme de travail des corridors

Thématique : Paysage et espaces ouverts	
Objectifs PA4 : › Suivre l'évolution de l'urbanisation et recenser des données (comme le nombre d'habitants et d'emplois dans les zones de développement prioritaire) › Élaborer une stratégie d'urbanisation à l'échelle du corridor sur la base de la vision d'avenir du projet d'agglomération de Bâle (notamment par un traitement différencié des zones urbanisées en définissant et en cartographiant les types d'urbanisation tels que les zones de développement prioritaire, les sites propices à la densification, les zones de valorisation, les centres des localités/développements de centres) › Mettre en œuvre une stratégie d'urbanisation coordonnée avec les infrastructures de transport et concertée au niveau régional (par exemple par l'analyse du potentiel des centres des localités) › Poursuivre le développement des zones de développement prioritaire de manière coordonnée au niveau régional (définir le mix des utilisations, les objectifs de développement, les étapes, les priorités, notamment en fonction de la desserte par les transports) › Préserver/améliorer/créer des espaces publics attrayants	
Tâches : › Etablir un projet de territoire/une vision d'avenir, y compris des mesures (paquets) › Organisation/commission pour la mise en œuvre coordonnée du projet de territoire › Mettre en œuvre les mesures/projets › Fournir des informations pour l'actualisation des fiches de mesure urbanisation du PA4	Plate-forme de travail : Villes et communes des corridors
Thématique : Immeubles de grande hauteur	
Objectifs PA4 : › Elaborer le concept pour les immeubles de grande hauteur du projet d'agglomération de Bâle (par Agglo Basel) › Mise en œuvre du concept pour les immeubles de grande hauteur à l'échelon régional/communal dans les communes retenues des corridors intérieurs	
Tâches : Mise en œuvre du concept pour les immeubles de grande hauteur	Plate-forme de travail : Villes et communes des corridors
Thématique : Paysage et espaces ouverts	
Objectifs PA4 : Améliorer l'accessibilité des espaces de détente de proximité de l'agglomération de Bâle ainsi que la qualité de l'expérience qu'ils permettent	
Tâches : Développer des mesures et les mettre en œuvre	Plate-forme de travail : Villes et communes des corridors
Thématique : Trafic cycliste	
Objectifs PA4 : › Développer un réseau cyclable concerté à l'échelon trinational avec des typologies de réseaux harmonisées › Promouvoir un réseau cyclable cohérent, sûr et attractif › Localiser les points faibles (ruptures de continuité, défauts de qualité) sur la base d'exigences de qualité arrêtées et les éliminer grâce à des mesures appropriées	
Tâches : › Examiner les réseaux cyclables › Localiser les points faibles › Développer des mesures et les mettre en œuvre	Plate-forme de travail : Ateliers vélo (Agglo Basel/corridors)

Thema: Fussverkehr**Ziele AP4:**

- › Zusammenhängendes, sicheres und attraktives Wegnetz fördern.
- › Hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum schaffen

Aufgaben:

- › Festlegung der Hauptachsen und wichtigen Verbindungen
- › Schwachstellen (Netzlücken, Qualitätsmängel) lokalisieren und mit Massnahmen beheben
- › Massnahmen zur Förderung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum entwickeln und umsetzen

Arbeitsplattform:

Städte und Gemeinden/Agglo Basel

Thema: Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung**Ziele AP4:**

- › Übersicht zur Parkraumbewirtschaftung in der Agglomeration erstellen (durch Agglo Basel)
- › Konzept für eine koordinierte, agglomerationsweit abgestimmte Parkraumbewirtschaftung erarbeiten
- › Umsetzung des gemeinsam erarbeiteten Konzeptvorschlages

Aufgaben:

- › Grundlagen zur kommunalen Parkraumbewirtschaftung bereitstellen
- › Mitarbeit am Konzept
- › Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung einführen/umsetzen

Arbeitsplattform:

Arbeitsgruppe Harmonisierung
Parkraumbewirtschaftung von Agglo Basel

Thema: P&R**Ziele AP4:**

- › Ausbau des P+R – Angebotes an geeigneten Standorten (Neuschaffung, Kapazitätserweiterung)
- › Autofahrten möglichst früh auf den ÖV verlagern

Aufgaben:

- › Umsetzung an geeigneten Standorten vorantreiben
- › Information und Sensibilisierung

Arbeitsplattform:

Städte und Gemeinden/Agglo Basel

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel, Arbeitsprogramm Korridore, 4. Generation

Die Aufgaben aus dem Arbeitsprogramm werden von den Korridoren – wo relevant – in bestehende Prozesse integriert oder durch neu angestossene Projekte aufgegleist. Gewisse Vorgaben waren bereits zu Beginn der 4. Generation von mehreren Korridoren erfüllt (z. B. Raumkonzept/Zukunftsbild erstellen).

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms unterstützt die Gemeinden nicht nur fachlich, sondern auch in finanzieller Hinsicht, durch die Bezuschussung von wichtigen Studien, Konzepten, Leitbildern etc. Das nächste Kapitel gibt einen Überblick über die Aktivitäten der Korridore. Ausserdem wird in den Kapiteln 3-12 (Korridorkapitel) im Unterkapitel «Der Korridor im AP4» auf das Zusammenspiel des spezifischen Korridors mit dem Agglomerationsprogramm eingegangen.

Thématique : Trafic piétonnier

Objectifs PA4 :

- › Promouvoir un réseau cohérent, sûr et attractif
- › Créer une qualité de séjour élevée dans l'espace public

Tâches :

- › Définir les axes principaux et les liaisons d'importance
- › Localiser les points faibles (ruptures de continuité, défauts de qualité) et les éliminer grâce à des mesures
- › Développer des mesures pour promouvoir la qualité de séjour dans l'espace public et les mettre en œuvre

Plate-forme de travail :

Villes et communes/Agglo Basel

Thématique : Gestion harmonisée du stationnement

Objectifs PA4 :

- › Dresser un aperçu de la gestion du stationnement dans l'agglomération de Bâle (par Agglo Basel)
- › Elaborer un concept pour une gestion du stationnement coordonnée et concertée à l'échelle de l'agglomération
- › Mettre en œuvre la proposition de concept élaborée en commun

Tâches :

- › Mettre à disposition les bases de la gestion communale du stationnement
- › Participer au concept
- › Introduire/mettre en œuvre la gestion harmonisée du stationnement

Plate-forme de travail :

Groupe de travail gestion harmonisée du stationnement d'Agglo Basel

Thématique : P&R

Objectifs PA4 :

- › Aménager l'offre P+R pour les sites qui s'y prêtent (nouvelles installations, extension des capacités)
- › Transférer le plus tôt possible les trajets en voiture vers les TP

Tâches :

- › Faire progresser la mise en œuvre pour les sites appropriés
- › Informer et sensibiliser

Plate-forme de travail :

Villes et communes/Agglo Basel

Source : Bureau d'Agglo Basel, programme de travail des corridors, 4^e génération

Dès que la chose apparaît pertinente, les corridors intègrent les tâches du programme de travail dans les processus existants ou enclenchent de nouveaux projets à cet effet. Dès le début de la 4^e génération, plusieurs corridors avaient déjà satisfait à certaines exigences (comme l'élaboration d'un projet de territoire/d'une vision d'avenir).

La structure porteuse du projet d'agglomération soutient les communes non seulement sur le plan technique mais également sur le plan financier en subventionnant d'importants travaux comme des études, concepts et autres concepts directeurs. Le chapitre suivant donne un aperçu des activités des corridors. En outre, le chapitre intitulé «Le corridor dans le PA4» détaille l'interaction de chaque corridor avec le projet d'agglomération.

2.3 Aktivitäten der Korridore im Überblick

Wie die nachfolgende Abbildung 2 verdeutlicht, sind die Aktivitäten und Fortschritte in den Korridoren sehr unterschiedlich. Dies ist teilweise durch den unterschiedlichen Handlungsdruck zu erklären. Zudem gab es in gewissen Korridoren bereits eine überkommunale Zusammenarbeit und entsprechende Gefässe für gemeinsames inhaltliches Arbeiten im Bereich der Raum- und Verkehrsplanung, während in anderen Korridoren die Zusammenarbeit erst aufgegleist, etabliert und geeignete Arbeitsgefässe geschaffen werden mussten.

Die Abbildung 2 zeigt die wichtigsten Aktivitäten der Korridore. Die grauen Pfeile bezeichnen Projekte, die bereits abgeschlossen sind, die farbigen Pfeile, die noch laufenden Projekte in den Korridoren.

Aperçu des activités des corridors

Comme le donne à voir l'illustration suivante, les activités et les progrès réalisés varient fortement selon les corridors. Ce qui s'explique notamment par le fait que le besoin d'action n'est pas partout le même. Par ailleurs, dans certains corridors, une forme de coopération supracommunale était déjà en place avec des canaux dédiés permettant un travail commun de fond dans les domaines de l'aménagement du territoire et de la planification des transports. Dans d'autres corridors, il a d'abord fallu mettre la coopération sur les rails et créer des canaux de travail appropriés.

L'illustration suivante montre les principales activités des corridors. Les flèches grises indiquent les projets déjà réalisés, les flèches de couleur ceux qui sont en cours.

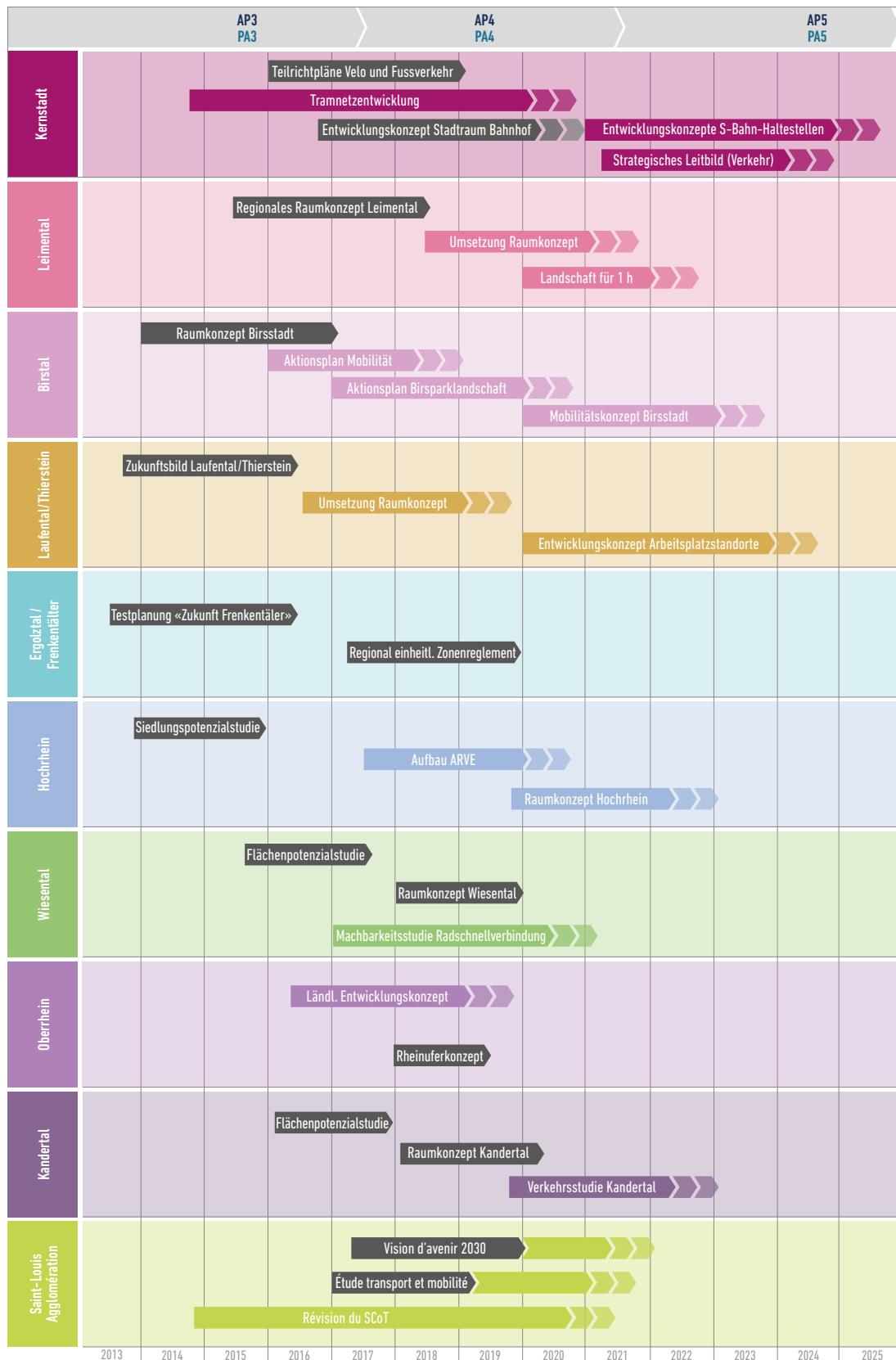
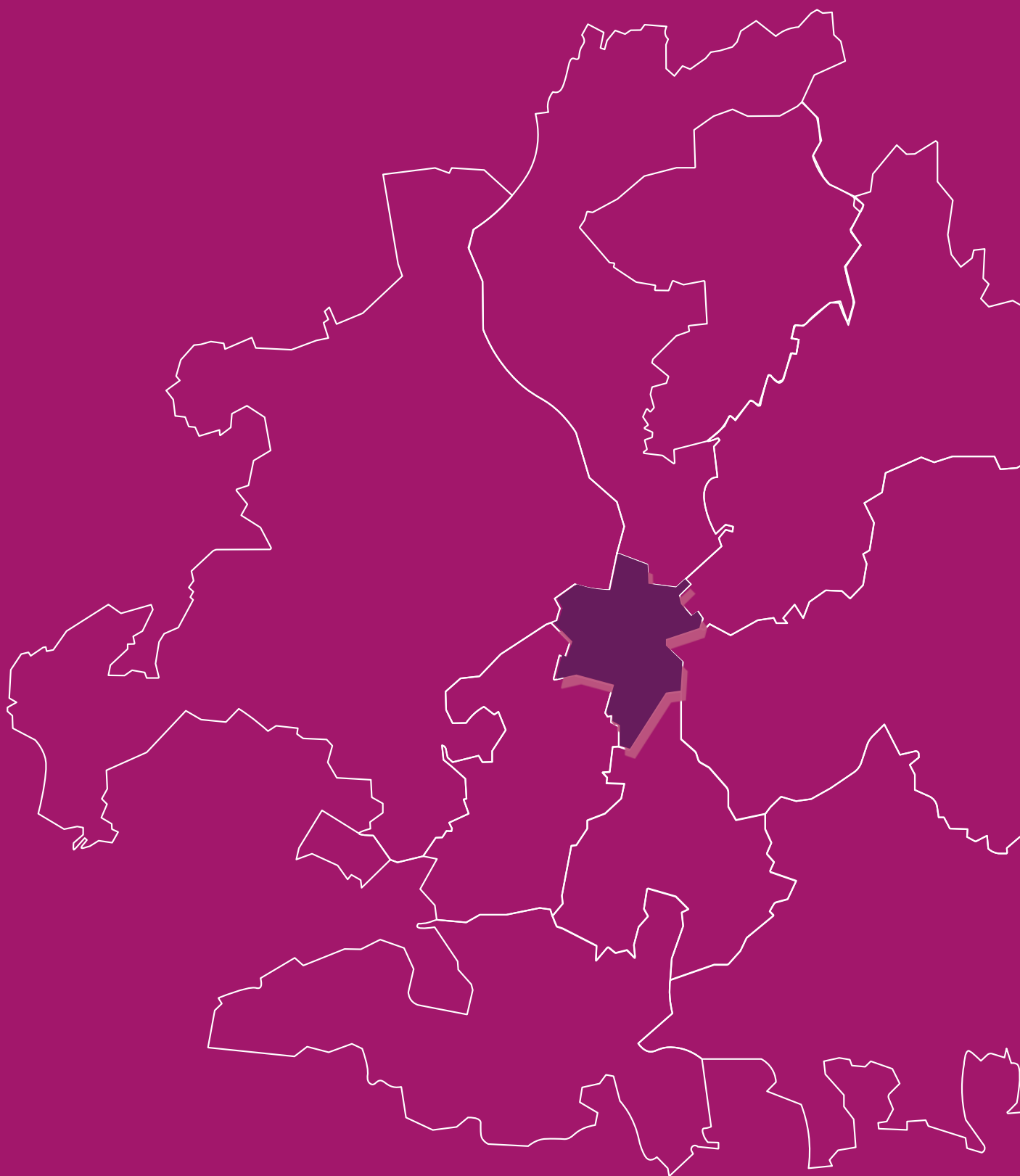


Abbildung 2:
Aktivitäten
der Korridore
Illustration 2 :
Activités des
corridors

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel
Source : Bureau d'Agglo Basel



3 KERNSTADT



3.1 Portrait

Der Raum des Agglomerationsprogramms Basel weist zwar eine polyzentrische Struktur auf, ist jedoch durch die Korridore radial organisiert. Im Zentrum der 9 Korridore liegt die Kernstadt Basel. Die Siedlungsstruktur der Kernstadt ist stark urban geprägt und zieht sich teilweise in die benachbarten Korridore weiter. Aus diesem Grund umfasst die Raumkategorie «Agglomerationszentrum» im Zukunftsbild seit der 4. Generation nicht mehr nur den Perimeter der Kernstadt, sondern auch Gemeinden der benachbarten Korridore, die in der Zwischenzeit mit der Kernstadt verwachsen sind. Die hier beschriebene Kernstadt umfasst jedoch nur die Stadt Basel.

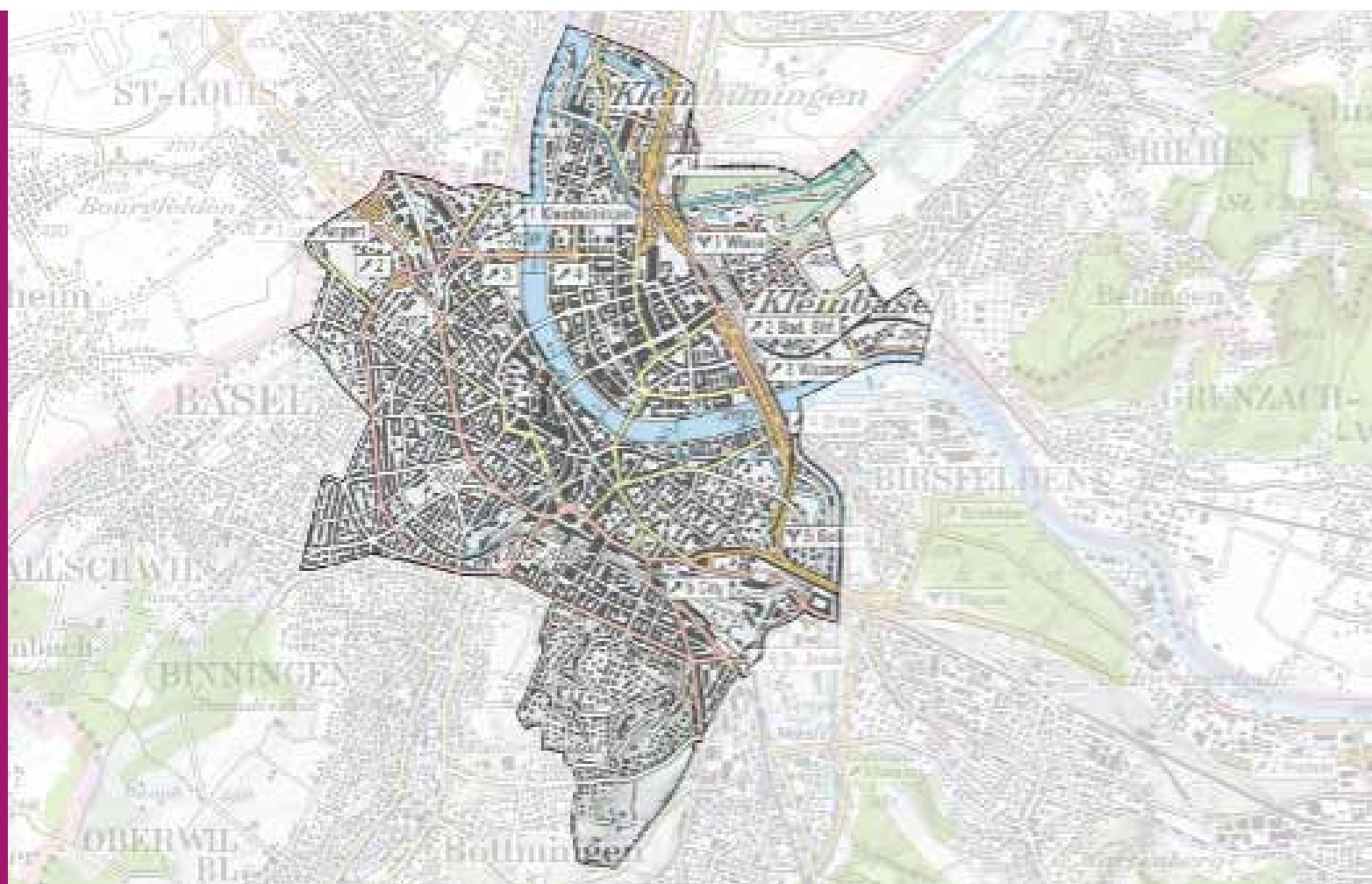


Abbildung 3: Übersichtskarte Kernstadt

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Die Grenze der Kernstadt verläuft ungefähr zur Hälfte entlang der Schweizer Landesgrenze. Die Grenzlage bedingt, insbesondere in Verkehrsfragen, eine enge trinationale Abstimmung und grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit den französischen und deutschen Nachbargebieten. Auch auf der Schweizer Seite ist die enge Abstimmung mit dem Kanton Basel-Landschaft eine Voraussetzung zur Optimierung der Siedlungs- und Verkehrsinfrastrukturentwicklung. Als Zentrum mit wachsender Wohnbevölkerung, wachsender Beschäftigtenzahl und zentralen Einrichtungen für die ganze Agglomeration, muss die Kernstadt auch als verkehrliches Zentrum mit regional, national und international hervorragender Erreichbarkeit funktionieren.

Die Kernstadt Basel wird aufgrund ihrer Lage im europäischen Verkehrsnetz von allen grossen Verkehrsinfrastrukturen durchquert: die Nationalstrasse A2/3, die mit der Ost- und Nordtangente den Anschluss an die deutsche Autobahn A5 und die französische A35 herstellt, die Bahnlinien die über den Bahnhof St. Johann und den Badischen Bahnhof zum Bahnhof SBB und von dort ins Birstal ins Ergolztal und an den Hochrhein führen, sowie das Netz der Kantonsstrassen als wichtigste Verbindungs- und Erschliessungsachsen. Ebenso werden die S-Bahn-Linien der trinationalen S-Bahn in Basel zusammengeführt, auch wenn es sich heute noch nicht um Durchmesserlinien handelt.

Gemeinde	Teilraum	Raumtyp	EW ¹	AP ²
Basel	BS	Agglomerationszentrum	179'085	185'432
SUMME			179'085	185'432

Tabelle 3:
Gemeinden, Einwohner
und Arbeitsplätze in
der Kernstadt

Quellen:

¹EW BS (2020): Statistisches Amt Kanton Basel-Stadt (Einwohner am 31. Dezember 2020)

²AP CH (2018): BFS STATENT (Beschäftigte am 31. Dezember 2018)

In den letzten Jahren hat sowohl die Zahl der Einwohner als auch der Arbeitsplätze in der Stadt Basel zugenommen und liegt derzeit bei ca. 179'000 Einwohnern und 185'400 Arbeitsplätzen. Nach Ablehnung der Erweiterung des Siedlungsgebiets per Volksentscheid 2014 gibt es zurzeit keine Möglichkeit zur Ausweitung von Baugebieten. Die Siedlungsentwicklung zur Schaffung von mehr Wohn- und Arbeitsraum muss also zukünftig als Innenentwicklung und in Abstimmung mit den Nachbarn stattfinden. Das Potenzial zum Wachstum nach innen wurde hierfür in den letzten Jahren in der Kernstadt intensiv ausgelotet und Schritt für Schritt mobi-

lisiert (Bebauungspläne z.B. für das Areal des Felix Platter-Spitals, das Areal am Walkeweg und VoltaNord; Zonenplanrevision). Die Kernstadt verfügt noch über mehrere grossräumige Entwicklungsflächen, die als Chance für Verdichtung und mehr Grünräume genutzt werden können. Nebst der sorgfältigen städtebaulichen Beplanung dieser Areale ist auch eine gute Abstimmung mit der Verkehrsplanung wichtig, um die hohe Lebensqualität zu sichern. In den vergangenen Jahren ist es der Stadt Basel gelungen, trotz Einwohner-/Arbeitsplatzwachstum den MIV auf den Stadtstrassen zu reduzieren.

3.2 Organisation/zuständige Gremien

Eine neue Organisation der Kernstadt analog eines Korridorprozesses im Rahmen des Agglomerationsprogramms war nicht nötig – vielmehr eine gezielte Absprache und Zusammenarbeit der Fachämter. Da die kommunalen und kantonalen Zuständigkei-

ten in der Verwaltung Basel-Stadt zusammengefasst sind, liegt die Verantwortung für die Siedlungs- und Verkehrsplanung bei Städtebau & Architektur und beim Amt für Mobilität sowie für die Umsetzung im Verkehr beim Tiefbauamt.

Um den gemeinsamen Themen der Kernstadt mit ihren unmittelbar angrenzenden Nachbargemeinden eine technische Austauschplattform zu bieten, sollte im Herbst 2020 vom Agglomerationsprogramm die **Arbeitsgruppe Kern+** eingerichtet werden. Aufgrund der COVID-19 Pandemie musste der Start der

Plattform auf Sommer 2021 verschoben werden. Die Fachleute der Verwaltung des Kantons Basel-Stadt sowie der benachbarten Gemeinden werden sich hier in erster Linie einem abgestimmten Verkehrs- und Siedlungsflächenmanagement widmen.



3.3 Aktivitäten im Korridor

3.3.1 Tramnetzentwicklung

Das Basler Tramnetz ist in den letzten Jahrzehnten nur punktuell ausgebaut worden, während die Agglomeration und die Stadt Basel wachsen und fortlaufend Raum für zusätzliche Einwohner und Arbeitsplätze geschaffen wird, insbesondere in den grossen Schwerpunktgebieten der Stadt Basel. Mit neuen Streckenabschnitten soll das Tramnetz gestärkt und den zünftigen Mobilitätsbedürfnissen gerecht werden. Die strategische Entwicklung des Tramnetzes verfolgt 3 übergeordnete Ziele:

- › **Mehr Flexibilität im Netz:** Gezielte Lückenschlüsse ermöglichen eine bessere Verteilung der Tramlinien auf die zentralen Achsen und verbessern die Stabilität des Betriebs im Kern des Netzes.
- › **Anbindung Entwicklungsareale:** Kurze Neubauabschnitte erschliessen dynamische Arbeitsplatz- und Wohngebiete und schaffen rasche Verbindungen von dort zum Stadtzentrum und zu den Bahnhöfen.
- › **Erweiterungen in der stadtnahen Agglomeration:** Die Verlängerung von Linien über heutige Endstationen hinaus verkürzt die Reisezeiten aus dem Umland und bindet die Entwicklungsareale in den Nachbargemeinden Basels ans Tramnetz an.

Neben diesen übergeordneten Zielen ist die Tramnetzentwicklung nachfrageorientiert und abgestimmt auf die Veloinfrastruktur und insbesondere auch auf das Busnetz zu erfolgen, um attraktive Umsteigevorgänge (Velo/Tram, Bus/Tram) zu ermöglichen. Ausserdem ist die strategische Tramnetzentwicklung ein dynamischer Prozess und die aus den strategischen Zielen abgeleiteten Netzerweiterungen sind laufend an die aktuellen Entwicklungen (u.a. Planungsstand der Siedlungsareale, neue Planungsgrundlagen anderer Verkehrsmittel, z.B. Velonetzplan) im Tramnetzperimeter anzupassen und deren Priorisierung zu prüfen. Die im AP3 eingereichten insgesamt 19 Tramprojekte wurden im Rahmen von AP4 weiter vorangebracht und die Priorität hat sich teilweise geändert.

Die aktuelle Zielvorgabe der strategischen Tramnetzentwicklung ist im Streckenplan dargestellt. Der Streckenplan bildet die Neubaumassnahmen (Gleisinfrasturktur) ab. Er wurde im Februar 2020 vom Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt verabschiedet. Gleichzeitig wurde der zweite Statusbericht zur Tramnetzentwicklung vom Regierungsrat Basel-Stadt zur Kenntnis genommen und wurde mit der Genehmigung von zusätzlichen Planungsmitteln

die Voraussetzung geschaffen, die Planung der Projekte Tram 30 und Tram Bachgraben zu beschleunigen und zu intensivieren.

Das Liniennetz, bildet das Angebot ab, welches auf der verfügbaren Infrastruktur gefahren wird. Im Jahr 2020 wurde die mittelfristige Entwicklung dieses Angebots überprüft. Hierbei arbeiteten die Fachstellen

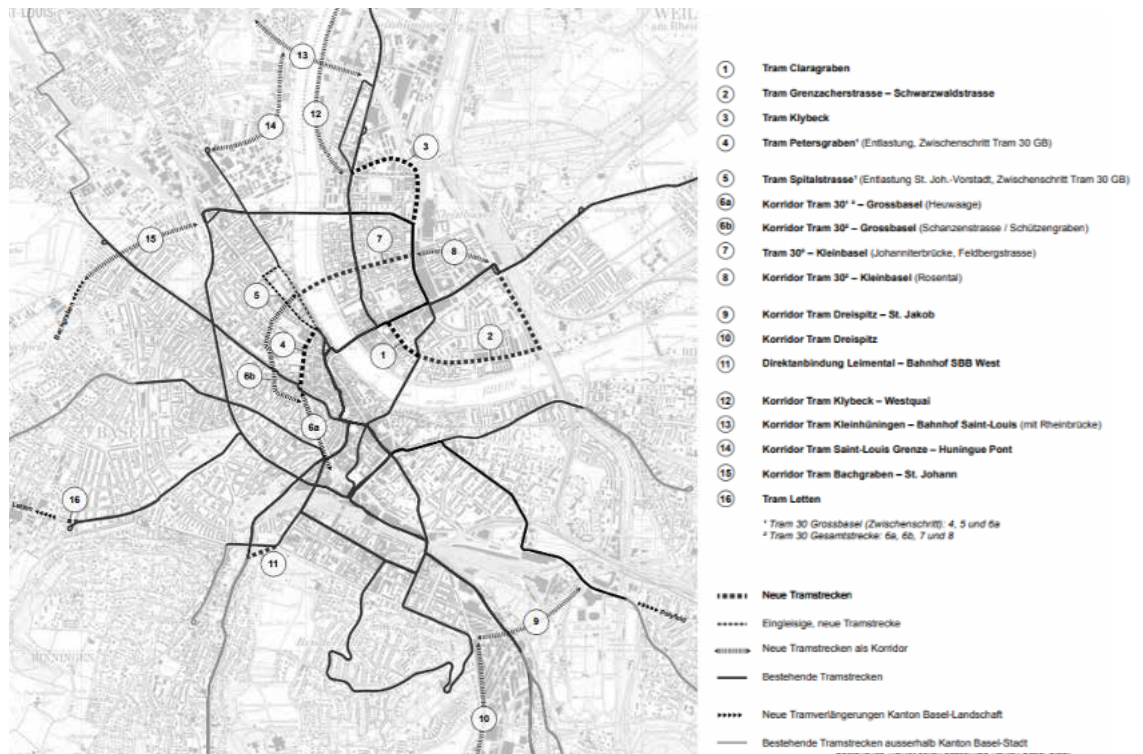
der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft und den beiden Transportunternehmen sehr eng zusammen und haben das Liniennetz 2030 definiert. In die Überlegungen floss die etappierte Umsetzung aller Infrastrukturprojekte im Tramnetz, sowohl im Korridor Kern als auch in den Nachbarkorridoren, ein (siehe Hauptbericht - Teil 1, Teilstrategie Tram/Bus).



Schwarzwaldbrücke und Wettsteinquartier in Basel

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Abbildung 4:
Plan über den Aus-
bau des Tramstre-
ckenetzes in
Basel-Stadt
(Stand Januar 2020)



Quelle: Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt

3.3.2 Neue Zielsetzungen in der Verkehrs- und Parkplatzpolitik

Am 9. Februar 2020 hat die Stimmbewölkerung des Kantons Basel-Stadt die verkehrspolitischen Weichen neu gestellt. Die Volksinitiative «Parkieren für alle», welche die Anzahl von Parkplätzen im öffentlichen Raum sichern wollte, wurde deutlich abgelehnt. Ebenfalls zurückgewiesen wurde die Initiative «Zämme fahre mir besser», die das Ziel verfolgte, die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs auf Gesetzesstufe aufzuheben. Stattdessen nahm die Stimmbewölkerung mit knapper Mehrheit den Gegenvorschlag zu dieser Initiative an und beschloss damit Anpassungen am Umweltschutzgesetz (USG).

Die Volksentscheide setzen einen klaren Rahmen für die künftige Verkehrspolitik im Stadtkanton. Die wesentlichen Vorgaben im geänderten USG hierfür sind, dass

- › der private Motorfahrzeugverkehr auch bei einem Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum nicht zunehmen darf;
- › umweltfreundliche Verkehrsmittel bevorzugt behandelt und ihr Anteil am Verkehrsaufkommen durch Fördermassnahmen erhöht werden soll;
- › der Gesamtverkehr bis 2050 nur noch mit Verkehrsmitteln erfolgt, die emissionsarm, klima- und ressourcenschonend sind.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt wird voraussichtlich noch 2021 ein strategisches Leitbild für die Umsetzung der neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen verabschieden. Die Strategie wird das 2015 verabschiedete, verkehrspolitische Leitbild ablösen, dabei die erfolgreiche bisherige Verkehrspolitik konsistent fortschreiben und entsprechend den neuen Gesetzesgrundlagen zusätzliche Schwerpunkte insbesondere im Bereich Klimaneutralität festlegen.

Einen entscheidenden Beitrag zu einer erfolgreichen Verkehrspolitik leistet die **Bewirtschaftung des Parkraums**. Anfang 2019 wurden in der Stadt Basel die Preise der Parkkarten für Anwohnende und Besuchende verdoppelt, zudem hat der Regierungsrat die Bezugsbedingungen für Anwohnerparkkarten angepasst. Eine 2020 durchgeführte Wirkungskontrolle ergab, dass die Nachfrage nach Anwohnerparkkarten spürbar (-15% im Vergleich 2018 zu 2019) und die Nachfrage nach Besucherparkkarten sehr deutlich (-47% im Vergleich 2018 zu 2019) zurückgegangen ist. Das Ziel,

den öffentlichen Raum zu entlasten wurde also erreicht.

Damit der öffentliche Raum noch mehr von parkierenden Autos befreit wird, will der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt mit gesetzlichen Anpassungen die Voraussetzungen dafür verbessern, dass ein grösserer Anteil der Parkierungsnachfrage auf Privatareal befriedigt werden kann. Insbesondere will er den Bau von Quartierparkings erleichtern.

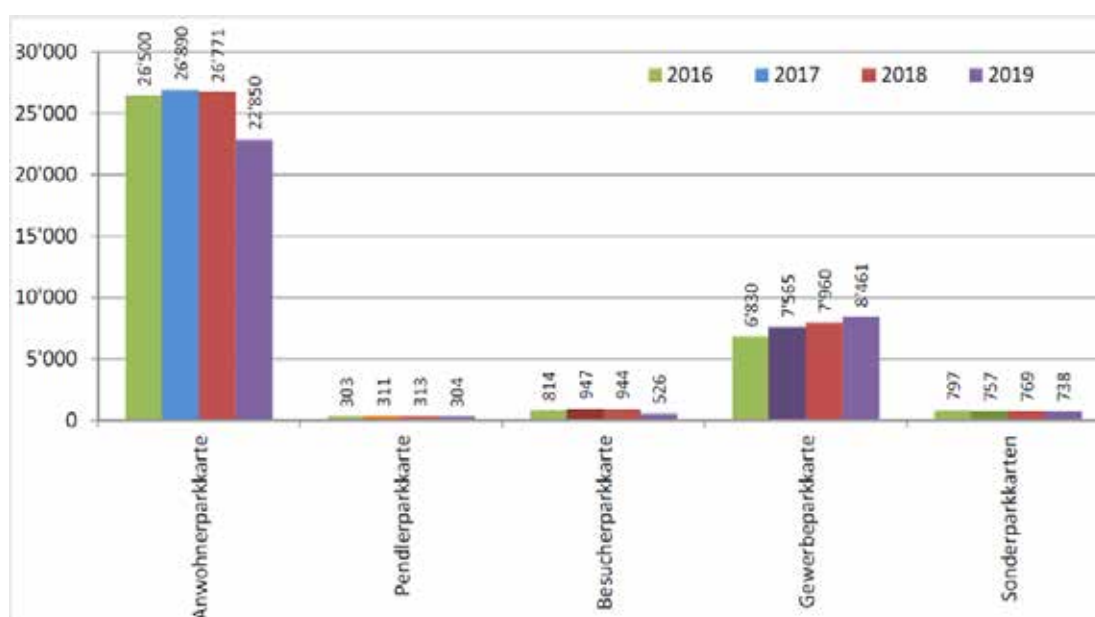


Abbildung 5:
Entwicklung der Anzahl
an einem durchschnitt-
lichen Tag gültigen Park-
karten in Basel

Quelle: Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt

Zudem möchte er den 2011 geschaffenen Pendlerfonds mit zusätzlichen finanziellen Mitteln alimentieren und dessen Zweck erweitern. Der Pendlerfonds erlaubt es dem Kanton Basel-Stadt, Projekte auch ausserhalb des Kantonsgebiets mitzufinanzieren, welche den Parkierungsdruck in der Stadt reduzieren. Aus Mitteln des Pendlerfonds wurden bis Ende 2019 28 Projekte mitfinanziert und hierfür über CHF 4,2 Mio.

ausbezahlt. Die Projektträger (mehrheitlich Gebietskörperschaften im grenznahen Frankreich oder Deutschland) realisierten mit dieser finanziellen Unterstützung bis Ende 2019 knapp 600 Stellplätze für Velos und knapp 1'100 Parkplätze für Autos und Motos. Über 800 weitere Veloabstellplätze befinden sich noch im Bau oder in Planung.

3.3.3 Teilrichtplan Velo und Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt hat am 2. Juli 2019 den aktualisierten Teilrichtplan Velo (TRP Velo) und den Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege (TRP FW) erlassen. Es handelt sich um behördenverbindliche Instrumente. Die beiden untereinander koordinierten Teilrichtpläne beinhalten Strategien und Grundsätze sowie qualitative Anforderungen an die jeweiligen Netze und Anlagen. Über die Teilrichtpläne stellt der Kanton sicher, dass der Velo- und Fussverkehr bei übergeordneten Vorhaben berücksichtigt und mit anderen Planungen, wie der parallel erfolgten Anpassung Mobilität des Kantonalen Richtplans, der Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms Basel, und den laufenden Planungen zu Arealentwicklungen abgestimmt wird.

Der **TRP Velo** legt das kantonale Veloroutennetz sowie Standorte für Veloabstellanlagen (grosse Velostationen und Bike&Ride-Anlagen) fest und zeigt den Planungsstand von Netzerweiterungen auf. Er bildet die Planungsgrundlage zur Entwicklung einer velo-freundlichen Infrastruktur.

Das kantonale Veloroutennetz ist in 2 sich ergänzende Netze aufgeteilt – ein Basisroutennetz und ein Pendlerroutennetz. Damit trägt es den unterschiedlichen Bedürfnissen der Velofahrenden (Pendler, Schülerinnen, Touristen etc.) Rechnung: Pendlerrouuten dienen geübten Zweiradfahrenden als möglichst rasche, direkte Verbindung von A nach B, während das Basisnetz auch auf Velofahrende mit einem erhöhten Sicherheitsbedürfnis ausgelegt ist.

Die inhaltlichen Anpassungen des TRPs Velo werden in das Umsetzungsprogramm übernommen. Das Umsetzungsprogramm hält die Massnahmen fest, die zur Weiterentwicklung des Veloroutennetzes in den nächsten 10 Jahren geplant sind, und priorisiert sie. Vorrang haben Massnahmen auf den priorisierten Routen, da auf diesen besonders viele Velofahrende unterwegs sind. Diese Massnahmen erzeugen also potenziell einen grossen Nutzen.

Der **TRP FW** legt analog zum TRP Velo das kantonale Fuss- und Wanderwegnetz sowie das städtische Fusswegnetz für Basel fest und zeigt den Planungsstand von Netzerweiterungen auf. Damit schafft er die Grundlage zur Entwicklung einer fussverkehrs-freundlichen Infrastruktur. Mit dem TRP FW erfüllt der Kanton zudem die Vorgaben des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG).

Das Fusswegnetz wird neu in ein kantonales Netz und ein Stadtnetz (wichtige Quartierverbindungen) gegliedert. Diese Unterscheidung trägt den verschiedenen Bedürfnissen der Nutzergruppen (Arbeitspendler, Spaziergänger, Mittelschüler, Einkaufende, Senioren, ÖV-Passagiere etc.) Rechnung. Auf dem kantonalen Netz sind hohe Anforderungen hinsichtlich Direktheit und Platzverhältnisse zu erfüllen, auf dem Stadtnetz stellen insbesondere die Sicherheit und die Attraktivität die grössten Anforderungen dar.

Der TRP FW wird, analog zum TRP Velo, durch ein Umsetzungsprogramm konkretisiert. Dieses hält die Massnahmen fest, die zur Weiterentwicklung des Fuss- und Wanderwegnetzes in den nächsten 10 Jahren geplant sind, und priorisiert diese. Vorrang haben Massnahmen auf Verbindungen mit besonders vielen Fussgängerinnen und Fussgängern. Prioritär ist zudem die Behebung von sicherheitsrelevanten Schwachstellen und Netzlücken.

Die priorisierten Netze für den Fuss- und Veloverkehr bilden die Basis für die Umsetzungspakete, die im Rahmen des Agglomerationsprogramms geschnürt werden. Für das Agglomerationsprogramm 4. Generation wurden ausgewählte, wichtige Verbindungen des Basis- und Pendlerroutennetzes den Agglo-Kategorien Haupt- und Vorrangsrouten zugeordnet. Diese Routen des Kantons Basel-Stadt sind mit den Haupt- und Vorrangsrouten des übrigen Agglomerationsperimeters abgestimmt. Das priorisierte Routennetz des Umsetzungsprogrammes 2016 wurde für die Aktualisierung 2020 um die Haupt- und Vorrangrouten des Agglomerationsprogrammes erweitert.

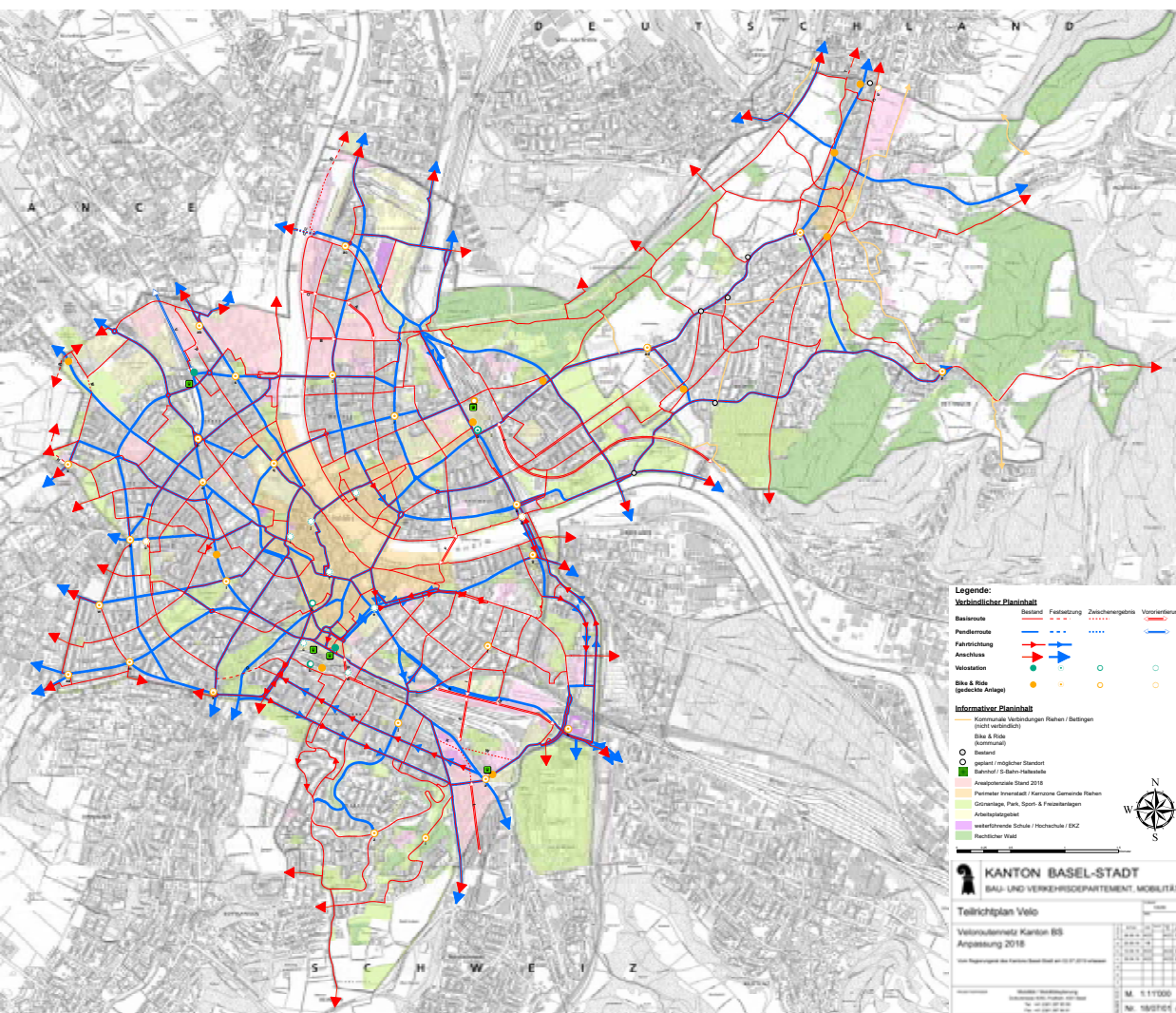


Abbildung 6:
Teilrichtplankarte
(TRP) Velo

Quelle: Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt

3.3.4 Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof SBB

Der städtische Raum um den Bahnhof SBB kommt bereits heute als wichtigster Ankunftsort an seine Leistungsgrenzen. Diese Situation wird sich in absehbarer Zeit noch verstärken. Grund dafür sind die wachsenden Pendlerströme und die für deren Bewältigung geplanten massiven Ausbauten der Bahninfrastruktur. Davon stellen das Herzstück sowie Massnahmen zur Kapazitätserhöhung des Bahnhofs die bedeutendsten Vorhaben dar. Zukünftig wird ein starker Anstieg der Personenfrequenzen erwartet und damit müssen sich auch städtische Infrastrukturen rund um den Bahnhof an die Erfordernisse anpassen. Aus diesem Grund wurde in enger Zusammenarbeit mit der SBB ein behördenverbindliches Entwicklungskonzept erarbeitet, das die verkehrlichen und gestalterischen Massnahmen

im öffentlichen Raum rund um den Bahnhof benennt. Aus diesem Entwicklungskonzept sind diverse Massnahmen des AP4 entstanden.

Auch für die weiteren bestehenden und zukünftigen Haltestellen der S-Bahn in der Stadt Basel sind aufgrund der zu erwartenden steigenden Fahrgastzahlen Anpassungen an der städtischen Infrastruktur und am städtischen öffentlichen Verkehr (Tram und Bus) nötig. Entsprechend sind Entwicklungskonzepte auch für die Stadträume um die zukünftigen Haltestellen Solitude, Morgartenring, Mitte und Klybeck sowie für die bestehenden Bahnhöfe St. Johann und Badischer Bahnhof in Erarbeitung, bzw. vorgesehen.

3.3.5 Zusammenwirken mit der Internationalen Bauausstellung Basel 2020

Die Kernstadt Basel profitiert in besonderer Weise von den Aktivitäten der Internationalen Bauausstellung Basel (IBA), die von den Behörden des Kantons gemeinsam mit dem Trinationalen Eurodistrict Basel 2010 initiiert wurde. Die Zielsetzung der IBA Basel sich, für eine Überwindung der Grenzwirkung in der Region Basel einzusetzen, deckt sich mit der Motivation des Agglomerationsprogramms Basel. Die zahlreichen Projekte der IBA, die zwischen 2010 und 2020 lanciert wurden, helfen die Region ungeachtet ihrer Landesgrenzen als eine Region wahrzunehmen und zu erleben. Dieses gelingt anhand der Schaffung neuer gemeinsamer Grün-

und Erholungsräume oder mit der Inwertsetzung bestehender Landschaftsräume; mit der Schaffung von neuen Verkehrswegen für den öffentlichen Verkehr oder Langsamverkehr oder selbstverständlich auch mit der Forcierung grosser Siedlungsschwerpunkte, die auf eine gute Erschliessung mit dem ÖV und LV ausgerichtet sind und eine hohe und zukunftsgerichtete Lebensqualität realisieren werden. Die Qualitätskriterien der IBA (trinationale Wirkung, Nachhaltigkeit, Modellhaftigkeit usw.) tragen dazu bei, dass zahlreiche herausragende Projekte in der Region Basel realisiert werden können.

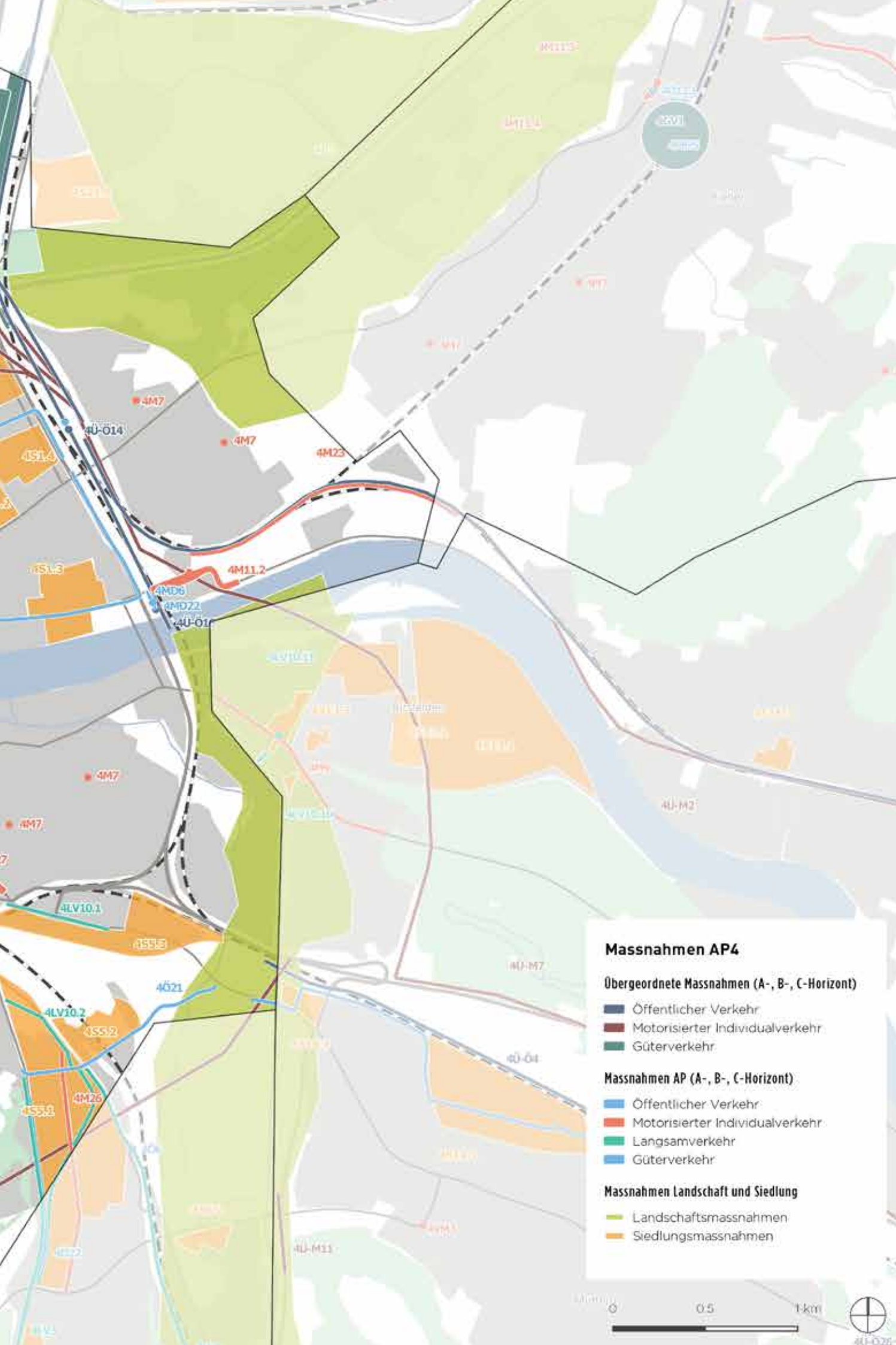
3.4 Der Korridor im AP4

Der Druck auf die bestehenden Infrastrukturen nimmt mit dem starken Bevölkerung- und Arbeitsplatzwachstum und dem prognostizierten Zuwachs der Pendlerzahlen stetig zu. Die Verkehrsinfrastrukturen stossen an ihre Grenzen. Um die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse zu stillen und die Funktion als Zentrum und Verkehrsdrehscheibe der Agglomeration zu erhalten, sind wesentliche Ausbauten an den Verkehrsinfrastrukturen erforderlich.

Die folgenden Tabellen und Karten zeigen die Massnahmen, die in der Kernstadt geplant und im AP4 enthalten sind.

Schwerpunktgebiete

Durch die fortschreitende wirtschaftliche Umstrukturierung entstehen in der Kernstadt verschiedene Entwicklungsgebiete, bei denen eine Transformation von Industrie/Gewerbe zu Mischnutzung möglich wird. Entwicklungspotenziale finden sich in allen Tabellen der Kernstadt, teilweise im Übergang zu den angrenzenden Korridoren und sind alle bereits heute verkehrlich gut erschlossen. Sie weisen nach aktuellen Schätzungen insgesamt ein Potenzial von rund 25'000 zusätzlichen Einwohnern und etwa 27'000 zusätzlichen Arbeitsplätzen auf. In der Kernstadt befinden sich in den 4 Schwerpunktgebieten die grössten Entwicklungspotenziale, kein Korridor verfügt in den Schwerpunktgebieten über ähnlich grosse Potenziale. Die Planungen und Realisierungen in den Basler Schwerpunktgebieten verlaufen aktuell aufgrund der anhaltend grossen Nachfrage nach Wohnungen und Arbeitsflächen dynamisch, nachdem bereits in den vergangenen Jahren grosse Fortschritte erzielt wurden. Nachfolgende Tabelle gibt Auskunft über den Stand der Entwicklungen.



Massnahmen AP4

Übergeordnete Massnahmen (A-, B-, C-Horizont)

- Öffentlicher Verkehr
- Motorisierter Individualverkehr
- Güterverkehr

Massnahmen AP (A-, B-, C-Horizont)

- Öffentlicher Verkehr
- Motorisierter Individualverkehr
- Langsamverkehr
- Güterverkehr

Massnahmen Landschaft und Siedlung

- Landschaftsmassnahmen
- Siedlungsmassnahmen



Stand Entwicklung im Schwerpunktgebiet Kleinbasel	
Erlenmatt	Bereits seit 2007 entsteht auf der Erlenmatt ein neues Stadtquartier. In den letzten Jahren wurden im westlichen Arealteil zahlreiche Wohnbauten in verschiedenen Segmenten sowie Dienstleistungsangebote fertiggestellt.
Messe Basel	Die Parzelle des heutigen Parkhauses der Messe Basel soll zukünftig mit einem Hochhaus mit Wohnungen, einem Hotel und Dienstleistungsflächen sowie mit quartierdienlichen Flächen im Erdgeschoss bebaut werden. Der dazu nötige Bebauungsplan wurde 2020 beschlossen.
Areal Roche	Die Firma Roche baut die Kapazitäten auf ihrem Areal in Basel weiter aus: Derzeit sind der Bau 2, ein Bürohochhaus, sowie mehrere Forschungsgebäude in Bau.
Areal Rosental Mitte	Das Areal Rosental Mitte, eines der Stammareale der Basler Chemie- und Pharmaindustrie und heute ein wichtiger Forschungsstandort, wurde von 2016 bis 2019 sukzessiv vom Kanton erworben. Inzwischen liegt ein städtebauliches Leitbild vor, das das Potenzial dieses bestens erschlossenen Gebiets aufzeigt: Das heute nicht frei zugängliche Industrieareal wird sich öffnen, wird als hochwertiger Wirtschaftsstandort entwickelt, aber auch Wohnraum sowie öffentlichkeitswirksame Nutzungen bieten.
Stand Entwicklung im Schwerpunktgebiet Basel-Nord «Dreiland»	
Hafen- und Stadtentwicklung	Im Grossprojekt «Hafen- und Stadtentwicklung» gilt es nationale, regionale und lokale Interessen bestmöglich aufeinander abzustimmen. Zur Modernisierung der Infrastruktur für den Güterumschlag wird das Terminal Gateway Basel Nord erstellt, die Plangenehmigung wird in Kürze erwartet. Der wasserseitige Anschluss wird durch das neue Hafenbecken 3 sichergestellt; der entsprechende Baukredit wurde in einer Volksabstimmung im November 2020 bestätigt. Und für die Verlegung der Hafenbahn aus dem Gebiet südlich der Wiese läuft die Vorprojektierung. Mit diesen Investitionen wird die städtebauliche Entwicklung der heutigen rheinseitigen Hafengebiete ermöglicht. Das städtebauliche Konzept „Eine Stadterweiterung am Rhein“, fertiggestellt 2019, zeigt die Zielvorstellung für diesen Raum.
Areal klybeckplus	Das heutige Industriegebiet Klybeck mit rund 30 Hektaren Fläche steht vor einer umfassenden Transformation. Die neuen Grundeigentümer veröffentlichten im Sommer 2020 eine gemeinsam mit dem Kanton entwickelte Vision für eine Zukunft als vielfältiges Stadtquartier. Gleichzeitig wurden die Arbeiten an einem städtebaulichen Leitbild aufgenommen. Erste Zwischennutzungen im westlichen Teil beleben seit 2018 das Quartier.
Campus Novartis	Im Park des Campus Novartis entsteht derzeit ein Pavillon, in dem die Firma die aktuellen Forschungsaktivitäten einem breiten Publikum zugänglich machen wird.
Stand Entwicklung im Schwerpunktgebiet Basel-Nordwest	
Areal Felix-Platter-Spital	Auf dem Areal des Felix-Platter-Spitals sind die Arbeiten weit fortgeschritten. Der Spitalneubau, der etwa ein Drittel des Areals einnimmt, wurde 2019 eröffnet. Die übrigen Arealteile wurden von einer Genossenschaft im Baurecht übernommen. Momentan laufen der Umbau des früheren Spitalhauptgebäudes zu Wohnungen sowie der Neubau eines Wohnhofs. Insgesamt entstehen über 500 Wohnungen.
Volta Nord	Nach dem deutlichen Ja des Basler Stimmvolks zum Bebauungsplan VoltaNord im Jahr 2018 wurde ein Studienauftrag durchgeführt. Es werden ein Park, ein von Bäumen gesäumter Quartierplatz sowie grosszügige Blockrandbebauungen mit grünen, gemeinschaftlich genutzten Innenhöfen für rund 1'500 bis 2'000 Einwohnerinnen und Einwohner sowie Raum für 2'000 bis 2'500 Arbeitsplätze entstehen. Die Eröffnung einer Primarschule sowie eines Kultur- und Gewerbehauses, beides Umbauten bestehender Gebäude, erfolgten im Herbst 2020.
Campus Schällemätteli	Auf dem Campus Schällemätteli wurde das neue Biozentrum für die Universität fertiggestellt. Das hochkomplexe Gebäude bietet 600 Forschenden ab 2021 modernste Arbeitsbedingungen.
Universitätsspital Basel	Die Erneuerung und Ergänzung der Gebäude des Universitätsspitals Basel befinden sich in der Vorbereitung. Zunächst wird in einer ersten Etappe ab 2022 ein Neubau (Turm Klinikum 2) erstellt, anschliessend wird das bestehende Klinikum 2 zurückgebaut sowie weitere Neubauten (Klinikum 3, Sockel Klinikum 2) gebaut.
Stand Entwicklung im Schwerpunktgebiet Basel-Süd	
Dreispietz	Für den Dreispitz Nord, ein Gewerbe- und Einkaufsgebiet, wurde ein städtebaulicher Studienauftrag durchgeführt. Das Ergebnis ist ein überzeugendes Konzept für die Transformation des Areals zu einem lebendigen Stadtteil mit einem substanziellen Anteil Wohnen sowie grosszügigen öffentlichen Grün- und Freiräumen. Der Baubeginn ist hier für 2025 geplant.

Tabelle 4: Stand der Schwerpunktgebiete der Kernstadt

Bernoulli/Walkeweg	Auf dem Areal Am Walkeweg entstehen preisgünstige Wohnungen für rund 650 Personen, eine Primarschule mit Kindergarten und Tagesstruktur, ein Quartierplatz sowie grosszügige Naturflächen. Ab 2025 sollen die ersten Wohnungen bezugsbereit sein.
Wolf-Nord	Auf einem Teil des Güterbahnhofs Wolf entsteht ebenfalls ein neues Stadtquartier. Als Ergebnis eines Studienauftrags entstand das Richtprojekt mit einem langgezogenen, lärmgeschützten Hof. Die historischen Bauten werden darin eingebettet und stärken die Identität des neuen Quartiers. Im westlichen Teil sind rund 550 Wohnungen geplant, im östlichen Teil entstehen rund 100'000 Quadratmeter Büro- und Gewerbefläche.
Umfeld Bahnhof SBB	Die Nachverdichtung rund um den Bahnhof SBB - das mit dem öffentlichen Verkehr am besten erschlossene Gebiet der gesamten Agglomeration - ist seit Jahren im Gang und setzt sich weiter fort. Bereits gebaut sind das Meret Oppenheim-Hochhaus, ein Wohn- und Geschäftshaus direkt am südlichen Zugang zum Bahnhof, sowie die drei Gebäude und der öffentlich zugängliche Freiraum des Bâloise-Parks gegenüber dem Centralbahnplatz. Ein Bebauungsplan ermöglicht es, die bestehende Tragstruktur des Postgebäudes über der Bahnhofseinfahrt weiter zu nutzen und darauf drei Hochhäuser mit Arbeitsflächen und Wohnungen zu erstellen. Auch für das Areal der Bank für Internationalen Zahlungsverkehr (BIZ) besteht ein Bebauungsplan mit Potenzial für zusätzliche Nutzflächen.

Die Potenziale der Basler Schwerpunktgebiete sind in nachfolgender Übersicht aufgelistet.

AGGLOMERATIONSMASSNAHMEN (SIEDLUNG)

Nr.	Schwerpunktgebiet	Areal	Arealname	Typ	zus. EW	zus. AP
4S1	Kleinbasel	4S1.1	Erlenmatt	Transformation	500	200
		4S1.2	Messe Basel	Transformation	400	500
		4S1.3	Areal Roche	Nachverdichtung	-	2'000
		4S1.4	Areal Rosental Mitte	Transformation	1'600	3'500
4S2	Basel-Nord 3land	4S2.1	Hafen- und Stadtentwicklung	Transformation	4'300	3'100
		4S2.2	Areal klybeckplus	Transformation	10'000	2'750
		4S2.6	Campus Novartis	Nachverdichtung	-	1'500
4S3	Basel-Nordwest	4S3.1	Areal Felix-Platter-Spital	Transformation	1'000	100
		4S3.2	VoltaNord	Transformation	1'600	1'800
		4S3.3	Campus Schällenmätteli (Hochschulareal St. Johann)	Transformation	-	300
		4S3.4	Universitätsspital Basel	Nachverdichtung	-	1'800
4S5	Basel-Süd	4S5.1	Dreispietz	Nachverdichtung	2'000	6'100
		4S5.2	Bernoulli/Walkeweg	Neubau	1'000	200
		4S5.3	Wolf-Nord	Transformation	1'200	1'000
		4S5.4	Umfeld Bahnhof SBB	Nachverdichtung	800	1'870
SUMME					24'400	26'720

Schlüsselmassnahmen

Die wichtigste Schlüsselmassnahme für die Kernstadt Basel stellt der Ausbau der trinationalen S-Bahn mit dem **Herzstück Basel (4Ü-Ö23)** dar. Die 7 Äste der trinationalen S-Bahn treffen in der Kernstadt aufeinander. Eine neue, unterirdische Verbindungsstrecke zwischen den Bahnhöfen Basel SBB, Basel St. Johann und Basel Bad Bf – das Herzstück der trinationalen S-Bahn – soll die Lücke im Zentrum schliessen und einen effizienteren Bahnbetrieb sowie direkte Durchbindungen ermöglichen. Im Rahmen des Ausbaus werden einerseits die Basler Bahnhöfe (Basel SBB, St. Johan, Bad. Bahnhof) ausgebaut und andererseits neue S-Bahn-Haltestellen in besonders nachfragestarken Gebieten Basels geschaffen (Basel Solitude, Basel Morgartenring, Basel Mitte, Basel Klybeck). Das Tramnetz, das

ebenfalls weiterentwickelt wird, wird optimal mit den S-Bahn-Haltestellen verknüpft. Strassenseitig wird mit dem **Bau des Rheintunnels (4Ü-M7)** das gravierende Kapazitätsproblem der städtischen Autobahn unterirdisch gelöst. Häufiger Rückstau und Ausweichverkehr auf das städtische Verkehrssystem sollen so vermieden, und negative Effekte für den ÖV und LV eliminiert werden.

Die Umsetzung der Massnahmen ist aufgrund des hohen Investitionsbedarfs nur mit Bundesmitteln realisierbar. Die wesentlichen Ausbauvorhaben stellen in verschiedener Hinsicht (Kapazitäten, Komfort, trinationale Verknüpfungen) einen Quantensprung, nicht nur für die Kernstadt, sondern auch für das Gesamtverkehrssystem der Agglomeration Basel dar.

ÜBERGEORDNETE MASSNAHMEN (VERKEHR)

Nummer	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
4Ü-Ö4	Entflechtung Basel Ost - MuttENZ	ÖV	A
4Ü-Ö6	Ausbau Publikumsanlagen Basel SBB (Provisorische Passerelle)	ÖV	A
4Ü-Ö7	Ausbau Publikumsanlagen Basel SBB (Zusätzliche Gleisquerung)	ÖV	A
4Ü-Ö8	Leistungssteigerung Basel SBB	ÖV	A
4Ü-Ö14	Ausbau Publikumsanlagen Basel Bad Bf	ÖV	A
4Ü-Ö16	S-Bahn Haltestelle Basel Solitude	ÖV	A
4Ü-Ö17	S-Bahn-Haltestelle Basel Morgartenring	ÖV	A
4Ü-Ö21	Beschleunigung Leimental - Basel	ÖV	A
4Ü-GV1	Terminal Gateway Basel Nord	GV	A
4Ü-GV2	Entwicklung Hafen - Hafenbecken 3	GV	A
4Ü-GV3	Weiterentwicklung Hafenbahnhof Kleinhüningen	GV	A
4Ü-Ö23	Herzstück Basel	ÖV	B
4Ü-Ö24	S-Bahn Haltestelle Basel Mitte	ÖV	B
4Ü-Ö25	S-Bahn Haltestelle Basel Klybeck	ÖV	B
4Ü-Ö27	Vierspurausbau Basel St. Johann - St. Louis sowie Haltestelle EuroAirport	ÖV	B
4Ü-M7	Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau - Augst	MIV	B
4Ü-M15	Westumfahrung Basel	MIV	C

AGGLOMERATIONSMASSNAHMEN (VERKEHR)

Nummer	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
4Ö1	BS: Tram Petersgraben	ÖV	A
4Ö4	BL: Tram Letten	ÖV	A
4Ö5	BS: Tram Klybeck	ÖV	A
4Ö7	BS: Bussystem 2027 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	ÖV	A
4Ö9	BS: Haltestellen Schiffflände/Marktplatz	ÖV	A
4MD6	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn-Haltestelle Solitude (kurzfristige Massnahme)	MD	A
4M1	BL: Zubringer Bachgraben - Allschwil (ZUBA)	MIV	A
4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	MIV	A
4M11.2	BS: Sicherheit Knoten Grenzacherstrasse/Rankstrasse	MIV (pauschal)	A
4GV1	BS: Öffentliche Paketstationen und Mikro-Depots	GV	A
4LV2	BL: VVR Allschwil Bachgraben- Basel SBB 1. Etappe	LV	A
4LV10.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr - 1. Etappe	LV (pauschal)	A
4LV10.2	BS: Fuss- und Veloverkehrsachsen im Gebiet Dreispitz	LV (pauschal)	A
4LV10.3	BS: Velostationen	LV (pauschal)	A
4Ö13	BL/BS: Tram Bachgraben	ÖV	B
4Ö14	BS: Tram 30 Grossbasel	ÖV	B
4MD13	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn-Haltestelle Morgartenring	MD	B
4MD14	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB - West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke), 1. Etappe	MD	B
4MD15	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB - Nord (Centralbahnplatz und Centralbahnstrasse-West)	MD	B
4M14	BS: Aeschenplatz	MIV	B
4LV14	BS: Veloverbindung Gundeli-Innenstadt	LV	B
4Ö16	BL: Tram Polyfeld	ÖV	C
4Ö18	BS: Tram 30 Kleinbasel	ÖV	C
4Ö19	BS/SLA: Tram Kleinhüningen - Saint-Louis	ÖV	C
4Ö20	BS: Tram Grenzacherstrasse - Schwarzwaldstrasse	ÖV	C
4Ö21	BS: Tram Dreispitz - St. Jakob	ÖV	C
4Ö22	BS/BL: Tram Dreispitz	ÖV	C
4Ö23	BS: Tram St. Johann - Huningue	ÖV	C
4Ö24	BS: Tram Klybeck - Westquai	ÖV	C
4MD17	BS: Linien-Fernbus-Terminal	MD	C
4MD18	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn-Haltestelle Mitte	MD	C
4MD19	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn-Haltestelle Klybeck	MD	C
4MD20	BS: ÖV-Drehscheibe am Badischer Bahnhof	MD	C
4MD21	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof St. Johann	MD	C
4MD22	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn-Haltestelle Solitude (langfristige Massnahme)	MD	C

AGGLOMERATIONSMASSNAHMEN (VERKEHR)

Nummer	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
4MD24	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB - West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke), 2. Etappe	MD	C
4M21	BS: Verkehrserschliessung Kleinhüningen - Klybeck	MIV	C
4M23	BS: Verlegung Grenzacherstrasse (Stadtraum Ost)	MIV	C
4M25	BS: Aufwertung Verbindung Bahnhof SBB - Innenstadt	MIV	C
4M26	BS: Aufwertung Dreispitz Nord	MIV	C
4M27	BS: Verbesserungen Denkmal - Grosspeter - Dreispitz	MIV	C

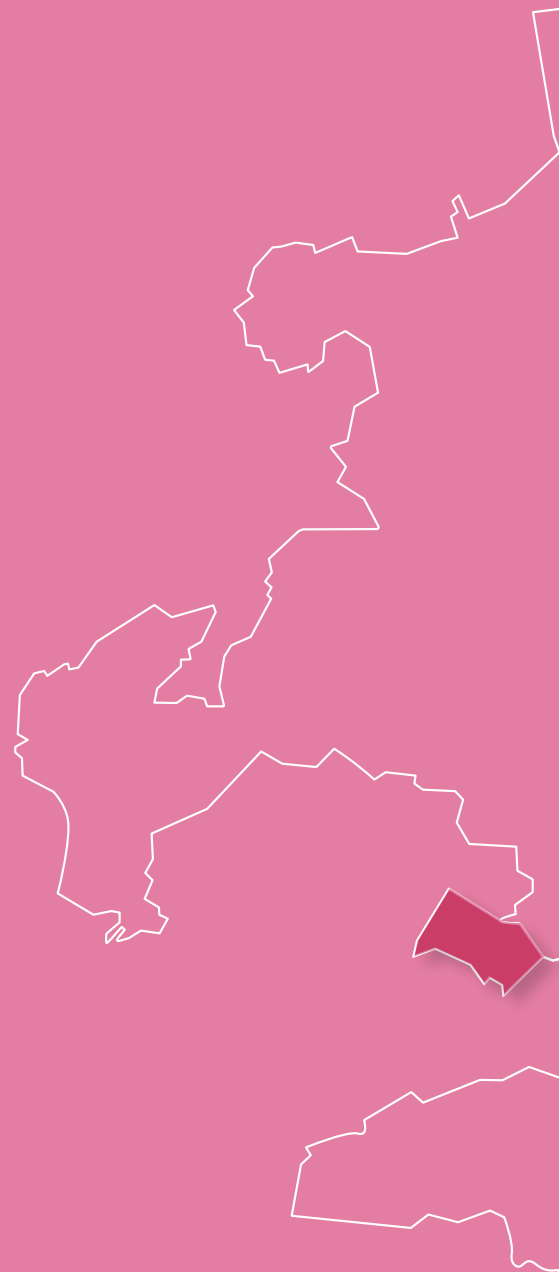
Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

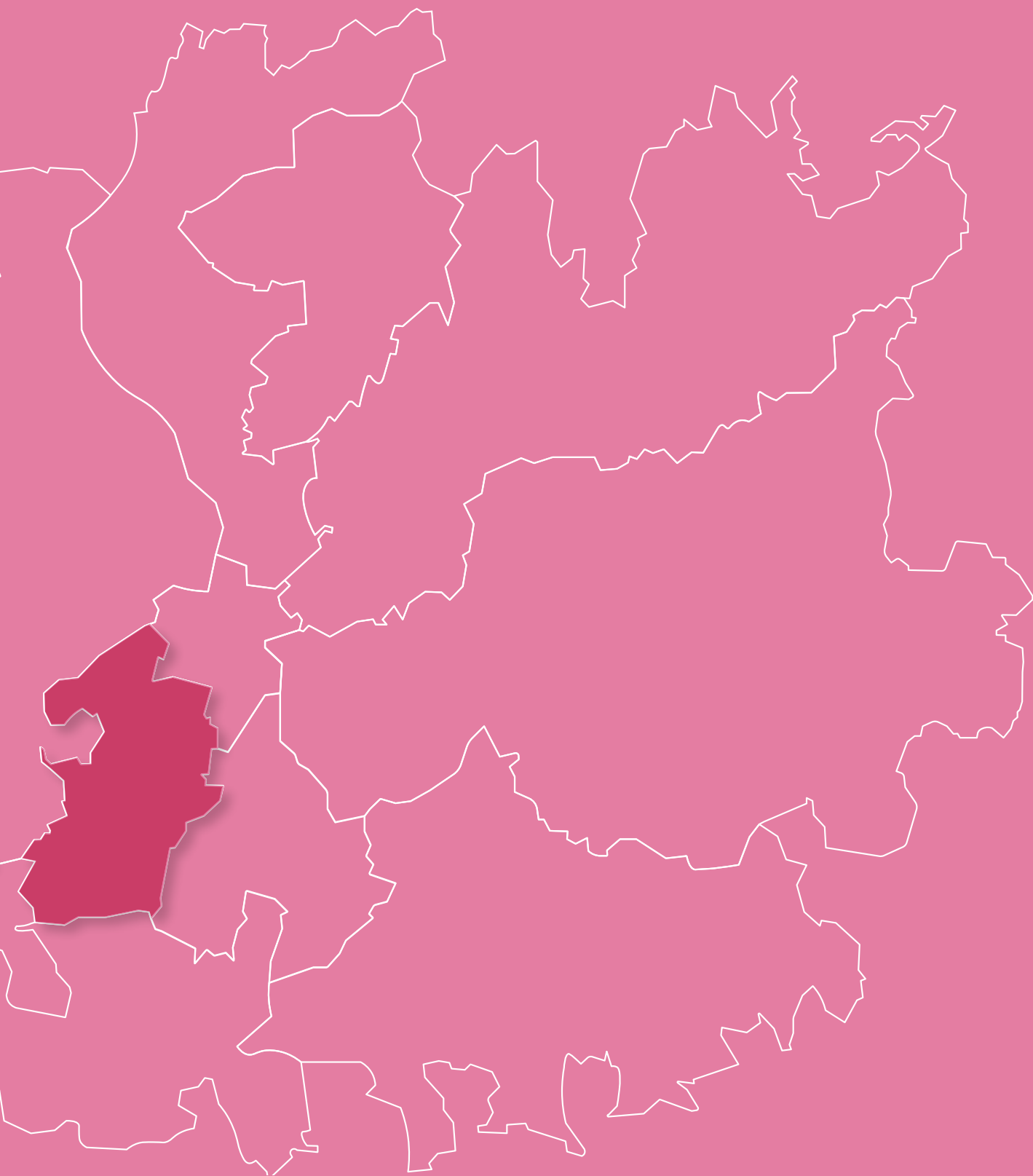
4 LEIMENTAL

4.1 Portrait

Das Leimental ist landschaftlich funktional sehr heterogen. Zum agglomerationsgeprägten Nordteil, welcher eng mit der Stadt Basel verbunden ist, steht der landschaftlich weit offene Süd- und Südwestteil im klaren Kontrast. Landwirtschaft prägt ausserhalb der Siedlungen kulissenhaft das Bild.

Der vordere, urbangeprägte Teil (Allschwil, Binningen, Bottmingen, Oberwil, Therwil) des Leimentals gehört dem Agglomerationszentrum und dem inneren Korridor an (Zukunftsbild). Der vordere Teil des Leimentals, entlang der Tramlinie, wird im Raumkonzept Leimental als «Bandstadt» bezeichnet. Die Bandstadt entlang dem Birsig ist mit dem öffentlichen Verkehr sehr gut erschlossen und weitgehend eben. Der zusammengewachsene Siedlungsraum, welcher als «Erweiterungsraum» der Stadt Basel wahrgenommen werden kann, weist heute teilweise fehlende städtebauliche Akzentsetzungen auf. Die Orientierung innerhalb dieser fließenden Siedlungsstruktur ist schwierig. An den Rändern der Bandstadt und an den Hängen sind attraktive Wohnlagen mit Einfamilienhäusern vorzufinden. Die bevölkerungsreichste Gemeinde des Leimentals, Allschwil, liegt direkt an der Grenze zur Stadt Basel und zu Frankreich. Der Übergang von der Stadtgrenze zu Allschwil ist kaum ersichtlich.





Zwischen Therwil und Ettingen besteht erstmals ein raumwirksamer und strukturierender Siedlungstrenngürtel. In westlicher Richtung von Ettingen, im hinteren Leimental, befinden sich die Solothurner Gemeinden Witterswil, Bättwil, Hofstetten-Flüh und Rodersdorf, die an der Tramlinie liegen, und noch intakte, lesbare Dorfstrukturen mit teilweise sehr attraktiven Ortszentren aufweisen. Die Gemeinden Metzerlen-Mariastein, der Ortsteil Hofstetten und Schönenbuch liegen auf dem Juraplateau und den Hügelflanken und sind nicht mit dem Tram erschlossen. Das hintere Leimental gehört zum äusseren Korridor und zum ländlichen Siedlungsraum.

Landschaftsräumlich weist das Leimental eine hohe Qualität und Vielfalt an Landschaftstypen auf: Städtische Naherholungsgebiete auf den Hügelflanken (Bruderholz, Allschwiler Wald), Bachläufe (Birsig, Mühlebach, Bachgraben), offene Kulturlandschaften (insbesondere Grenzraum CH/F), sowie die Jurahöhen (Blaueberg, Challhöchi) mit dem vorgelagerten Juraplateau von Hofstetten-Flüh und Metzerlen-Mariastein.

Das Leimental bietet sehr attraktives Wohnen in grüner Umgebung bei gleichzeitig grosser Stadtnähe und vielseitigem Arbeitsplatzangebot. Insgesamt leben ca. 83'000 Einwohner und arbeiten 30'000 Beschäftigte in den Gemeinden des Korridors Leimental.

Tabelle 5:
Gemeinden,
Einwohner und
Arbeitsplätze im
Korridor Leimental

Gemeinde	Teilraum	Raumtyp	EW ¹	AP ²
Allschwil	BL	Agglomerationszentrum	21'332	11'081
Bättwil	SO	Äusserer Korridor	1'170	486
Biel-Benken	BL	Ländlicher Raum	3'573	1'063
Binningen	BL	Agglomerationszentrum	15'886	5'964
Bottmingen	BL	Agglomerationszentrum	6'922	1'457
Ettingen	BL	Äusserer Korridor	5'470	1'248
Hofstetten-Flüh	SO	Äusserer Korridor	3'215	523
Oberwil	BL	Innerer Korridor	11'117	3'786
Rodersdorf	SO	Äusserer Korridor	1'335	183
Schönenbuch	BL	Ländlicher Raum	1'439	352
Therwil	BL	Innerer Korridor	9'935	3'140
Witterswil	SO	Äusserer Korridor	1'452	529
SUMME			82'846	29'812

Quellen:

¹EW BL (2020): Statistisches Amt Basel-Landschaft (Einwohner am 30. September 2020)

EW SO (2019): Bevölkerungszahlen des Kantons Solothurn BEVO (Stand am 31. Dezember 2019)

²AP CH (2018): BFS STATENT (Beschäftigte am 31. Dezember 2018)

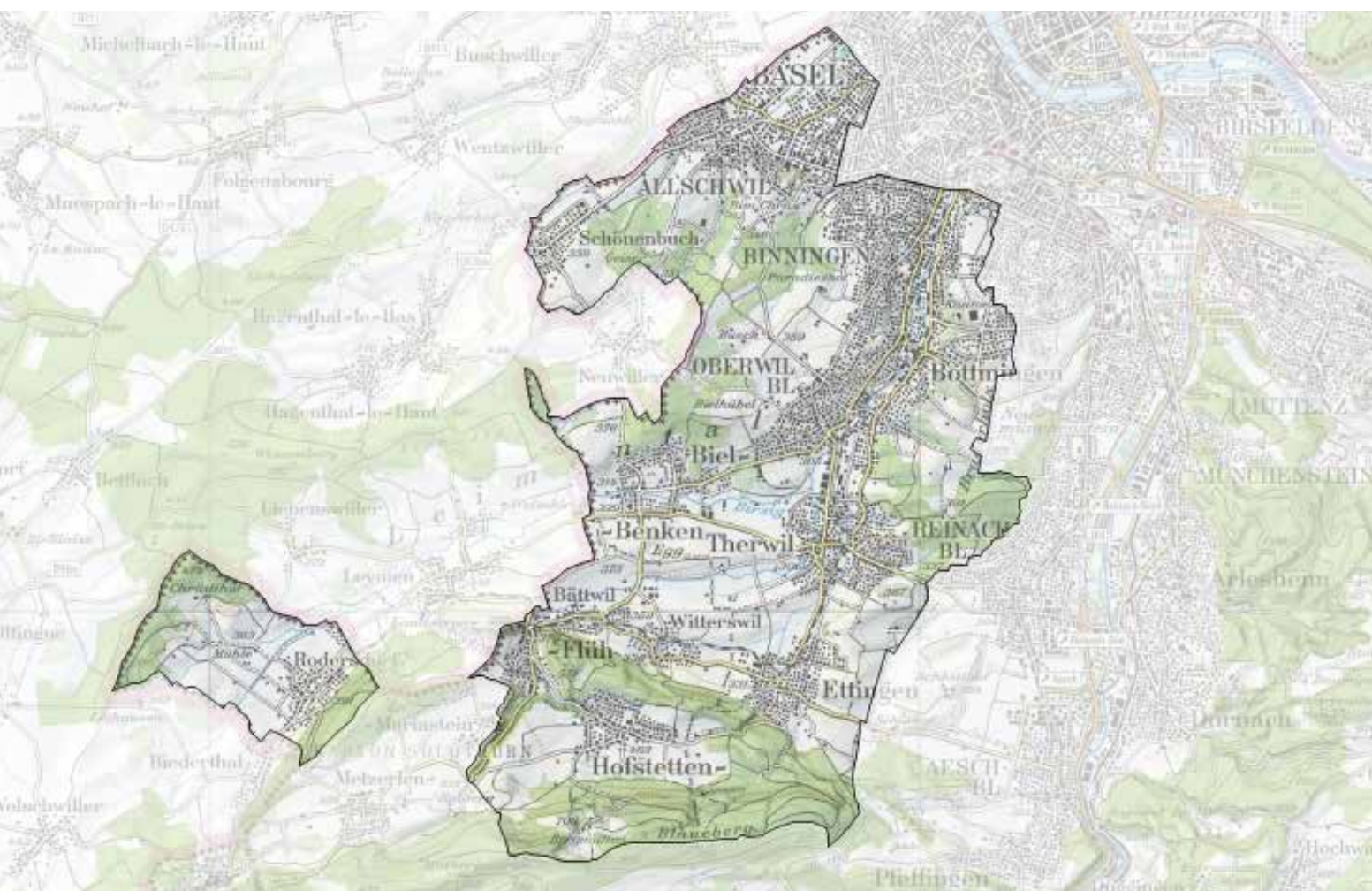


Abbildung 8: Übersichtskarte Korridor Leimental

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

4.2 Organisation/zuständige Gremien

Region Leimental Plus

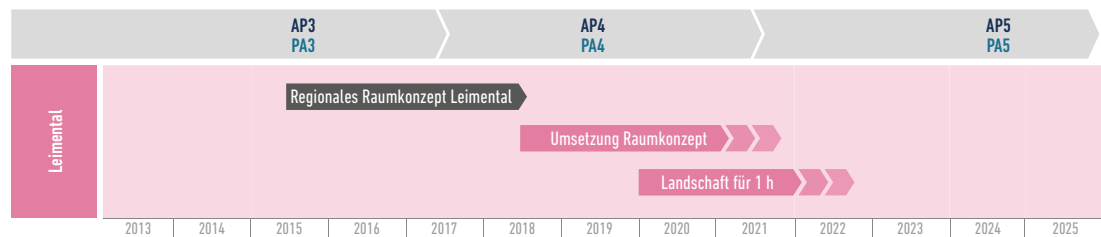
Der Verein Region Leimental Plus vertritt die gemeinsamen, politischen Interessen der Baselbieter Gemeinden des Leimentals gegenüber anderen Regionen, Kantonen sowie gegenüber grenzüberschreitenden Organisationen wie beispielsweise dem Agglomerationsprogramm Basel. Neben der politischen Vertretung schafft die Region Leimental Plus themenbezogene Plattformen für gemeindeübergreifende Zusammenarbeit in allen Bereichen des öffentlichen Gemeinwesens. Pro Themenbereich besteht eine Fachkommission, welche sich den gemeindeübergreifenden Aufgaben im jeweiligen Fachbereich annehmen.

Die Region Leimental Plus wurde Ende Juni 2020 gegründet. Näheres zu dazu finden Sie unter: region-leimental-plus.ch

Themen im Bereich Verkehr, Raumplanung und Mobilität

Für die Themen Raum- und Verkehrsplanung ist die Verkehrs- und Raumplanungskommission Leimental (VRKL) zuständig. Auch diese Kommission ist ein Gremium der Region Leimental Plus. Ihr Handlungsradius geht aber über die Region hinaus. Denn in diesem Gremium sind zusätzlich auch noch die Solothurner Gemeinden des hinteren Leimentals vertreten. Das Agglomerationsprogramm Basel fällt fachlich grundsätzlich in den Bereich dieser Kommission, wobei es dazu zu erwähnen gilt, dass es auch Schnittstellen zur Energie und Umweltkommission der Region Leimental Plus (ehemals Energieplattform Leimental) insbesondere im Bereich Mobilität gibt. Als Ansprechperson dient in jedem Fall die Geschäftsstelle der Region Leimental Plus.

4.3 Aktivitäten im Korridor



4.3.1 Regionales Raumkonzept Leimental (2016-2018)

Der Bearbeitungsperimeter des Regionalen Raumkonzepts Leimental umfasst die Gemeinden Allschwil, Bättwil, Biel-Benken, Binningen, Bottmingen, Burg, Ettlingen, Hofstetten-Flüh, Oberwil, Rodersdorf, Schönenbuch, Therwil und Witterswil.

Da die Region eng verknüpft ist mit den umliegenden Gemeinden, insbesondere Basel-Stadt, Neuwiller (F), Leymen (F), Metzerlen-Mariastein, wurden auch diese bei den Überlegungen mit einbezogen (Betrachtungsperimeter).

Ziel des Regionalen Raumkonzepts war das Schaffen einer strategischen Grundlage für übergeordnete Planungsprozesse und das Definieren von gemeinsamen Zielen und Strategien für die weitere überkommunale Zusammenarbeit. Der Fokus wurde auf die Bereiche Siedlung, Landschaft und Verkehr gelegt.



Das Raumkonzept wurde in 6 Arbeitsschritten erstellt:

1. **Rahmenbedingungen und Ausgangslage:** Die relevanten Planungsdokumente (kantonale und regionale Planungen, Aggloprogramm) wurden gesichtet und in zusammengefasster Form dokumentiert. Auf kommunaler Ebene wurden der Stand der kommunalen Raumplanung und die kommunalen Entwicklungsabsichten erfasst.
2. **Analyse:** Zu den Themen Bevölkerung und Wirtschaft, Siedlung, Landschaft, Verkehr, überkommunale Zusammenarbeit wurden relevante Informationen zusammengetragen: In einem Fazit wurden die Stärken und Schwächen je Themenfeld herausgeschält.
3. **Entwicklungsvarianten:** Als Grundlage für die Entwicklungsstrategien wurden Thesen und Varianten der zukünftigen Entwicklung des Leimentals erarbeitet, basierend auf den Stärken und Schwächen und den zu erwartenden übergeordneten Trends.
4. **Ziele der zukünftigen Entwicklung:** Die Ziele der zukünftigen Entwicklung wurden in Form von strategischen Leitsätzen (Abbildung 9) formuliert. Ausserdem wurde ein grober quantitativer Zielrahmen für die Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung ausgearbeitet.
5. **Erarbeitung Raumkonzept:** Vor dem Hintergrund der Situationsanalyse, den Entwicklungsvarianten und den Zielen wurde das Raumkonzept erarbeitet. In einem Konzeptschema (siehe Abbildung 10) wurden zunächst die Hauptstossrichtungen zusammengefasst. Anschliessend wurden die Leitideen in Teilkonzepten räumlich verortet, und zwar nach den 3 Themenfeldern Siedlung, Landschaft und Verkehr. Schliesslich wurden die Teilkonzepte in Form einer Gesamtkonzeptkarte (siehe Abbildung 11) auch themenübergreifend dargestellt.

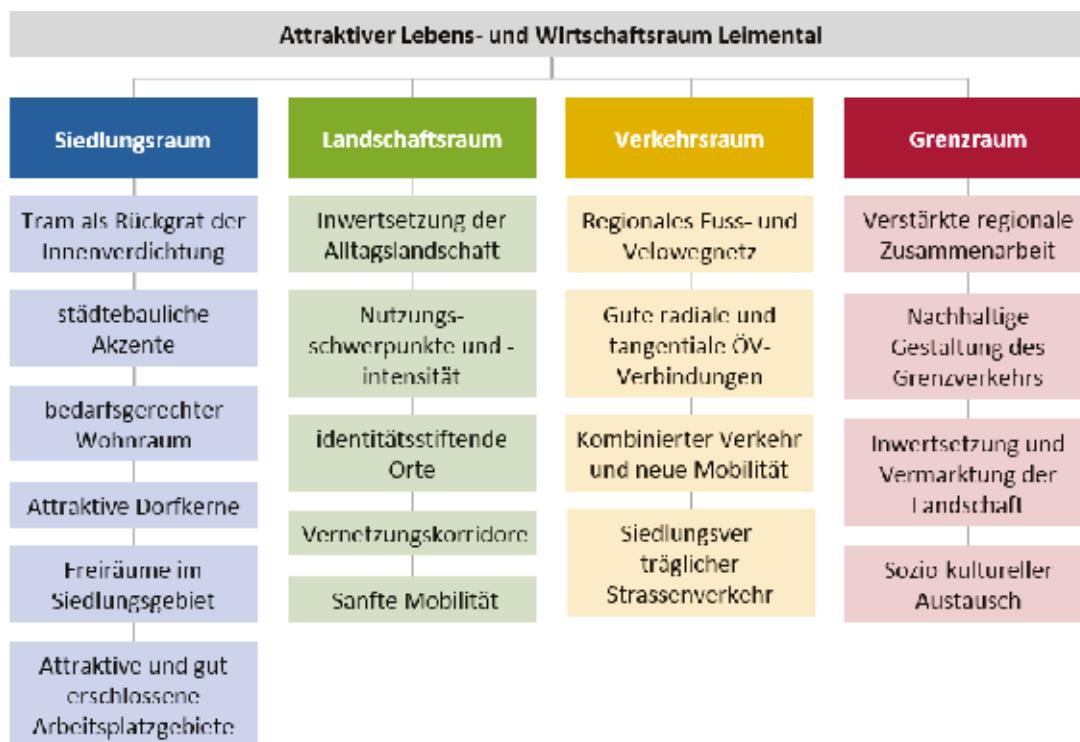
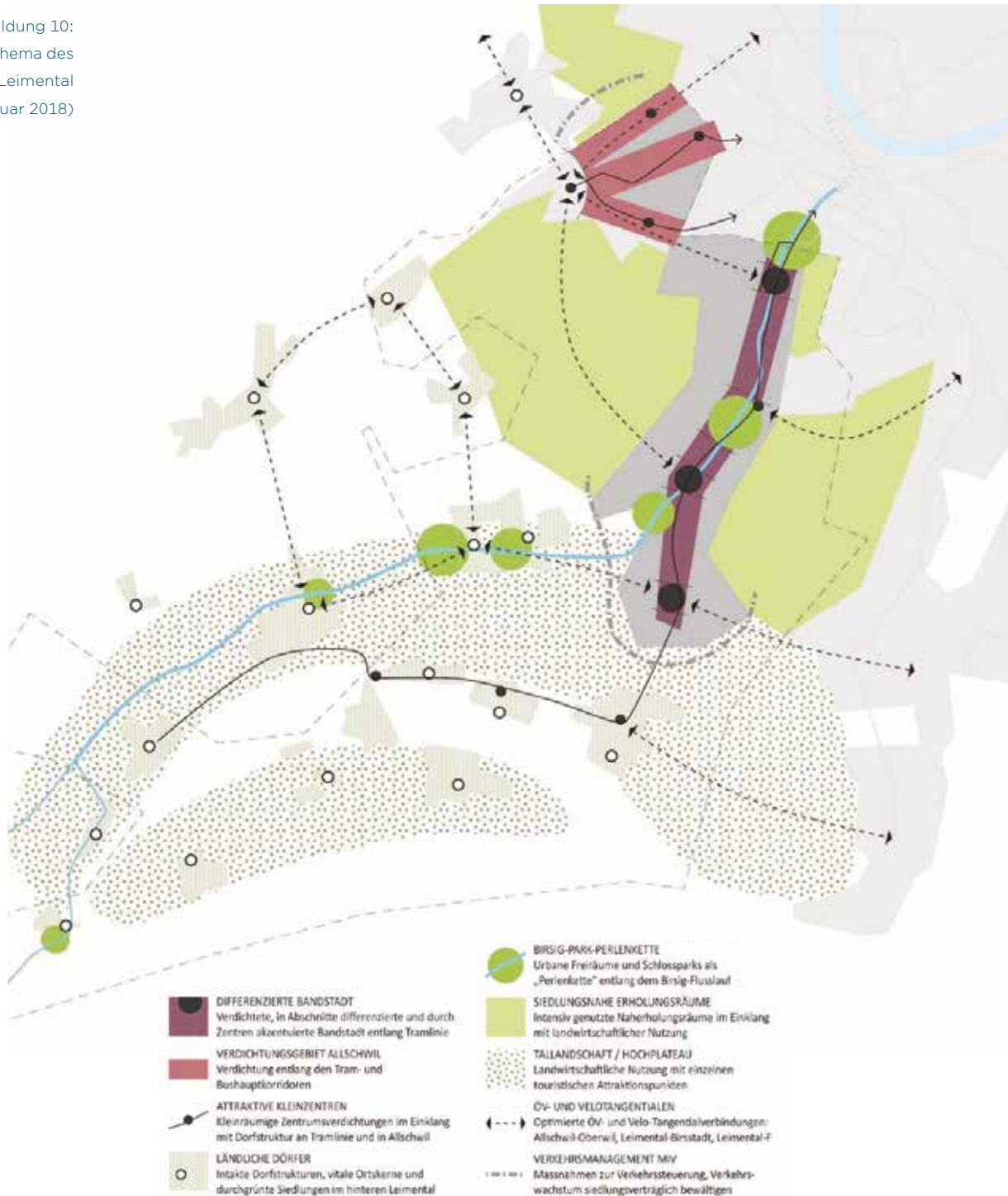


Abbildung 9:
Übersicht strategische
Leitsätze des Raum-
konzepts Leimental

Quelle:
Regionales Raumkonzept Leimental 2035. Analyse, Konzept und Massnahmen,
Verkehrs- und Raumplanungskommission Leimental, Schlussbericht 8. August 2018

6. **Umsetzung Raumkonzept:** Für die Umsetzung des Raumkonzepts wurden Massnahmenblätter erstellt. Die Realisierung der Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete haben einen besonders hohen Stellenwert. Sie werden mit «Lupen» zusätzlich illustriert. Bei den Massnahmen wird, neben zeitlichen Prioritäten, auch festgehalten, welche Akteure für die Umsetzung zuständig sind. So gibt es Massnahmen, die gesamtregional, im Verbund einzelner Gemeinden oder von jeder Gemeinde in Eigenverantwortung umgesetzt werden. Bei vielen Massnahmen wird eine aktive Beteiligung der Kantone erwartet.

Abbildung 10:
Konzeptschema des
Raumkonzepts Leimental
(4. Januar 2018)



Quelle: Regionales Raumkonzept Leimental 2035. Analyse, Konzept und Massnahmen, Verkehrs- und Raumplanungskommission Leimental, Schlussbericht, 8. August 2018

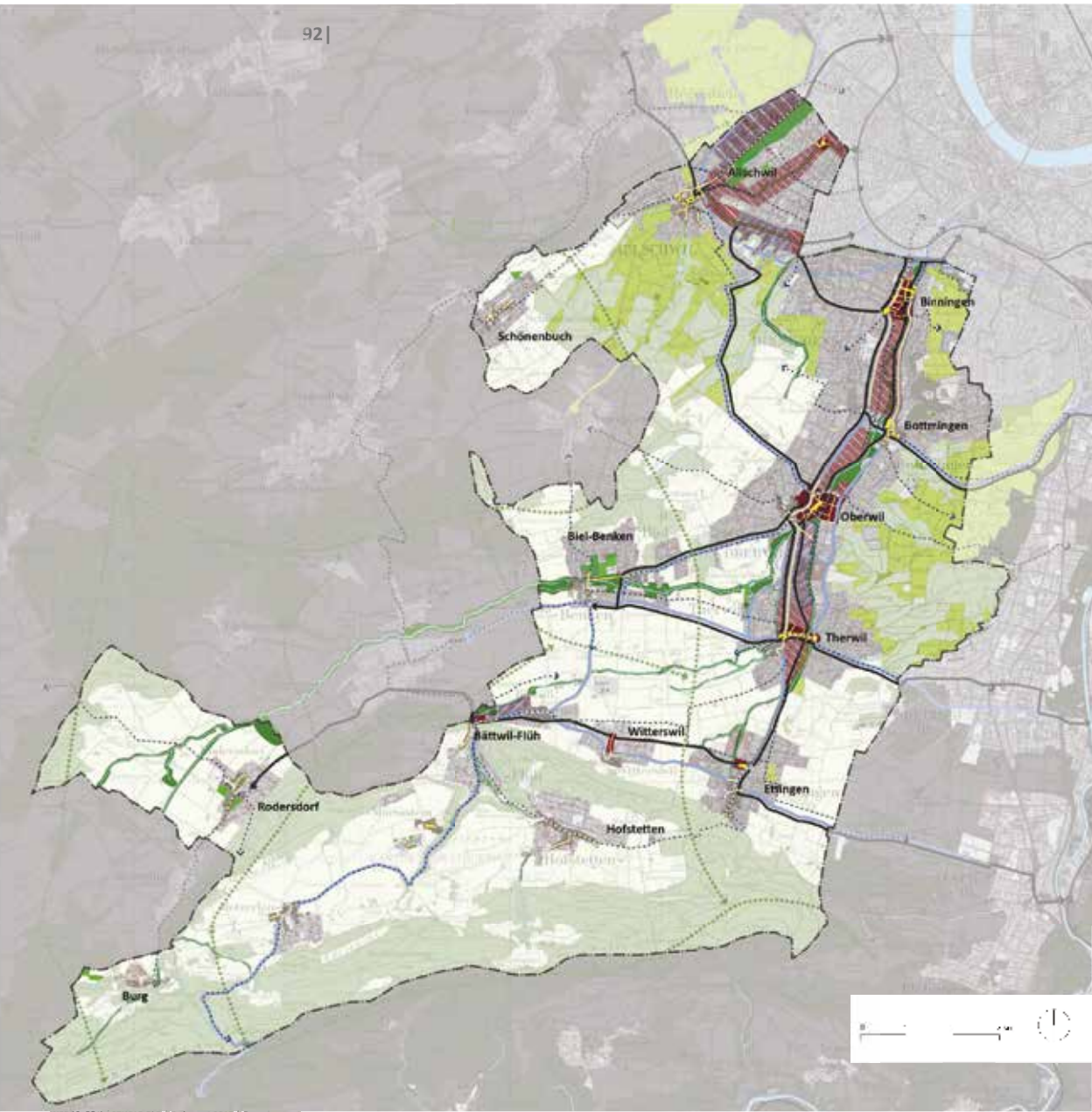
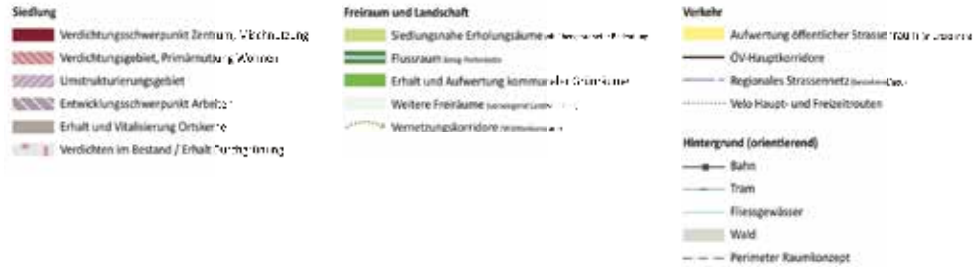


Abbildung 11:
Gesamtkonzept
des Raumkonzepts
Leimental



Quelle: Regionales Raumkonzept Leimental 2035. Analyse, Konzept und Massnahmen, Verkehrs- und Raumplanungskommission Leimental, Schlussbericht 8. August 2018

4.3.2 Charta Umsetzung Raumkonzept Region Leimental

Das Raumkonzept Leimental wurde im Sommer 2018 abgeschlossen und von der Verkehrs- und Raumplanungskommission Leimental verabschiedet. Am 19. September 2018 haben die Präsidien der 13 beteiligten Gemeinden im Schloss Bottmingen eine

Charta unterzeichnet, mit der sie sich verpflichten, die Bereiche Mobilität, Wohnen und Landschaft im Rahmen des Raumkonzepts gemeinsam weiter zu entwickeln und umzusetzen.



Beteiligung des Agglomerationsprogramms Basel (Regionales Raumkonzept Leimental)

- › Fachliche Unterstützung
- › Mitarbeit in der Arbeitsgruppe
- › Finanzieller Beitrag für die Erarbeitung des Raumkonzepts

In der Charta wird festgehalten, dass die unterzeichnenden Gemeinden bereit sind:

1. Die Ziele des Raumkonzepts zu verfolgen und bei kommunalen und regionalen Vorhaben zu berücksichtigen.
2. Die Bevölkerung, Verbände und weiteren Akteure der Region Leimental über die Ziele und Vorhaben regelmässig zu informieren und aktiv einzubeziehen.
3. Der Siedlungsentwicklung nach innen einer weiteren Siedlungserweiterung klaren Vorrang einzuräumen.
4. Die Planungen in den definierten Verdichtungsschwerpunkten (Zentrum, Umstrukturierungsgebiete, Dorfkerne) – unter Berücksichtigung städtebaulicher Qualitäten und Freiraumgestaltung – mit hoher Priorität an die Hand zu nehmen.
5. Die weiteren Massnahmen-schwerpunkte in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr schrittweise umzusetzen und die Prioritätensetzung regional abzustimmen.
6. Die innerregionale Zusammenarbeit in Fragen der Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung fachlich zu festigen. Die Zusammenarbeit mit den schweizerischen und französischen Nachbargemeinden projektbezogen zu verstärken.
7. Eine schlagkräftige regionale Organisationsform für die Umsetzung des Raumkonzepts zu evaluieren und zu etablieren.

ren. Doppelspurigkeiten mit bestehenden Institutionen sind zu vermeiden.

Nebst den Gemeinden wurde die Charta von den Kantonen und dem Verein Agglo Basel mitunterzeichnet. Damit nehmen sie das Raumkonzept zur Kenntnis und sichern den Gemeinden eine aktive Unterstützung im Umsetzungsprozess zu.



Beteiligung des Agglomerationsprogramms Basel (Charta)

- › Mitunterzeichnung der Charta

4.3.3 Konzept «Landschaft für 1 Stunde»

Heute sind die Qualitäten der Nah- und Nächsterholungsräume zu einem wichtigen Standortfaktor geworden, der für die lokale Bevölkerung mit wachsender Siedlungsdichte an Bedeutung gewinnt. Gerade in den Gemeinden der Agglomeration werden die umgebenden Alltagslandschaften geschätzt und zunehmend mit Freizeitnutzungen, die im städtischen Umfeld durch Parks gedeckt werden, belegt. Dies führt mitunter zu Konflikten mit den produktiven Funktionen der Landschaftsflächen.

Im Sinne der «Landschaft für 1 Stunde» sollen allen Bewohnern und Beschäftigten attraktive Möglichkeiten für die alltägliche Naherholung geboten werden. Die Erholungsfunktion der siedlungsnahen Freiräume soll gestärkt werden. Es soll ein dichtes Wegenetz in den Freiräumen ermöglicht werden, dass vielfältige Routen für die unterschiedlichen Nutzer beinhaltet: Fussgänger, gemütliche und sportliche Velofahrer, Reiter etc. Aus dem Siedlungsgebiet sollen unterschiedliche, rund einstündige

Erholungstouren ermöglicht werden. Ein vielfältiges Angebot an kleinen Attraktionspunkten/sanften Freizeiteinrichtungen (Bioerlebnishof, Gastronomie etc.) soll Teil des feinmaschigen Wegnetzes und des Erholungsangebotes sein.

Die Verkehrs- und Raumplanungskommission Leimental hat sich als Fokusraum für ein erstes Pilotprojekt auf die Landschaftskammer zwischen Binningen, Oberwil, Biel-Benken bis hin zu Neuwiller, Schönenbuch und Allschwil entschieden. Anhand dieses Landschaftsraumes, der als Naherholungsgebiet für die bevölkerungsreichsten Gemeinden des Leimentals eine hohe Bedeutung hat und auch von der Bevölkerung aus der Stadt Basel rege genutzt wird, soll das Prinzip der «Landschaft für 1 Stunde» getestet werden. Abschliessend sollen Erkenntnisse für die Ausweitung des Konzepts auf die weiteren Landschaftskammern des Leimentals formuliert werden.

Beteiligung des Agglomerationsprogramms Basel («Landschaft für 1 h»)

- › Finanzieller Beitrag an das Konzept
- › Fachliche Begleitung



4.3.4 Lancierung Arbeitsgruppe Siedlung

Die im Raumkonzept enthaltenen Massnahmen werden von den Gemeinden in der Regel eigenständig umgesetzt. Überkommunaler Abstimmungsbedarf wird in der Arbeitsgruppe Siedlung diskutiert. Die Gemeinden der «Bandstadt» Oberwil, Therwil und Bottmingen sind bestrebt,

ihre Ortsplanungsrevision überkommunal abzustimmen. Erste Abklärungen hierzu haben bereits stattgefunden. Die Gemeinde Binningen hat ihre Ortsplanungsrevision bereits gemacht.

Beteiligung des Agglomerationsprogramms Basel (Arbeitsgruppe Siedlung)

- › Lancierung der Arbeitsgruppe Siedlung
- › Bei Bedarf fachliche Begleitung
- › Bei Bedarf Mitfinanzierung von Projekten



4.4 Der Korridor im AP4

Zwischen dem vom Korridor Leimental erarbeiteten Raumkonzept und dem Agglomerationsprogramm besteht eine Wechselwirkung. So wurde AP3 als Grundlage für die Erarbeitung des Raumkonzeptes verwendet und wurden die Raumkategorien aus dem Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms im Raumkonzept übernommen. Umgekehrt lieferte die ausführliche Analyse von Stärken und Schwächen aus dem Raumkonzept Leimental wertvolle Hinweise für das Kapitel Handlungsbedarf von AP4. Die Teilkonzepte (Siedlung, Landschaft, Verkehr) mit den strategischen Leitsätzen und entsprechenden Handlungsfeldern aus dem Raumkonzept wurden als Grundlage bei der Aktualisierung der Teilstrategien AP4 berücksichtigt. Schliesslich besteht eine Synergie zwischen Raumkonzept und Agglomerationsprogramm bei der Umsetzung der Raumkonzept-Massnahmen, indem agglomerationsrelevante Massnahmen in den Bereichen Landschaft, Siedlung und Verkehr im AP4 eingereicht werden.

Nachfolgende Übersicht zeigt die Schwerpunktgebiete, die Verkehrs- und Landschaftsmassnahmen, die im Leimental geplant sind.

Schwerpunktgebiete

Im Korridor Leimental gibt es nur ein Schwerpunktgebiet – das Schwerpunktgebiet 4S4 Allschwil/Hégenheim. Es besteht aus dem Arbeitsplatzgebiet Bachgraben (4S4.1) und dem Entwicklungsgebiet Binningerstrasse (4S4.2), sowie der Zone d'activité Hégenheim (4S4.3), welche ausserhalb des Korridors Leimental liegt. Im Schwerpunktgebiet Allschwil/Hégenheim soll Raum für rund 7'900 zusätzliche Arbeitsplätze und etwa 1'000 neue Einwohner geschaffen werden.

Schlüsselmassnahmen

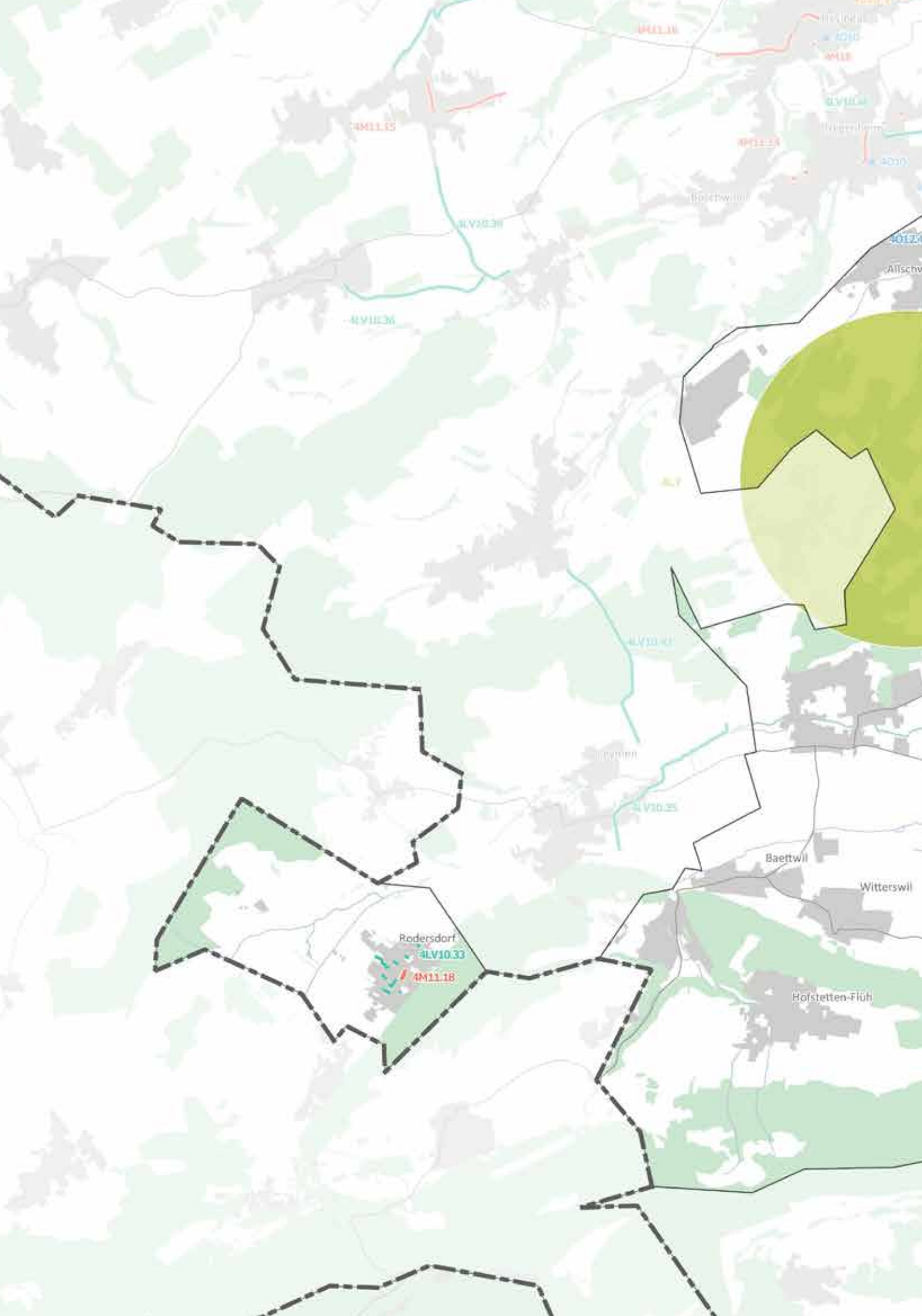
Eine zentrale Massnahme für das Leimental ist die Massnahme **Beschleunigung Leimental – Basel (4Ü-Ö21)**. Neben dem Kanderthal ist das Leimental der einzige Korridor, der über keine S-Bahn-Anbindung verfügt. Ein leistungsfähiges Tram, vor allem für die bevölkerungsreichen Gemeinden des inneren Korridors, ist daher von grosser Bedeutung. Das Tram funktioniert im Leimental als Rückgrat, und hat nebst der verbindenden auch eine identitätsstiftende Funktion.

Im Gebiet Bachgraben Allschwil findet zukünftig die grösste Entwicklung an Arbeitsplätzen innerhalb des Leimentals statt. Damit das zusätzliche Verkehrsaufkommen abgewickelt werden kann, müssen die entsprechenden Verkehrsinfrastrukturen bereitgestellt werden. **Der Strassenzubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA) (4M1)** im Zusammenspiel mit der **Contournement Hésingue-Hégenheim (4M2)** stellen dabei die grössten Massnahmen dar. ÖV-seitig wird das Gebiet über das **Tram Bachgraben (4Ö13)** erschlossen.

Zur siedlungsverträglichen Bewältigung des Verkehrsaufkommens wird im Leimental dem Fuss- und Veloverkehr aufgrund der topographisch hervorragenden Bedingungen und der Stadtnähe eine grosse Bedeutung beigemessen. Mit Verbesserungsmassnahmen im Velo- und Fussverkehr werden Netzlücken im Leimental geschlossen und die Situation an den Abstellanlagen verbessert.

Abbildung 12: Massnahmen AP4 im Leimental

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel





Landschaft im Leimental

AGGLOMERATIONSMASSNAHMEN (SIEDLUNG)

Nr.	Schwerpunktgebiet	Areal	Arealname	Typ	zus. EW	zus. AP
4S4	Allschwil/Hégenheim	4S4.1	Arbeitsplatzgebiet Bachgraben	Neubau	-	7'000
		4S4.2	Entwicklungsgebiet Binnigerstrasse	Transformation	1'070	500
SUMME					1'070	7'900

ÜBERGEORDNETE MASSNAHMEN (VERKEHR)

Nummer	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
4Ü-Ö21	Beschleunigung Leimental - Basel	ÖV	A
4Ü-Ö30	Tram Therwil - Dornach (Tramspange Therwil - Dornach)	ÖV	C

AGGLOMERATIONSMASSNAHMEN (VERKEHR)

Nummer	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
4Ö4	BL: Tram Letten	ÖV	A
4Ö8	BL: Elektrifizierung Buslinien	ÖV	A
4Ö12.3	Binningen: Aufwertung Bushaltestellen	ÖV (pauschal)	A
4Ö12.4	Allschwil: Aufwertung ÖV-Haltestellen	ÖV (pauschal)	A
4MD1	BL: ÖV-Drehscheibe Bottmingen	MD	A
4M1	BL: Zubringer Bachgraben - Allschwil (ZUBA)	MIV	A
4M2	SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim	MIV	A
4M11.12	Bottmingen: Aufwertung, Umgestaltung und Sicherheitserhöhung Burggartenstrasse	MIV (pauschal)	A
4M11.13	Binningen: Im Tschuppbaumacker, Aufwertung und Umsetzung Begegnungszone	MIV (pauschal)	A
4M11.18	Rodersdorf: Bahnhofplatzgestaltung	MIV (pauschal)	A
4VM2	BL: Fahrplanstabilität in Oberwil	VM	A
4VM3	BL: Fahrplanstabilität (Punktuelle Verbesserungen)	VM	A
4LV2	BL: VVR Allschwil Bachgraben- Basel SBB 1. Etappe	LV	A
4LV10.27	Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen inkl. Veloabstellanlagen	LV (pauschal)	A
4LV10.28	Binningen: Verbindung Paradiesstrasse - Weinbergstrasse	LV (pauschal)	A
4LV10.29	Binningen: Fussweg Benkenstrasse	LV (pauschal)	A
4LV10.30	Binningen: Veloabstellanlagen	LV (pauschal)	A
4LV10.31	Binningen: Lückenschluss Blumenstrasse	LV (pauschal)	A
4LV10.32	Bottmingen: Behebung Schwachstellen Fussverkehr	LV (pauschal)	A

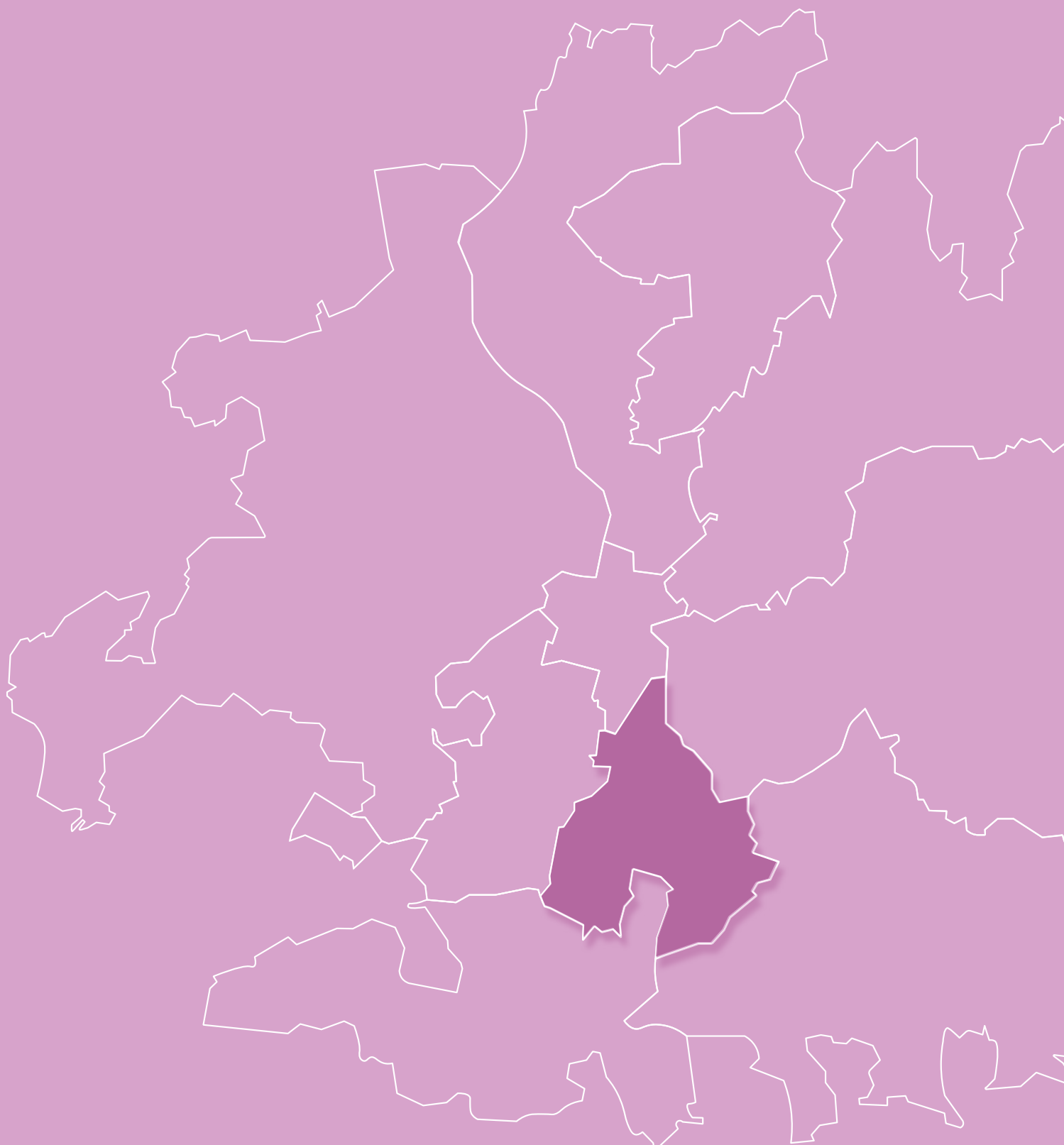
AGGLOMERATIONSMASSNAHMEN (VERKEHR)

Nummer	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
4LV10.33	Rodersdorf: Ausbau Fusswegnetz	LV (pauschal)	A
4LV10.35	SLA: Liaison cyclable Leymen - Biel-Benken	LV (pauschal)	A
4Ö13	BL/BS: Tram Bachgraben	ÖV	B
4M22	BL: Allschwil, Spange Oberwilerstrasse (inkl. Entlastung Dorfplatz)	MIV	C

AGGLOMERATIONSMASSNAHMEN (LANDSCHAFT)

Nummer	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
4L7	Landschaft für 1 Stunde	Landschaft	A

5 BIRSTAL



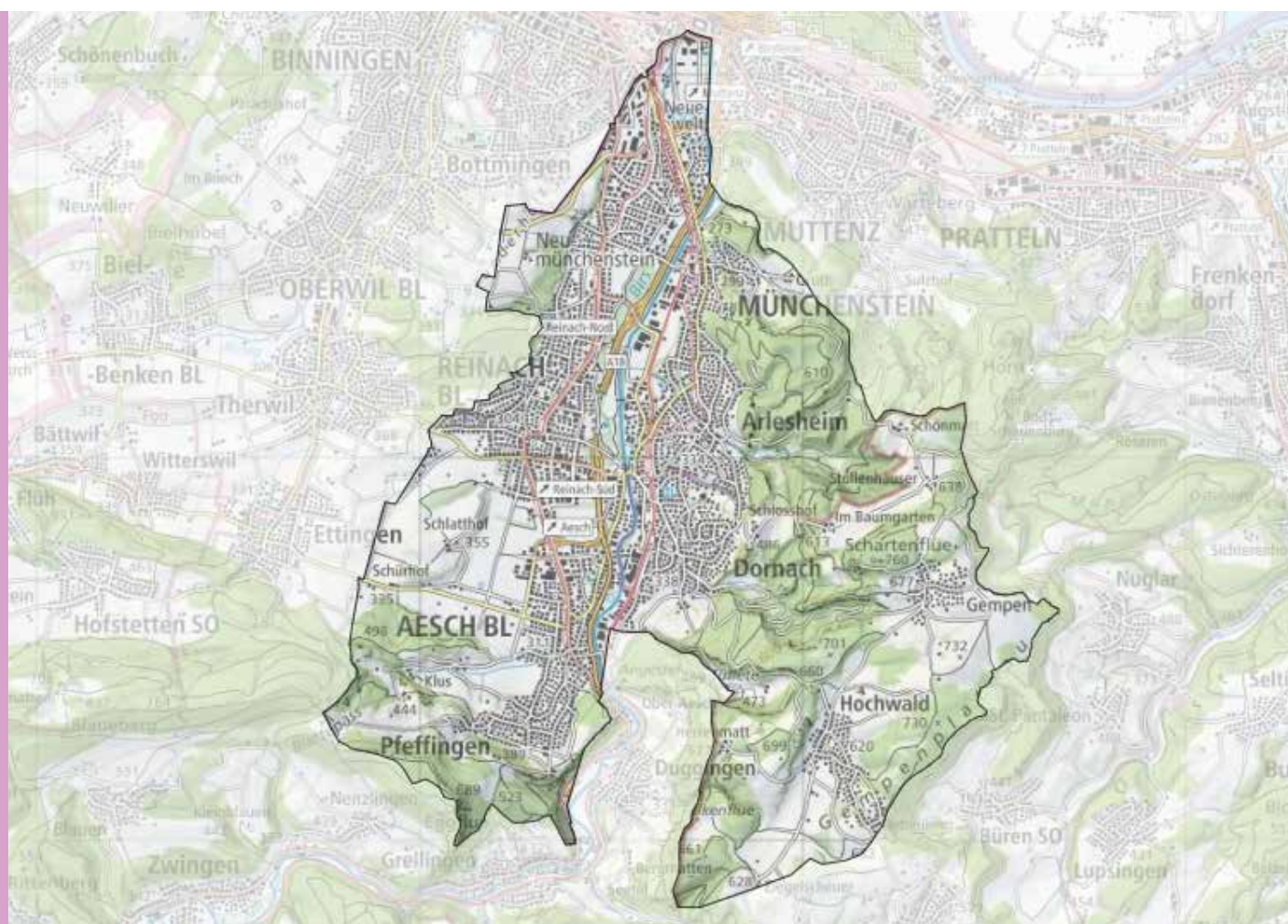


Abbildung 13: Übersichtskarte Korridor Birstal

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Das Birstal ist funktional sowie verkehrlich eng mit der Stadt Basel verbunden und in radialer Richtung sehr gut erschlossen. Die A18, welche den Korridor parallel zur Birs durchzieht, dient einerseits der grossräumigen MIV-Erschliessung der Achse Basel – Delémont, wird aber auch innerhalb der Birsstadt als «Stadtautobahn» genutzt und trägt damit zur Entlastung der beiden, ebenfalls parallel zum Tal verlaufenden, Kantonsstrassen bei.

ÖV-seitig verfügt das Birstal über eine S-Bahn sowie 2 Tramkorridore, welche ebenfalls in Nord-Süd-Richtung verlaufen. Querverbindungen bestehen vor allem zum Leimental. Zwischen den beiden Tälern bestehen mehrere Verbindungsstrassen und Langsamverkehrsrouten sowie Buslinien.

Die Gemeinden des Birstals wachsen weiter und erfreuen sich einer konstanten Nachfrage nach Wohn- und Arbeitsraum. Aktuell zählen die Gemeinden des Korridors Birstal ungefähr 63'000 Einwohner und 39'000 Arbeitsplätze.

Gemeinde	Teilraum	Raumtyp	EW ¹	AP ²
Aesch	BL	Innerer Korridor	10'395	5'724
Arlenheim	BL	Innerer Korridor	9'203	6'045
Birsfelden*	BL	Agglomerationszentrum	(10'474)	(4'263)
Dornach	SO	Innerer Korridor	6'908	2'818
Duggingen*	BL	Äusserer Korridor	(1'564)	(661)
Gempfen	SO	Ländlicher Raum	903	421
Grellingen*	BL	Äusserer Korridor	(1'849)	(313)
Hochwald	SO	Ländlicher Raum	1'297	237
Münchenstein	BL	Agglomerationszentrum	12'167	11'503
Muttenz*	BL	Innerer Korridor	(18'078)	(13'329)
Pfeffingen	BL	Äusserer Korridor	2'399	361
Reinach	BL	Innerer Korridor	19'237	12'051
SUMME (ohne*)			62'509	39'160

Tabelle 6:
Gemeinden,
Einwohner und
Arbeitsplätze im
Korridor Birstal

*Die Gemeinden Birsfelden, Duggingen, Grellingen und Muttenz sind Mitglieder des Vereins Birsstadt, werden aber im Aggloprogramm nicht zum Korridor Birstal gezählt.

Quellen:

¹W BL (2020): Statistisches Amt Basel-Landschaft (Einwohner am 30. September 2020)

EW SO (2019): Bevölkerungszahlen des Kantons Solothurn BEVO (Stand am 31. Dezember 2019)

²AP CH (2018): BFS STATENT (Beschäftigte am 31. Dezember 2018)

Hochwald und Gempfen sind zwar nicht im Verein Birsstadt (siehe Kapitel 5.2) vertreten. Seitens Agglo Basel gehören sie aber zum Korridor Birstal.

Umgekehrt sind im Verein Birsstadt zusätzlich die Gemeinden Birsfelden, Duggingen, Grellingen und Muttenz vertreten. Diese werden im Aggloprogramm nicht zum Birstal, sondern zu den Korridoren Hochrhein oder Laufental gezählt.



5.2 Organisation/zuständige Gremien

Die interkommunale Zusammenarbeit und Organisation ist im Birstal weit fortgeschritten. Innerhalb des Vereins Birsstadt haben sich verschiedene überkommunale Gremien und themenspezifische, ständige und nicht ständige Arbeitsgruppen ausgebildet.

Verein Birsstadt

2018 haben sich die 10 Gemeinden Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Dornach, Duggingen, Grellingen, MuttENZ, Münchenstein, Pfeffingen und Reinach zum Verein Birsstadt zusammengeschlossen. Der Verein bezweckt die Förderung des Austausches und der Zusammenarbeit unter den Mitgliedergemeinden und die gemeinsame Vertretung von Interessen gegenüber anderen Gemeinden, Regionen oder den jeweilig betroffenen Kantonen. Im Vorstand des Vereins Birsstadt sind alle Gemeindepräsidenten und Gemeindepräsidentinnen der angeschlossenen Gemeinden vertreten.

Unter dem Verein Birsstadt bestehen ständige und nicht ständige Arbeitsgruppen. Die nicht ständigen Arbeitsgruppen werden nach Bedarf, z.B. im Rahmen eines konkreten Projekts, gebildet. Aktuell gibt es 4 Arbeitsgruppen (AG):

- › Regionalplanungsgruppe (ständig)
- › AG Energie-Region (ständig)
- › AG Birspark Landschaft (ständig)
- › AG Soziales

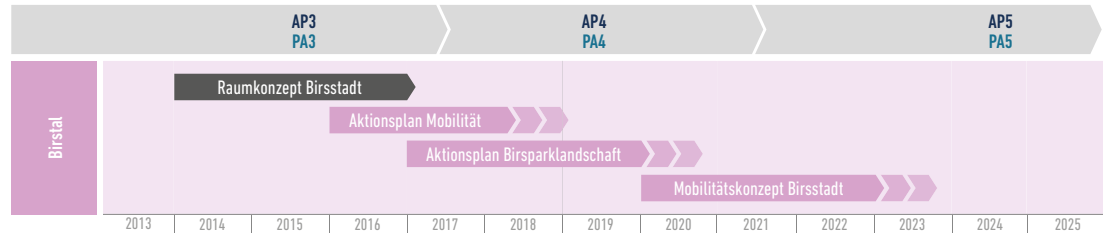
Regionalplanungsgruppe Birsstadt (RPLG Birsstadt)

Die RPLG hat sich bereits vor der Gründung des Vereins gebildet. Im Sommer 2013 haben sich die 7 Gemeinden Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Dornach, Münchenstein, Reinach und Pfeffingen zur Regionalplanungsgruppe zusammengeschlossen. Seit mehreren Jahren sind auch MuttENZ und Duggingen Mitglieder der RPLG. Die RPLG besteht aus den für Raumplanung/Mobilität zuständigen Gemeinderäten sowie Fachpersonen der Gemeindeverwaltungen und verfügt über einen Ausschuss zur fachlichen Vorbereitung der Geschäfte. Auch Vertreter der Kantone Basel-Landschaft, Solothurn, Basel-Stadt sowie der Geschäftsstelle Agglo Basel nehmen in der RPLG teil. Unter diesem Dach werden Aktivitäten koordiniert, Kompetenzen vereint und Synergien geschaffen, um die Birsstadt-Gemeinden als Wohn- und Arbeitsort zu stärken. Die RPLG Birsstadt setzt sich somit gemeinsam für eine regional abgestimmte und qualitativ hochstehende Raum- und Verkehrsplanung ein und stellt sicher, dass die Schnittstellen zwischen einzelnen Projekten und dem Raumkonzept Birsstadt Beachtung finden.

Die RPLG Birsstadt ist Ansprechpartner der Geschäftsstelle Agglo Basel. Sie koordiniert auch die Eingabe von Massnahmen in das Agglomerationsprogramm und die Erstellung von Grundlagen z.H. des Agglomerationsprogrammes betreffend die Themen Verkehr, Siedlung und Landschaft. Hierfür stimmt sie sich eng mit den Arbeitsgruppen Energie-Region und AG Birspark Landschaft ab.



5.3 Aktivitäten im Korridor



5.3.1 Raumkonzept Birsstadt 2035 (2014–2016)

Der Perimeter des Raumkonzepts umfasst die Gemeinden Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Dornach, Münchenstein, Pfeffingen und Reinach.

Die Ziele des Raumkonzepts werden im Schlussbericht wie folgt beschrieben:

«Das regionale Raumkonzept Birsstadt formuliert von den Gemeinden getragene räumliche Entwicklungsziele bis ins Jahr 2035. Es zeigt die Stärken, Schwächen und Chancen der Birsstadt sowie den überkommunalen Handlungs- und Abstimmungsbedarf auf, legt eine gemeinsame Strategie für die Zukunft fest und definiert Massnahmen, um die Birsstadt als Wirtschafts- und Wohnstandort zu fördern. Das Raumkonzept dient als fachliche Grundlage für spätere kommunale Planungen und definiert die Schnittstellen zwischen den kommunalen Planungen untereinander und zu den kantonalen Planungen.»



Die Erarbeitung des Raumkonzepts umfasste folgende Arbeitsschritte:

1. Analyse:

Für die Analyse wurde im Wesentlichen auf die bestehenden Planungen und Konzepte zurückgegriffen. Zudem wurden im Rahmen von Ortsbegehungen und Interviews Stärken und Schwächen der Region Birsstadt in den Bereichen Siedlung, Verkehr, Landschaft, Zusammenarbeit und Identität ausgetariert.

2. Handlungsfelder:

Aus den Schlussfolgerungen der Analyse wurden querschnittsorientierte Handlungsfelder für die Themen «Siedlungs- und Verkehrsentwicklung», «Entwicklung Freiraum und Landschaft» und «Zusammenarbeit und Identität» benannt. Als Beispiel sind hier die Handlungsfelder im Bereich Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufgeführt:

- › Siedlungserneuerung/Transformation bestehende Wohngebiete
- › Umstrukturierung und Entwicklung Arbeitsplatzareale
- › Prüfung Siedlungserweiterung
- › Umgestaltung und Aufwertung der Tramachsen, Hauptstrassenräume und Ortskerne
- › Gebietsentwicklungen abgestimmt auf verkehrliche Kapazitäten u. Beseitigung von Engpässen

3. Stossrichtungen:

Wie soll die Birsstadt zukünftig aussehen? Mit den Stossrichtungen wurden vereinfachte und plakative Entwicklungsrichtungen/Szenarien für die Birsstadt aufgezeigt. Aus der Diskussion der bewusst zugespitzten Stossrichtungen wurden im nächsten Schritt konkrete Ziele und der Konzeptentwurf für das Raumkonzept erarbeitet.

4. Leitsätze und sektorale Strategien:

Die Leitsätze bilden zusammen mit den sektoralen Strategien die Grundlage für das Raumkonzept. In den Leitsätzen werden die übergeordneten Entwicklungsgrundsätze präzisiert, die sektoralen Strategien zeigen auf, wie die Leitsätze umgesetzt werden.

5. Koordinationsgebiete:

Als weiterer Fokus wurden sog. Koordinationsgebiete definiert. Es handelt sich dabei um gemeindeübergreifende Schwerpunktgebiete, bei denen eine Umstrukturierung von Industrie/Gewerbe zu Mischnutzungen ansteht. Diese Koordinationsgebiete sind im Agglomerationsprogramm als Siedlungsmassnahmen enthalten.

Vielfältige Birsstadt

Die Birsstadt wird auf Basis ihrer vielfältigen Orte, Quartiere und Natur- und Landschaftsräume als attraktiver Wohn- und Arbeitsstandort weiterentwickelt

Siedlung

Die Siedlungsentwicklung wird nach innen gelenkt. Für zusätzlichen Wohnraum und Raum für die Wirtschaftsentwicklung sind hierfür die entsprechenden Flächenangebote bereit zu stellen.

Bei der Siedlungsentwicklung nach innen ist die Siedlungsqualität zu verbessern, insbesondere der öffentliche Raum und die Freiräume sind aufzuwerten.

Die bestehenden Ortszentren und neue Entwicklungsschwerpunkte werden funktional und städtebaulich aufgewertet.

Die Option von Siedlungserweiterungen wird offen gehalten.



Wachstum

Die Birsstadt soll in Übereinstimmung mit den Kantonalen Richtplänen bis 2035 Wohnraum für 10'000–12'000 zusätzliche EinwohnerInnen und Raum für die Wirtschaftsentwicklung mit einem geeigneten Flächenangebot für zusätzlich ca. 8'000–10'000 Beschäftigte bereitstellen (Hinweis: Die Zahlen sind nicht mehr aktuell, die Birsstadt hat bereits Aktualisierungen und Vertiefungen vorgenommen.).

Überkommunale Zusammenarbeit

In der Birsstadt wird die Zusammenarbeit für die Umsetzung des Raumkonzepts und zur Koordination der überkommunalen Aufgaben geregelt.

Abbildung 14:
Übersicht
Leitsätze Raum-
konzept Birstal

Verkehr

Siedlungs- und Verkehrsentwicklung werden aufeinander abgestimmt. Bahn- und Tramkorridore bilden das Rückgrat der Siedlungsentwicklung. Zur Bewältigung der mit dem angestrebten Wachstum zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse ist das Verkehrssystem zu optimieren. Die Verkehrsinfrastrukturen sind, wo nötig, punktuell auszubauen.

Landschaft und Freiraum

Der Birsraum mit seinen Naturräumen und Erholungsgebieten soll als grünes Rückgrat der Birsstadt erhalten und gefördert werden.

Die naturnahe Landschaft, die natürlichen Lebensgrundlagen, die vernetzten Lebensräume und hohe Artenvielfalt sind zu erhalten und zu fördern.

Für die wachsende Wohnbevölkerung und die steigende Anzahl Beschäftigte sollen im Siedlungsgebiet und an der Birs weitere Angebote für Erholung und Aufenthalt geschaffen werden. Der öffentliche Raum im Siedlungsgebiet ist aufzuwerten.



Quelle: Raumkonzept Birsstadt 2035. Schlussbericht verabschiedet von der RPLG am 17. Mai 2016.

Nach der Verabschiedung des Raumkonzepts durch die beteiligten 7 Birsstadt-Gemeinden, wurde die Umsetzung angegangen. Nebst der Realisierung von konkreten Projekten, wurden konzeptionelle und fachliche Vertiefungen, Weiterentwicklungen und Aktualisierungen (z.B. der Siedlungsdaten) lanciert. Da der Perimeter der Birsstadt mit der Vereinsgründung erweitert wurde, wurden dabei auch die neu hinzugekommenen Gemeinden Muttenz, Grellingen und Duggingen miteinbezogen.

Die wichtigste Vertiefung fand im Jahr 2017 im Rahmen einer Verkehrsmodellierung mit-

tels Gesamtverkehrsmodell (GVM) statt. Die Modellierung basierte auf einem Maximal-szenario der Siedlungsentwicklung und auf der Annahme, dass sich weder Verkehrssystem noch -verhalten verändern. Die Modellierung zeigte, dass die auf kommunaler Ebene geplanten Arealentwicklungen in der Summe die Leistungsfähigkeit des heutigen Strassennetzes und des ÖV-Angebots deutlich überschreiten werden, sofern das Verkehrsverhalten und das Infrastrukturan-gebot unverändert bleiben. Aufgrund dieser Erkenntnisse wurde als nächstes gemeinsames Projekt die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts angestossen.



Beteiligung des Agglomerationsprogramms Basel (Raumkonzept Birsstadt 2035)

- › Aktive Beteiligung
- › Fachliche Unterstützung
- › Finanzieller Beitrag für die Erarbeitung des Raumkonzepts

5.3.2 Mobilitätskonzept Birsstadt (Start 2020)

Der Vorstand des Vereins Birsstadt hat im Mai 2019 die Erarbeitung des Mobilitätskonzepts Birsstadt (MKB) beschlossen und ein Mandat für die externe Fachunterstützung vergeben. Die Erarbeitung des MKB erfolgt in einem partizipativen Prozess, mit Einbezug aller 10 Birsstadtgemeinden, der Kantone BL, BS und SO sowie des Vereins Agglo Basel. Hierzu wurde eine Online-Plattform (E-Mitwirkung) eingerichtet. Wichtige Zwischenergebnisse werden in eine behördliche und/oder öffentliche Mitwirkung gestellt.

Das MKB soll aufzeigen, wie parallel zur Siedlungsentwicklung die Mobilität und das Verkehrsaufkommen gestaltet und organisiert werden sollen und wie die Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung auch über die Gemeindegrenzen hinweg gewährleistet werden kann. Das MKB soll eine zentrale fachliche Grundlage für die Birsstadt in den Bereichen ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehr und Mobilitätsmanagement werden und als Grundlage für die Eingabe von Projekten im Aggloprogramm dienen. Mit einem Zusatzmodul zum Mobilitätskonzept Birsstadt wird parallel das Vorhaben Zubringer Dornach/Aesch an die A18

(AP3-Massnahme) vertieft.

Die Konzeptarbeiten werden in 7 Prozessphasen gegliedert:

- (1) Grundlagen, Bestandsanalyse, Handlungsbedarf
- (2) gesellschaftliche Megatrends, Abstimmung Siedlungs-/Verkehrsentwicklung mit Natur-/Erholungsräumen, strategische Grundsätze Mobilität
- (3) Strategievarianten Mobilität, Vernehmlassung Gemeindebehörden
- (4) Entwurf Mobilitätskonzept Birsstadt
- (5) Plausibilisierung mit Gesamtverkehrsmodell Basel
- (6) Vernehmlassung Gemeindebehörden, öffentliche Mitwirkung und deren Auswertung
- (7) Bereinigung Mobilitätskonzept Birsstadt und Schlussbericht

Die Bearbeitungszeit wird voraussichtlich bis ins Jahr 2022 dauern.

Beteiligung des Agglomerationsprogramms Basel (Mobilitätskonzept Birsstadt)



- › Begleitung, Einsitz in der Projektorganisation Mobilitätskonzept Birsstadt
- › Fachliche Unterstützung
- › Finanzieller Beitrag

5.3.3 Aktionsplan Mobilität

Die Gemeinden in der Energie-Region Birsstadt Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Dornach, Münchenstein, Muttenz, Pfeffingen und Reinach haben im Frühling 2016 den Aktionsplan Mobilität erarbeitet. Ziel des Aktionsplans ist die Förderung von nachhaltigen und emissionsarmen Mobilitätsformen zur Erreichung der Klimaziele.

Abgestützt auf die Leitsätze des Raumkonzepts Birsstadt 2035 hat die Energie-Region Birsstadt folgende Schwerpunkte des Aktionsplans Mobilität definiert:

- a) Optimierung Langsamverkehrsnetz (Studie abgeschlossen)
- b) Konzept Regionale Parkraumbewirtschaftung (Studie abgeschlossen)
- c) Leitfaden für Mobilitätsgutachten (abgeschlossen)
- d) Mobilitätsmanagement in Unternehmen (Pilotprojekt abgeschlossen)
- e) Sensibilisierungs- und Bewusstseinsbildung (u.a. slowUp Birsstadt)

Der Aktionsplan Mobilität wurde beim Bundesamt für Energie (BfE) im Rahmen des Unterstützungsprogramms «Energie-Region» eingereicht. Damit konnte für die Jahre 2016-2019 eine Projektförderung gesichert werden.

Zum Schwerpunkt «Optimierung Langsamverkehrsnetz» wurde eine gemeindeübergreifende Schwachstellenanalyse durchgeführt und ein Massnahmenkatalog erarbeitet. Die reifen, gemeindeeigenen Massnahmen werden nun im Aggloprogramm eingereicht. Bis Ende 2020 erarbeitete der Kanton Baselland gemeinsam mit der Energie-Region das Pilotprojekt Velovorzugsrouten Birsstadt.

In Bezug auf das Konzept regionale Parkraumbewirtschaftung haben alle Gemeinden der Birsstadt einheitliche Grundsätze verabschiedet, so dass die Grundlage zur Angleichung der kommunalen Parkplatzbewirtschaftung geschaffen wurde. Diese Grundsätze lieferten eine wichtige Grundlage für den Prozess in der neu geschaffenen Agglo-Arbeitsgruppe «Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung», die eine Harmonisierung der Parkraumbewirtschaftung in den Gürtelgemeinden rund um die Kernstadt anstrebt.

5.3.4 Aktionsplan Birspark Landschaft

Parallel und in Abstimmung zum Raumkonzept Birsstadt wurde der Aktionsplan Birspark Landschaft entwickelt. Der Aktionsplan definiert neben strategischen, übergeordneten Zielen für den Landschaftsraum entlang der Birs ein vielfältiges Massnahmenpaket, um landschaftliche Qualität, Artenvielfalt und Freiräume in einem sich baulich stark entwickelnden Raum zu bewahren und zu fördern. Der Aktionsplan wurde in einem partizipativen Prozess unter Federführung der Gemeinde Muttenz von der Arbeitsgruppe Birspark Landschaft (AG BiLa) erarbeitet. Im März 2016 wurde der Aktionsplan von den 6 Gemeinden Aesch, Arlesheim, Dornach, Münchenstein, Muttenz und Reinach verabschiedet.

Wichtige Elemente des Aktionsplans sind die 7 Leuchtturmprojekte. Dabei handelt es sich um grössere Projekte, die die Bereiche Erholung und Natur verknüpfen. Diese Vorhaben nehmen die beteiligten Gemeinden nun in Angriff, oder befinden sich in Umsetzung:

1. Reinach: Natur- und Erlebnisweiher im ehemaligen Areal ARA, bereits umgesetzt
2. Muttenz: Birsaufwertung und Erholungsgebiet «Schänzli» im Zusammenhang mit den Quartierplanungen Hagnau
3. Münchenstein: Birsufer aufwerten, Nebeneinander von Natur und Erholung im Bereich Mühlematt
4. Münchenstein: Ökologische Aufwertung Grube «Blinden» (Steinbruch), bereits umgesetzt
5. Arlesheim: Pocket Parks als Aufwertungen des Industriegebiets Schoren/Stoecklin-Areal
6. Dornach: Aue Birsbogen aufwerten, Gewässerraums der Birs in Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung auf dem Swissmetal-Areal/Widen aufwerten
7. Aesch: Versickerungsanlage „Kuhweide“ ökologisch aufwerten

Für die Umsetzung des Aktionsplanes ist die AG BiLa zuständig. Die AG BiLa hat seit der Verabschiedung des Aktionsplanes neben weiteren Themen folgende 4 Querschnittsthemen gemeinsam bearbeitet:

- › Bekämpfung von Neophyten (unter der Leitung der Gemeinde Aesch)
- › Minimale Infrastrukturen für Jugendliche schaffen (unter der Leitung der Gemeinde Dornach)
- › Lichtarmer Korridor schaffen (unter der Leitung der Gemeinde Reinach)
- › ÖW-Zonen naturnah gestalten (unter der Leitung der Gemeinde Muttenz).

Nach 4 Jahren Umsetzung des Aktionsplans und nach Wechsel der Legislatur in den basellandschaftlichen Gemeinden hat die Arbeitsgruppe sich über die künftige Ausrichtung der Arbeiten verständigt und die folgenden Schwerpunkte festgelegt:

- › Bilanz über die Umsetzung des Aktionsplans und Klärung, wie die Gemeinden Birsfelden, Duggingen und Grellingen, die mittlerweile in der Arbeitsgruppe dazugestossen sind, eingebunden werden können.
- › Fachliche Arbeit in verschiedenen Themen (z.B. raumplanerische Nutzungsfragen und Stellenwert des Naturraums in den Ortsplanungen der Gemeinden, Steuerung der Erholungsnutzung, Fische/Fischwanderung, etc.)



5.4 Der Korridor im AP4

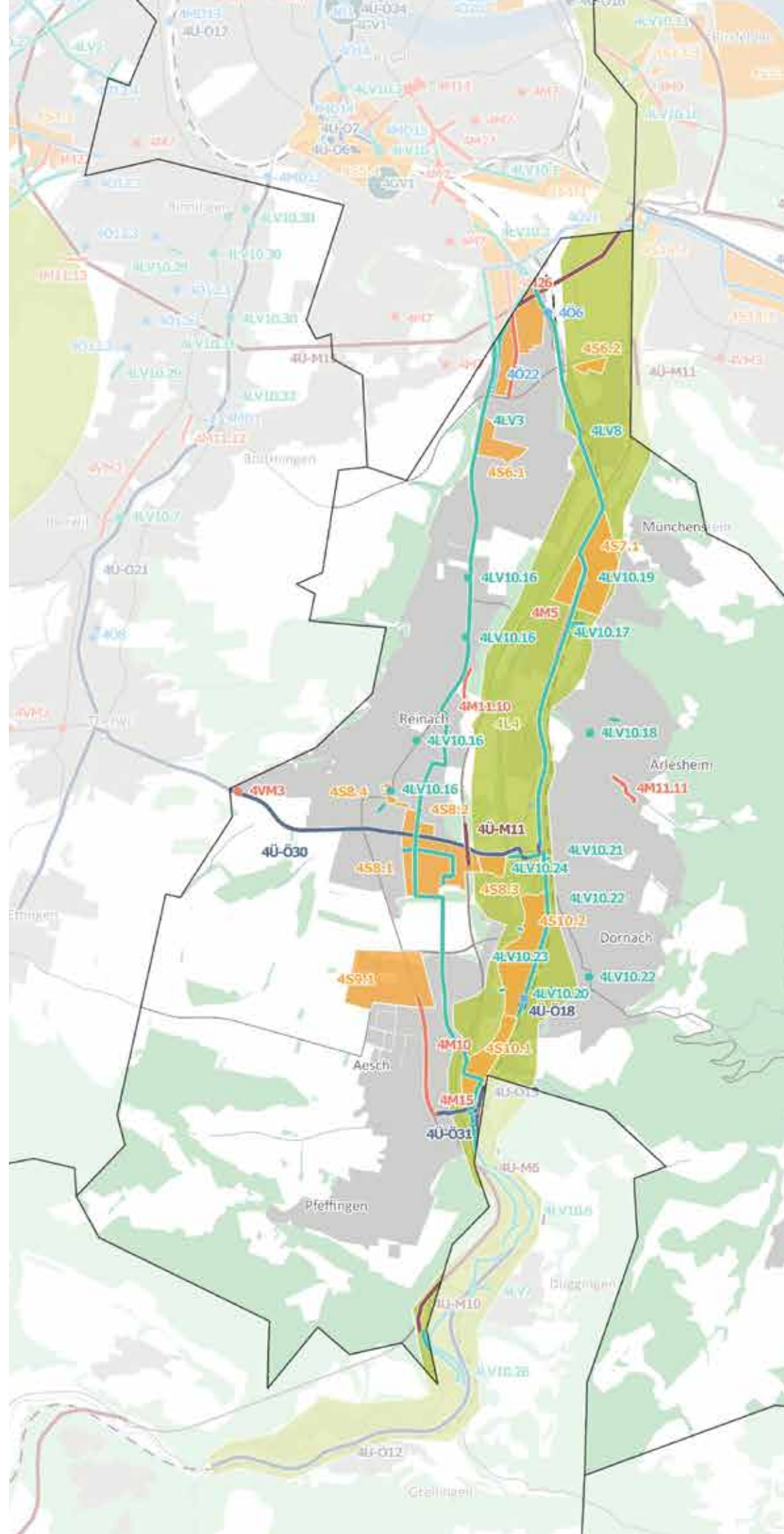
Das Raumkonzept bildet die wichtigste Grundlage für das Agglomerationsprogramm. Die Abstimmung zwischen Raumkonzept und Agglomerationsprogramm zeigt sich in folgenden Punkten:

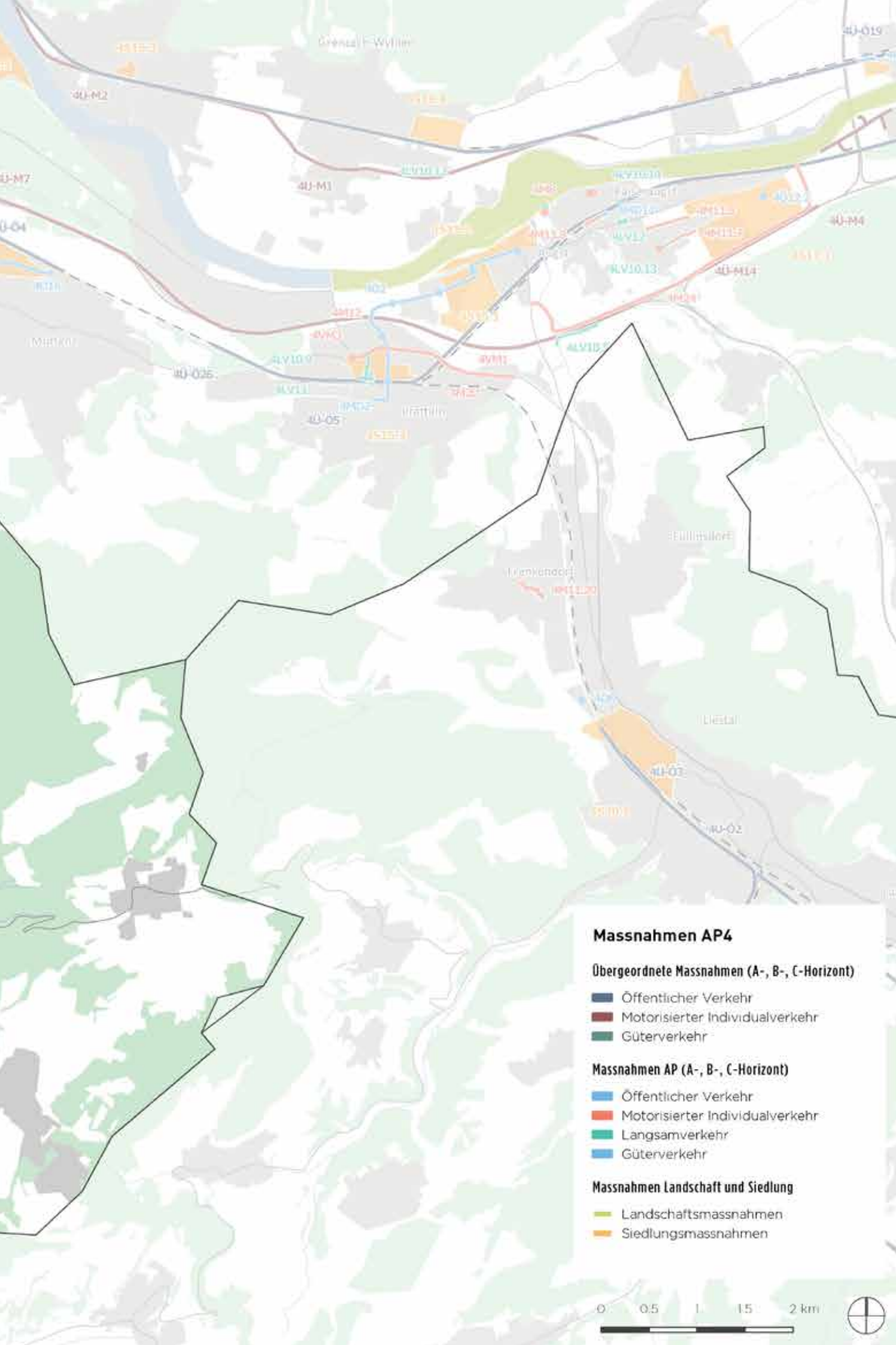
- › Das Raumkonzept wurde als Grundlage bei der Aktualisierung des Zukunftsbildes AP4 berücksichtigt. Die für die Birsstadt relevanten Neuerungen des Zukunftsbildes wurden mit der Birsstadt diskutiert und abgestimmt.
- › Die Handlungsfelder des Raumkonzepts zeigen die Herausforderungen der Birsstadt auf. Sie finden sich im Handlungsbedarf des Aggloprogramms wieder.
- › Die sog. sektoralen Strategien sind kohärent mit den Teilstrategien des Agglomerationsprogramms.
- › Mit den Stossrichtungen liegt ein abstrakter/theoretischer Variantenfächer für zukünftige Projektideen und Massnahmen vor, welche wiederum ins Aggloprogramm aufgenommen werden können.

Aus dem Massnahmenfächer des Raumkonzepts Birstal und dem Massnahmenkatalog des Aktionsplans Mobilität konnten diverse konkrete Projekte bereits realisiert werden. Weitere Massnahmen sind geplant und im Agglomerationsprogramm 4. Generation enthalten.

Abbildung 15:
Massnahmen AP4
im Korridor Birstal

Quelle:
Geschäftsstelle
Agglo Basel





Die folgenden Tabellen und Karten zeigen die Massnahmen, die im Birstal geplant und im AP4 enthalten sind.

Schwerpunktgebiete

Der wirtschaftlichen Umstrukturierung geschuldet, verfügt das Birstal über zahlreiche Entwicklungsgebiete, bei denen eine Transformation von Industrie/Gewerbe zu Mischnutzung oder eine Nachverdichtung ansteht. Die Entwicklungspotenziale liegen mehrheitlich zentral an den Infrastrukturkorridoren im Talboden. Sie sollen Raum für ca 7'000 zusätzliche Einwohner und rund 5'500 neue Arbeitsplätze bieten.

AGGLOMERATIONSMASSNAHMEN (SIEDLUNG)

Nr.	Schwerpunktgebiet	Areal	Arealname	Typ	zus. EW	zus. AP
4S6	Münchenstein	4S6.1	Gartenstadt	Transformation	680	170
		4S6.2	Dychrain	Transformation	640	-30
4S7	Gstad	4S7.1	Gstad	Transformation	1'000	600
4S8	Reinach/ Dornach/ Aesch	4S8.1	Kägen/Neureinach	Nachverdichtung	-	2'400
		4S8.2	Hinterkirch	Transformation	275	-
		4S8.3	Stöcklin	Transformation	590	165
		4S8.4	Reinach Ortszentrum	Nachverdichtung	450	150
4S9	Aesch-Nord	4S9.1	Aesch-Nord	Transformation	1'700	1'000
4S10	Dornach/Aesch	4S10.1	Birmatt	Transformation	210	200
		4S10.2	Widen	Transformation	1'500	850
SUMME					7'045	5'505

Schlüsselmassnahmen

Mit dem in den Schwerpunktgebieten stattfindenden Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum wird auch das Verkehrsaufkommen steigen. Damit dieses möglichst klimafreundlich und siedlungsverträglich abgewickelt werden kann und die Erreichbarkeit sichergestellt werden, sind Verkehrsmassnahmen nötig. Ein entsprechend abgestimmtes Massnahmenpaket liegt mit dem vorliegenden Agglomerationsprogramm vor. Mit dem Mobilitätskonzept wird die Arbeit auf strategischer Ebene fortgesetzt und eine Grundlage, unter anderem für die nächste Generation des Agglomerationsprogramms, geschaffen.

Eine Schlüsselmassnahme ist die Einführung des **15-Minuten-Takts der S-Bahn bis Aesch**. Hierfür ist ein neues **Wendegleis in Aesch (4Ü-Ö13)** notwendig. Im Zuge der Taktverdichtung wird eine neue S-Bahn Haltestelle in **Dornach Apfelsee (4Ü-Ö18)** eingeführt, zur optimalen Erschliessung der umliegenden Entwicklungsgebiete. Im Zuge der weiteren Umsetzungsplanung der Haltestelle Dornach Apfelsee sind deren städtebauliche Einbindung sowie die Ausstattung (Veloabstellplätze etc.) parallel mit zu planen, 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 eine vertiefende Studie im Perimeter rund um die neue Haltestelle Dornach Apfelsee.

Damit die Entlastungswirkung der A18 auch zukünftig funktioniert und Ausweichverkehre auf das nachgelagerte Netz vermindert werden, sind punktuell (v.a. an Knoten), Kapazitätsausbauten notwendig (**Anschluss Angenstein/Aesch (4Ü-M6), Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2 (4Ü-M11)**). Der verbleibende Verkehr muss innerhalb der Siedlungsgebiete möglichst verträglich abgewickelt werden. Diverse Strassenraumumgestaltungen sollen die Situation diesbezüglich verbessern (Arlesheim - Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse ins Tal (inkl. FlaMa) (4M5), Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Nord (4M10), Reinach: Aufwertung Strassenraum Dornacherweg (4M11.10), Arlesheim: Aufwertung und Umgestaltung Ermitagestrasse (4M11.11).

Diverse Optimierungsmassnahmen auf dem Velonetz erhöhen die Verkehrssicherheit und Attraktivität für den Veloverkehr massgebend. Die Realisierung von prioritären, attraktiven Velorouten (z.B. Pilot Velovorzugsroute) tragen dazu bei, das Verlagerungspotenzial auf den Veloverkehr bestmöglich auszuschöpfen.

ÜBERGEORDNETE MASSNAHMEN (VERKEHR)

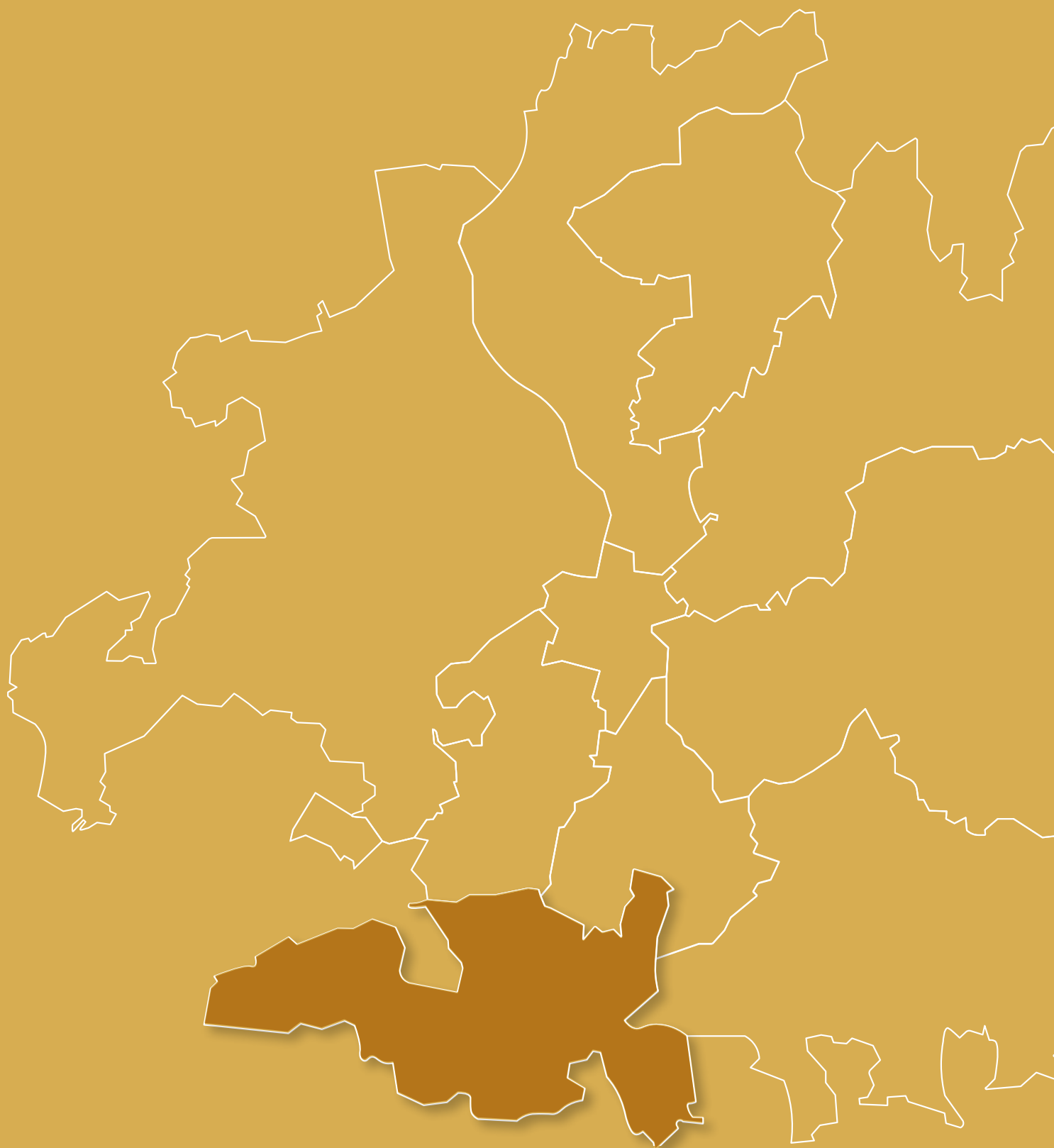
Nummer	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
4Ü-Ö13	Wendegleis Aesch	ÖV	A
4Ü-Ö18	S-Bahn Haltestelle Dornach Apfelsee	ÖV	A
4Ü-M6	Anschluss Angenstein/Aesch (kurzfristige Optimierung)	MIV	A
4Ü-Ö30	Tram Therwil - Dornach (Tramspange Therwil - Dornach)	ÖV	C
4Ü-Ö31	Tram Aesch Dorf - Aesch Bahnhof	ÖV	C
4Ü-M11	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2	MIV	C

AGGLOMERATIONSMASSNAHMEN (VERKEHR)

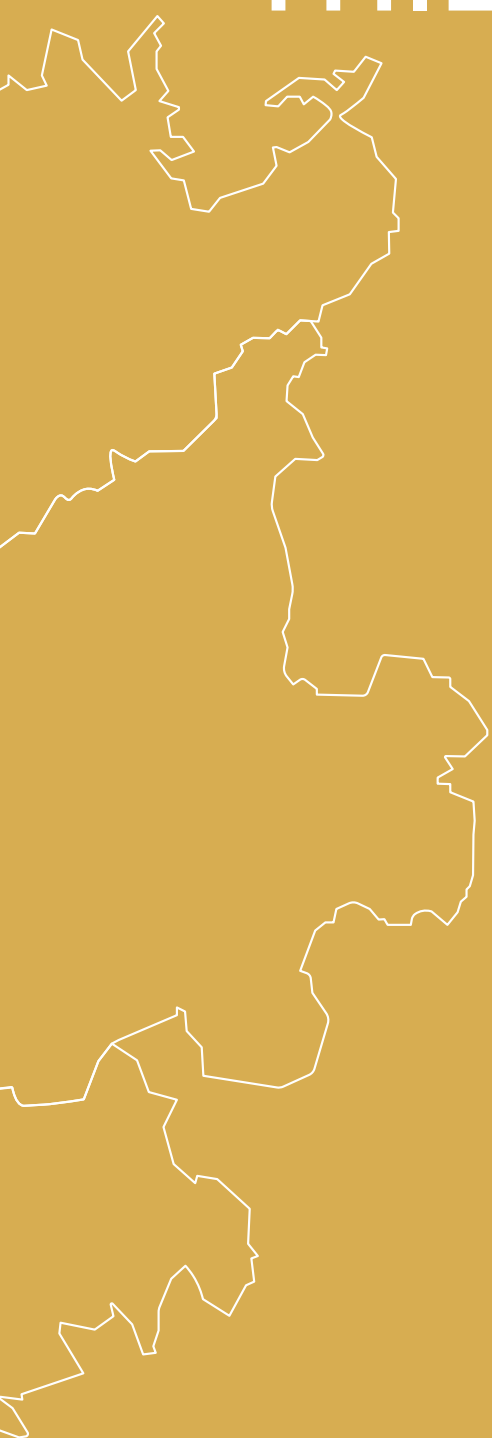
Nummer	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
4Ö6	BL: Neue Tramhaltestelle Freilager	ÖV	A
4Ö8	BL: Elektrifizierung Buslinien	ÖV	A
4M5	BL: Arlesheim - Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse ins Tal (inkl. FlaMa)	MIV	A
4M10	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Nord	MIV	A
4M11.10	Reinach: Aufwertung Strassenraum Dornacherweg	MIV (pauschal)	A
4M11.11	Arlesheim: Aufwertung und Umgestaltung Ermitagestrasse	MIV (pauschal)	A
4VM3	BL: Fahrplanstabilität (Punktueller Verbesserungen)	VM	A
4LV3	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute West 1. Etappe (Schlüsselmassnahmen)	LV	A
4LV4	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost 1. Etappe	LV	A
4LV8	SO: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, Abschnitt Solothurn	LV	A
4LV10	Pauschalpaket: Langsamverkehr (A-Horizont)	LV	A
4LV10.6	BL: Radroute Aesch - Duggingen	LV (pauschal)	A
4LV10.16	Reinach: Ergänzungen Fuss- und Velowege inkl. Veloabstellanlagen	LV (pauschal)	A
4LV10.17	Arlesheim: LV-Unterführung SBB inkl. Fusswegverbindung bis Griebengasse (Tramhaltestelle)	LV (pauschal)	A
4LV10.18	Arlesheim: „Spitzerweglein“ und Trottoirverlegung im Tal inkl. Knotenanpassung Birseckstrasse/Mattweg	LV (pauschal)	A
4LV10.19	Münchenstein: Neue Fussgängerbrücke mit Lift «Van Baerle-Neue Talstrasse»	LV (pauschal)	A
4LV10.20	Dornach: Langsamverkehrsunterführung Apfelsee	LV (pauschal)	A
4LV10.21	Dornach: Erweiterung Personenunterführung Bahnhof Dornach Arlesheim für Langsamverkehr	LV (pauschal)	A
4LV10.22	Dornach: Fussverkehr - Behebung Schwachstellen	LV (pauschal)	A
4LV10.23	Dornach: Langsamverkehr Aufwertung Birsquerung	LV (pauschal)	A
4LV10.24	Dornach: LV-Verbindung Bahnhof Dornach Arlesheim-Reinach (Stöcklin Areal)	LV (pauschal)	A
4MD9	SO: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach-Apfelsee	MD	B
4M15	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Bereich Zentrum	MIV	B
4Ö21	BS: Tram Dreispitz - St. Jakob	ÖV	C
4Ö22	BS/BL: Tram Dreispitz	ÖV	C

AGGLOMERATIONSMASSNAHMEN (LANDSCHAFT)

Nummer	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
4L4	Birspark Landschaft	Landschaft	A



6 LAUFENTAL/ THIERSTEIN



6.1 Portrait

Der Raum Laufental/Thierstein zählt geographisch zum Jurabogen, unterteilt in Tal- und Beckenlandschaft des Faltenjuras sowie die Hügellandschaft des Tafeljuras. Die Region zeichnet sich durch 4 markante topographische Elemente aus. Der Blauenkamm begrenzt den Korridor Laufental/Thierstein im Norden und trennt den Korridor von der Agglomerationsebene Basel geographisch ab. Er zieht sich von der Talenge beim Schloss Angenstein westwärts bis nach Roggenburg. Das Tal der Birs durchzieht das Gebiet Laufental/Thierstein von Nordosten bis Südwesten und war bestimmend für die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Korridor.

Landschaft im Laufental/Thierstein



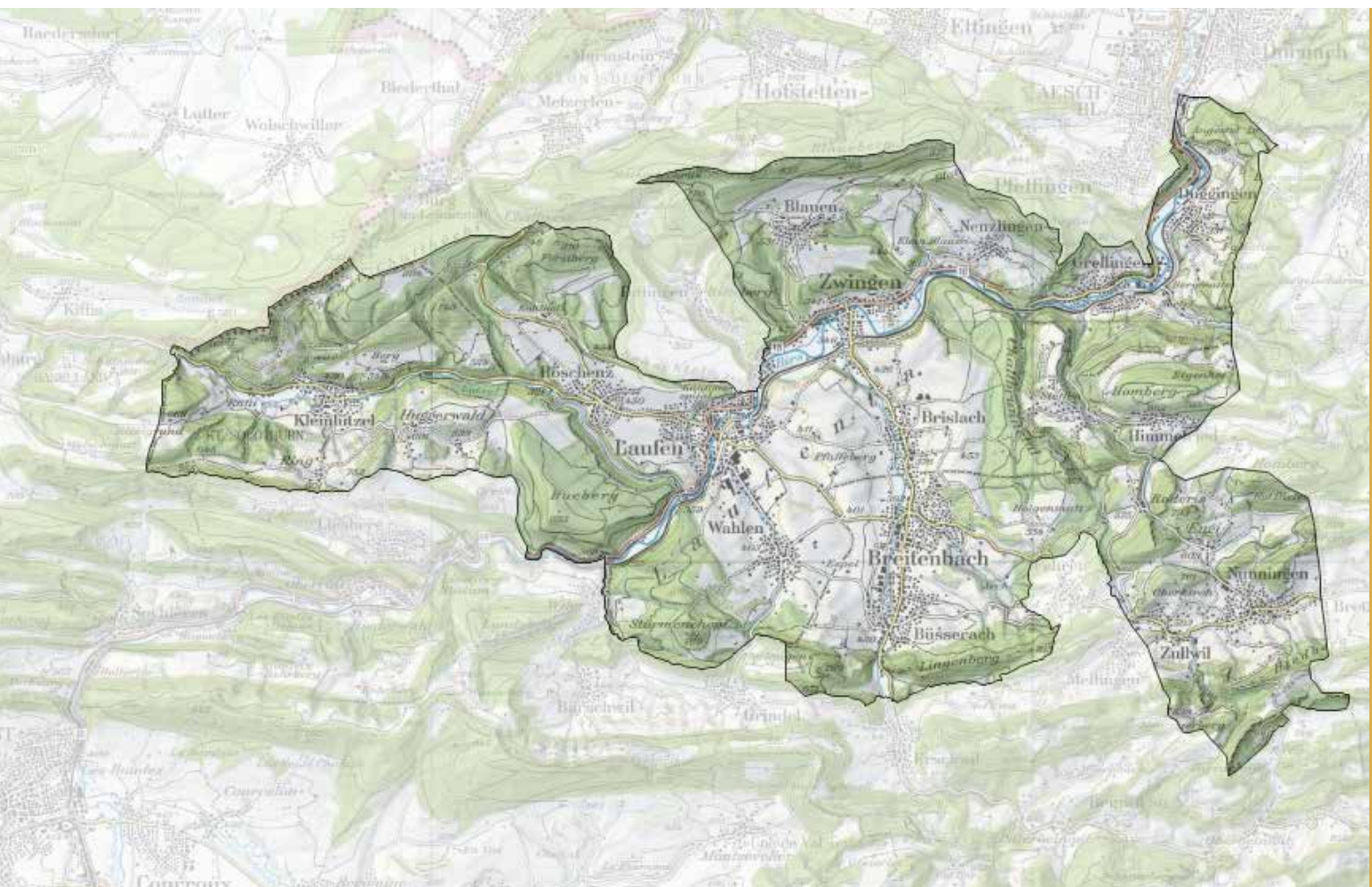
Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Das Laufenbecken liegt im Zentrum des Korridors Laufental/Thierstein. Die im Laufenbecken vorzufindenden, grösseren zusammenhängenden Flächen sind für die Landwirtschaft von grosser Bedeutung. Der Jurabogen schliesslich bildet den südlichen Begrenzungsgürtel.

Die beschriebenen landschaftlichen Besonderheiten des Korridors Laufental/Thierstein machen ihn zu einer beliebten Wohn-

region. Die Infrastrukturausstattung ist gut, und vor allem die Dörfer in der Tallage sind gut erschlossen. Als Kehrseite der guten Erschliessung sind die Tallage entlang der Birs und das Laufenbecken stark von Siedlung und Infrastrukturen beansprucht, wodurch die landschaftliche Qualität beeinträchtigt wird. Das verkehrliche Rückgrat des Korridors Laufental/Thierstein bildet öv-seitig die S-Bahn und strassenseitig die A18.

Abbildung 16: Übersichtskarte Laufental/Thierstein



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Insgesamt weist der Korridor Laufental/Thierstein eine heterogene Struktur auf. Die Unterschiede zwischen den Gemeinden sind teilweise gross, auch begründet durch die unterschiedlichen Erschliessungsqualitäten. In Tabelle 7 sind alle Gemeinden, die im Perimeter des Agglomerationsprogrammes liegen aufgeführt. Die Region Laufental/Thierstein umfasst jedoch noch 10 weitere

Gemeinden: Burg, Dittingen, Liesberg, Roggenburg, Erschwil, Fehren, Bärschwil, Meltingen, Beinwil und Grindel.

Tabelle 7:
Gemeinden,
Einwohner und
Arbeitsplätze im
Korridor Laufental/
Thierstein

Gemeinde	Teilraum	Raumtyp	EW	AP ²
Bärschwil*	SO	Ländlicher Raum	(803)	(113)
Beinwil*	SO	Ländlicher Raum	(281)	(129)
Blauen	BL	Ländlicher Raum	697	100
Breitenbach	SO	Ankergemeinde	3'930	1'779
Brislach	BL	Ländlicher Raum	1'715	359
Burg*	BL	Ländlicher Raum	(282)	(28)
Büsserach	SO	Ländlicher Raum	2'299	706
Dittingen*	BL	Ländlicher Raum	(739)	(217)
Duggingen	BL	Äusserer Korridor	1'564	661
Erschwil*	SO	Ländlicher Raum	(935)	(404)
Fehren*	SO	Ländlicher Raum	(607)	(82)
Grellingen	BL	Äusserer Korridor	1'849	313
Grindel*	SO	Ländlicher Raum	(520)	(51)
Himmelried	SO	Ländlicher Raum	947	133
Kleinfürstli	SO	Ländlicher Raum	1'238	373
Laufen	BL	Korridorzentrum	5'764	4'003
Liesberg*	BL	Ländlicher Raum	(1'127)	(630)
Meltingen*	SO	Ländlicher Raum	(670)	(132)
Nenzlingen	BL	Ländlicher Raum	450	78
Nunningen	SO	Ländlicher Raum	1'898	655
Roggenburg*	BL	Ländlicher Raum	(272)	(60)
Röschenz	BL	Ländlicher Raum	1'898	240
Wahlen	BL	Ländlicher Raum	1'495	195
Zullwil	SO	Ländlicher Raum	647	128
Zwingen	BL	Äusserer Korridor	2'462	1'087
SUMME (ohne*)			28'853	10'810

*Die Gemeinden Burg, Dittingen, Liesberg, Roggenburg, Erschwil, Fehren, Bärschwil, Meltingen, Beinwil und Grindel sind ebenfalls Teil der Region Laufental/Thierstein, werden aber im Aggloprogramm nicht zum Korridor Laufental/Thierstein gezählt.

Quellen:

¹EW BL (2020): Statistisches Amt Basel-Landschaft (Einwohner am 30. September 2020)

EW SO (2019): Bevölkerungszahlen des Kantons Solothurn BEVO (Stand am 31. Dezember 2019)

²CH (2018): BFS STATENT (Beschäftigte am 31. Dezember 2018)

Insgesamt leben ca. 29'000 Einwohner und arbeiten 11'000 Beschäftigte in den Gemeinden des Korridors Laufental/Thierstein.

6.2 Organisation/zuständige Gremien

Die Laufentaler und Thiersteiner Gemeinden haben historisch bedingt eine lange Zusammenarbeitstradition. Dies war im Rahmen der Lancierung des Korridorprozesses und der Zusammenarbeit zwischen dem Agglomerationsprogramm Basel und dem Korridor Laufental/Thierstein von Vorteil. So war es dieser Korridor, der sich an dem vom Agglomerationsprogramm organisierten Korridor-Workshop bereits 2014 entschlossen hatte, sich gemeinsam auf den Weg zu machen, mit der Erarbeitung eines Zukunftsbildes.

Organisatorisch stimmen sich die Laufentaler Gemeinden regelmässig an der monatlichen Gemeindepräsidentenkonferenz untereinander ab. Am 16. Mai 2019 wurde ausserdem der Verein Region Laufental gegründet. Die Zusammenarbeit unter den BL-Gemeinden des Korridors Laufental/Thierstein wurde somit verstärkt. Die Thiersteiner Gemeinden haben ihre Ammännerkonferenz (AKT), in welcher sie sich austauschen und gemeinsame Anliegen angehen. Ausserdem gibt es im Thierstein mit dem Forum Schwarzbubenland und im Laufental mit der

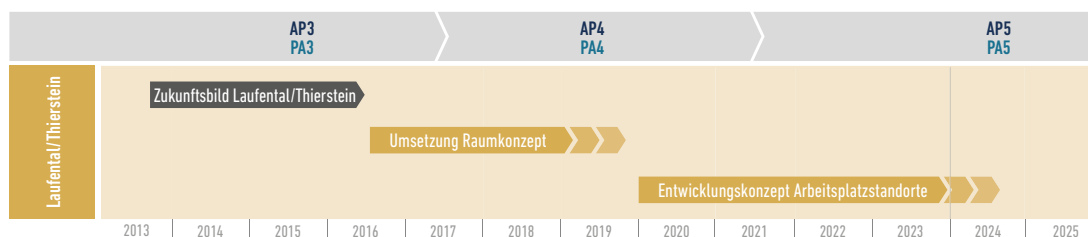
Promotion Laufental 2 regionale Organisationen, die sich für überkommunale Interessen einsetzen. Im Rahmen der Erarbeitung des Zukunftsbildes (siehe Kapitel 6.3.1) hat sich insbesondere die Promotion Laufental stark engagiert, in finanzieller Hinsicht wie auch durch Einsatz personeller Ressourcen.

Die Erarbeitung des Zukunftsbildes wurde von der Steuerungsgruppe, zusammengesetzt aus Gemeindevertretern, den Kantonen BL und SO sowie des Agglomerationsprogrammes Basel, begleitet. Die Steuerungsgruppe wurde nach Abschluss des Zukunftsbildes aufrecht erhalten jedoch in «Projektgruppe Umsetzung Zukunftsbild» umbenannt. Sie lanciert Projekte zur Umsetzung des Zukunftsbildes und ist das Gefäss in welchem die Zusammenarbeit zwischen Korridor und Agglomerationsprogramm stattfindet.

www.laufental.swiss



6.3 Aktivitäten im Korridor



6.3.1 Zukunftsbild Laufental/Thierstein (2014 – 2015)



Die Gemeinden der Region Laufental/Thierstein haben sich 2014 für die Erarbeitung eines regionalen Zukunftsbildes entschieden.

Der Bearbeitungsperimeter des Zukunftsbildes umfasst die Gemeinden der Bezirke Laufental (BL) und Thierstein (SO). Dazu gehören die 25 Gemeinden Blauen, Brislach, Burg, Dittingen, Duggingen, Grellingen, Himmelried, Kleinlützel, Laufen, Liesberg, Nenzlingen, Roggenburg, Röschenz, Wahlen, Zwingen, Breitenbach, Büsserach, Erschwil, Fehren, Bärschwil, Meltingen, Nuningen, Zullwil, Beinwil und Grindel.

Das Zukunftsbild soll die gemeinsame Vorstellung der zukünftigen Entwicklung aufzeigen, die regionale Zusammenarbeit unterstützen, die gemeinsame Position der Region nach Aussen zeigen und die Mitfinanzierung von agglomerationsrelevanten Infrastrukturprojekten über das Agglomerationsprogramm Basel begründen.

Die Erarbeitung erfolgte in enger regionaler Zusammenarbeit. Im Rahmen von 3 Workshops wurden die Inhalte intensiv diskutiert, und die wesentlichen Bestandteile des Zukunftsbildes Laufental/Thierstein eigenständig von den Gemeinden erarbeitet und beraten.

Die Erarbeitung des Raumkonzeptes umfasste folgende Arbeitsschritte:

1. Analyse und Handlungsbedarf:

Es wurde eine umfassende Analyse durchgeführt und der Handlungsbedarf aus regionaler Sicht mit den Gemeinden konsolidiert.

2. Zukunftsbild:

Ausgehend vom Handlungsbedarf wurde ein Zukunftsbild für die künftige räumliche Entwicklung der Region erarbeitet. Es werden die aus regionaler Sicht strategisch wichtigen Schwerpunkte formuliert. Das Zukunftsbild zeigt somit die angestrebte räumliche Entwicklung bis 2035. Es bildet eine Synthese aus den Entwicklungsvorstellungen zu den einzelnen Themen.

3. Umsetzung:

Damit sich die Region in die im Zukunftsbild aufgezeigte Richtung entwickeln kann, sind eine ganze Reihe von Massnahmen zu ergreifen. Ein Arbeitsprogramm bestehend aus verschiedenen Massnahmenbündel (MB) zeigt die zu ergreifenden Schritte und Projekte auf (siehe Abbildung 17).

Die Erarbeitung des Zukunftsbildes hat viel zur Stärkung der Zusammenarbeit beigetragen und hat das Verständnis für die unterschiedlichen Ausgangslagen und Herausforderungen der Gemeinden gefördert.



Beteiligung des Agglomerationsprogramms Basel (Zukunftsbild Laufental/Thierstein):

- › Finanzieller Beitrag an das Konzept
- › Fachliche Begleitung

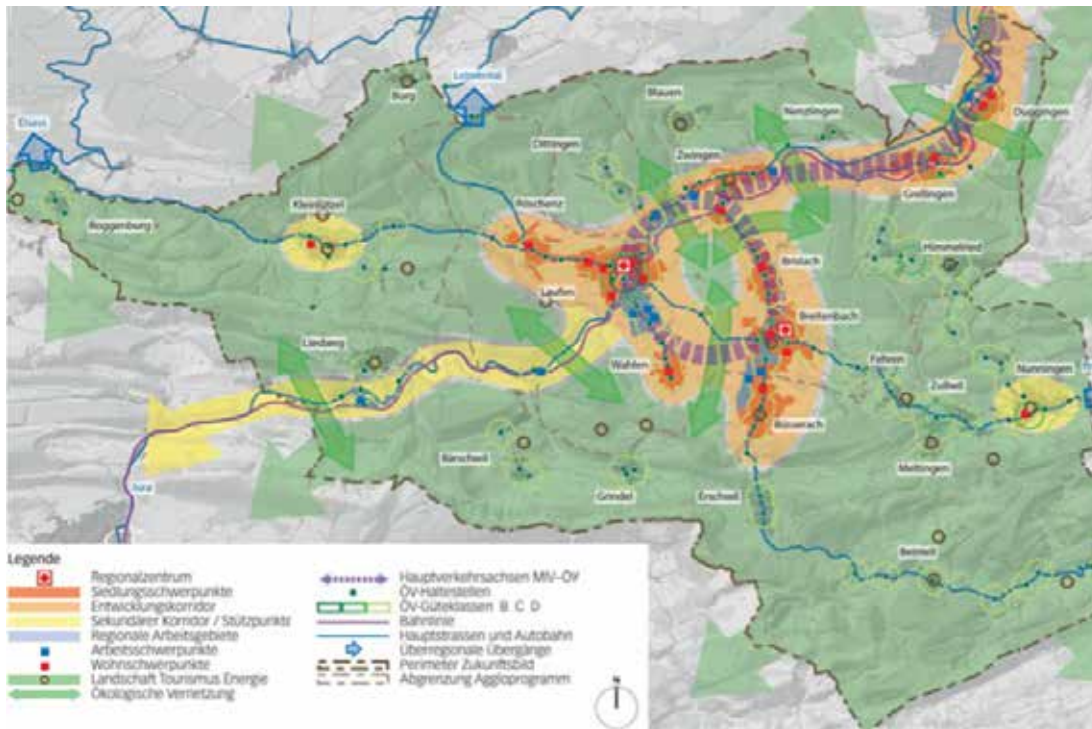


Abbildung 17:
Übersicht Zukunftsbild Laufenal/
Thierstein

MB A: Regionale Zusammenarbeit

- A1 Regionale Zusammenarbeit stärken
- A2 Kooperation und Koordination der Zentren
- A3 Konsolidierung der Infrastrukturen
- A4 Überregionale Vernetzung

MB B: Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung

- B1 Innenentwicklung der Siedlung
- B2 Regionale Wohnschwerpunkte
- B3 Ortsdurchfahrten aufwerten
- B4 Dorfkernerneuerung

MB C: Arbeitsstandorte

- C1 Regionale Arbeitszonen
- C2 Dezentrale Gewerbebezonen
- C3 Industriebrachen sanieren
- C4 Nutzen und Lasten ausgleichen

MB D: Entwicklungsperspektive ländlicher Raum

- D1 Konsolidieren der Siedlungsgebiete und Infrastrukturen
- D2 Erreichbarkeit der Angebote sichern
- D3 Regionales Landschaftsentwicklungskonzept erstellen
- D4 Touristische Angebote entwickeln

MB E: Verkehrsinfrastrukturen

- E1 MIV: Problemstellen entschärfen
- E2 LV: Netzlücken schliessen
- E3 ÖV: 1. Etappe Doppelspurausbau
- E4 Langfristiger Kapazitätsausbau Schiene und Strasse

MB F: Mobilitätsangebot

- F1 Taktverdichtung S-Bahn und Schnellzüge
- F2 Bus-Knoten und Verknüpfung der Buslinien
- F3 Intermodale Knoten entwickeln
- F4 ÖV-Angebot Randzeiten/Tourismus optimieren

Quelle: Zukunftsbild Region Laufenal/Thierstein, Schlussbericht 2015

6.3.2 Entwicklungskonzept Arbeitsplatzstandorte Laufental/Thierstein (Start 2020)

Damit die Region ein attraktiver Wohn- und Lebensraum bleibt ist der Erhalt und die Schaffung von Arbeitsplätzen ein zentrales Ziel des Zukunftsbildes. Die Anzahl Arbeitsplätze soll gemäss Zukunftsbild bis 2035 um mindestens 5% gesteigert werden. Die Region legt den Fokus auf die verarbeitende Industrie und auf die Branche Gesundheitswesen. Für grössere Firmenansiedlungen müssen grosse zusammenhängende Flächen baureif bereitgestellt werden können. Dazu sollen regionale Arbeitsschwerpunkte definiert und etabliert werden.

Wie in Kapitel 6.3.1 erläutert, beinhaltet das Zukunftsbild ein Massnahmenbündel (MB C) zum Thema Arbeitsplatzgebiete. Darin werden u.a. eine gemeinsame Entwicklung und Bewirtschaftung der regionalen Arbeitszonen vorgeschlagen.

Der Korridor Laufental/Thierstein hat im Frühjahr 2020 mit der Vergabe eines Mandats für die Erarbeitung des «Entwicklungskonzepts Arbeitsplatzstandorte Laufental/Thierstein» die Umsetzung dieses Massnahmenbündels eingeleitet.

Ziel des Konzepts ist es, aus einer integralen Sichtweise heraus, eine Richtschnur für eine regional abgestimmte Arbeitsplatzentwicklung zu schaffen. Dabei sollen die Nutzungsprofile der jeweiligen Arbeitsplatzgebiete geschärft und Möglichkeiten einer städtebaulichen Aufwertung geprüft werden. Ein weiterer Fokus soll auf den verkehrlichen Anforderungen zur Verbesserung der Erschliessungssituation in den betrachteten Arbeitsplatzstandorten liegen.

Das Projekt wird von der «Projektgruppe Umsetzung Zukunftsbild» begleitet. Nicht alle Gemeinden beteiligen sich am Projekt, sondern nur die von der Fragestellung direkt Betroffenen. Der Projektperimeter umfasst folgende Gemeinden: Birsach, Dittingen, Duggingen, Grellingen, Laufen, Liesberg, Nenzlingen, Röschenz, Wahlen, Zwingen, Büsserach (SO), Breitenbach (SO).



Beteiligung des Agglomerationsprogramms Basel (Entwicklungskonzept):

- › Einsitz in der Projektgruppe Umsetzung Zukunftsbild
- › Finanzieller Beitrag an das Konzept
- › Fachliche Begleitung

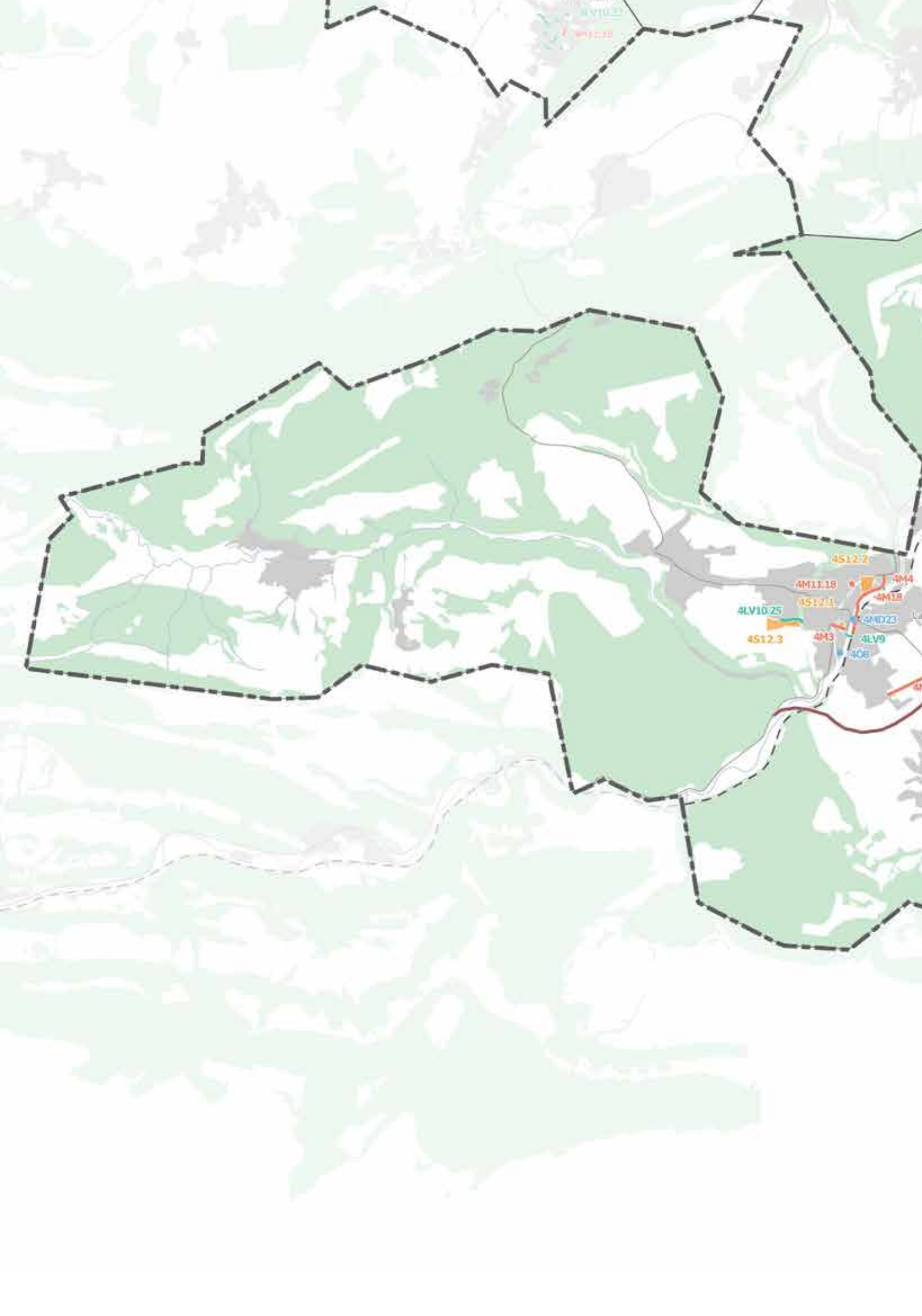
6.4 Der Korridor im AP4

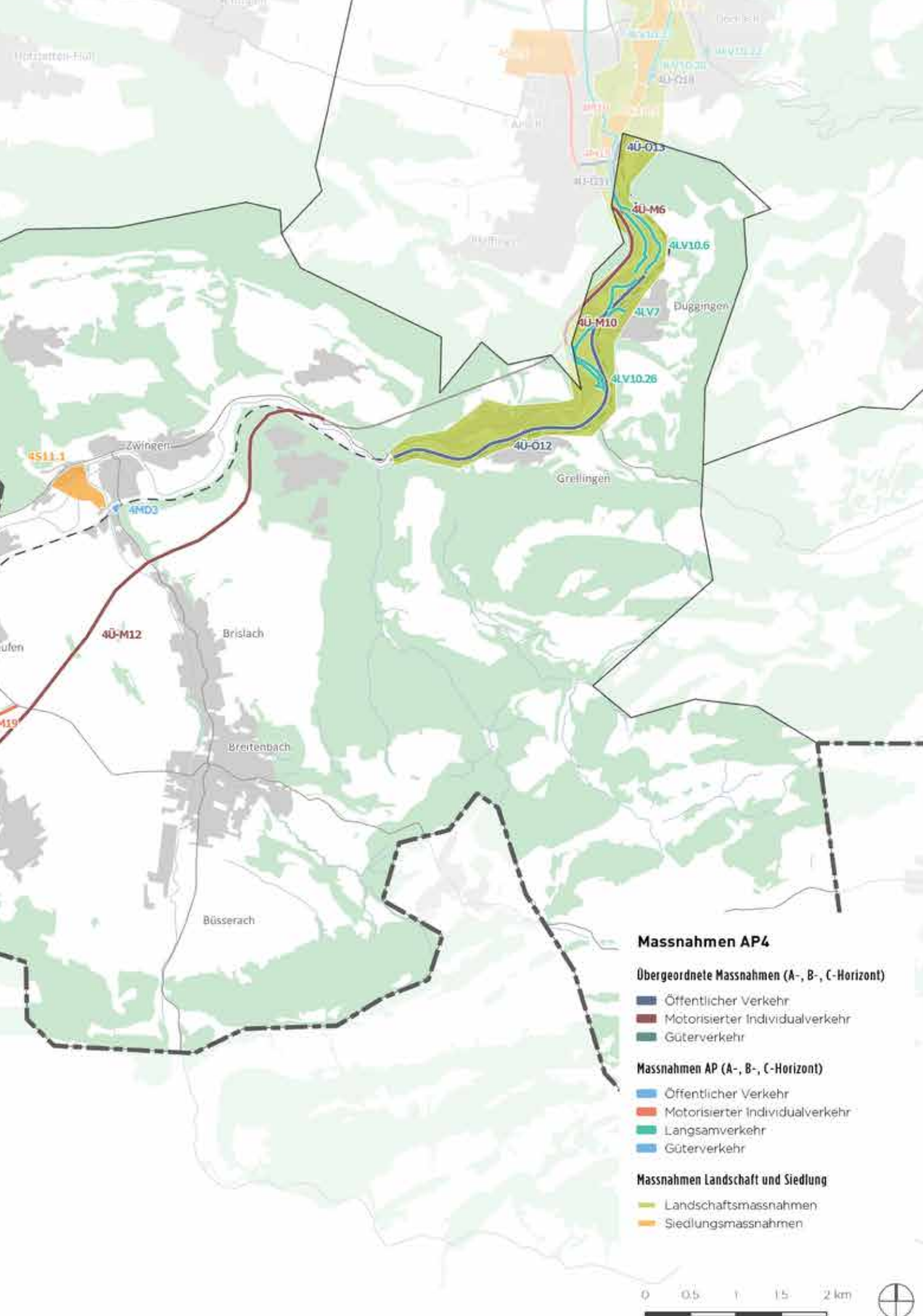
In der Projektgruppe Umsetzung Zukunftsbild Laufental/Thierstein besteht eine enge Zusammenarbeit zwischen dem Korridor und dem Agglomerationsprogramm und wird sichergestellt, dass die raum- und verkehrsplanerische Ausrichtung des Korridors mit derjenigen des Agglomerationsprogrammes übereinstimmt.

Die folgende Übersicht veranschaulicht die Massnahmen, die im Laufental und Thierstein geplant und im AP4 enthalten sind.

Abbildung 18:
Massnahmen AP4 im Korridor Laufental/Thierstein

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel





Massnahmen AP4

Übergeordnete Massnahmen (A-, B-, C-Horizont)

- Öffentlicher Verkehr
- Motorisierter Individualverkehr
- Güterverkehr

Massnahmen AP (A-, B-, C-Horizont)

- Öffentlicher Verkehr
- Motorisierter Individualverkehr
- Langsamverkehr
- Güterverkehr

Massnahmen Landschaft und Siedlung

- Landschaftsmassnahmen
- Siedlungsmassnahmen



Schwerpunktgebiete

Die Siedlungsschwerpunktgebiete im Korridor Laufen/Thierstein konzentrieren sich auf die Gemeinden Laufen und Zwingen. In Laufen bestehen mehrere kleinere Areale (2-4 ha), die in den nächsten Jahren nach-

verdichtet oder neu bebaut werden sollen. Eine grössere zusammenhängende Entwicklungsfläche liegt in Zwingen auf dem Areal der früheren Papierfabrik vor.

AGGLOMERATIONSMASSNAHMEN (SIEDLUNG)

Nr.	Schwerpunktgebiet	Areal	Arealname	Typ	zus. EW	zus. AP
4S11	Zwingen	4S11.1	Papierfabrik	Transformation	700	50
		4S12.1	Entwicklungsgebiet Bündten	Nachverdichtung	800	100
4S12	Laufen	4S12.2	Entwicklungsgebiet Nau	Neubau	230	170
		4S12.3	Entwicklungsgebiet Dürrenboden	Neubau	200	-
SUMME					1'930	320

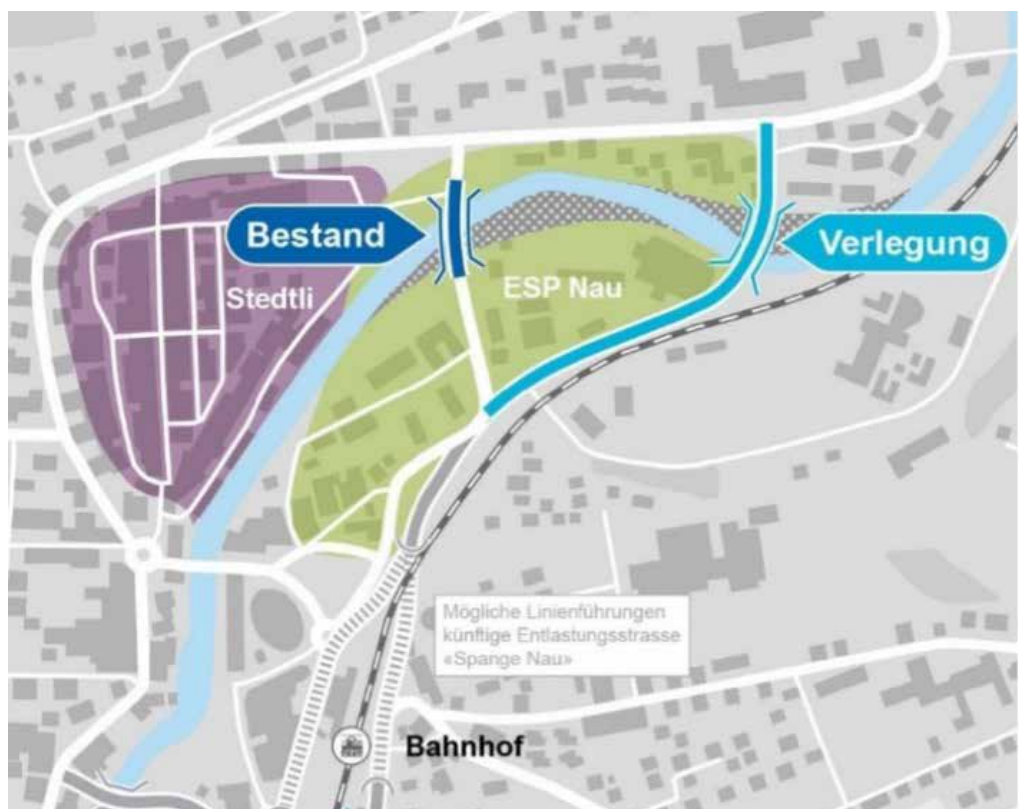
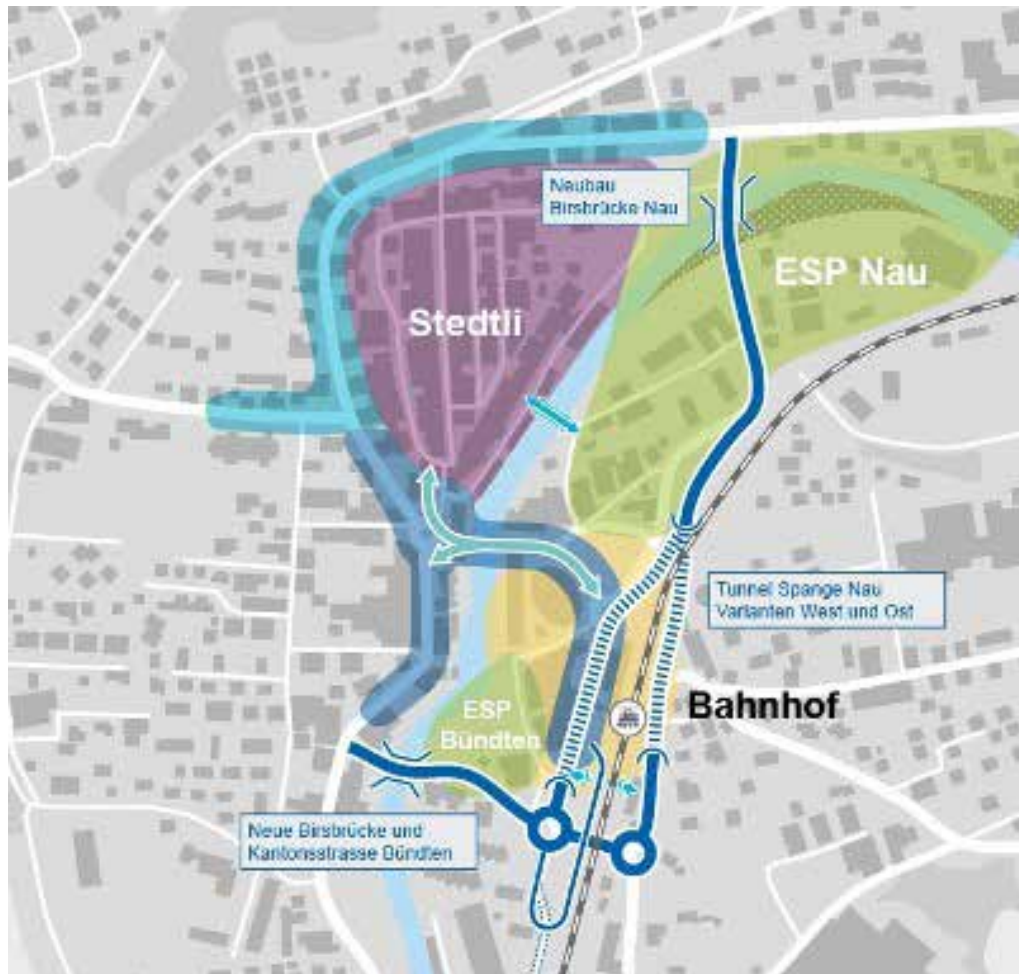
Schlüsselmassnahmen

Eine nachhaltige Entwicklung des von Transit- und Wegpendlerverkehr geprägten Korridors Laufental/Thierstein setzt eine gute ÖV-Erschliessung voraus. Das aktuelle ÖV-Angebot ist weiterzuentwickeln, und je nach zukünftigem Bedarf sind zusätzliche Optimierungen zu planen, z. B. aufbauend auf der Massnahme **Doppelspur Laufental (Duggingen - Grellingen) (4Ü-Ö12)**.

Aufgrund seiner Rolle als **Transitachse** wird der Korridor Laufental/Thierstein immer von Durchgangsverkehr geprägt sein. Dieser soll möglichst verträglich abgewickelt werden können. Der Verkehrsfluss vom Laufental Richtung Basel (A18) wird allerdings heute durch das Nadelöhr Angenstein behindert. Als Abhilfe für dieses Problem ist die Massnahme **Anschluss Angenstein/Aesch (kurzfristige Optimierung) (4Ü-M6)** geplant. Langfristig soll mit dem **Muggenbergtunnel (4Ü-M10)** das sekundäre vom Hochleistungsstrassennetz entflochten und die erforderliche Kapazität geschaffen werden. Ein reibungsloser Verkehrsablauf auf der A18 ist eine wichtige Voraussetzung für die Erreichbarkeit des Korridors Laufental/Thierstein und der dort ansässigen Firmen.

Zur Entlastung der Ortsdurchfahrten Laufen und Zwingen ist langfristig die Umfahrung Laufen - Zwingen (4Ü-M12) auf der A18 geplant. Aufgrund des Netzbeschlusses (NEB), ist die A18 kürzlich an den Bund übergegangen, wodurch die Federführung des Projektes dem ASTRA übertragen wurde. Da die beiden Gemeinden aber bereits heute unter dem Durchgangsverkehr leiden (insbesondere durch den hohen Schwerverkehrsanteil von z.T. über 10 %), soll die lokale Entlastungsmassnahme **Laufen, Zentrumsentlastung (Kernumfahrung) (4M18) zusammen mit der Verbindungsstrasse Stangenmatt (4M19)** mittelfristig realisiert werden. Als Voraussetzung dafür werden im A-Horizont mehrere kompatible Massnahmen angegangen. Es sind dies die neue **Birsbrücke Süd (4M3)** und die **Brücke Norimatt mit Verlegung Nau (4M4)** in Laufen, welche beide aber auch unabhängig von der Zentrumsentlastung funktionieren und eine Wirkung entfalten. Alle Massnahmen zusammen, bezwecken eine lokale Entlastung an. Die vom Durchgangsverkehr befreiten Strassenzüge können dadurch verkehrsberuhigt und für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv gestaltet werden.

Abbildung 19:
Übersichtsplan
der Massnahmen in
Laufen



Quelle: TBA Basel-Landschaft 2020

Nebst den grossen Operationen am regionalen Strassennetz, werden im Laufental kontinuierlich Fuss- und Velomassnahmen geplant und realisiert. Nebst Lückenschlüssen im kantonalen und kommunalen Velonetz, sind am nördlichen Korridor-Eingang in Duggingen zur Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs 2 Massnahmen geplant.

Zum einen soll das höherliegende Dorfzentrum in Duggingen mit dem tiefen liegenden Entwicklungsgebiet direkter verknüpft werden (Duggingen: Neuer Treppenturm mit Lift als Dorfzugang (4LV7)) und zum anderen sind neue Fusswege entlang des Birsufers geplant (Duggingen: Durchgehender Birsuferweg (4LV10.26)).

ÜBERGEORDNETE MASSNAHMEN (VERKEHR)

Nummer	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
4Ü-Ö12	Doppelspur Laufental (Duggingen - Grellingen)	ÖV	A
4Ü-M6	Anschluss Angenstein/Aesch (kurzfristige Optimierung)	MIV	A
4Ü-M10	A18, Muggenbergstunnel	MIV	C
4Ü-M12	A18, Umfahrung Laufen-Zwingen	MIV	C

AGGLOMERATIONSMASSNAHMEN (VERKEHR)

Nummer	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
4Ö8	BL: Elektrifizierung Buslinien	ÖV	A
4MD3	BL: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Zwingen	MD	A
4M3	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa	MIV	A
4M4	BL: Laufen, Brücke Norimatt und Verlegung Nau	MIV	A
4M11.19	Laufen: Umgestaltung Amthausplatz	MIV (pauschal)	A
4VM3	BL: Fahrplanstabilität (Punktueller Verbesserungen)	VM	A
4LV7	Duggingen: Neuer Treppenturm mit Lift als Dorfzugang	LV	A
4LV9	BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung am Bahnhof Laufen	LV	A
4LV10.6	BL: Radroute Aesch - Duggingen	LV (pauschal)	A
4LV10.25	Laufen: Erschliessung Fussweg Bierkellerweg	LV (pauschal)	A
4LV10.26	Duggingen/Pfeffingen: Durchgehender Birsuferweg	LV (pauschal)	A
4M18	BL: Laufen, Zentrumsentlastung (Kernumfahrung)	MIV	C
4M19	BL: Laufen, Verbindungsstrasse Stangenmatt	MIV	C
4MD23	BL: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Laufen	MD	C

7 ERGOLZTAL/ FRENKENTÄLER

7.1 Portrait

Das Ergolztal ist zweigesichtig: Die links- und rechtsseitigen Hänge und Höhen des Tafeljuras vermitteln ein weitgehend ländlich geprägtes, walddreiehes Bild, während die Talachse beinahe bis Gelterkinden praktisch lückenlos von Siedlungsgebiet beansprucht ist und es nur noch einen einzigen, weitgehend intakten Siedlungstrenngürtel gibt.

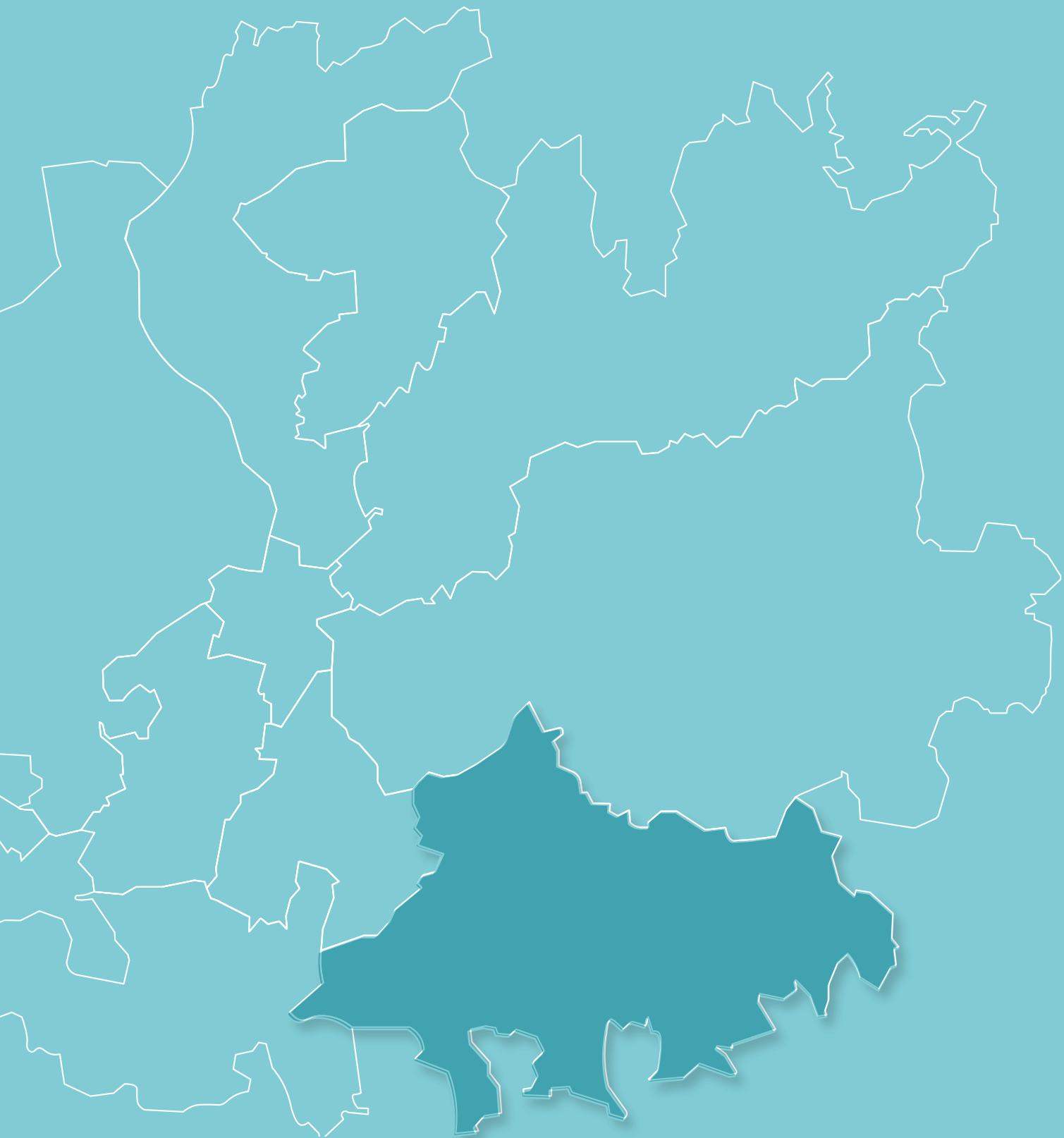
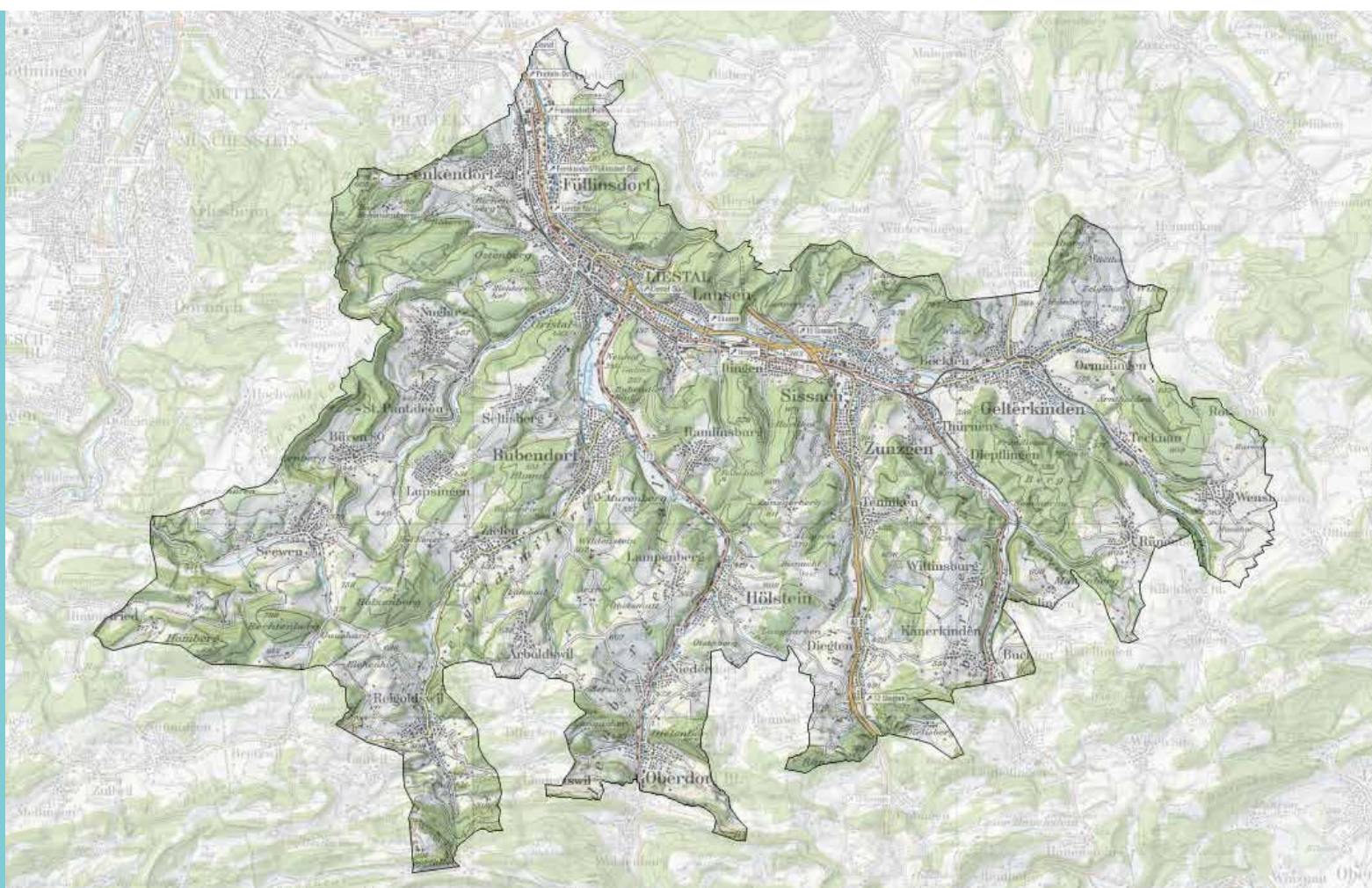


Abbildung 20: Übersichtskarte Korridor Ergolzthal/Frenkentäler



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Blick ins Ergolztal



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Abseits der Haupt-Talböden wirken die Hochflächen des Tafeljuras als weitsichtige «Illusionslandschaften». Ihre ÖV- und MIV-Erschliessung ist zumeist gut. Im Tal bilden das Siedlungsband die Hochleistungs- und Kantonsstrassen einschneidende Zäsuren.

Insgesamt leben ca. 84'000 Einwohner und arbeiten 42'000 Beschäftigte in den Gemeinden des Korridors Ergolztal/Frenkentäler.

Tabelle 8:
Gemeinden,
Einwohner und
Arbeitsplätze im
Korridor Ergolzthal/
Frenkentäler

Gemeinde	Teilraum	Raumtyp	EW ¹	AP ²
Arboldswil	BL	Ländlicher Raum	576	86
Böckten	BL	Äusserer Korridor	819	572
Bubendorf	BL	Äusserer Korridor	4'385	2'759
Buckten	BL	Ländlicher Raum	701	259
Büren (SO)	SO	Ländlicher Raum	1'059	181
Diegten	BL	Ländlicher Raum	1'614	384
Diepflingen	BL	Ländlicher Raum	769	193
Frenkendorf	BL	Innerer Korridor	6'529	2'225
Füllinsdorf	BL	Innerer Korridor	4'614	2'071
Gelterkinden	BL	Korridorzentrum,	6'260	2'401
Hölstein	BL	Äusserer Korridor	2'587	870
Itingen	BL	Äusserer Korridor	2'189	883
Känerkinden	BL	Ländlicher Raum	532	50
Lampenberg	BL	Äusserer Korridor	521	69
Lausen	BL	Äusserer Korridor	5'398	1'719
Liestal	BL	Korridorzentrum	14'726	16'746
Lupsingen	BL	Ländlicher Raum	1'447	154
Niederdorf	BL	Äusserer Korridor	1'830	934
Nuglar-St. Pantaleon	SO	Ländlicher Raum	1'493	202
Oberdorf (BL)	BL	Äusserer Korridor	2'461	865
Ormingen	BL	Ländlicher Raum	2'297	855
Ramlinsburg	BL	Ländlicher Raum	713	150
Reigoldswil	BL	Ländlicher Raum	1'580	501
Rümlingen	BL	Ländlicher Raum	440	154
Rünenberg	BL	Ländlicher Raum	759	146
Seewen	SO	Ländlicher Raum	1'010	263
Seltisberg	BL	Ländlicher Raum	1'318	224
Sissach	BL	Korridorzentrum	6'702	4'046
Tecknau	BL	Ländlicher Raum	832	148
Tenniken	BL	Ländlicher Raum	925	381
Thürnen	BL	Äusserer Korridor	1'390	306
Wenslingen	BL	Ländlicher Raum	698	180
Wittinsburg	BL	Ländlicher Raum	430	130
Ziefen	BL	Ländlicher Raum	1'625	442
Zunzgen	BL	Äusserer Korridor	2'647	529
SUMME			83'876	42'078

Quellen:

¹EW BL (2020): Statistisches Amt Basel-Landschaft (Einwohner am 30. September 2020)

EW SO (2019): Bevölkerungszahlen des Kantons Solothurn BEVO (Stand am 31. Dezember 2019)

²AP CH (2018): BFS STATENT (Beschäftigte am 31. Dezember 2018)

7.2 Organisation/zuständige Gremien

Aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten und im Sinne eines pragmatischen Vorgehens wurde es im Rahmen von AP3 als sinnvoll erachtet, für die Zusammenarbeit mit dem Agglomerationsprogramm Basel 2 Teilräume innerhalb des Ergolztals zu definieren: Der erste Teilraum umfasst das hintere und vordere Frenkental und der zweite Raum die Ergolzachse (Gemeinden entlang der S-Bahn) inkl. Nachbargemeinden. Mit der Perimeteranpassung zu Beginn von AP4 sind weitere Oberbaselbieter Gemeinden dazugekommen, wodurch das gesamte Oberbaselbiet als weiterer Raum berücksichtigt werden muss.

Die **Frenkentäler** haben sich 2015 mit der Testplanung (siehe Kapitel 7.3.1) gemeinsam auf den Weg gemacht. Unterdessen haben sie sich im Verein Region Liestal Frenkentäler Plus (RLF+) organisiert. Folgende Gemeinden sind dem Verein beigetreten: Arisdorf, Bubendorf, Hölstein, Liestal, Lupingen, Niederdorf, Ramllinsburg, Reigoldswil, Seltisberg, Titterten und Ziefen. Mit der Vereinsgründung möchten die Gemeinden gegenüber dem Kanton und anderen Baselbieter Regionen als starker und zuverlässiger Partner auftreten.

Die **Ergolzachse** als Region existiert nicht. Im kantonalen Richtplan BL werden die Achsengemeinden Frenkendorf, Füllinsdorf zum Handlungsraum (Regionenstruktur) Rheintal – Hülften gezählt, und die übrigen S-Bahn-Gemeinden werden dem Oberen Baselbiet zugeordnet. Ein Austausch unter allen Ergolzachsen-Gemeinden erfolgt lediglich auf Initiative des Agglomerationsprogrammes.

Die **Oberbaselbieter Gemeinden** (Bezirk Sissach sowie Diegten und Eptingen), von denen einige mit der Perimeteranpassung neu zum Agglomerationsprogramm dazu gekommen sind, wollen sich regional besser organisieren und verschiedene Themen gemeinsam angehen. 21 von den 31 oberbaselbieter Gemeinden haben sich im Verein Region Oberbaselbiet zusammengeschlossen: Anwil, Böckten, Diegten, Diepfingen, Eptingen, Gelterkinden, Kilchberg, Malsprach, Oltingen, Ormalingen, Rickenbach, Rothenfluh, Rüenberg, Sissach, Tecknau, Tenniken, Thürnen, Wenslingen, Wittinsburg, Zeglingen und Zunzgen.

Ob es mit der Vereinsgründung Region Oberbaselbiet in Zukunft noch sinnvoll sein wird am Perimeter der Ergolzachse festzuhalten, gilt es im Rahmen von AP5 auszuloten. Spätestens zu Beginn der 5. Generation wird ein Austausch mit dem Oberbaselbiet stattfinden und sollen organisatorische Fragen geklärt werden, insbesondere betreffend die Zusammenarbeit zwischen den Oberbaselbieter Gemeinden und dem Verein Agglo Basel.

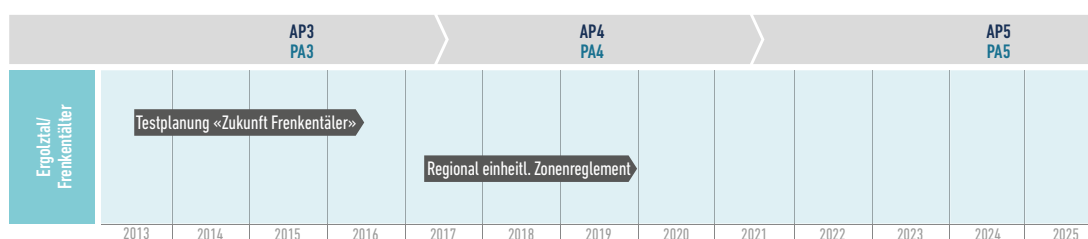


www.rlfp.ch



www.region-oberbaselbiet.ch

7.3 Aktivitäten im Korridor



7 Ergolztal/Frenkentäler

7.3.1 Testplanung «Zukunft Frenkentäler»



Eine regionale Zusammenarbeit birgt im Hinblick auf die zukünftigen Herausforderungen grosses Potential. Die Frenkentäler mit der Kantonshauptstadt Liestal sowie Gemeinden aus dem umliegenden Tafeljura haben dies erkannt und das Projekt «Zukunft Frenkentäler» ins Leben gerufen. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) und das Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO) unterstützten das Projekt.

In einer Testplanung haben 3 Planungsteams aufgezeigt, wie sich die Frenkentäler in die Zukunft bewegen können. Die Teams stammten von ausserhalb der Region und konnten so einen unvoreingenommenen Blick auf die Vorzüge vermitteln, aber auch auf die Herausforderungen, welche in den Frenkentälern in den kommenden Jahren anstehen. Die Teams wurden bewusst aufgefordert, provokative und mutige Ideen zu entwickeln, womit die Gemeinden der Region aufgefordert werden sollten sich mit ihrer zukünftigen Entwicklung auseinander zu setzen.

Das Projekt Zukunft Frenkentäler wurde sehr breit gefasst und beinhaltete folgende Themenbereiche:

- › Politik und Organisation
- › Raum und Umwelt
- › Wirtschaft und Arbeit
- › Mobilität und Infrastruktur
- › Gesellschaft und Kultur

Die Testplanung hat das Selbstverständnis der Region gestärkt. Die Frenkentäler Gemeinden verstehen sich als ländlichen Raum im Metropolitanraum Basel. In Bezug auf die zukünftige Entwicklung soll der Fokus auf Lebensqualität, Gesundheit, Ästhetik, Genuss, Offenheit und Modernität gelegt werden. Mit dieser Ausrichtung soll eine hohe Wohn- und Lebensqualität geschaffen werden. Die Region möchte sich als attraktive Wohn- und Lebensregion positionieren. Unternehmensstandorte konzentrieren sich hauptsächlich in Liestal. Ausserdem gibt es weitere Arbeitsplatzgebiete in den gut erschlossenen Tallagen (insb. Bubendorf/Waldenburgertal).



Beteiligung des Agglomerationsprogramms Basel

- › Mitglied der Begleitgruppe

7.3.2 Regional einheitliches Zonenreglement Siedlung für die Region Liestal Frenkentäler plus

Im Anschluss an die Testplanung wurde innerhalb des Regionalisierungsprojektes Liestal Frenkentäler Plus eine Arbeitsgruppe gebildet, die als Ziel verfolgt, ein «Regional einheitliches Zonenreglement Siedlung für die Region Liestal Frenkentäler Plus» (REZRS) bestehend aus verschiedenen Modulen zu erarbeiten. Mit einem Zusatzmodul in Zusammenarbeit mit dem Agglomerationsprogramm Basel wurde ein spezieller Fokus auf die qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen gelegt (Ortskerne). Die Frage, welche Innenentwicklungspotenziale in den Ortskernen mobilisiert werden können unter Wahrung einer hohen Siedlungsqualität (u.a. Berücksichtigung Denkmal- und Ortsbildschutz), war begleitend für das Zusatzmodul mit dem Titel «Innenentwicklungspotenziale Ortskerne».



Das Vorgehen zur Erhebung, Bewertung und Sicherstellung der Innenentwicklungspotenziale umfasst 4 Arbeitsschritte:

- › Kommunale Gesamtsicht und Definition Perimeter Ortskern
- › Begehung zur Potenzialerkundung
- › Entwicklungsperspektiven Ortskern
- › Verankerung der Studienergebnisse in der Nutzungsplanung

Im Rahmen des Zusatzmoduls wurden die Innenentwicklungspotenziale gruppiert nach baulichen Potenziale und Ortskern-Aufwertungspotenzialen diskutiert und anschliessend in einer Dokumentation festgehalten. Die verschiedenen Potenziale wurden anhand der vorgefundenen Fälle in den 2 untersuchten Ortskernen Lupsingen und Bubendorf illustriert.

Das Zusatzmodul hat die Komplexität der Fragestellung aufgezeigt und liefert erste hilfreiche Informationen, wie man an die Herausforderung einer Mobilisierung der Innenentwicklungspotenziale herangehen kann. Viele Fragen insbesondere in Bezug auf die Verankerung in der Nutzungsplanung bleiben offen und sollten in weiteren Studien vertieft werden.

Die Dokumentation wird auf der Internetseite von AggloBasel aufgeschaltet und steht interessierten Gemeinden/Korridoren zur Verfügung.

Beteiligung des Agglomerationsprogramms Basel

- › Finanzierung Zusatzmodul
- › Fachliche Begleitung



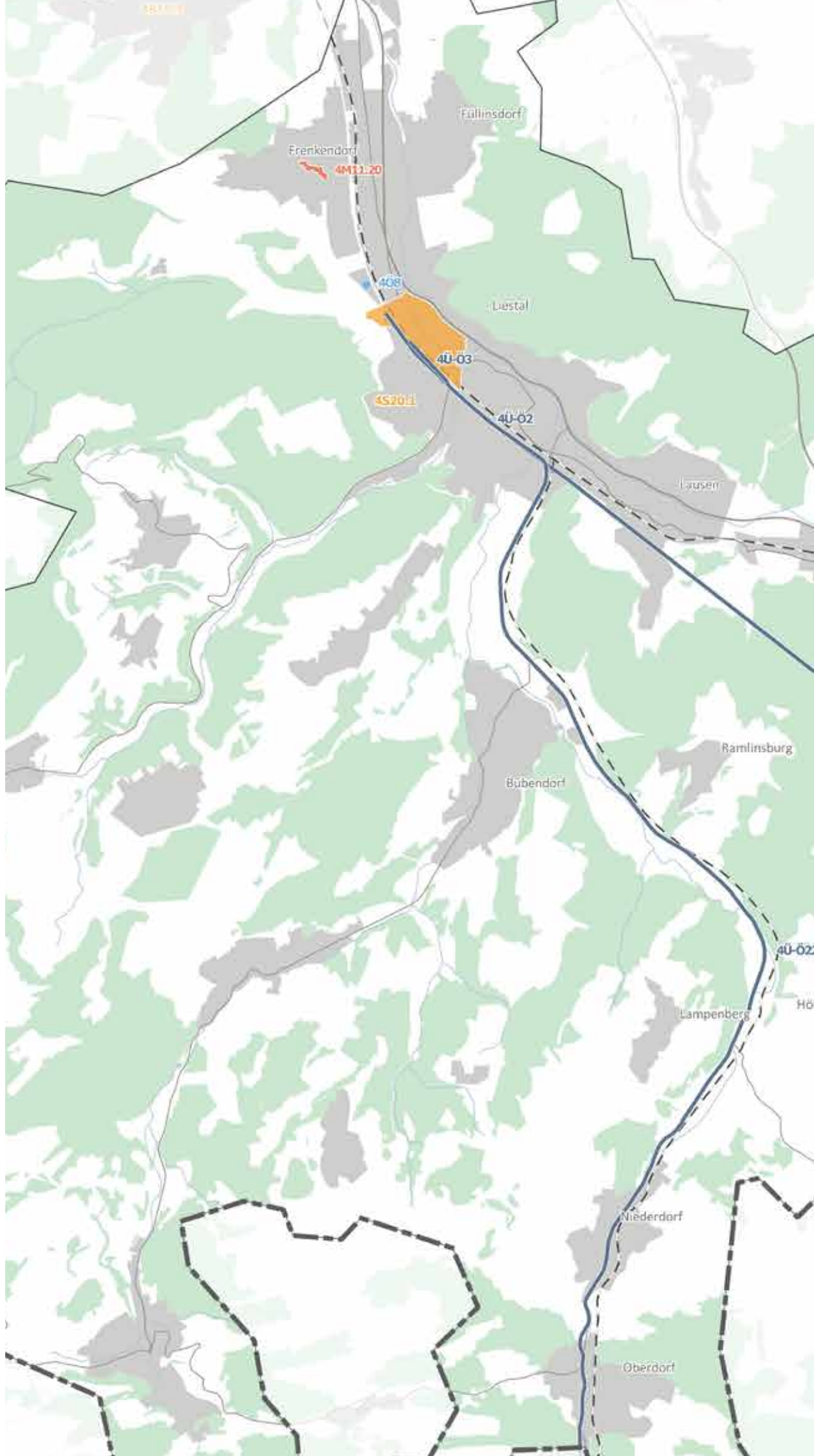
7.4 Der Korridor im AP4

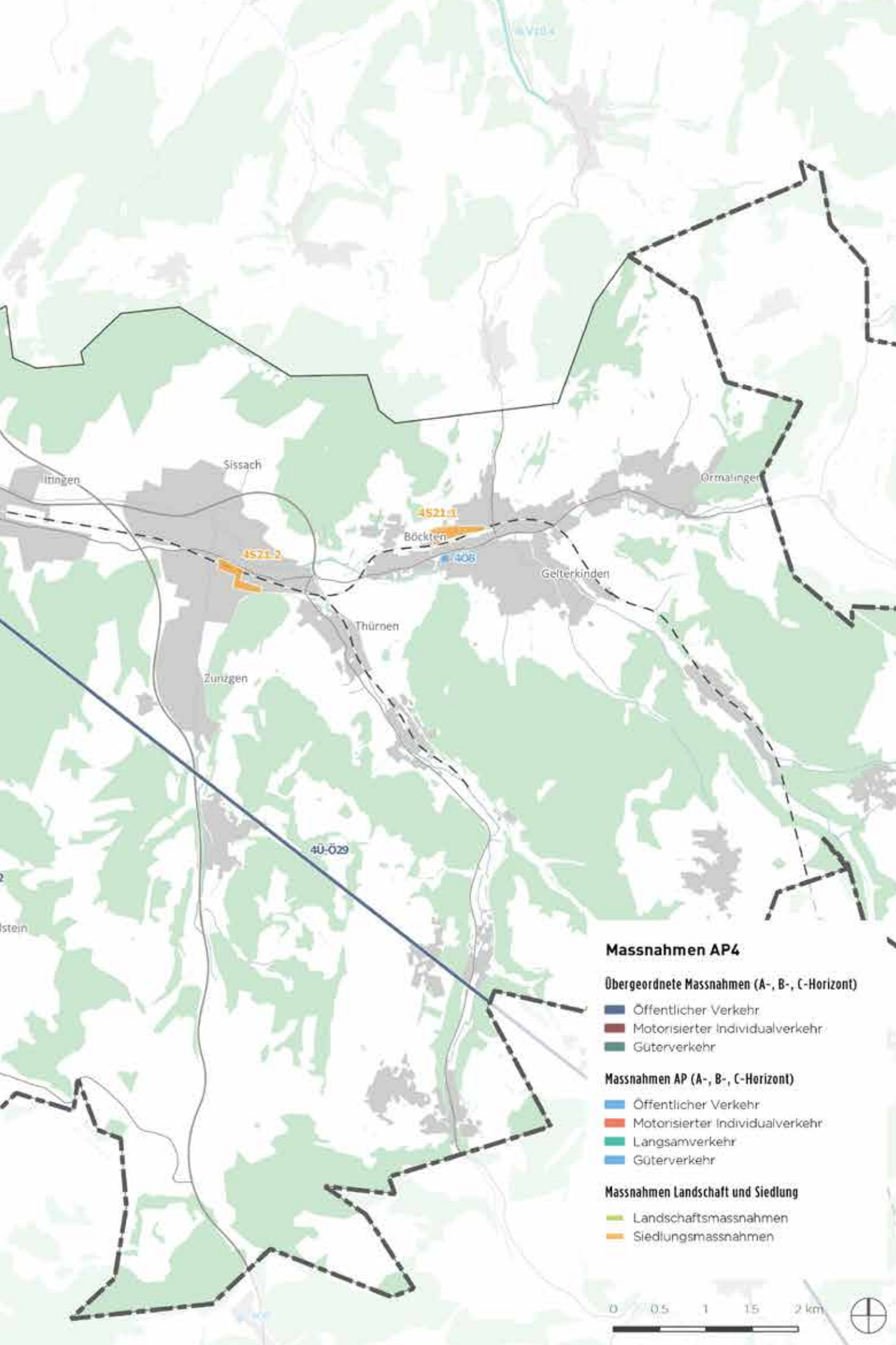
Unter den für das Agglomerationsprogramm relevanten Projekten, v.a. im Bereich Mobilität und Infrastruktur, sind einige wichtige Schlüsselprojekte angesiedelt. Es soll nebst dem gebührend zu betrachtenden MIV, ein Regionales Park+Ride-Konzept erarbeitet werden, Busanbindungen in die Frenkentäler gefördert werden und im Zusammenhang mit dem Umbau der Waldenburgerbahn (WB) auf Meterspur auch das Entwicklungspotenzial innerhalb einer Gemeinde genutzt werden, insbesondere im Umfeld der WB-Haltestellen. Für den Fuss- und Langsamverkehr sind verschiedene Lückenschlüsse vorgesehen.

Die folgenden Tabellen und Karten zeigen die Massnahmen, die im Ergolzthal und in den Frenkentälern geplant und im AP4 enthalten sind.

Abbildung 21:
Massnahmen AP4 im
Korridor
Ergolzthal/Frenkentäler

Quelle: Geschäftsstelle
Agglo Basel





Schwerpunktgebiete und Schlüsselmassnahmen

Das Ergolzthal befindet sich aus verkehrlicher Sicht zurzeit in einem dynamischen Umschwung. Seitdem im Jahr 2013 eröffneten Tunnel Schönthal der A22 sind das Ergolzthal und die Frenkentäler strassenseitig deutlich besser an die Agglomeration Basel angeschlossen. Nun wird auf der Schiene nachgezogen. Der Bau des neuen Bahnhofs und der **Vierspurausbau Liestal (4Ü-Ö2)** gibt Liestal als Kantonshauptstadt und regionales Zentrum des Korridors ein neues Gesicht. Die vorgesehenen Begleitmassnahmen, wie der Bau von Park & Ride-Parkplätzen und einer neuen Velostation sowie einer verbesserten Erschliessung des Bahnhofs, insbesondere für den Langsamverkehr, verbessern die Attraktivität und Funktion als Bahnhof für die Liestaler Bevölkerung wie auch für die gesamte Region.

Auch das Waldenburgertal profitiert vom Entwicklungsschub. Mit dem Ausbau der Waldenburgerbahn (**Angebotsausbau Liestal – Waldenburg (4Ü-Ö22)**) entsteht eine neue Qualität der koordinierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Region.

Nicht nur in Liestal und im Waldenburgertal, sondern auch in Gelterkinden und Sissach werden die Flächen im Bahnhofsumfeld entwickelt (Gelterkinden-Eifeld (4S21.1), Bahnhofsumfeld Sissach (4S21.2)). Insgesamt sollen durch die Transformation der Areale entlang der Ergolzachse 560 zusätzliche Einwohner angesiedelt werden und 500 neue Arbeitsplätze in Bahnhofsnähe entstehen.

AGGLOMERATIONSMASSNAHMEN (SIEDLUNG)

Nr.	Schwerpunktgebiet	Areal	Arealname	Typ	zus. EW	zus. AP
4S20	Liestal	4S20.1	Bahnhof Liestal	Transformation	200	-
4S21	Ergolzachse	4S21.1	Gelterkinden-Eifeld	Transformation	360	500
		4S21.2	Bahnhofsumfeld Sissach	Transformation	-	-
SUMME					560	500

ÜBERGEORDNETE MASSNAHMEN (VERKEHR)

Nummer	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
4Ü-Ö2	Vierspurausbau Liestal	ÖV	A
4Ü-Ö3	Wendegleis Liestal	ÖV	A
4Ü-Ö22	Angebotsausbau Liestal - Waldenburg	ÖV	A
4Ü-Ö29	Neuer Juradurchstich (Wisenbergtunnel)	ÖV	C

AGGLOMERATIONSMASSNAHMEN (VERKEHR)

Nummer	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
4Ö8	BL: Elektrifizierung Buslinien	ÖV	A
4M11.20	Frenkendorf: Neugestaltung Dorfkern	MIV (pauschal)	A

8 HOCHRHEIN

8.1 Portrait

Das Hochrheintal ist von Siedlung, Industrie, Gewerbe und Verkehrsträgern geprägt. Landschaftlicher Freiraum öffnet sich oberhalb der beiden Rheinfelden (Baden, Aargau). Die bewaldeten Höhenzüge von Schwarzwald und Jura rahmen das breite Tal kontrastreich ein. Die Verkehrsinfrastrukturen haben einen starken Einfluss auf das Erscheinungsbild des Korridors Hochrhein, vor allem im Bereich Birsfelden bis Rheinfelden, wo das Tal relativ schmal ist. Die markanten parallelen Bänder Rhein, Bahn und Strasse (Autobahn A3, Bundesstrasse 34) prägen den Hochrhein-Korridor stark.

Die Naherholungsader Rhein hat eine wichtige Funktion für die lokale Naherholung. Die meisten Industrie- und Gewerbegebiete liegen direkt am Rhein und schränken teilweise die Nutzung des Rheins für die Naherholung ein oder erschweren den Zugang zum Rheinufer.

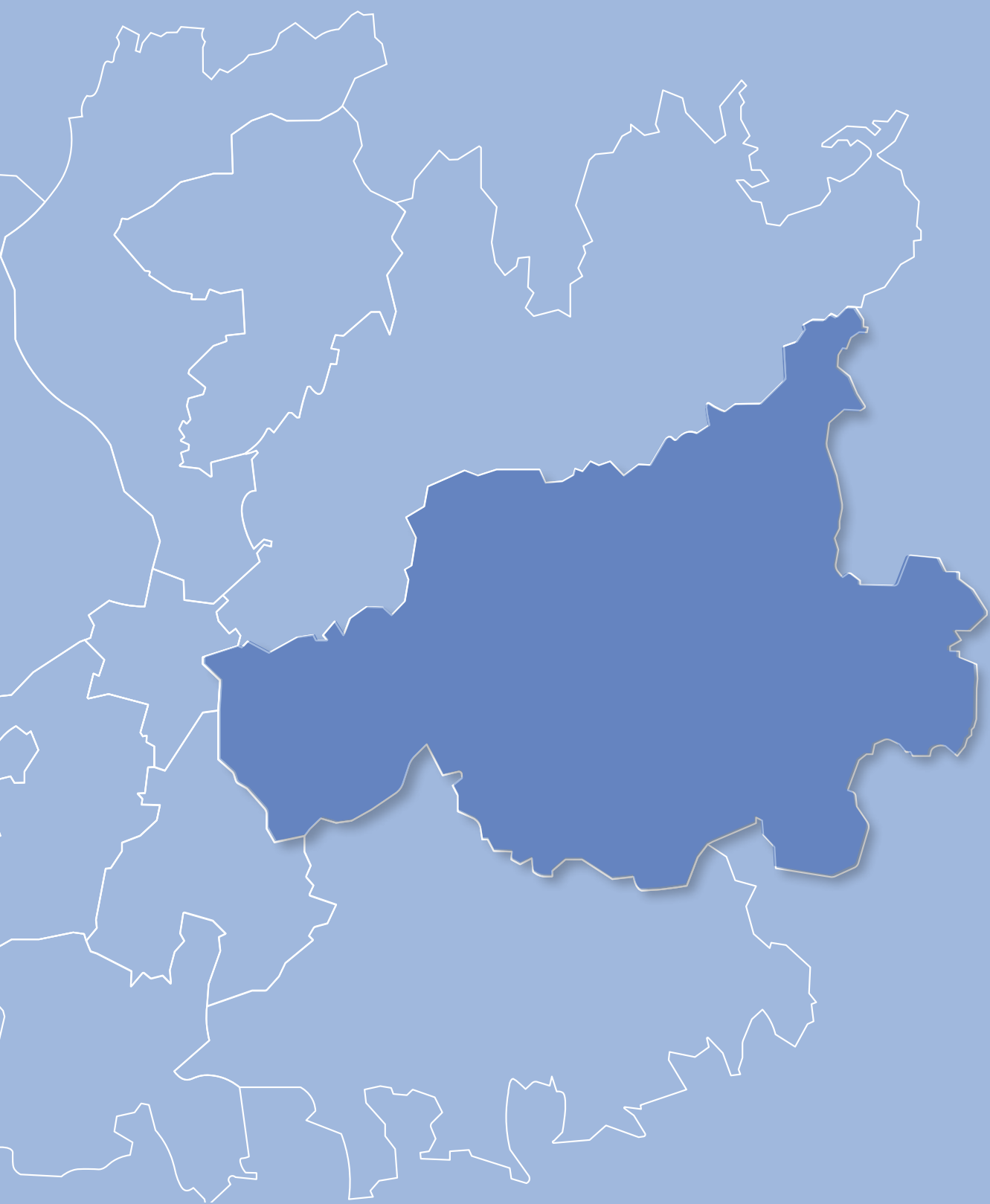
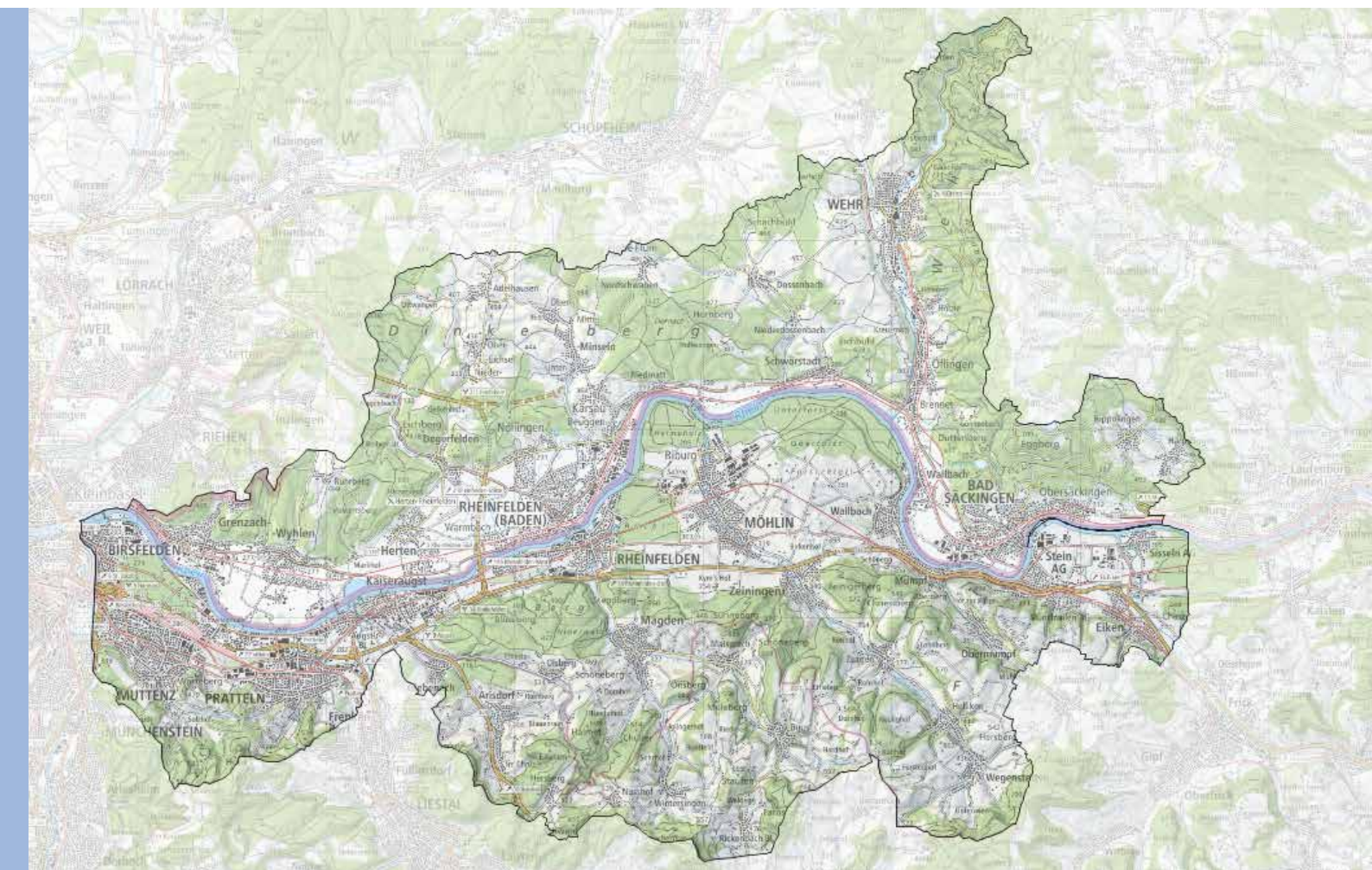


Abbildung 22: Übersichtskarte Korridor Hochrhein



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Aufgrund der guten verkehrlichen Erschliessung und der Nähe zur Stadt Basel mit all ihren wirtschaftlichen Gunstfaktoren entwickelte sich der Hochrhein sehr dynamisch. Dieser Trend wird sich in den kommenden Jahren fortsetzen, denn der Hochrhein verfügt noch über einige Entwicklungspotenziale.

Der Korridor Hochrhein setzt sich zusammen aus 29 Schweizer und 5 Deutschen Gemeinden.

Insgesamt wohnen rund 188'000 und arbeiten 91'000 Personen im Korridor, wovon jeweils ein Drittel in den Deutschen Hochrheingemeinden wohnt/arbeitet und 2 Drittel in den Schweizer Gemeinden.

Agglomerationsprogramm Basel, 4. Generation

Gemeinde	Teilraum	Raumtyp	EW ¹	AP ²
Arisdorf	BL	Ländlicher Raum	1'673	509
Augst	BL	Innerer Korridor	1'065	784
Bad Säckingen	D	Korridorzentrum	17'558	7'996
Birsfelden	BL	Agglomerationszentrum	10'474	4'263
Buus	BL	Ländlicher Raum	1'095	233
Eiken	AG	Äusserer Korridor	2'301	1'318
Giebenach	BL	Ländlicher Raum	1'085	211
Grenzach-Wyhlen	D	Innerer Korridor	14'788	5'294
Hellikon	AG	Ländlicher Raum	785	151
Hersberg	BL	Ländlicher Raum	355	39
Kaiseraugst	AG	Innerer Korridor	5'537	5'865
Magden	AG	Ländlicher Raum	3'889	760
Maisprach	BL	Ländlicher Raum	938	235
Möhlin	AG	Äusserer Korridor	11'062	4'243
Mumpf	AG	Äusserer Korridor	1'558	301
Münchwilen	AG	Äusserer Korridor	951	493
Muttenz	BL	Innerer Korridor	18'078	13'329
Nusshof	BL	Ländlicher Raum	257	76
Obermumpf	AG	Ländlicher Raum	1'046	130
Olsberg	AG	Ländlicher Raum	363	104
Pratteln	BL	Innerer Korridor	16'700	14'741
Rheinfelden	AG	Korridorzentrum	13'524	8'286
Rheinfelden (Baden)	D	Korridorzentrum	33'128	11'001
Rickenbach (BL)	BL	Ländlicher Raum	603	102
Schwörstadt	D	Äusserer Korridor	2'582	178
Sisseln	AG	Äusserer Korridor	1'595	1'117
Stein (AG)	AG	Äusserer Korridor	3'145	3'475
Wallbach	AG	Äusserer Korridor	1'983	879
Wegenstetten	AG	Ländlicher Raum	1'046	208
Wehr	D	Ankergemeinde	13'174	3'278
Wintersingen	BL	Ländlicher Raum	633	180
Zeiningen	AG	Ländlicher Raum	2'381	571
Zuzgen	AG	Ländlicher Raum	2'647	252
SUMME			187'999	90'602

Tabelle 9:
Gemeinden,
Einwohner und
Arbeitsplätze im
Korridor Hochrhein

Quellen:

¹EW BL (2020): Statistisches Amt Basel-Landschaft (Einwohner am 30. September 2020)

EW AG (2019): Kantonale Bevölkerungsstatistik Aargau (Bevölkerung am 31. Dezember 2019)

EW D (2020): Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (Bevölkerung am 30. Juni 2020)

²AP CH (2018): BFS STATENT (Beschäftigte am 31. Dezember 2018)

AP D (2020): Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (Beschäftigte am 30. Juni 2020)
(Statistik: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte nach Arbeitsort)

8.2 Organisation/zuständige Gremien

Am Hochrhein gibt es ausser dem Planungsverband Fricktal Regio, welchem die Aargauer Gemeinden am Hochrhein angehören, noch keine institutionalisierte Zusammenarbeit z.B. in Form eines Vereins. Dies ist aufgrund der vielen Akteure, die beteiligt sind – 2 Länder, 2 Landkreise auf deutscher Seite und 2 Kantone auf Schweizer Seite – auch keine leichte Aufgabe. Nichtsdestotrotz haben sich die Hochrheingemeinden bereits im AP3 gemeinsam auf den Weg gemacht und eine gemeinsame Studie lanciert (siehe Kapitel 8.3.1). Die beiden Rheinfeldern haben im Rahmen von TAB Ost bereits gute Erfahrungen in der überkommunalen und landesgrenzenüberschreitenden Zusammenarbeit gemacht mit nachhaltiger Wirkung und stetigen Verbesserungen z.B. betreffend die verkehrlichen Verbindungen zwischen den beiden Städten. So waren es auch diese beiden Gemeinden, die für den Hochrhein in der 3. Generation eine Leadfunktion übernahmen und wichtiger Ansprechpartner für Agglo Basel wurden.

Gemeinsam mit Agglo Basel haben die beiden Rheinfeldern 2017 ein Verkehrssymposium ins Leben gerufen, das den grenzüberschreitenden Austausch auf regionaler und kommunaler Ebene über Verkehrsfragen am Hochrhein zum Ziel hat. Dies vor dem Hintergrund der sich zunehmend verschärfenden Verkehrsprobleme am Hochrhein (Verkehrssysteme bereits heute zu den Spitzenzeiten überlastet).

Am Ende der 3. Generation haben sich die Hochrheingemeinden zum Ziel gesetzt die Zusammenarbeit mit weiteren planerischen Vertiefungsarbeiten fortzusetzen. In der 4. Generation wurde die Leadergruppe am Hochrhein durch eine weitere Gemeinde ergänzt. Die Gemeinde Pratteln als Vertreterin der BL-Gemeinden stiess hinzu. Unter dem Titel «Kerngruppe» möchten die 3 Gemeinden gemeinsam mit Vertretern der übergeordneten Behörden und dem Planungsverband Fricktal Regio die Zusammenarbeit am Hochrhein stärken und hierzu die notwendigen planerischen Inhalte erarbeiten. Im Frühjahr 2020 wurde die Erarbeitung eines Raumkonzeptes für den Hochrhein in Angriff genommen und eine Projektorganisation aufgebaut. Die Kerngruppe nimmt eine zentrale Rolle ein – sie organisierte die Mandatsvergabe an 2 externe Büros und wird die Erarbeitung des Raumkonzeptes eng begleiten. Neben der Kerngruppe umfasst die Projektorganisation ein politisches und ein technisches Gremium.

Fricktal Regio

Mit seinen 36 Mitgliedsgemeinden ist «Fricktal Regio» der grösste Planungsverband des Kantons Aargau. Der Planungsverband Fricktal Regio, setzt sich für die Anliegen seiner Mitgliedsgemeinden ein und versucht diese optimal zu erfüllen. Zu den Aufgaben von Fricktal Regio gehört auch das Standortmarketing, die Unterstützung der Gemeinden im Rahmen von Vernehmlassungen oder die Organisation von Veranstaltungen zu Themen von überkommunaler Bedeutung.

Im Rahmen des Raumkonzeptes übernimmt der Planungsverband Fricktal Regio zusammen mit Agglo Basel die Projektkoordination. Fricktal Regio hat offiziell das Mandat zur Erarbeitung des Raumkonzeptes an die beiden externen Planungsbüros vergeben.

www.fricktal.ch

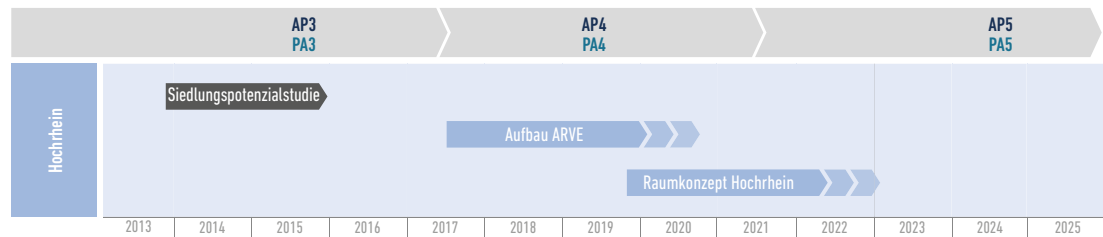


[Blick auf die beiden Rheinfeldern](#)

Quelle: Stadt Rheinfelden (Baden)



8.3 Aktivitäten im Korridor



8.3.1 Siedlungspotenzialstudie

Zur Koordination der Entwicklungsabsichten, welche mit der Aufwertung der Hochrheinstrecke (Elektrifizierung) einen neuen Impuls erhalten sollen, wurde eine Siedlungspotenzialstudie erstellt. Hierfür wurden sämtliche Entwicklungsareale am Hochrhein identifiziert, typisiert und grenzüberschreitend dargestellt.

Ursprünglich umfasste die Siedlungspotenzialstudie nur den deutschen Hochrheinkorridor entlang der Hochrheinstrecke. Nachträglich wurde die Studie auf die Schweizer Hochrheingemeinden ausgeweitet.

Die Auslegeordnung der Studie leistet eine wichtige Grundlage für die Erarbeitung des Raumkonzepts Hochrhein.

Laut Studie sind die Gesamtflächenpotenziale auf beiden Rheinseiten fast ausgeglichen vorhanden. 76% der Entwicklungspotenziale sind Innenentwicklungsflächen, die restlichen 24% sind hingegen Neuausweisungen/Neueinzonungen der Gemeinden. Das Verhältnis Wohn- und Mischnutzung zu Arbeiten/Gewerbe- und Industrienutzung liegt auf deutscher Seite bei 50:50 und auf der Schweizer Seite bei 60:40.

Abbildung 23:
Typisierung der
Siedlungspotenziale



PIXEL sind Baulücken und kleinere, verstreut liegende Flächen im Innenbereich. Sie liegen immer im bebauten Kontext und können zur Verdichtung der Bestandsstrukturen genutzt werden.



FELDER (INNEN) sind großflächige Neubaugebiete, die bereits erschlossen, aber noch unbebaut sind.



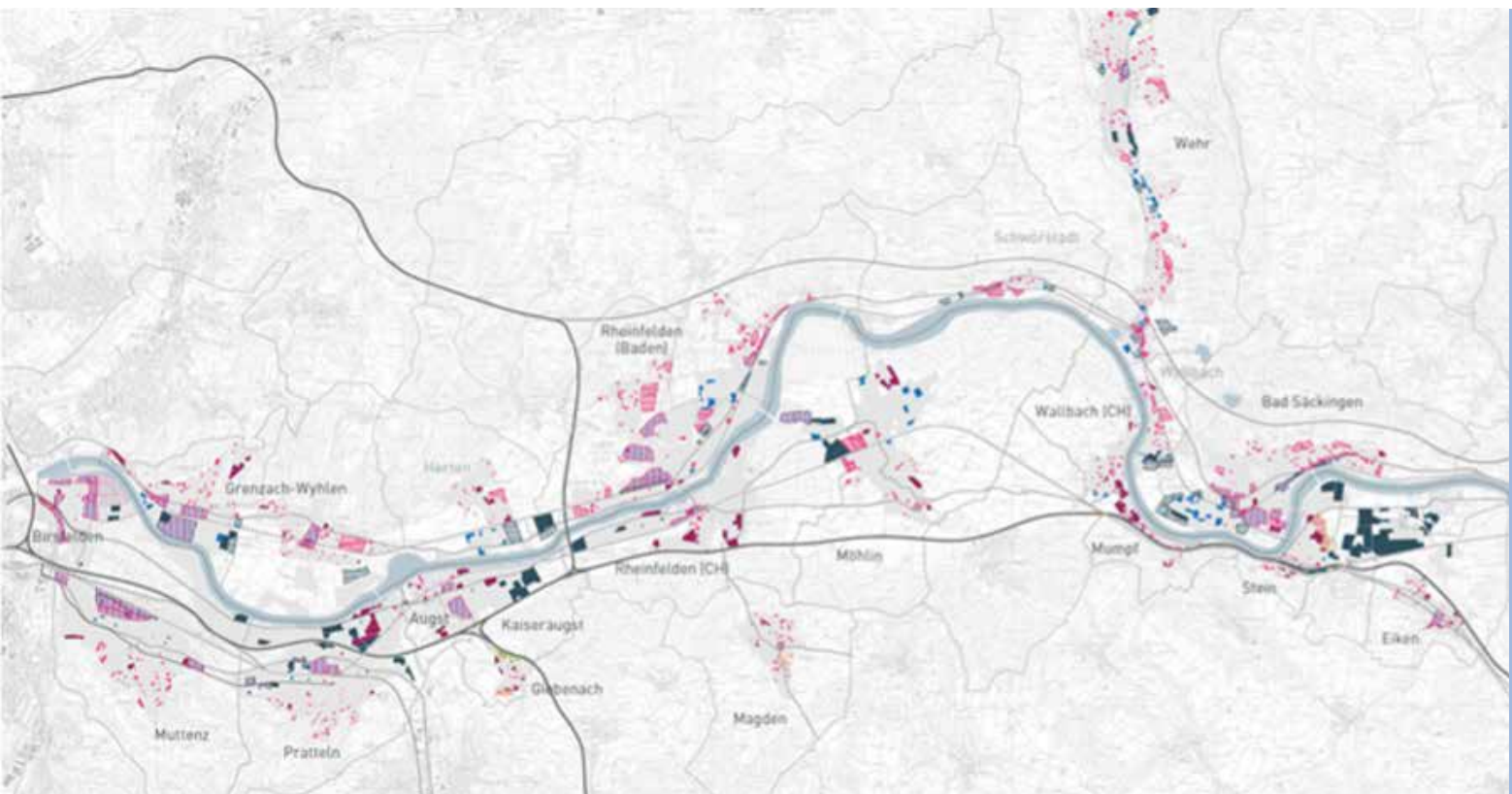
WANDLER sind bisher nur teilweise gesondert erfasste Flächen mit möglichem Transformations- und Verdichtungspotential wie z.B. Konversionsflächen, Siedlungen mit Nachverdichtungspotentialen wie z.B. Ortszentren mit geringer Dichte, Siedlungen der Nachkriegsmoderne mit Erneuerungsbedarf oder großflächige, untergenutzte Areale.



FELDER (AUSSEN) sind großflächige unbebaute Areale, die zur Entwicklung größerer zusammenhängender neuer Siedlungs- oder Gewerbenutzungen im FNP neu ausgewiesen sind.

Quelle: Siedlungspotenziale im grenzüberschreitenden Hochrheinkorridor. Schlussbericht. yellow². 2015.

Abbildung 24: Grenzüberschreitende Darstellung der Flächenreserven und Entwicklungsschwerpunkte im Korridor Hochrhein



Quelle: Siedlungspotenziale im grenzüberschreitenden Hochrheinkorridor. Schlussbericht. yellowZ. 2015.

Beteiligung des Agglomerationsprogramms Basel (Siedlungspotenzialstudie)



- › Einsatz personeller Ressourcen für Organisation
- › und fachliche Begleitung
- › Finanzieller Beitrag

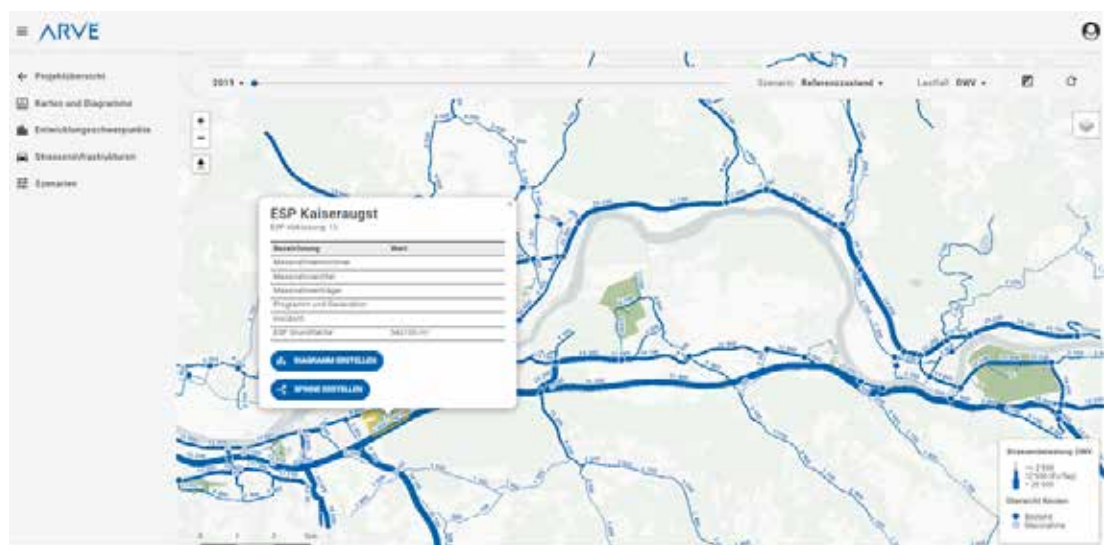
8.3.2 Aufbau ARVE

Für die Erarbeitung des Raumkonzepts Hochrhein ist vorgesehen, eine Applikation zur Abstimmung der Entwicklungsgebiete und Infrastrukturprojekte einzusetzen. Die von ewp entwickelte, und für den Korridor Hochrhein aufgebaute Applikation ARVE (Applikation für Raum- und Verkehrs-Experimente) ermöglicht es, verschiedene Entwicklungsalternativen in einer ersten überschlägigen Abschätzung auf ihre verkehrlichen Konsequenzen (auf das Strassennetz) zu prüfen und hieraus eine konkrete Ent-

wicklungsvision sowie Massnahmen für eine zukunftsorientierte Raumentwicklung zu definieren.

Die Besonderheit des ARVE liegt darin, dass verschiedene Siedlungsszenarien in Echtzeit durchgespielt werden können. Durch das Experimentieren mit verschiedenen Parametern kann die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr schrittweise verfeinert werden, um schliesslich zu einer realistischen Entwicklungsvision zu gelangen.

Abbildung 25:
Übersichtsseite
ARVE-Webtool,
Modell Hochrhein



Quelle: www.arve.ewp.ch, 2020



Beteiligung des Agglomerationsprogramms Basel (ARVE)

- › Bereitstellung von finanziellen und personellen Ressourcen
- › Unterstützung bei der Datenaufbereitung

8.3.3 Raumkonzept (Start 2019)

Die Idee eines gemeinsamen grenzüberschreitenden Raumkonzepts kam bereits in der 3. Generation des Aggloprogramms auf. Die Initianten beabsichtigen mit der Erarbeitung eines Raumkonzepts, dass die regionale Zusammenarbeit gestärkt und die Zukunft gemeinsam über die kommunalen Grenzen hinaus geplant wird. Gemeinsam soll diskutiert und festgelegt werden, wie eine zukünftige nachhaltige räumliche Entwicklung am Hochrhein konkret aussehen

soll. Als Zeithorizont wird die Entwicklung bis ins Jahr 2040 zu Grunde gelegt.

Ende Oktober 2019 fand eine Kick-Off-Veranstaltung statt, zu welchem sämtliche Kommunen des Korridors Hochrhein eingeladen wurden. Im Frühjahr/Sommer 2020 konnte nun die gemeinsame Finanzierung des grenzüberschreitenden Vorhabens durch zahlreiche kommunale Beschlüsse gesichert werden. Zur Erarbeitung eines

Raumkonzepts für den Korridor Hochrhein wurde ein Auftrag an die deutsch/schweizerische Arbeitsgemeinschaft HHP.raumentwicklung/ewp Effretikon AG vergeben.

Die Laufzeit des Mandats beträgt rund 2 Jahre und wird von einem politischen Gremium sowie einem technischen Gremium gesteuert.

Die Erarbeitung des Raumkonzepts ist im Sommer 2020 gestartet, Resultate liegen daher noch keine vor. Zum Prozessdesign können bereits Aussagen gemacht werden.

Verkehrliche Massnahmen, welche aus dem Raumkonzept resultieren, sollen in den kommenden Jahren u.a. über das Agglomerationsprogramm Basel mitfinanziert werden.

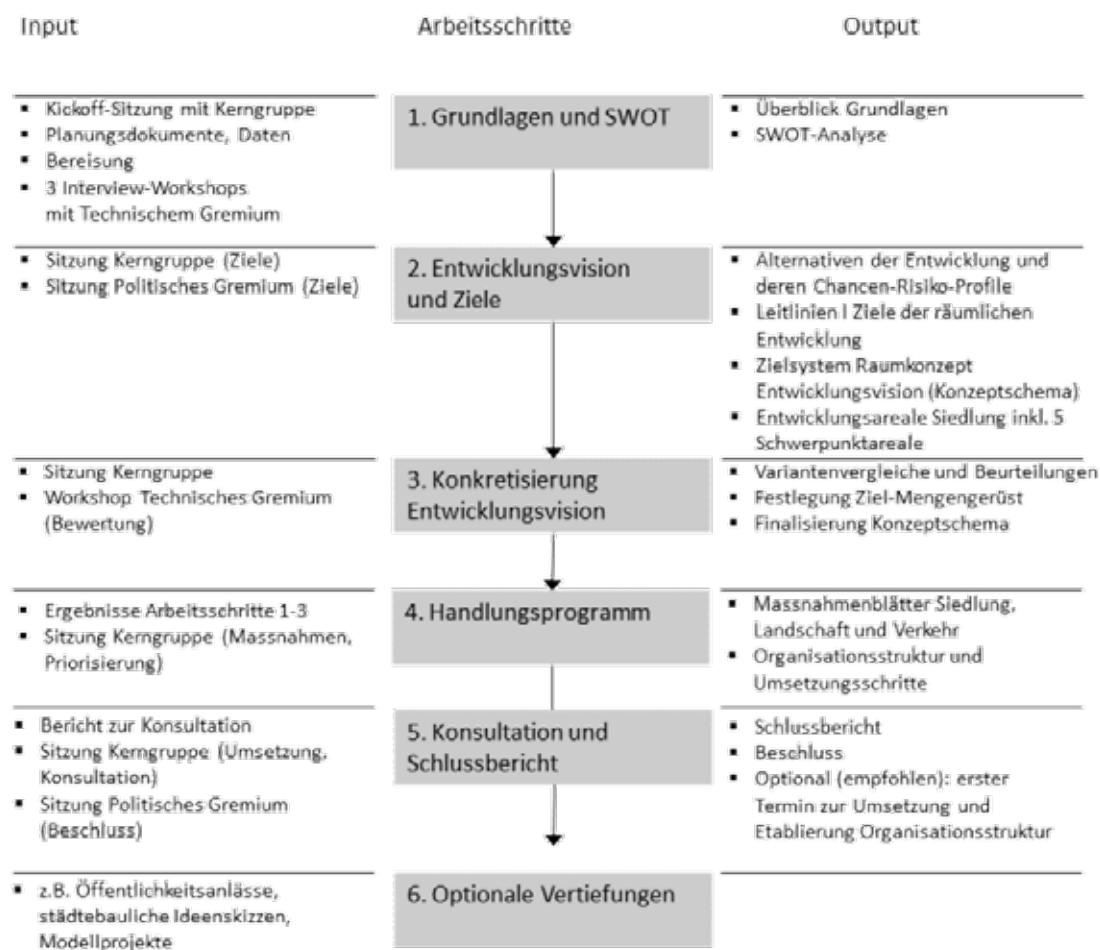


Abbildung 26:
Vorgehen
Raumkonzept

Quelle: Offerte Raumkonzept Hochrhein 2040. HHP.raumentwicklung/ewp Effretikon AG. April 2020.

Beteiligung des Agglomerationsprogramms Basel (Raumkonzept Hochrhein)

- › Lancierung Kerngruppe Hochrhein
- › Übernahme von organisatorischen/administrativen Aufgaben
- › Bereitstellung von finanziellen und personellen Ressourcen



8.4 Der Korridor im AP4

Werden die erhobenen Siedlungspotenziale in den nächsten Jahren aktiviert, so werden die Personen- und Warenströme, die sich daraus ergeben, ohne Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen nicht mehr zu bewältigen sein. Die geplanten S-Bahn-Angebotsverbesserungen sind dringend nötig und auch die Beseitigung von Kapazitätsengpässen auf dem übergeordneten Strassennetz.

Die folgende Karte und die Tabellen zeigen die Massnahmen – die am Hochrhein geplant und Teil des AP4 sind.

Schwerpunktgebiete

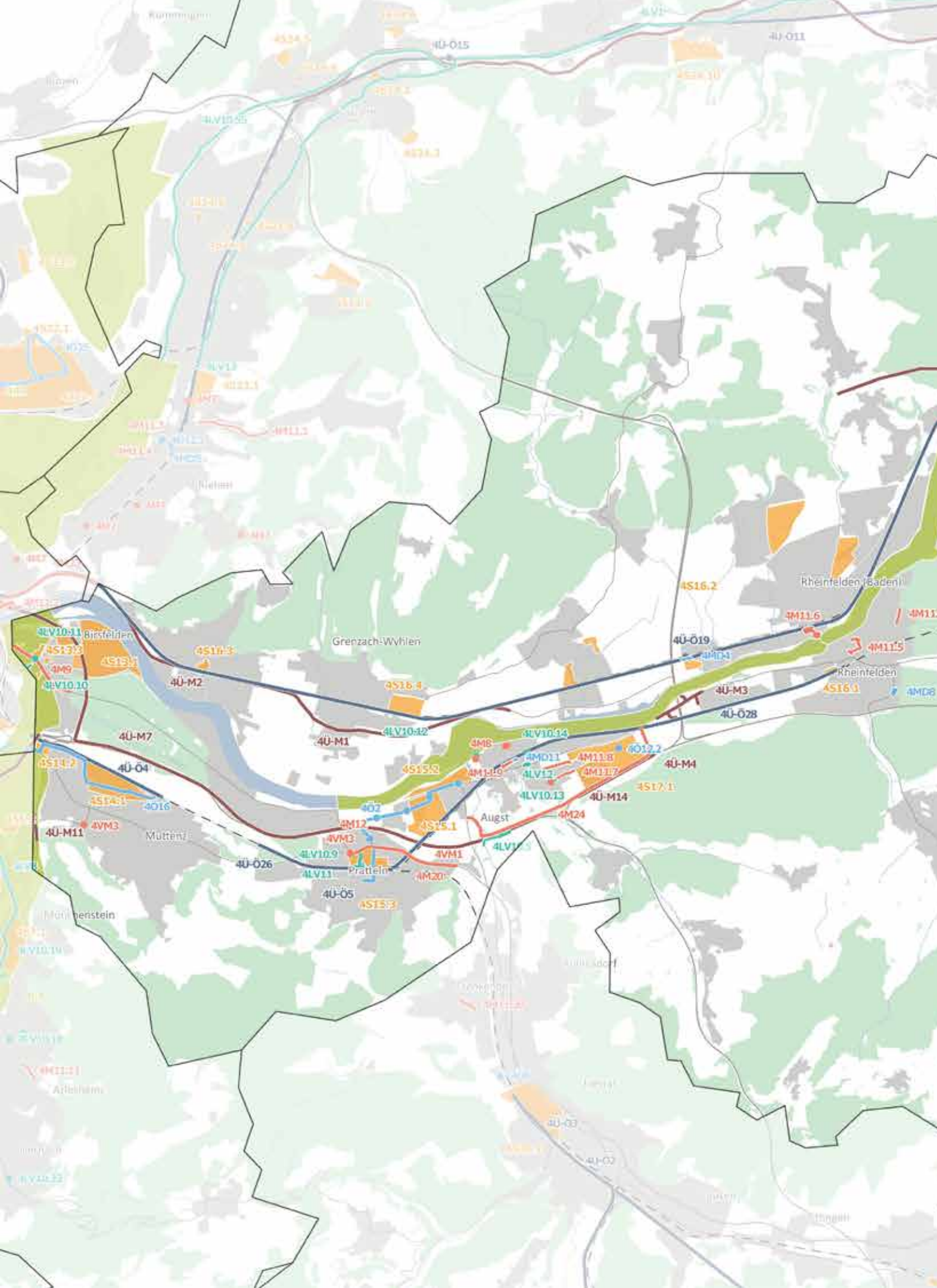
Die grösseren, mehrheitlich noch unbebauten Siedlungsareale in den Schwerpunktgebiete liegen mehrheitlich im Talboden zwischen den parallelen Bänder Rhein, Bahn und Autobahn und konzentrieren sich auf den östlichen Teil des Korridors und auf die Schweizer Seite.

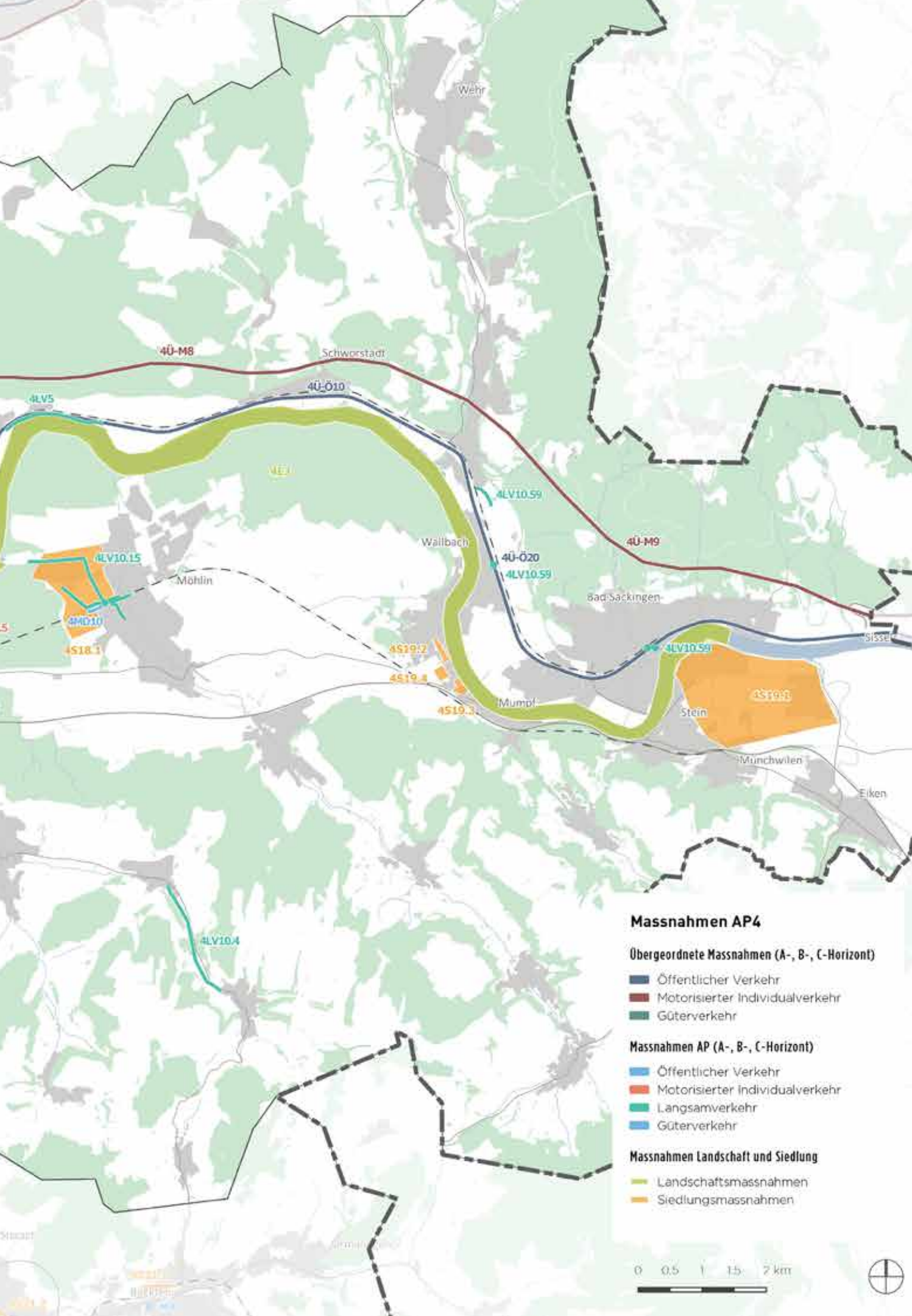
Das weitaus grösste Entwicklungspotenzial mit 10'000 geplanten zusätzlichen Arbeitsplätzen liegt im grossflächigen ESP Sisslerfeld.

Auf deutscher Seite bestehen Potenziale vor allem in Nachverdichtungs- und Transformationsarealen in Rheinfelden (Baden) und Grenzach (4S16).

Abbildung 27:
Massnahmen AP4 im Korridor Hochrhein

Quelle:
Geschäftsstelle Agglo Basel





AGGLOMERATIONSMASSNAHMEN (SIEDLUNG)

Nr.	Schwerpunktgebiet	Areal	Arealname	Typ	zus. EW	zus. AP
4S13	Birsfelden	4S13.1	Hafen Birsfelden	Transformation	2'000	2'000
		4S13.2	Sportplatz	Nachverdichtung	890	60
		4S13.3	Stadtentwicklung Birsfelden	Nachverdichtung	1'500	
4S14	MuttENZ	4S14.1	Bahnhofsgebiet MuttENZ	Transformation	800	5'100
		4S14.2	MuttENZ Areal Hagnau	Transformation	1'000	700
4S15	Pratteln/Augst	4S15.1	Salina Raurica-Pratteln	Neubau	2'490	1'800
		4S15.2	Salina Raurica-Augst	Transformation	1'000	-
		4S15.3	Bahnhofsgebiet Pratteln	Transformation	2'490	500
4S16	Rheinfelden	4S16.1	Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)	Nachverdichtung	670	150
		4S16.2	Flächennutzungsplan Rheinfel- den (Baden)	Neubau	1'700	-
		4S16.3	Neue Mitte in Grenzach	Nachverdichtung	200	200
		4S16.4	Kapellenbach Ost	Neubau	1200	-
4S17	Kaiseraugst	4S17.1	ESP Kaiseraugst (Teil des ESP Kaiseraugst/Rheinfelden)	Nachverdichtung	-	3'000
4S18	ESP Rheinfelden- Ost/Möhlin	4S18.1	Teile des ESP Rheinfelden-Ost/ Möhlin	Neubau	4'300	2'450
4S19	Stein/Bad- Säckingen/Wall- bach/Mumpf	4S19.1	ESP Sisslerfeld	Neubau	-	10'000
		4S19.2	Brühl	Neubau	300	-
		4S19.3	Rifeld-Ost	Neubau	200	-
		4S19.4	Rifeld-West	Neubau	400	-
SUMME					21'140	25'960

Schlüsselmassnahmen

Die Aktivierung der Siedlungspotenziale ist zwingend mit den geplanten Ausbauten der Verkehrsinfrastrukturen abzustimmen und mit flankierenden Verkehrsmassnahmen zu begleiten.

Schlüsselmassnahmen bilden der **Ausbau und die Elektrifizierung der Hochrheinstrasse auf deutscher Seite (4Ü-Ö10), inkl. neuer Haltestellen** in Rheinfelden Warmbach (4Ü-Ö19) und Bad Säckingen Wallbach (4Ü-Ö20), sowie die Einführung des 15-Minuten-Takts der S-Bahn bis Rheinfelden (CH). Damit verbunden ist auch die Aufwertung und Optimierung bestehender S-Bahn Haltestellen zu sog. ÖV-Drehscheiben. Das **Tram Salina Raurica (4Ö2)** ergänzt die S-Bahn im Nahverkehr und schliesst die umliegenden Schwerpunktgebiete optimal an.

Strassenseitig wird die Kapazität des übergeordneten Strassennetzes punktuell erhöht. Mit der **Fertigstellung der A98 (4Ü-M8, 4Ü-M9)**, der **Kapazitätserweiterung auf der A3** durch die Pannenstreifenumnutzung (**4Ü-M4**) und den später folgenden **Spurausbau (4Ü-M14)**, sowie der **Neugestaltung des Anschlusses** in Rheinfelden (**4Ü-M3**), wird der Verkehrsfluss und die Sicherheit erhöht. Diese Optimierungsmassnahmen auf dem übergeordneten Netz führen zu einer Entlastung des nachgelagerten Netzes und ermöglichen damit lokale Aufwertungs- und Umgestaltungsmassnahmen.

Eine nicht zu unterschätzende Rolle bei der Abwicklung der erwarteten Personenströme soll auch der Veloverkehr übernehmen. Die flache Topografie am Hochrhein soll noch besser als Chance genutzt werden. Mit gezielten Verbesserungen im Langsamverkehrsnetz kann die Nutzung des Velos für das Pendeln gefördert werden.

ÜBERGEORDNETE MASSNAHMEN (VERKEHR)

Nummer	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
4Ü-Ö4	Entflechtung Basel Ost - Muttenz	ÖV	A
4Ü-Ö5	Entflechtung Pratteln 1. Etappe (Anpassung Signalisierung)	ÖV	A
4Ü-Ö10	Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn Basel Bad Bf - Erzingen (Baden) für den SPNV	ÖV	A
4Ü-Ö19	S-Bahn Haltestelle Rheinfelden Warmbach	ÖV	A
4Ü-Ö20	S-Bahn Haltestelle Bad Säckingen Wallbach	ÖV	A
4Ü-M1	Ortsumgehung Wyhlen	MIV	A
4Ü-M2	Ortsumgehung Grenzach	MIV	A
4Ü-M3	A3, Anschluss Rheinfelden West	MIV	A
4Ü-M4	A3, Pannenstreifenumnutzung, Verzw. Augst - Verzw. Rheinfelden	MIV	A
4Ü-Ö26	Entflechtung Pratteln 2. Etappe (Entflechtungsbauwerk)	ÖV	B
4Ü-Ö28	3. Gleis Pratteln - Rheinfelden	ÖV	B
4Ü-M8	A98, Abschnitt Rheinfelden - Schwörstadt (Unterabschnitt A 98.5), 1. Fahr- bahn	MIV	B
4Ü-M9	A98, Abschnitt Schwörstadt-Tiengen (Unterabschnitte A98.5 (2.FB), A 98.6, A 98.7 (2.FB), A 98.8 + A 98.9)	MIV	C
4Ü-M14	A3, Kapazitätserweiterung, Verzw. Augst - Verzw. Rheinfelden, 6-Streifenaus- bau	MIV	C

AGGLOMERATIONSMASSNAHMEN (VERKEHR)

Nummer	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
4Ö2	BL: Tram Salina Raurica	ÖV	A
4Ö8	BL: Elektrifizierung Buslinien	ÖV	A
4Ö12.2	Kaiseraugst: Neue Bushaltestelle «Aurica»	ÖV (pauschal)	A
4MD2	Pratteln: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Pratteln	MD	A
4MD4	Rheinfelden (D): B&R und P&R am Haltepunkt Warmbach	MD	A
4MD7	Schliengen: B&R und P&R am Bahnhof Schliengen	MD	A
4MD8	Rheinfelden (CH): Mobilitätsdrehscheibe Schiffacker	MD	A
4M8	Kaiseraugst: Neue E-Tankstellen auf Gemeindeparkplätzen	MIV	A
4M9	BL: Birsfelden, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	MIV	A
4M11.5	Rheinfelden (CH): Umsetzung erste Priorisierung KGV T30/T20 definitive Gestaltung	MIV (pauschal)	A
4M11.6	Rheinfelden (D): Aufwertung Rheinbrückstrasse	MIV (pauschal)	A
4M11.7	Kaiseraugst: Niveaufreie und sichere Fuss- und Veloverkehrsachse Ost-West - Teil Strasse	MIV (pauschal)	A
4M11.8	Kaiseraugst: Erhöhung Sicherheit und Umgestaltung Junkholzweg	MIV (pauschal)	A
4M11.9	Kaiseraugst: Umgestaltung Bahnhofstrasse und Vorplatz	MIV (pauschal)	A
4VM1	BL: Fahrplanstabilität in Pratteln	VM	A
4VM3	BL: Fahrplanstabilität (Punktueller Verbesserungen)	VM	A

AGGLOMERATIONSMASSNAHMEN (VERKEHR)

Nummer	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
4LV5	Rheinfelden (D): Radweg Kraftwerk Rhyburg-Beuggen	LV	A
4LV10.4	BL: Radweg Buus - Maisprach	LV (pauschal)	A
4LV10.5	Pratteln - Augusta Raurica - Netzlückenschluss Ergolzradweg	LV (pauschal)	A
4LV10.9	Pratteln: LV-Achsen Bredella	LV (pauschal)	A
4LV10.10	Birsfelden: LV-Brücke über die Birs	LV (pauschal)	A
4LV10.11	Birsfelden: Öffentliche gedeckte Veloabstellplätze im Zentrum	LV (pauschal)	A
4LV10.12	Kaiseraugst: Ausbau Angebot an Veloabstellanlagen	LV (pau- schal)	A
4LV10.13	Kaiseraugst: Niveaufreie und sichere Fuss- und Veloverkehrsachse Ost-West - Teil Rampe	LV (pauschal)	A
4LV10.14	Kaiseraugst: Verbreiterung Bahnweglein für LV-Nutzung	LV (pauschal)	A
4LV10.15	Möhlín: Verbesserung LV-Achsen und Zugänge zum Bahnhof	LV (pauschal)	A
4LV10.59	Bad Säckingen: Radwegelückenschliessung im Ortsteil Wallbach und Veloab- stellanlagen an Bahnhöfen	LV (pauschal)	A
4MD10	AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Möhlín	MD	B
4MD11	AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst	MD	B
4MD12	AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Frick	MD	B
4M12	BL: Pratteln, Ausbau Hohenrainstrasse (West)	MIV	B
4LV11	Pratteln: Velounterführung Bahnhof	LV	B
4LV12	Kaiseraugst: Überführung Landstrasse	LV	B
4Ö16	BL: Tram Polyfeld	ÖV	C
4Ö21	BS: Tram Dreispitz - St. Jakob	ÖV	C
4M20	BL: Pratteln, Ausbau Hohenrainstrasse (Ost)	MIV	C
4M23	BS: Verlegung Grenzacherstrasse (Stadtraum Ost)	MIV	C
4M24	BL/AG: Verlegung Kantonsstrasse Augst - Kaiseraugst	MIV	C

AGGLOMERATIONSMASSNAHMEN (LANDSCHAFT)

Nummer	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
4L3	Rheinferrundweg „extended“	Landschaft	A

9 WIESENTAL

9.1 Portrait

Die Siedlungsstruktur im langgestreckten Korridor Wiesental ist stark durch die topographischen Verhältnisse geprägt. Die dicht besiedelte Tallage entlang des Flusses Wiese steht im Kontrast zu den weniger stark bewohnten Hanglagen. Die Talebene weist

insbesondere südwestlich, im Übergang zur Schweiz und zum Agglomerationszentrum ein zusammenhängendes, städtisch geprägtes Siedlungsband auf.

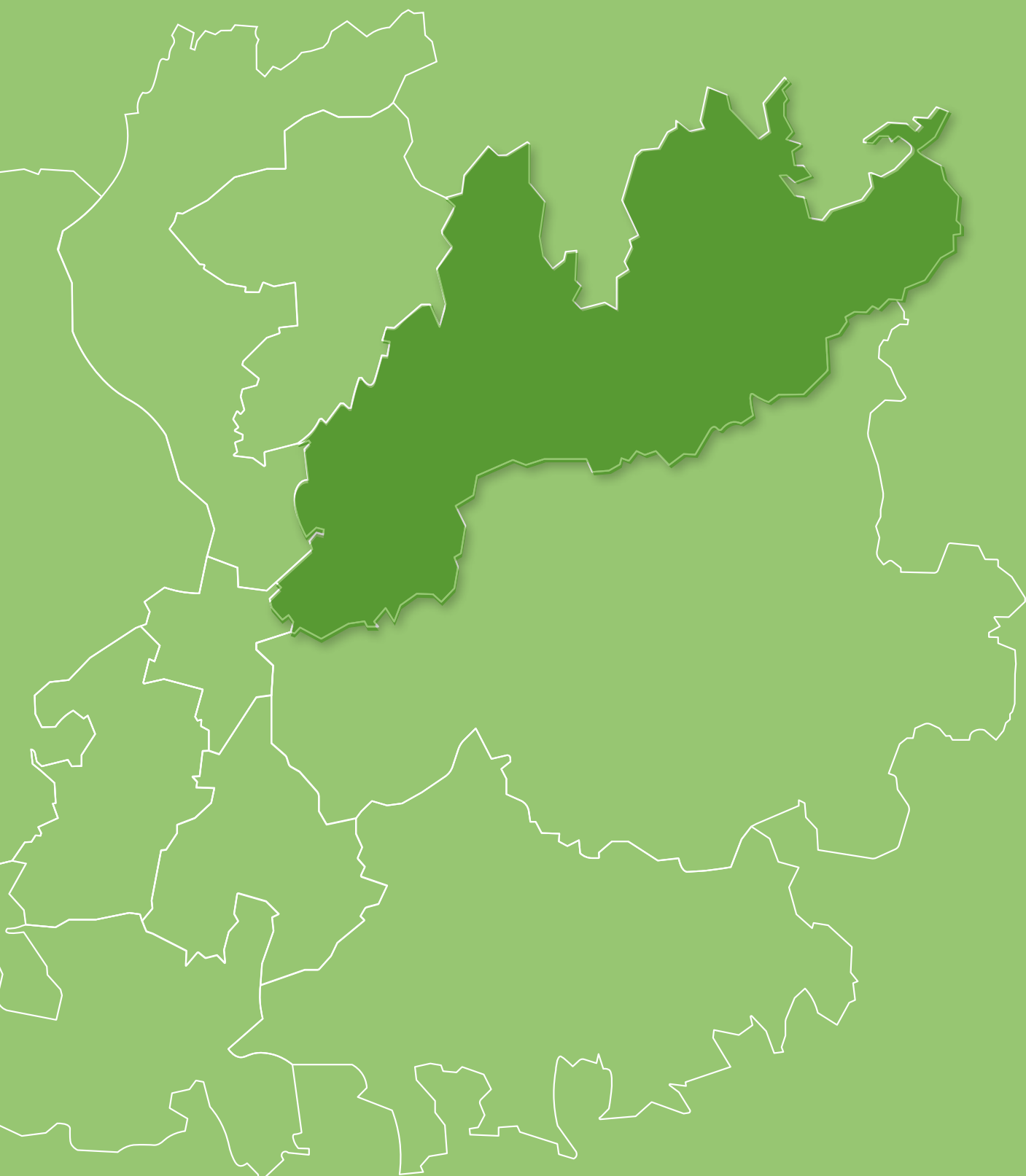
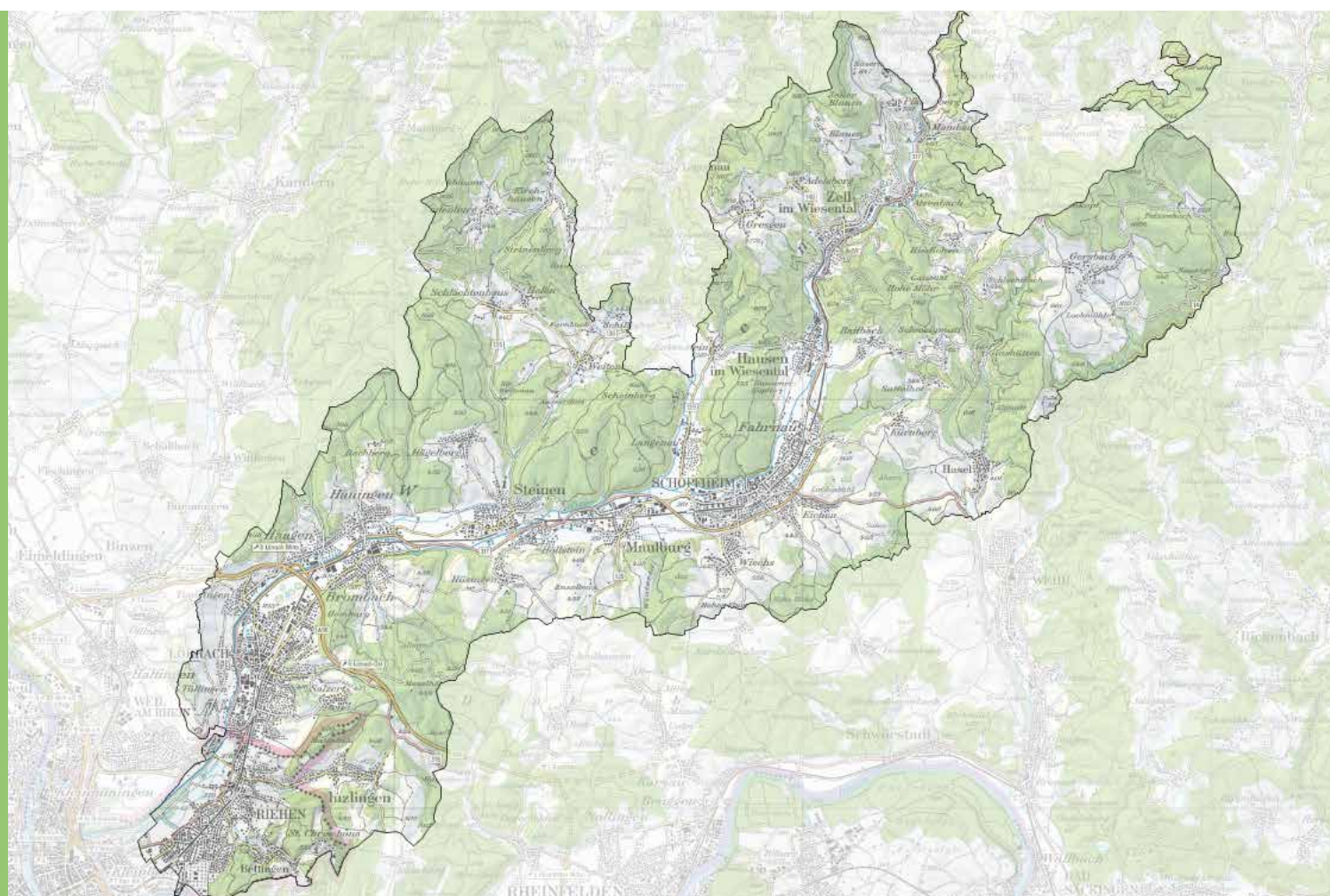


Abbildung 28: Übersichtskarte Korridor Wiesental



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Das Wiesental bildet einen eigenständigen Ast der trinationalen S-Bahn Basel und wird durch die Linie S5 «Gartenbahn» (Weil am Rhein – Lörrach Hbf – Steinen) und die Linie S6 «Wiesentalbahn» (Basel SBB – Lörrach Hbf – Zell (Wiesental)) erschlossen. Als strukturierendes Element zwischen dem Großraum Basel und Steinen sowie Zell tragen sie einen wesentlichen Anteil an der Erschließung der Ortschaften mit dem ÖV. Strassenseitig wird das Tal von der Bundesstrasse B317 durchquert, wobei im nördlichen Bereich von Lörrach ein direkter Anschluss an die Autobahn A98 besteht.

Die Nähe zu Basel und die gute verkehrliche Erschliessung, kombiniert mit überschaubaren, intakten Gemeindestrukturen und rasch erreichbaren Natur- und Erholungsräume, machen das Wiesental zu einem attraktiven Wohn- und Arbeitsort.

Der Korridor Wiesental setzt sich aus 8 deutschen und 2 baselstädtischen Gemeinden zusammen. Insgesamt umfasst das Wiesental rund 118'000 Einwohner und ca. 42'000 Arbeitsplätze. Die Stadt Lörrach macht dabei jeweils etwa die Hälfte aus.

Tabelle 10: Gemeinden, Einwohner und Arbeitsplätze im Korridor Wiesental

Gemeinde	Teilraum	Raumtyp	EW ¹	AP ²
Bettingen	BS	Ländlicher Raum	1'185	488
Hasel	D	Ländlicher Raum	1'103	77
Hausen im Wiesental	D	Äusserer Korridor	2'343	753
Inzlingen	D	Ländlicher Raum	2'526	184
Lörrach	D	Korridorzentrum	49'341	21'281
Maulburg	D	Äusserer Korridor	4'274	3'772
Riehen	BS	Innerer Korridor	21'701	4'836
Schopfheim	D	Korridorzentrum	19'577	6'936
Steinen	D	Äusserer Korridor	9'995	1'821
Zell im Wiesental	D	Korridorzentrum	6'336	1'397
SUMME			118'381	41'545

Quellen:

¹EW BS (2020): Statistisches Amt Kanton Basel-Stadt (Einwohner am 31. Dezember 2020)

EW D (2020): Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (Bevölkerung am 30. Juni 2020)

²AP CH (2018): BFS STATENT (Beschäftigte am 31. Dezember 2018)

AP D (2020): Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (Beschäftigte am 30. Juni 2020)

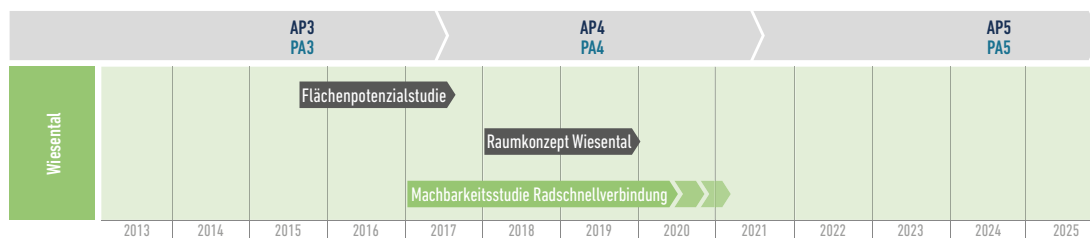
9.2 Organisation/zuständige Gremien

Der Korridor Wiesental ist bisher in informeller Weise organisiert. Für die Erarbeitung des Raumkonzeptes wurden eine Steuerungsgruppe und eine erweiterte Steuerungsgruppe gebildet. Die Stadt Lörrach sowie der Land-

kreis Lörrach haben dabei die Prozessführung übernommen.

Die informelle Organisationsform funktioniert bisher gut.

9.3 Aktivitäten im Korridor



9.3.1 Flächenpotenzialstudie (2016)

In einem ersten Schritt haben sich die Korridorgemeinden 2016 mit dem Thema Siedlungspotenziale beschäftigt. Anstoss für die Studie gab der vorgesehene Ausbau der trinationalen S-Bahn. Damit die regionalen Potenziale durch eine verbesserte S-Bahnerschliessung überhaupt ausgeschöpft werden können, wurde geprüft, welche wesentlichen Siedlungspotenziale im Wiesental vorhanden sind. Die Standortqualität dieser Siedlungspotenziale wurden anschließend vor dem Hintergrund der Erreichbarkeitsqualitäten zur S-Bahn bewertet.

Die verfügbaren Siedlungspotenziale wurden nach Wohnbau- und Gewerbeflächen sowohl quantitativ als auch räumlich dargestellt. Weiter wurden die Zugangszeiten zu den S-Bahn-Haltepunkten mit dem Fahrrad und zu Fuss untersucht.

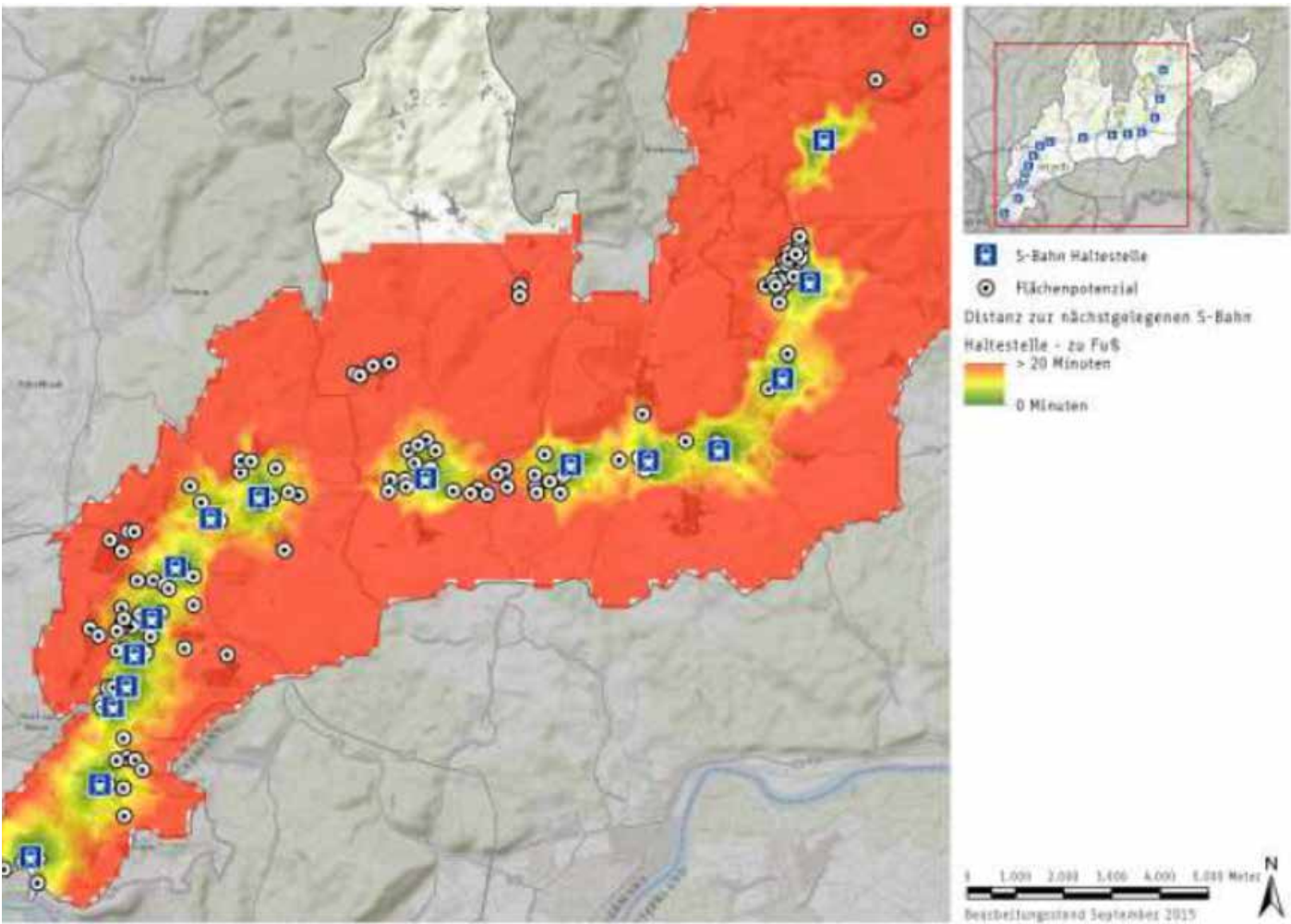
Die Untersuchung konnte zeigen, dass der überwiegende Teil des Siedlungsgebietes und auch der Flächenpotenziale im Korridor Wiesental im fussläufigen Einzugsbereich von max. 10 Minuten zur S-Bahn liegen.



Beteiligung des Agglomerationsprogramms Basel (Flächenpotenzialstudie)

- › Fachliche Begleitung
- › Finanzielle Beteiligung

Abbildung 29: Zugangszeiten (von den Flächenpotenzialen) zum nächstgelegenen S-Bahn-Haltestpunkt zu Fuß in Minuten

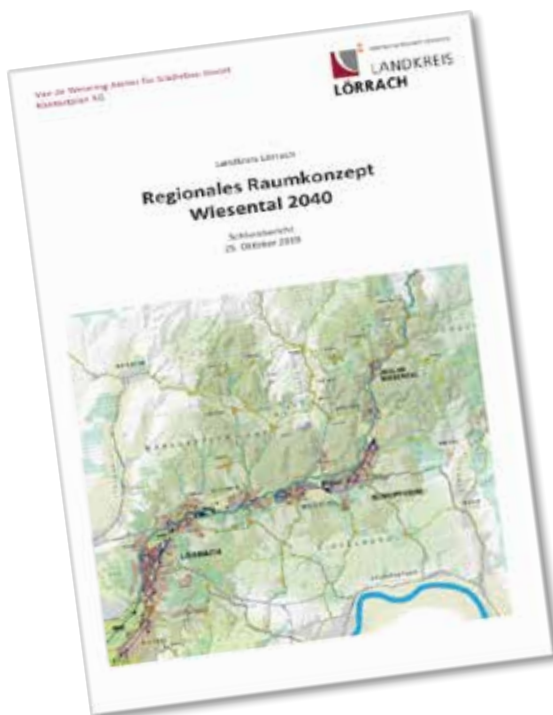


Quelle: Darstellung und Analyse der Potenzialflächen im Agglo-Korridor Wiesental, Acocella (2016)

9.3.2 Raumkonzept Wiesental (2019)

Um die Herausforderungen im Spannungsfeld zwischen Siedlungsdruck, Flächensparen und Verkehrsentwicklung zu meistern und die Entwicklung des Korridors Wiesentals gemeinsam zu gestalten, wurde ein Raumkonzept aufgelegt.

Zu Beginn des Erarbeitungsprozesses wurden gemeinsam folgende Projektziele definiert:



Regionale Koordination: Mit dem Raumkonzept soll eine Entwicklungsvision für das Wiesental erarbeitet und ein einheitliches Vorgehen für die Umsetzung der Massnahmen ermöglicht werden.

Abstimmung Siedlung und Verkehr: Mit dem Raumkonzept soll die bestmögliche Abstimmung von Siedlung und Verkehr erreicht werden. Der prognostizierte Mehrverkehr soll deshalb möglichst auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss-/Veloverkehr verlagert werden.

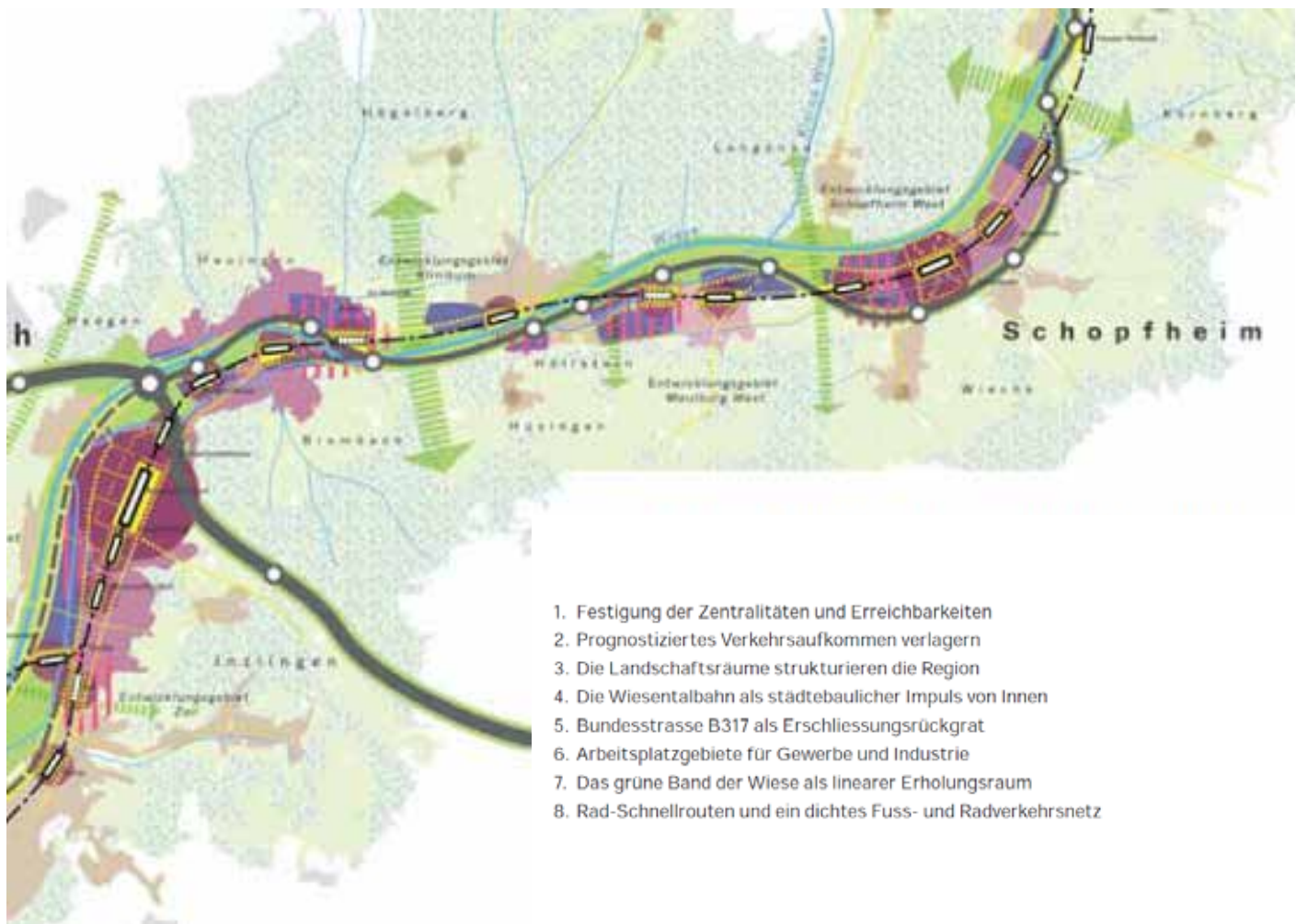
Siedlungsentwicklung nach Innen: Mit dem Raumkonzept soll eine Siedlungsentwicklung nach Innen erreicht werden. Dabei soll genügend Verdichtungs- und Entwicklungspotenzial für das prognostizierte Bevölkerungswachstum bezeichnet werden.

Entwicklungsspielraum Gewerbe: Mit dem Raumkonzept sollen genügend Entwicklungsmöglichkeiten für regionale Institutionen und das Gewerbe aufgezeigt werden.

Die Erarbeitung des Raumkonzepts erfolgte als Prozess, in dem durch interdisziplinäres Teamwork und Zusammenarbeit mit Projektleitung und den Begleitgruppen ein gemeinsames Verständnis bei Politik, Wirtschaft und Bevölkerung für die Herausforderungen, Strategien und möglichen Handlungsräume zur künftigen räumlichen Entwicklung diskutiert wurde. Der Prozess wurde vom Landkreis Lörrach, dem Regionalverband Hochrhein-Bodensee und Agglo Basel begleitet.

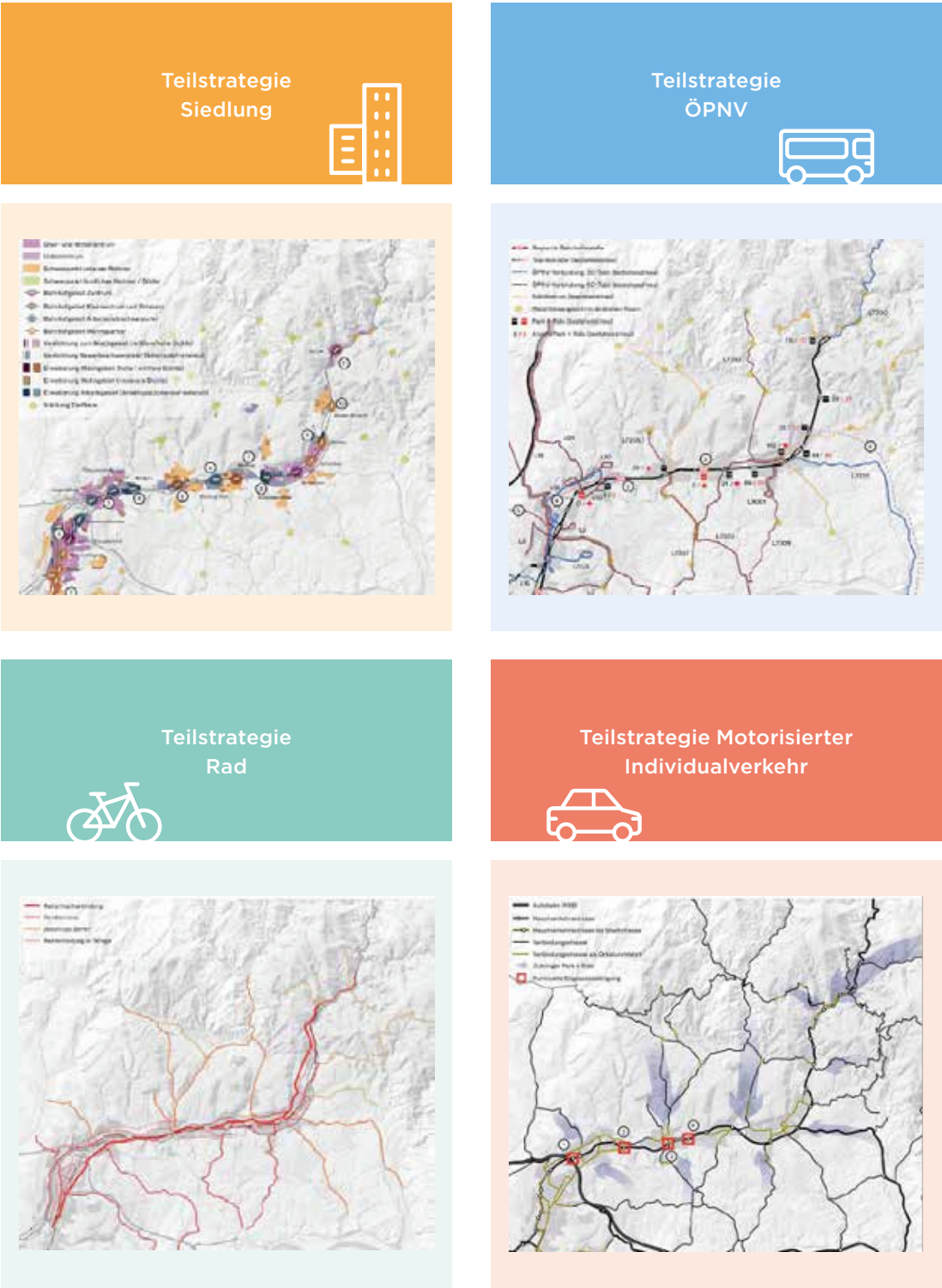
Die Entwicklungsabsichten wurden in sogenannten Handlungsfeldern festgehalten (Siehe Abbildung 30).

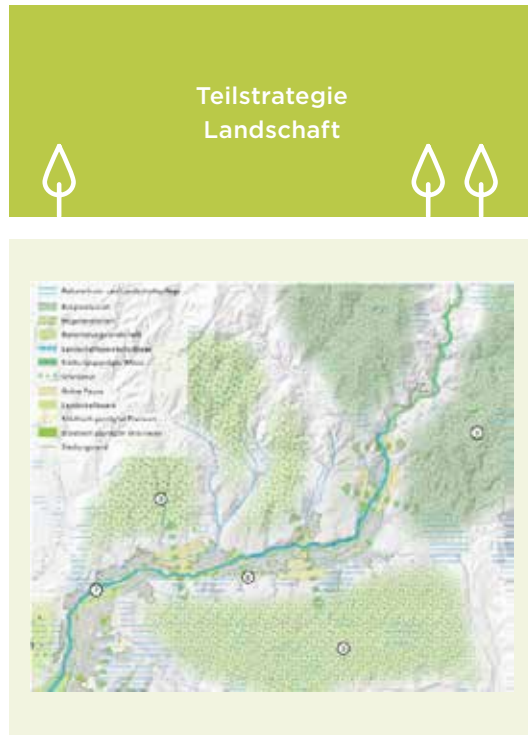
Abbildung 30: Übersichtskarte zu den Handlungsfeldern



Quelle: Raumkonzept Wiesental 2040. Schlusspräsentation.

Abbildung 31: Teilstrategien Regionales Raumkonzept Wiesental 2040





Aus den Handlungsfeldern wurden Teilstrategien entwickelt, die aufzeigen, wie das Konzept umgesetzt werden soll. Ergänzend dazu enthält das Raumkonzept Handlungsempfehlungen pro Teilstrategie und Aussagen zu besonders wichtigen, strategischen Entwicklungsschwerpunkten.

Das Raumkonzept zeigt ein Zukunftsbild der räumlichen Entwicklung im Korridor. Es ist integral dargestellt. Mit seinen Teilstrategien und handlungsorientierten Empfehlungen dient das Raumkonzept nicht nur inhaltlich als raumplanerisches Leitinstrument, sondern auch als Kommunikationswerkzeug im Rahmen der nachfolgenden Planungen und als Anstoss für weitere Projekte.

Beteiligung des Agglomerationsprogramms Basel (Raumkonzept Wiesental)

- › Input an Veranstaltungen
- › Fachliche Begleitung (Einsatz in Steuerungsgruppe)
- › Finanzieller Beitrag an das Konzept



9.3.3 Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen

Eine Handlungsempfehlung aus dem Regionalen Raumkonzept Wiesental lautet: Erstellung einer hochwertigen Radschnellverbindung in der Talebene. Hier ist der Korridor Wiesental bereits gut auf Kurs. 2017 hat der Landkreis Lörrach im Rahmen einer Machbarkeitsstudie 3 Trassen auf ihre Umsetzung als Radschnellverbindungen prüfen lassen, eine davon im Wiesental. Die Machbarkeitsstudie wurde von einer Projektgruppe, bestehend aus dem Landkreis, aus Vertretern des Regierungspräsidiums Freiburg, den betroffenen Kommunen, dem Kanton Basel-Stadt, den Verbänden und Vereinen (u.a. RVHB und Agglo Basel) sowie Interessenvertretern und interessierten Unternehmen begleitet. Zusätzlich wurden zahlreiche Beteiligungs- und Infoveranstaltungen, bilaterale Gespräche und eine geführte Radtour durchgeführt.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde eine Radverkehrszählung und eine Potenzialanalyse durchgeführt. Die Ermittlung dieser Kenngrößen bildete die Grundlage für die spätere Nutzen-Kosten-Schätzung. Im Untersuchungskorridor «RSV 1 - Grosses Wiesental» wurde die durch die Radschnellverbindung zusätzlich generierte Radverkehrsnachfrage (+ ca. 1'300 Fahrten/Tag) als besonders hoch eingeschätzt. In den dicht besiedelten

Stadtteilen Lörrachs liegt das Potenzial der Radschnellverbindung insgesamt bei > 2'500 Radfahrten/Tag, nach Osten hin nimmt die Bedeutung der Verbindung etwas ab und hat dort eher die Funktion einer gemeindeübergreifenden Verbindung.



Beteiligung des Agglomerationsprogramms Basel (Radschnellverbindungen)

- › Fachliche Begleitung (Einsatz in Projektgruppe)
- › Einreichung als Agglomassnahmen (ev. Mitfinanzierung CH-Bund via Aggloprogramm)



Abbildung 32:
Beispielbilder Querschnitt Radschnell-
verbindung



Quelle: Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen. Schlussbericht 2019.

Die anschliessende Nutzen-Kosten-Schätzung zeigte, dass die Radschnellverbindung im Wiesental als einzige der 3 Untersuchungskorridore ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweist. Die Kommunen des Wiesentals und der Landkreis Lörrach haben sich deshalb entschlossen, die Umsetzung dieser Radschnellverbindung voranzubringen und haben dies in einem «Letter of Intent» festgehalten.

In einem ersten Schritt wird die Radschnellverbindung auf einer Länge von 17,6 km auf dem Abschnitt Schopfheim-Lörrach-(Basel) realisiert. Seit Ende Mai 2020 sind nun auch die Planungskosten gesichert. Die Gesamtplanungskosten (ca. EUR 1,5 Mio.) werden

von 7 Schultern getragen: Den größten Anteil (75%) übernimmt die Bundesrepublik Deutschland, das Land Baden-Württemberg beteiligt sich mit 12,5%, der Landkreis Lörrach und die Städte und Gemeinden jeweils mit 6,25%.

Mit dem Bau der Radschnellverbindung soll spätestens 2025 gestartet werden. Neben einer attraktiven Querschnittsgestaltung kommen abschnittsweise auch signaltechnische Massnahmen oder neue Radverkehrsinfrastrukturen zum Einsatz. Insgesamt belaufen sich die Kosten der im Aggloprogramm der 4. Generation eingegebenen Massnahme auf CHF 14 Mio. (4LV1).

9.4 Der Korridor im AP4

Die folgenden Karten und Tabellen zeigen die Massnahmen, die im Wiesental geplant und Teil des AP4 sind.

Schwerpunktgebiete

Das Wiesental verfügt kaum über grossflächige Entwicklungsgebiete, wie dies in anderen Korridoren der Fall ist. Dafür verfügen die Gemeinden Lörrach, Schopfheim und Zell über zahlreiche kleine/mittelgrosse Areale, die als Siedlungsentwicklungsreserven aktiviert werden können. Insgesamt stehen im Wiesental mit den aufgeführten Arealen ein Verdichtungspotenzial von ca. 3'900 zusätzliche Einwohner und 1'200 Arbeitsplätze bereit.

AGGLOMERATIONSMASSNAHMEN (SIEDLUNG)

Nr.	Schwerpunktgebiet	Areal	Arealname	Typ	zus. EW	zus. AP
4S24	Lörrach/Maulburg	4S24.1	Südlich Ötlinger Strasse	Transformation	250	-
		4S24.2	Brühl III	Neubau	600	-
		4S24.3	Franz-Ehret-Strasse, Schöpflin-Areal Brombach	Transformation	100	
		4S24.4	Schöpflin-Areal, Haagen	Transformation	250	-
		4S24.5	Belist, Haagen	Neubau	440	-
		4S24.6	Siegmeer, Hauingen	Neubau	245	-
		4S24.7	Alte Rheinfelder Strasse, Salzert	Neubau	1'150	-
		4S24.8	MMZ (Areal Weberei Conrad)	Transformation	240	280
		4S24.9	Wohn- und Geschäftshaus Lörrach	Transformation	120	-
		4S24.10	Buchmatte	Neubau	-	900
4S25	Schopfheim/Zell*	AP5	Kohlengäßle*	Nachverdichtung	(150)	-
		AP5	Hammerschmiedgasse*	Transformation	(320)	
		AP5	Reibematt*	Nachverdichtung	(120)	
		AP5	Vogelbachareal*	Transformation	(100)	
		4S25.1	Auf hinter Hofen	Nachverdichtung	200	-
		4S25.2	Stalten	Neubau	90	-
		4S25.3	Bahnhof Zell	Nachverdichtung	60	-
SUMME (ohne *)					3'900	1'200

* Die Gemeinde Schopfheim entwickelt sich momentan sehr dynamisch und so konnten Ende 2020 4 neue Areale gemeldet werden, die im AP5 berücksichtigt werden können.

Schlüsselmassnahmen

Das Raumkonzept gibt Hinweise darauf, dass mit einer Fortschreibung der heutigen Verkehrsnachfrage mit einem unveränderten Modalsplit nicht wünschenswert oder nicht bewältigbar ist. Die künftige Mobilitätsnachfrage muss verstärkt mit dem ÖV und dem Fuss-/Veloverkehr abgewickelt werden.

Die Garten- und Wiesentalbahn, die das ÖV-Rückgrat des Wiesentals darstellen, stossen durch den rasanten Fahrgastzuwachs in den letzten Jahren bereits heute regelmässig an ihre Kapazitätsgrenzen. Die Aktivierung der Entwicklungspotenziale, welche alle in fussläufiger oder optimaler Fahrradstrecke zu einer S-Bahn-Haltestelle liegen, wird die Situation noch verschärfen. Die zentrale Schlüsselmassnahme im Wiesental ist deshalb der Ausbau der Bahnstrecke zwischen Riehen und Schopfheim (**Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn (4Ü-Ö11)**), welcher die Einführung eines Viertelstundentaktes auf der Linie S6 zwischen Basel Bad Bf und Lörrach ermöglichen soll. Dafür sind im Wiesental mehrere zusätzliche Doppelspurabschnitte sowie punktuelle Anpassungen an der Bahninfrastruktur nötig. Ergänzend dazu wird beim geplanten Zentralklinikum eine neue S-Bahn-Haltestelle gebaut. Der Doppelspurausbau und die damit ermöglichte Erhöhung der Takt-Frequenz könnten auf die Bebauung eine tiefgreifende Wirkung entfalten und zu einer höheren Zäsur im Siedlungsgebiet führen (insb. im Dorfkern von Riehen). Der Ausbau muss daher sorgfältig geplant werden und das umliegende Siedlungsgebiet soll in die Überlegungen einbezogen werden, um die Auswirkungen möglichst gering zu halten, resp. mit flankierenden Massnahmen abzufedern.

Bei den S-Bahn-Haltestellen der äusseren Korridorgemeinden ist zudem die Umsteigebeziehung Auto-Bahn und Fahrrad-Bahn ein wichtiges Thema. An diesen Bahnhöfen sollen die Personen aus den weiter entfernten Gemeinden auf die Bahn umsteigen (Mobilitätsdrehscheibe).

Eine weitere Entlastung der S-Bahn und der Strasse soll die geplante **Radschnellverbindung RS 7 Wiesental Schopfheim -Lörrach (4LV1)** bringen. Die prioritäre Verbindung führt Radfahrende direkt, sicher und möglichst störungsfrei durch das grosse Wiesental. Damit wird die Konkurrenzfähigkeit des Fahrrads gegenüber der S-Bahn und des MIV erhöht.

Trotz diesen Massnahmen zur Stärkung nachhaltiger Verkehrsträger bedingt die weitere Entwicklung des Wiesentals auch strassenseitig punktuelle Massnahmen. Damit der Verkehr möglichst zuverlässig aus den Siedlungsgebieten gelenkt werden und Ausweichverkehre auf das nachgelagerte Strassennetz vermieden werden können, muss das übergeordnete Strassennetz eine ausreichende Kapazität aufweisen. Der **Ausbau der B317 (4Ü-M13)** stellt deshalb eine weitere Schlüsselmassnahme dar.

ÜBERGEORDNETE MASSNAHMEN (VERKEHR)

Nummer	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
4Ü-Ö11	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	ÖV	A
4Ü-Ö15	S-Bahn Haltestelle Lörrach Zentralklinikum	ÖV	A
4Ü-M13	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)	MIV	C

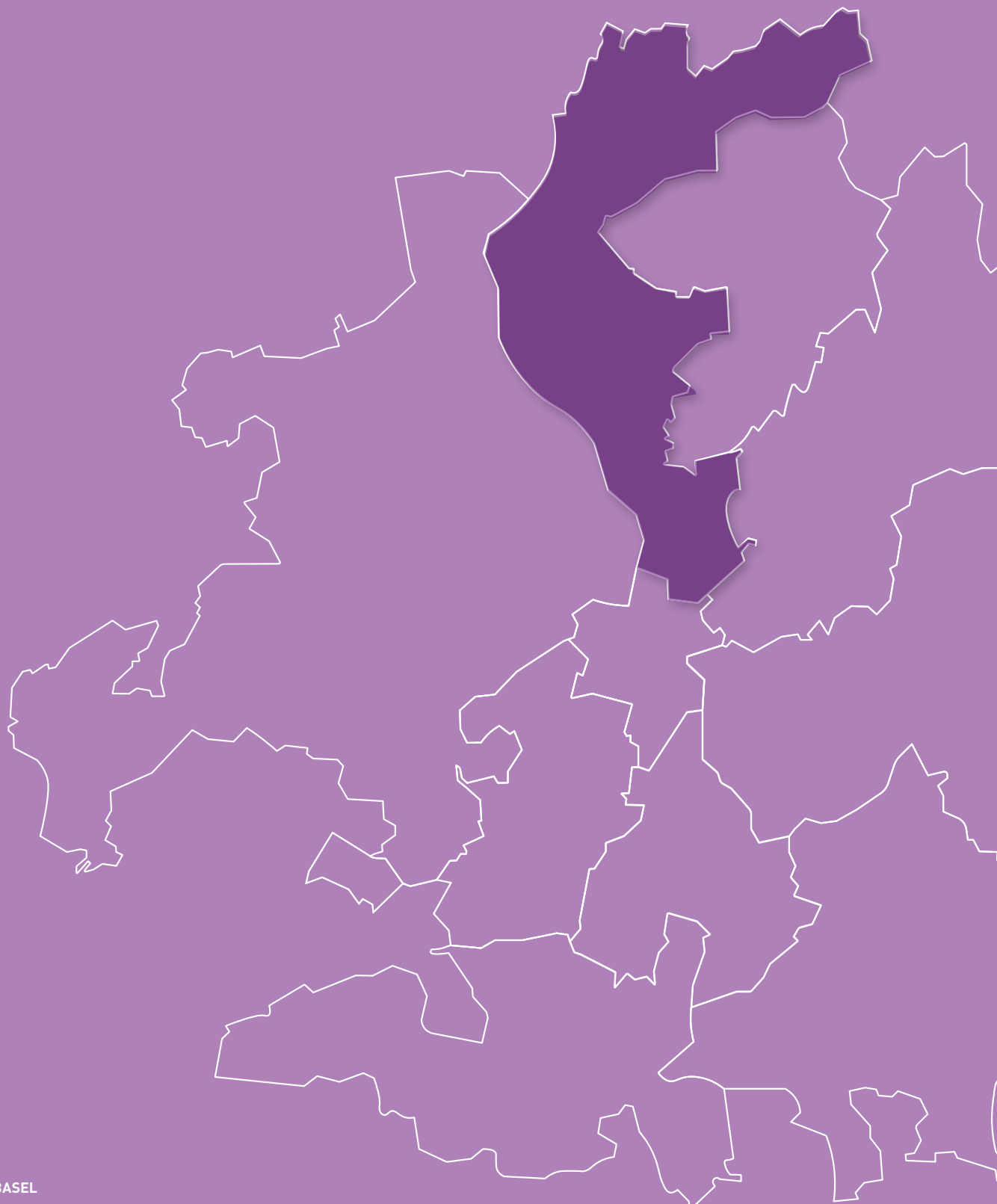
AGGLOMERATIONSMASSNAHMEN (VERKEHR)

Nummer	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
4Ö12.1	BS: Aufwertung Ortsdurchfahrt Riehen Dorf	ÖV (pauschal)	A
4MD5	Riehen: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Riehen	MD	A
4M11.1	BS: Verbesserungsmassnahmen Inzlingerstrasse in Riehen	MIV (pauschal)	A
4M11.3	BS: Aufwertung Ortsdurchfahrt Riehen Dorf	MIV (pauschal)	A
4M11.4	Riehen: Aufwertung und Umgestaltung Kirchplatz	MIV (pauschal)	A
4LV1	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim -Lörrach	LV	A
4LV10.55	Lörrach: Trennung Fuss- und Veloweg entlang der Wiese (Pendlerroute West)	LV (pauschal)	A
4LV10.56	Schopfheim: Umgestaltung Radweg Wiesendamm	LV (pauschal)	A
4LV10.57	Zell im Wiesental: Beseitigung Schwachstelle Bahnübergang	LV (pauschal)	A
4LV13	Lörrach: Grün- und Querverbindung	LV	B

AGGLOMERATIONSMASSNAHMEN (LANDSCHAFT)

Nummer	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
4L1	Tüllinger Berg	Landschaft	A
4L2	Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	Landschaft	A

10 OBERRRHEIN



Die Rheinebene ist nur noch gering durch die früher prägende Auenlandschaft charakterisiert. Der Talraum ist gekennzeichnet durch die nord-süd-gerichteten linearen Verkehrsinfrastrukturen (Bahnlinie, Bundesstraße, Autobahn), die die Durchlässigkeit vom Schwarzwald zum Rhein hin stark beeinträchtigen und von welchen eine nicht unerhebliche Lärmbelastung für die Rheinebene und das angrenzenden Markgräfler Hügelland, ausgeht. Aufgrund dieser bandartigen Siedlungsstruktur in der Rheinebe-

ne liegt die besondere Bedeutung der Freiräume in der siedlungsnahen Kurz- und Feierabendholung. Das Hügelland ist durch mächtige Lössauflagen nivelliert und durch eine intensive landwirtschaftliche Nutzung gekennzeichnet. Die Höhenzüge sind überwiegend bewaldet.

Insgesamt leben ca. 52'000 Einwohner und arbeiten 17'000 Beschäftigte in den Gemeinden des Korridors Oberrhein.

Tabelle 11: Gemeinden, Einwohner und Arbeitsplätze im Korridor Wiesental

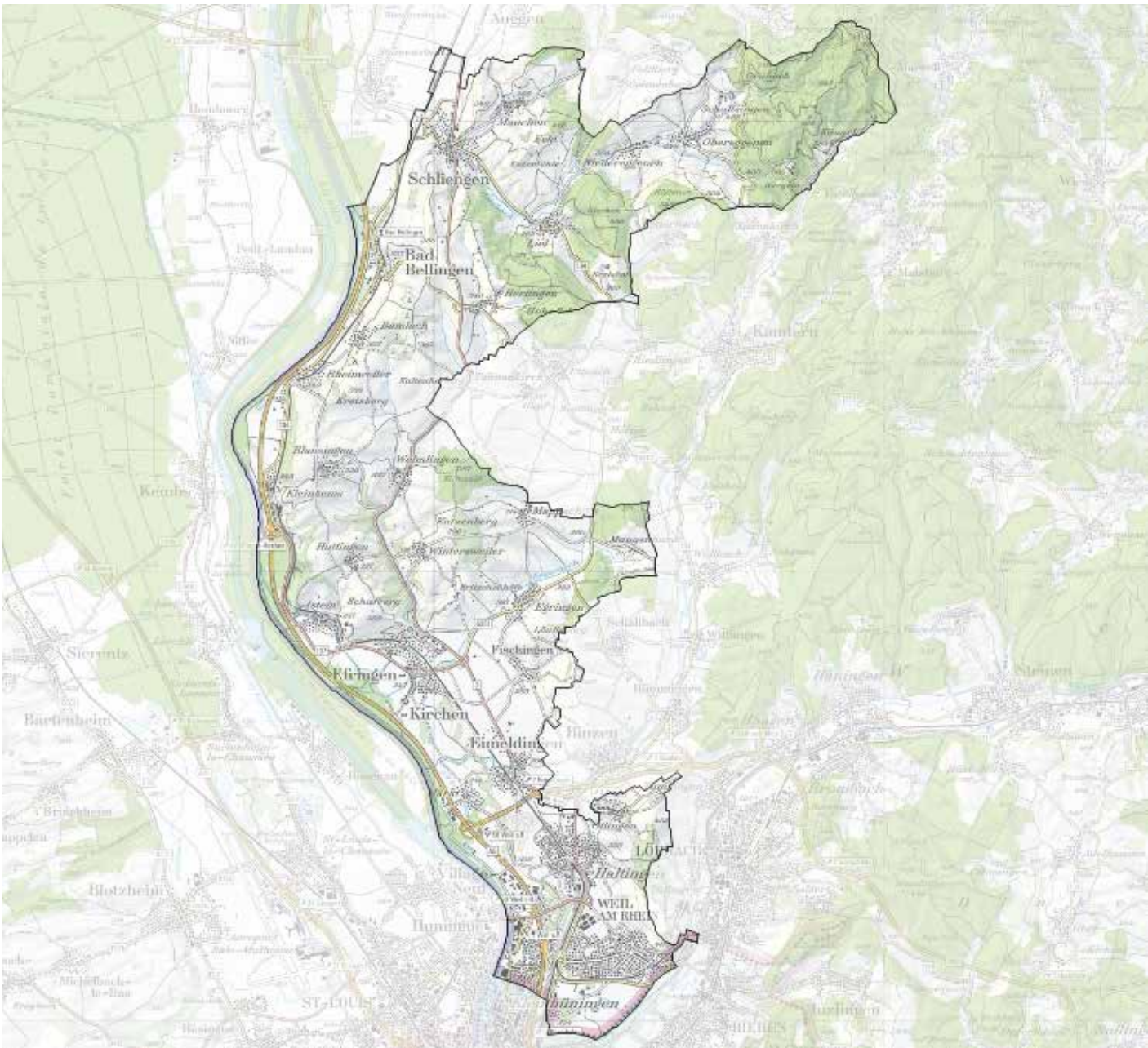
Gemeinde	Teilraum	Raumtyp	EW ¹	AP ²
Bad Bellingen	D	Äusserer Korridor	4'626	1'201
Efringen-Kirchen	D	Äusserer Korridor	8'722	1'762
Eimeldingen	D	Äusserer Korridor	2'568	887
Fischingen	D	Ländlicher Raum	775	196
Schliengen	D	Äusserer Korridor	5'761	978
Weil am Rhein	D	Agglomerationszentrum	30'141	11'876
SUMME			52'593	16'900

Quellen:

¹EW EW D (2020): Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (Bevölkerung am 30. Juni 2020)

²AP AP D (2020): Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (Beschäftigte am 30. Juni 2020)

Abbildung 34: Übersichtskarte Korridor Oberrhein



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel



10.2 Organisation/zuständige Gremien

Um die Organisationsweise des Korridors Oberrhein zu verstehen, muss auf die Sonderrolle von Weil am Rhein eingegangen werden. Weil am Rhein ist der «Trichter» von Oberrhein und Kandertal und hat eine wichtige Scharnierfunktion. Weil am Rhein mit seinen knapp 30'000 Einwohner hat aufgrund der Trichter- Funktion und den vielfältigen Anforderungen, die eine Stadt dieser Grössenordnung gerecht werden muss (u. a. Siedlungsentwicklung nach innen), im Bereich Raum- und Verkehrsplanung große Herausforderungen zu meistern.

Am Oberrhein besteht vorerst kein Bedarf an einer regelmässigen und vertiefenden überkommunalen Zusammenarbeit. Die Gemeinden haben auch im Siedlungsbereich, dank intakter Grünzüge und Grünzäsuren, die im Regionalplan des Regionalverbandes Hochrhein-Bodensee (RVHB) gesichert sind, keine Berührungspunkte. Für die weitere Entwicklung in den ländlich geprägten Gemeinden des Oberrheins ist der 30-Minuten-Takt der S-Bahn eine wichtige Voraussetzung. Projektbezogen und im Bedarfsfall wird jedoch gemeindeübergreifend zusammengearbeitet wie zum Beispiel bei der Erarbeitung des ländlichen Entwicklungskonzeptes (siehe Kapitel 10.3.1).

10.3 Aktivitäten im Korridor



10.3.1 Integriertes ländliches Entwicklungskonzept (ILEK)



Im Oktober 2016 haben die Gemeinden Bad Bellingen, Kandern und Schliengen mit Unterstützung des Landkreises Lörrach gemeinsam beschlossen, eine Studie für ein integriertes ländliches Entwicklungskonzept (ILEK) zu erarbeiten. ILEK zielt darauf ab, langfristige Entwicklungen in den Bereichen Bodenneuordnung, Biotopvernetzung, sowie die Erhaltung und Entwicklung der Infrastruktur in den Ortskernen zu fördern und der Zersiedelung der Landschaft entgegenzuwirken. Daraus abgeleitete Massnahmen können über das Programm Entwicklung ländlicher Raum (ELR) des Landes Baden-Württemberg gefördert werden. Resultate der Studie sollen nun dieses Jahr, für die verschiedenen Schwerpunkte pro Gemeinde, vorliegen.

10.3.2 Bad Bellingen rückt an den Rhein

Das Landschaftsprojekt ist ein wichtiger Bestandteil eines umfassenderen Aufwertungsprojektes der Gemeinde Bad Bellingen. Der sich durch Generationenwechsel im Umbruch befindende Ortsteil Rheinweiler soll gestärkt und anhand neuer Nachhaltigkeitskriterien eine orientierende Siedlung geschaffen werden. Ein attraktiver Naherholungsraum, wie im Projekt angestrebt, leistet einen wichtigen Beitrag für eine hohe Siedlungsqualität und kann die angestrebten Siedlungsprojekte beschleunigen.

Die Uferlandschaften sollen für sanfte Freizeitnutzungen weiterentwickelt werden.

Für Pendler werden Wohngebiete an der «Südwestküste» des Rheinufer mit Blick in die Rheinebene in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe geplant. Die sehr gute Naturausstattung entlang des Rheins soll für Naturbeobachtung, Wasser- und Fischtourismus besser nutzbar werden. ÖPNV und E-Bikes können den Erholungsraum Bad Bellingen mehr Bewohnern und Gästen aus der Region zugänglich machen. Mit dem Bau des Herzstücks dieser Massnahme, einem Aussichtsteg mit Weitblick auf den Rhein, wurde bereits im Frühjahr 2020 begonnen.

10.4 Der Korridor im AP4

Die folgenden Tabellen und Karten zeigen die Massnahmen, die am Oberrhein geplant und im AP4 enthalten sind.

Schwerpunktgebiete

Am Oberrhein gibt es aufgrund der Lage zwischen Basel und Freiburg in allen Gemeinden entlang des Oberrheins einen hohen Siedlungsdruck und damit die Gefahr der weiteren Zersiedlung. Um dem prognostizierten Wachstum an zentraler Lage genügend Wohnraum zur Verfügung zu stellen, wurden im Agglomerationszentrum in Weil am Rhein mehrere Verdichtungsgebiete ausgewiesen, die Raum für Einwohner und Arbeitsplätze bieten.

AGGLOMERATIONSMASSNAHMEN (SIEDLUNG)

Nr.	Schwerpunktgebiet	Areal	Arealname	Typ	zus. EW	zus. AP
4S2	Basel-Nord 3land	4S2.3	Weil am Rhein (D)	Transformation	250	50
		4S2.7	Weil Friedlingen (D)	Transformation	150	100
4S22	Weil am Rhein	4S22.1	Hohe Strasse	Neubau	1'120	590
		4S22.2	Haltingen-Ost	Neubau	560	-
		4S22.3	Im Rad	Neubau	490	-
		4S22.4	Heldelinger Boden	Neubau	500	10
		4S22.5	Unterer Brommacker	Neubau	400	-
		4S22.6	Verdichtungspotential Kernstadt	Nachverdichtung	240	200
		4S22.7	Otterbach-Süd	Neubau	1'300	305
SUMME					5'010	1'255

Schlüsselmassnahmen

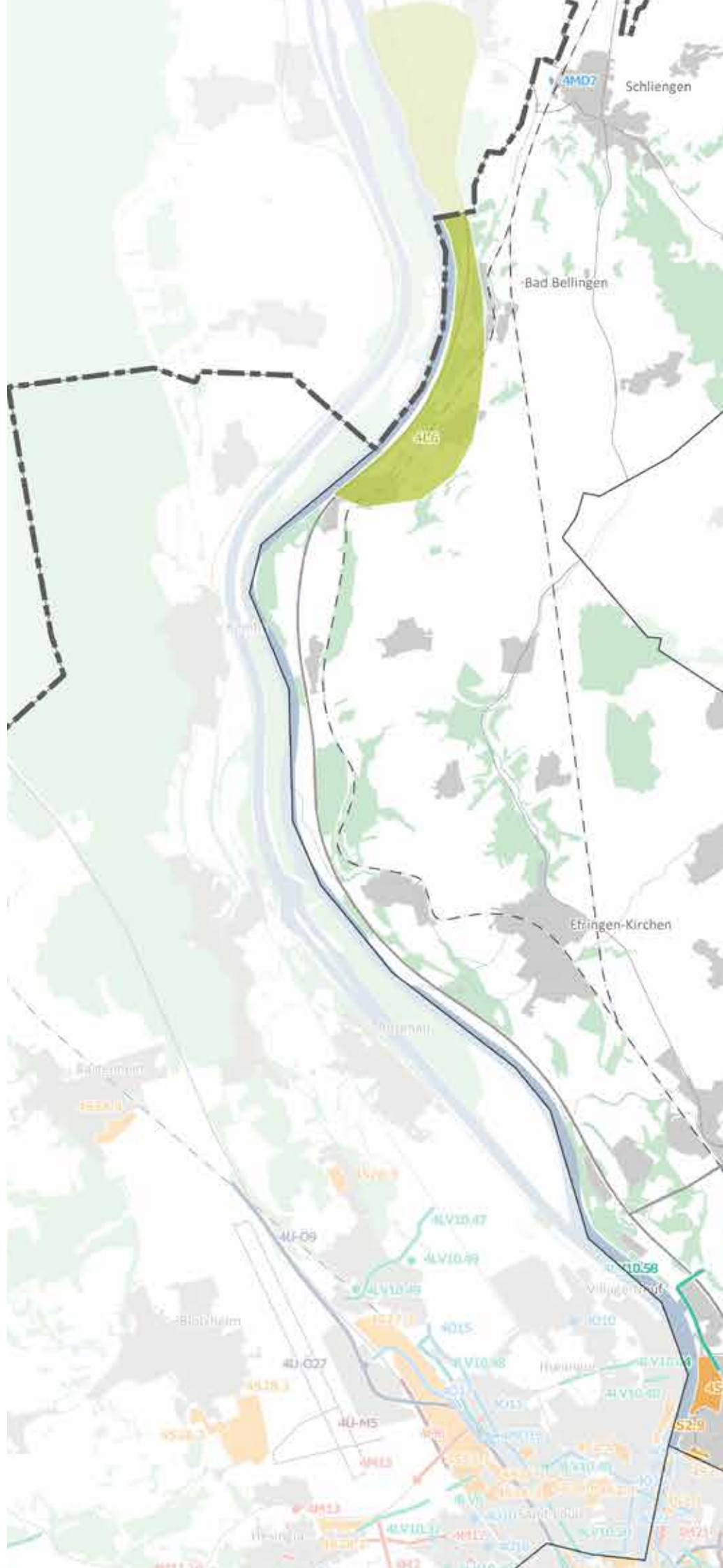
Aufgrund der grossen Pendlerverflechtungen zwischen Basel und Weil am Rhein steht der Ausbau des öffentlichen Verkehrs, mit der Einführung des 30-Minuten-Takts auf der Oberrheinstrecke und der **Verlängerung der Tram 8 bis Läublinpark (4Ö3)** im Vordergrund. Die Verlängerung der Tramlinie bildet eine Voraussetzung für die Siedlungsentwicklung nach innen inkl. Aufwertung des Stadtkerns, wie sie mit dem Zukunftsbild 2040 der Agglomeration Basel verfolgt wird. Wichtige Entwicklungsareale in Weil am Rhein erhalten durch die Verlängerung der Tram 8 eine attraktive Anbindung an den ÖV und zwar zu verhältnismässig geringen Kosten.

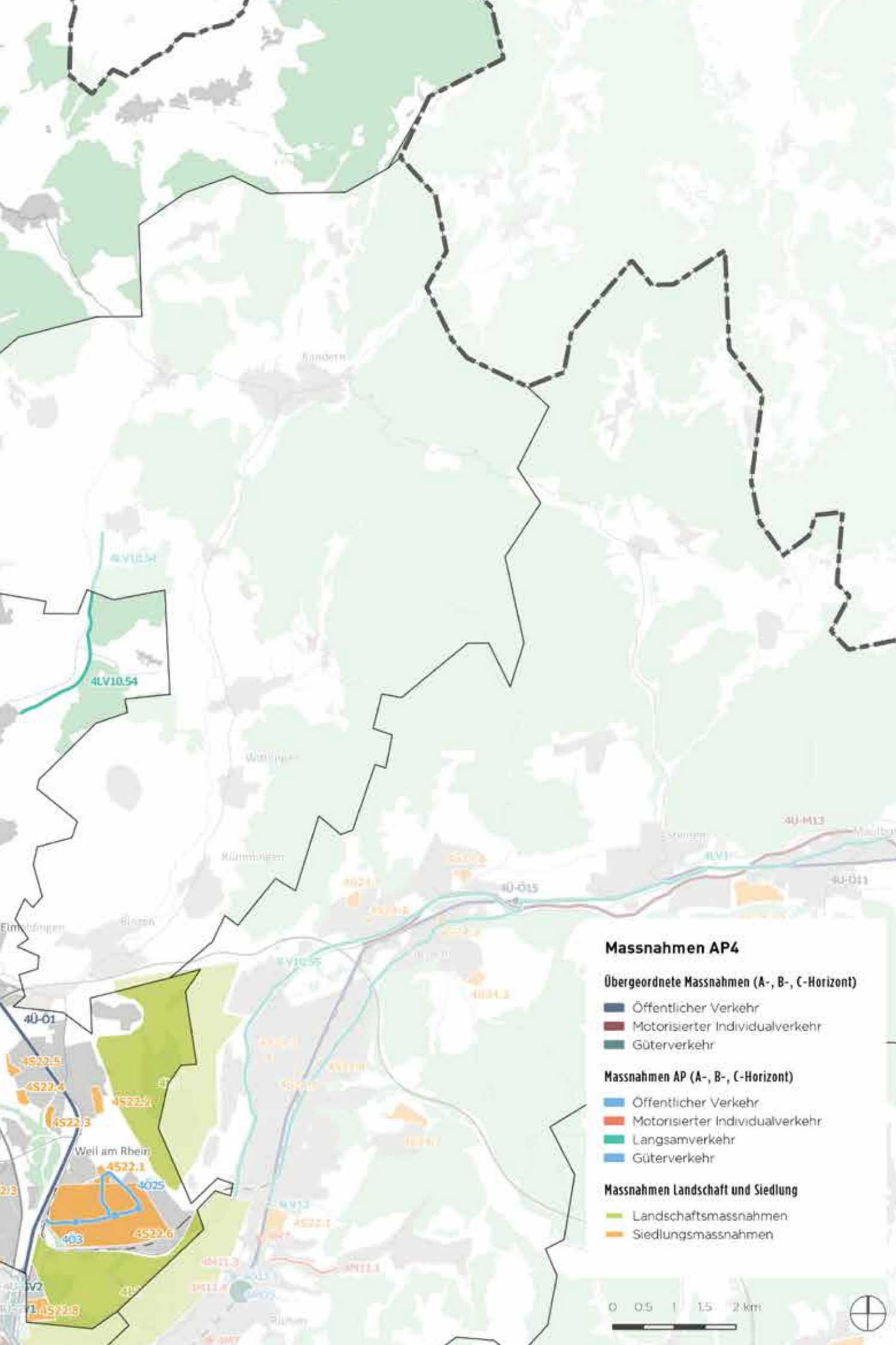
Mit den für den Horizont 2030 vorgesehenen Angebotsverbesserungen der trinationalen S-Bahn Basel erhält der Bahnhof Weil am Rhein ausserdem einen raschen und zuverlässigen Zugang zur ganzen Agglomeration. Mit der verlängerten Tram 8 wird das Stadtzentrum inkl. Alt-Weil (15'000 Einwohner) optimal an die S-Bahn-Haltestelle angebunden.

Nebst den Schnittstellen zwischen Bus und Tram, wurde auch der Fuss- und Veloverkehr detailliert überprüft. Mit punktuellen Netzergänzungen in Weil am Rhein sollen bestehende Lücken des Fuss- und Velonetzes geschlossen werden.

Abbildung 35:
Massnahmen AP4
im Korridor Oberrhein

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel





Massnahmen AP4

Übergeordnete Massnahmen (A-, B-, C-Horizont)

- Öffentlicher Verkehr
- Motorisierter Individualverkehr
- Güterverkehr

Massnahmen AP (A-, B-, C-Horizont)

- Öffentlicher Verkehr
- Motorisierter Individualverkehr
- Langsamverkehr
- Güterverkehr

Massnahmen Landschaft und Siedlung

- Landschaftsmassnahmen
- Siedlungsmassnahmen

0 0.5 1 1.5 2 km



ÜBERGEORDNETE MASSNAHMEN (VERKEHR)

Nummer	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
4Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe - Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	ÖV	A

AGGLOMERATIONSMASSNAHMEN (VERKEHR)

Nummer	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
4Ö3	Weil am Rhein: Verlängerung Tram 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	ÖV	A
4LV10.54	Lk Lörrach: Neubau Radweg Egringen - Holzen (Kandern), Lückenschluss K6151	LV (pauschal)	A
4LV10.58	Weil am Rhein: Lückenschluss Pendlerroute Heldelinger Strasse	LV (pauschal)	A
4Ö25	Weil am Rhein: Tram 8 (Weil Läublinpark - Vitra)	ÖV	C

AGGLOMERATIONSMASSNAHMEN (LANDSCHAFT)

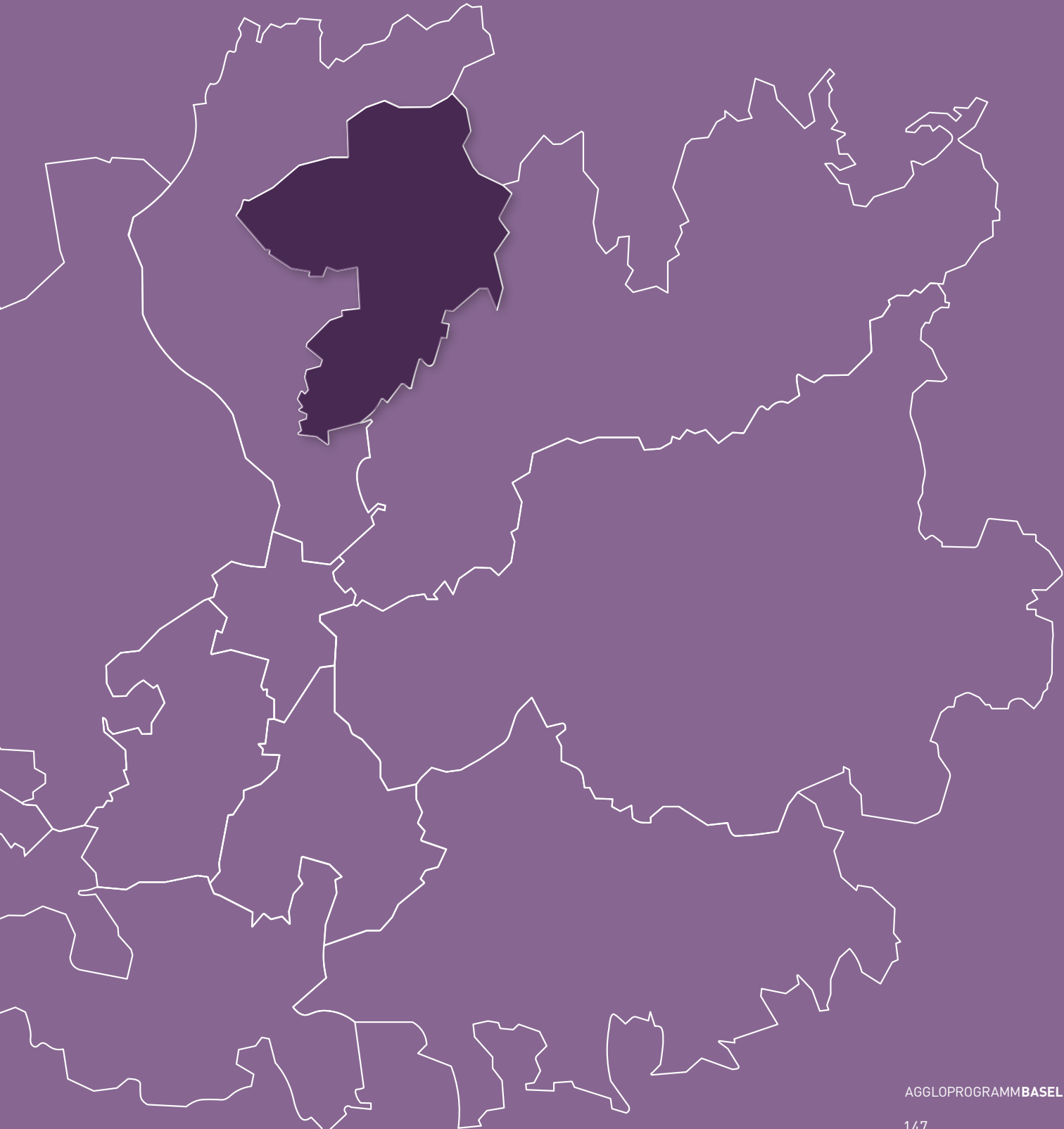
Nummer	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
4L6	Rheinufer - Bad Bellingen rückt an den Rhein	Landschaft	A

11 KANDERTAL

11.1 Portrait

Das Kandertal liegt zwischen den Hügelketten des Schwarzwalds und mündet in den Ballungsraum um Binzen/Haltingen/Weil am Rhein, wo sich die meisten Arbeitsplätze befinden und Anschlussmöglichkeiten an die übergeordneten Verkehrsinfrastrukturen bestehen, insbesondere an die Autobahnen A98 und A5 sowie an die Rheintalbahn Karlsruhe – Basel. Das Kandertal ist sehr ländlich geprägt: Die Gemeinden haben sich um die alten Dorfkerne entwickelt und liegen wie eine Perlenkette entlang der Hauptstrasse. Die Flächen zwischen den Ortschaften sind grösstenteils landwirtschaftlich genutzt, wobei die Waldflächen im nördlichen Teil, wo das Kandertal enger wird, erheblich zunehmen. Entsprechend wird das Kandertal als idyllischer Wohn- und Erholungsraum sehr geschätzt. Durch die Nähe zur Agglomeration Basel ist der Korridor mit einem steigenden Druck auf die Siedlungsfläche konfrontiert.



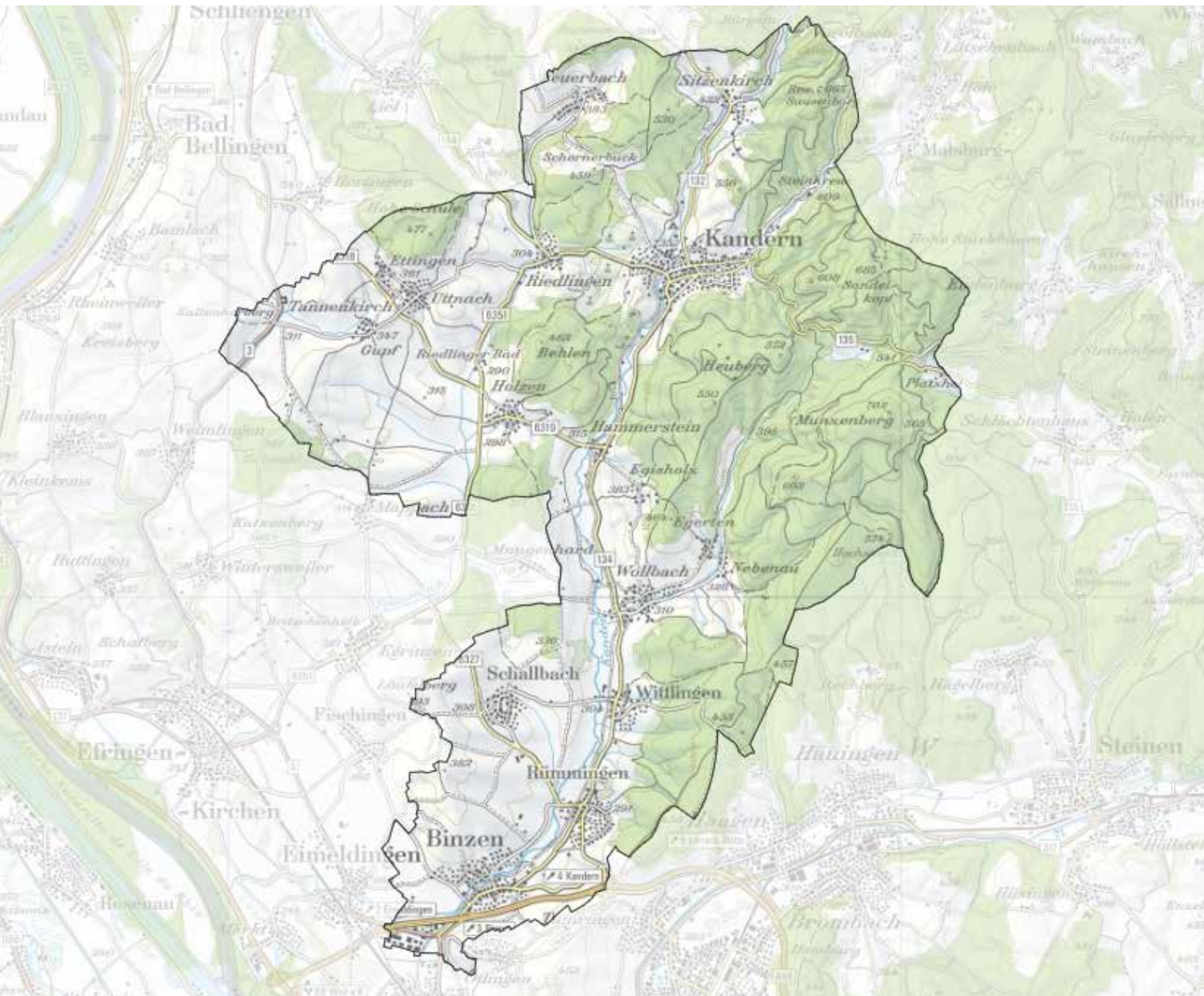


Der öffentliche Verkehr im Tal wird zurzeit hauptsächlich mit der Buslinie 54 und mit der grenzüberschreitenden Buslinie 55 sichergestellt. Diese beiden Hauptlinien werden durch zahlreiche Schulbusse ergänzt, die ohne erkennbare Takte verkehren. Insgesamt ist das Liniennetz kompliziert, langsam und durch die geringe Taktfrequenz wenig benutzerfreundlich. Entsprechend hat der öffentliche Verkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) das Nachsehen und das Verkehrsverhalten im Kandertal bleibt stark auf das Auto ausgerichtet. Im bundes- und landesweiten Vergleich ist der Motorfahrzeugbestand je 1'000 Einwohnerinnen und Einwohner in den Gemeinden des Kandertals seit 2000 überdurchschnittlich gestiegen.

Das Tal wird zudem von einer stillgelegten Eisenbahnlinie in Normalspur durchquert, die von Haltingen nach Kandern führt und heute noch regelmässig als Museumsbahn betrieben wird. Eine Wiederöffnung der Strecke für den S-Bahn-Verkehr wird seit langer Zeit diskutiert, weshalb eine umfassende Regionalplanung in Form eines Raumkonzepts und einer Verkehrsstudie initiiert wurde.

Das Kandertal besteht aus 6 Gemeinden, wovon eine Gemeinde (Malsburg-Marzell) nicht im Perimeter des Agglomerationsprogrammes liegt. Insgesamt leben knapp 15'000 Einwohner im Kandertal. Die Stadt Kandern bildet die grösste Ortschaft im Kandertal und fungiert dadurch ebenso als Korridorzentrum. Das grösste Bevölkerungswachstum verzeichnen die Gemeinden Rümplingen und Schallbach, gefolgt von Binzen, Kandern und Wittlingen. Tendenziell haben sich die Gemeinden näher am Agglomerationszentrum und Weil/Lörrach dynamischer entwickelt. Im Vergleich zum gesamten Landkreis Lörrach und zum Land Baden-Württemberg zeigt das Kandertal eine stärkere Bevölkerungsentwicklung, insbesondere in den Jahren 1997 bis 2007 und seit 2013. Bis 2035 wird mit einem jährlichen Bevölkerungswachstum von rund 0,5% gerechnet.

Abbildung 36: Übersichtskarte Korridor Kandertal



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Tabelle 12: Gemeinden, Einwohner und Arbeitsplätze im Korridor Kandertal

Gemeinde	Teilraum	Raumtyp	EW ¹	AP ²
Binzen	D	Äusserer Korridor	3'043	2'144
Kandern	D	Korridorzentrum	8'271	1'605
Malsburg-Marzell*	D	Ländlicher Raum	(1'461)	(252)
Rümmingen	D	Äusserer Korridor	1'869	192
Schallbach	D	Ländlicher Raum	777	31
Wittlingen	D	Äusserer Korridor	931	130
SUMME (ohne*)			14'891	4'102

*Die Gemeindein Malsburg-Marzell liegt ebenfalls im Kandertal, wird aber im Aggloprogramm nicht zum Korridor Kandertal gezählt (da nicht im Agglomerationsperimeter).

Quellen:

¹EW D (2020): Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (Bevölkerung am 30. Juni 2020)

²AP AP D (2020): Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (Beschäftigte am 30. Juni 2020)

Innerhalb des Kandertals konzentrieren sich die Arbeitsplätze insbesondere auf Binzen (mit seinem interkommunalen Gewerbegebiet) sowie auf das Unterzentrum Kan-

dern. Trotz eines Zuwachses im Zeitraum 2007–2020 bleibt das Kandertal deutlich mehr Wohn- als Arbeitsstandort.

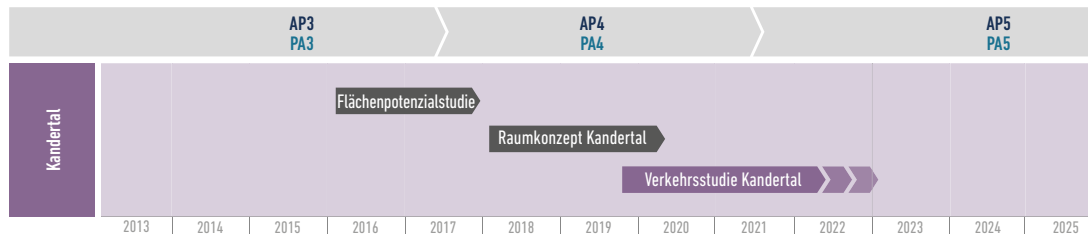
11.2 Organisation/zuständige Gremien

Die im Juli 2015 zum ersten Mal durchgeführte Kandertalkonferenz zur Weiterentwicklung des Tals legte den Grundstein für eine engere Zusammenarbeit der Gemeinden im Kandertal. Um Fehlentwicklungen vorzeitig vorzubeugen, entschlossen sich die 5 Gemeinden unter Beteiligung der Gemeinderäte und Bürger gemeinsam mit dem Regionalverband Hochrhein-Bodensee, dem Landkreis Lörrach und der Agglo Basel im Rahmen eines eigenen Raumkonzepts Leitvorstellungen für die Zukunft des Kandertals zu erarbeiten. Ziel ist es, die Bereiche Siedlung, Landschaft und Verkehr in gleichem Maße einzubeziehen und aufeinander abzustimmen. Die Entwicklung des Raumkonzepts dauerte von 2018 bis 2020 und wurde von regelmäßigen Sitzungen eines Projektrats, welcher sich aus den regionalen Partnern sowie den Bürgermeister der 6 Kommunen zusammensetzte, begleitet. Zudem wurden 2 gemeinsame Gemein-

deratsitzungen und 2 öffentliche Veranstaltungen durchgeführt.

Die Kommunen wollen die im Projekt entwickelte Zusammenarbeit fortführen und ihr zukünftiges Handeln an den gemeinsamen Leitideen des Raumkonzeptes orientieren. Unter anderem wollen die betroffenen Gemeinden eine gemeinsame Absichtserklärung (Charta) zur Umsetzung des Raumkonzepts unterzeichnen. Weiter ist vorgesehen, dass der Projektrat durch je einen Vertreter der Gemeinderäte erweitert und mindestens einmal jährlich tagen wird. Zur Umsetzung von Projekten sollen Ausschüsse gebildet werden.

11.3 Aktivitäten im Korridor



11.3.1 Flächenpotenziale Kandertal (2016 – 2017)

Anknüpfend an die im Juli 2015 stattgefundene Kandertalkonferenz wurde das Projekt «Leitbildentwicklung Siedlung, Landschaft und Mobilität im Kandertal» ins Leben gerufen. Eine Arbeitsgemeinschaft der Büros Zickenheiner Architekten und Komm..zept erfasste vom Herbst 2016 bis Herbst 2017 Flächenpotenziale für eine verträgliche und dennoch zukunftsfähige Siedlungsentwicklung, um mittelfristig die Realisierung einer S-Bahn im Kandertal zu ermöglichen. Es konnten insgesamt 195 geeignete Innen-

entwicklungsflächen mit einer Gesamtgrösse von 19,28 ha identifiziert werden. Es handelt sich dabei überwiegend um kleine Grundstücke in Wohn- und Mischgebieten, die eine besonders umsichtige Planung erfordern. Sie befinden sich größtenteils im Privatbesitz und sind somit nur bedingt für eine Nachverdichtung aktivierbar. Die Erhebung der Flächenpotenziale floss als Grundlage in die Erstellung des Raumkonzeptes Kandertal ein.

Beteiligung des Agglomerationsprogramms Basel (Flächenpotenzialstudie)

- › Fachliche Begleitung
- › Finanzielle Beteiligung



11.3.2 Raumkonzept Kandertal

Im Rahmen der Gesamtfortschreibung des Regionalplanes Hochrhein-Bodensee ist vorgesehen, das Kandertal neu als regionale Entwicklungsachse auszuweisen. Diese Änderung bringt auch neue Aufgaben mit sich, wie beispielsweise der Umgang mit dem verstärkten Siedlungsdruck oder neue Anforderungen an die verkehrs- und infrastrukturelle Entwicklung.

Um sich diesen neuen Herausforderungen anzunehmen, wurden von den 5 Kommunen des Korridors (Binzen, Kandern, Rümmlingen, Schallbach und Wittlingen) sowie von der Gemeinde Malsburg-Marzell die Erarbeitung eines Raumkonzepts bei den Büros INFRAS und HHP.raumentwicklung beauftragt. Die Arbeiten konnten im Februar 2020 abgeschlossen werden.

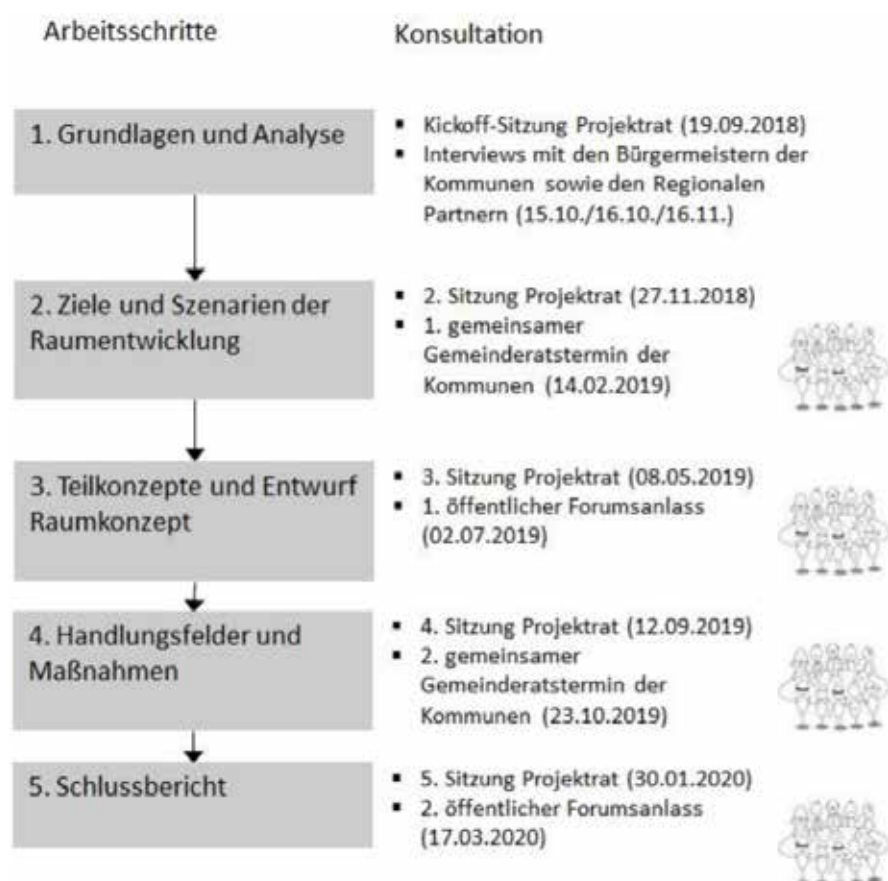
In verschiedenen Workshops mit Vertretern der betroffenen Kommunen wurde ein übergeordnetes und ganzheitliches Leitbild für das Tal im Jahr 2040 entwickelt. Aufbauend auf den formulierten Zielvorstellungen wurden für die Themenfelder Siedlung, Landschaft und Verkehr diejenigen Lösungsvorschläge gesucht, die für die Entwicklungsvision Kandertal am geeignetsten erscheinen. Das Raumkonzept hat einen strategisch orientierenden Charakter und ist nicht rechtsverbindlich. Den Gemeinden soll das Raumkonzept vielmehr als Abwägungsgrundlage für die Bauleitplanung (FNP, Bebauungspläne) sowie zur Unterstützung der Gemeinderäte und des täglichen Verwaltungshandelns dienen. Die Ergebnisse fließen auch in die Gesamtfortschreibung des Regionalplanes ein.



Beteiligung des Agglomerationsprogramms Basel (Raumkonzept Kandertal)

- › Finanzieller Beitrag an das Konzept
- › Fachliche Begleitung

Abbildung 37: Prozess zur Erarbeitung des Raumkonzepts Kandertal



Quelle: INFRAS und HHP, Raumentwicklung, Raumkonzept Kandertal 2040, Schlussbericht, 25. Februar 2020

11.3.3 Verkehrsstudie Kandertal (Start 2019)

Im November 2018 hat der Kreistag des Landkreises Lörrach entschieden, eine Arbeitsgruppe einzusetzen und verschiedene Möglichkeiten zur Reaktivierung der Kandertalbahn und die Weiterentwicklung des straßenseitigen ÖPNV neu zu beleuchten. Ende 2019 beauftragte der Landkreis Lörrach gemeinsam mit den Gemeinden Kandern, Binzen, Rümplingen, Wittlingen, Malsburg-Marzell und Schallbach sowie den Städten Weil am Rhein und Lörrach beim Büro sma und Partner eine umfassende Ver-

kehrsstudie. Ziele der Studie sind die Ermittlung der grundsätzlichen Durchführbarkeit einer Reaktivierung der Kandertalbahn mit den entscheidenden Rahmenbedingungen und Voraussetzungen sowie Vorschläge zur Reorganisation des Busverkehrs im Kandertal als mögliche Vorstufe für eine Reaktivierung der Kandertalbahn. Die Erkenntnisse zur Verkehrsstudie sollen im Jahr 2021 vorliegen.

11.4 Der Korridor im AP4

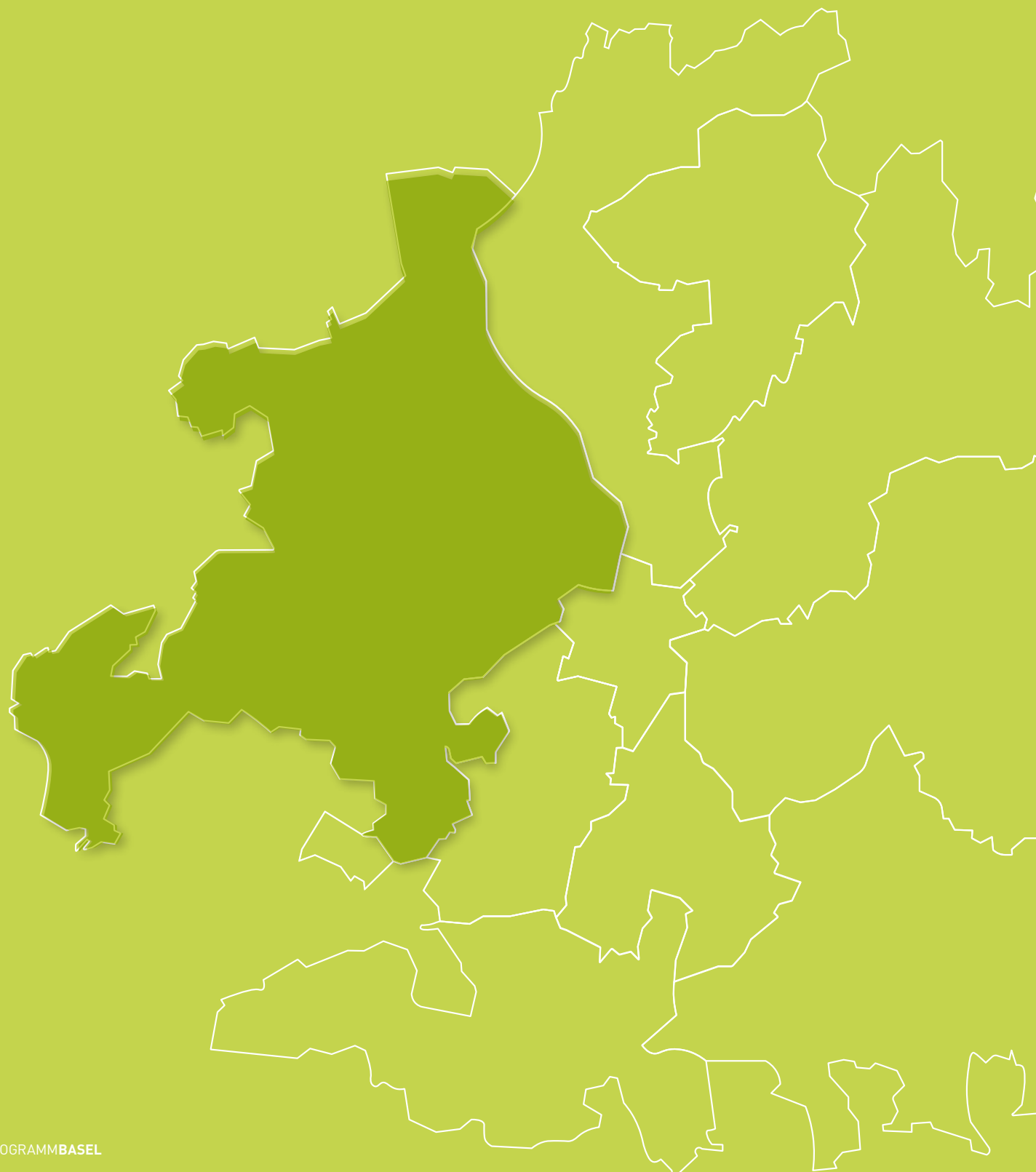
Obschon die Kommunen des Kandertals im Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation keine Massnahmen zur Mitfinanzierung eingegeben haben, konnten mit der Erarbeitung des Raumkonzepts Kandertal sowie mit der Beauftragung einer Verkehrsstudie wichtige Meilensteine erreicht werden. Damit wird nicht nur die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr in der künftigen Entwicklung des Tals sichergestellt, sondern es wurde eine Basis für die engere Zusammenarbeit der Gemeinden geschaffen.

Das Agglomerationsprogramm Basel hat den gesamten Prozess zur Erarbeitung des Raumkonzepts fachlich begleitet und finanziell unterstützt. Die erarbeiteten Inhalte lieferten wichtige Grundlagen für die Erstellung des Hauptberichts (u.a. Schwachstellen-Analyse) und helfen das Zukunftsbild AP4 im Korridor Kandertal zu vertiefen und umzusetzen.

Impression Kandertal

Quelle: Lena Riedl (HHP)





12 SAINT-LOUIS AGGLOMÉRATION



12.1 Portrait

La partie française de l'agglomération trinationale de Bâle est essentiellement constituée des communes membres de Saint-Louis Agglomération, auxquelles s'ajoutent huit communes du pôle d'équilibre territorial et rural (PETR) du Pays de Sundgau à l'ouest ainsi qu'une commune de l'agglomération mulhousienne au Nord. Le corridor se caractérise par l'axe de trafic principal nord-sud formé par la ligne ferroviaire Strasbourg – Bâle et par l'autoroute A35. C'est autour de cet axe que se concentrent les communes les plus fortement peuplées, la ville de Saint-Louis et de Huningue formant ensemble avec près de 30'000 habitants, le tissu urbain quasiment continu le plus important du corridor et le centre économique, administratif et culturel de Saint-Louis Agglomération.

Les collines du Sundgau, situées à l'ouest du corridor, présentent une densité de population beaucoup plus basse, avec des espaces ruraux composés de terres agricoles et de noyaux urbains de petite et moyenne taille. Le bi-pôle Ferrette-Vieux Ferrette ainsi que Waldighoffen-Roppentzwiller-Durmenach jouent un rôle de centralité pour les communes avoisinantes (présence de commerces, de services, d'emplois, etc), expliquant leur classification en tant que communes avec un rôle de point d'ancrage dans le SCOT du Sundgau.

Au niveau de la population, Saint-Louis Agglomération est le territoire qui connaît l'un des taux de croissance les plus importants de l'ensemble de l'agglomération trinationale de Bâle avec 1,2% par an. En termes d'emplois, l'attractivité de la Suisse reste très forte et concentre 45% des actifs de la partie française de l'agglomération, alors que seulement 2% travaillent en Allemagne. Il en résulte d'importants flux de déplacements transfrontaliers. De grands efforts sont fournis afin d'augmenter l'attractivité des transports en commun et des mobilités douces (vélo, piétons). C'est ainsi que la ligne de tram 3 du réseau bâlois, cofinancée dans le cadre du projet d'agglomération de Bâle de 2^e génération, a été prolongée depuis Burgfelden Grenze (Suisse) jusqu'à la gare de Saint-Louis en fin 2017.

Une spécificité de la partie française de l'agglomération trinationale de Bâle est l'aéroport international de Bâle-Mulhouse, plus connu sous le nom commercial « EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg ». En plus d'assurer la connexion de Bâle et de toute la région trinationale au marché européen et mondial, la plateforme aéroportuaire

compte parmi les principaux employeurs de l'agglomération trinationale. Ainsi, de nombreuses entreprises dans le domaine du fret et celles liées au marché aéronautique ont leur site de production sur la plateforme de l'EuroAirport et à proximité.

Les principaux éléments du paysage du corridor de Saint-Louis Agglomération sont la plaine rhénane avec la réserve naturelle nationale de la Petite Camargue Alsacienne et composée de forêts alluviales et de zones humides (900 ha) ainsi que la forêt de la Hardt qui débute au nord du territoire et s'étend jusqu'à hauteur de Colmar (13'000 ha). A ces deux entités géographiques s'ajoutent les collines du Sundgau à l'ouest, où l'on trouve des espaces agricoles ouverts et des forêts de hêtres. Ces sites sont très prisés pour des activités récréatives, attirant de nombreux visiteurs de l'agglomération trinationale de Bâle.



Impressions Saint-Louis Agglomération
Source : Saint-Louis Agglomération

12 Saint-Louis Agglomération

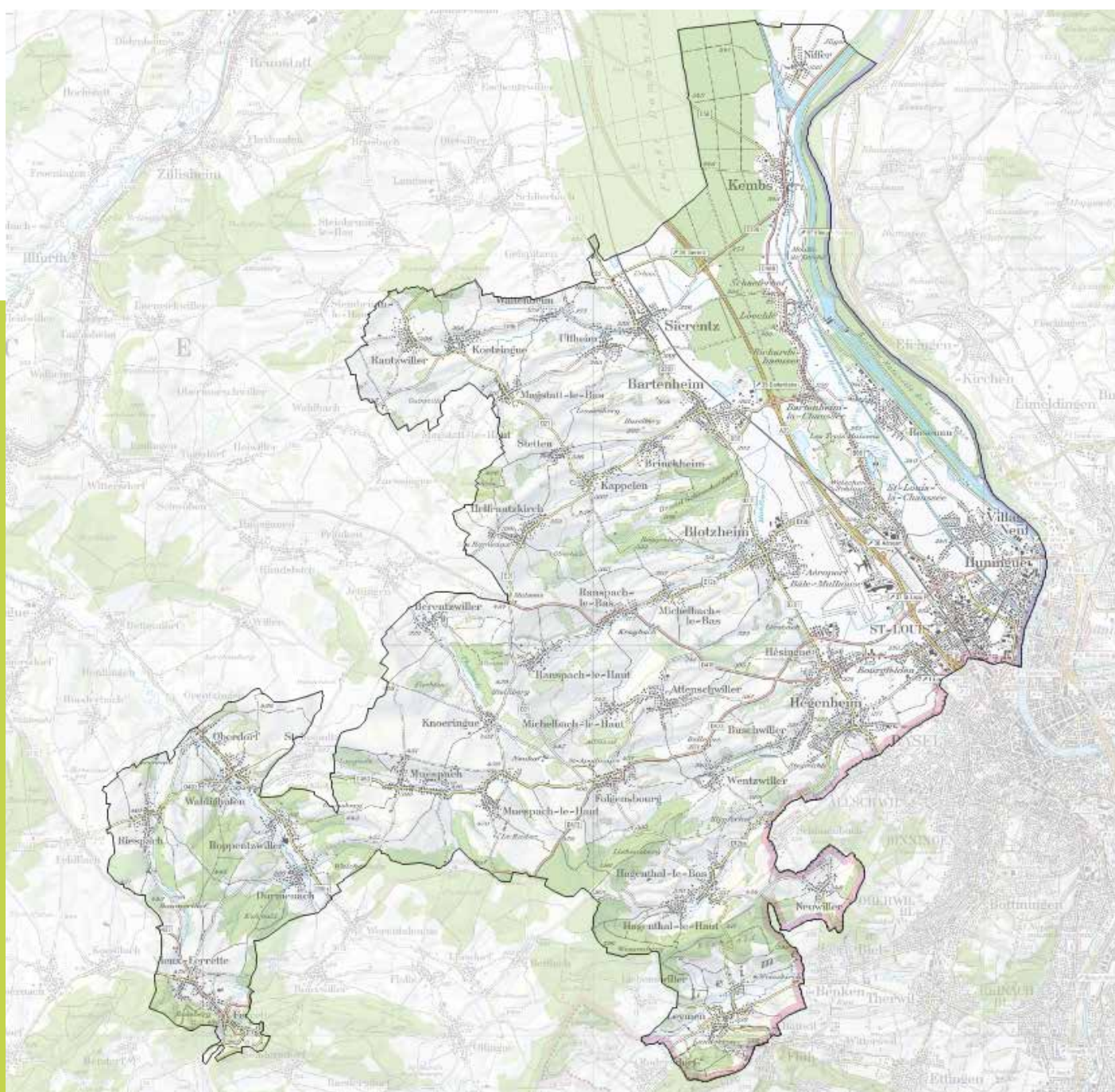


Illustration 38 : Carte générale Corridor Saint-Louis Agglomération

Source : Bureau d'Agglo Basel

Commune	Territoire	Type d'espace	HABITANTS ¹	EMPLOI ²
Attenschwiller	F	Espace rural	961	107
Bartenheim	F	Corridor extérieur	3'946	1'197
Berentzwiller	F	Espace rural	322	15
Blotzheim	F	Corridor extérieur	4'669	1'149
Brinckheim	F	Espace rural	369	24
Buschwiller	F	Espace rural	1'036	49
Durmenach	F	Commune avec un rôle de point d'ancrage	848	95
Ferrette	F	Commune avec un rôle de point d'ancrage	619	421
Folgensbourg	F	Espace rural	946	169
Hagenthal-le-Bas	F	Espace rural	1'276	213
Hagenthal-le-Haut	F	Espace rural	660	63
Hégenheim	F	Corridor intérieur	3'560	665
Helfrantzkirch	F	Espace rural	683	67
Hésingue	F	Corridor intérieur	2'738	2'006
Huningue	F	Centre de l'agglomération	7'330	3'210
Kappelen	F	Espace rural	590	60
Kembs	F	Corridor extérieur	5'330	621
Knoeringue	F	Espace rural	397	58
Koetzingue	F	Espace rural	622	40
Leymen	F	Corridor extérieur	1'218	137
Magstatt-le-Bas	F	Espace rural	478	25
Michelbach-le-Bas	F	Espace rural	703	28
Michelbach-le-Haut	F	Espace rural	659	69
Muespach	F	Espace rural	876	63
Muespach-le-Haut	F	Espace rural	1'127	108
Neuwiller	F	Espace rural	462	65
Niffer	F	Espace rural	983	67
Oberdorf	F	Espace rural	1'410	15
Ranspach-le-Bas	F	Espace rural	648	80
Ranspach-le-Haut	F	Espace rural	644	49
Rantzwiller	F	Espace rural	809	71
Riespach	F	Espace rural	684	279
Roppentzwiller	F	Commune avec un rôle de point d'ancrage	684	211

Tableau 13 :
Communes, habitants
et employés dans le
corridor Saint-Louis
Agglomération

Commune	Territoire	Type d'espace	HABITANTS ¹	EMPLOI ²
Rosenau	F	Corridor extérieur	2'411	241
Saint-Louis	F	Centre de l'agglomération	20'520	9'895
Sierentz	F	Corridor extérieur	3'826	1'490
Stetten	F	Espace rural	354	20
Uffheim	F	Corridor extérieur	869	43
Vieux-Ferrette	F	Commune avec un rôle de point d'ancrage	700	191
Village-Neuf	F	Corridor intérieur	4'274	1'292
Waldighofen	F	Commune avec un rôle de point d'ancrage	1'582	442
Waltenheim	F	Espace rural	544	23
Wentzwiller	F	Espace rural	746	70
SOMME			84'111	25'200

Source :

¹HABITANTS (2018) : F : INSEE (population municipale)

²EMPLOI (2017) : F : INSEE (emplois au lieu de travail)

12.2 Organisation/instances compétentes

L'année 2017 a été marquée par une mutation institutionnelle importante pour la partie française de l'agglomération trinationale de Bâle. Les trois communautés de communes qui composaient le Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR) du Pays de Saint-Louis (Porte du Sundgau et Pays de Sierentz et de la Communauté d'Agglomération des Trois Frontières), entité administrative alors en charge de représenter le corridor français dans le projet d'agglomération de Bâle de 3^e génération, ont fusionné pour créer une nouvelle structure : Saint-Louis Agglomération.

Saint-Louis Agglomération est donc devenue l'une des 20 communautés d'agglomération de la Région du Grand Est, regroupant 40 communes sur 269 km². À ce jour, elle comprend près de 80'000 habitants représentant 110 nationalités.

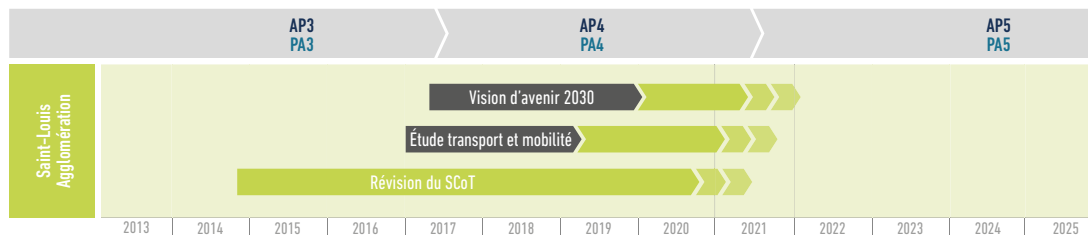
Cette nouvelle entité, créée le 1^{er} janvier 2017, a permis une simplification et une intensification de la collaboration avec

Agglo Basel. En effet, Saint-Louis Agglomération est dotée des compétences en matière de développement économique, de mobilité et d'aménagement du territoire. Saint-Louis Agglomération est également en charge du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT). Cependant cette coopération a été fragilisée par le fait que dix communes de Saint-Louis Agglomération ne faisaient pas partie du périmètre du Projet d'Agglomération.

Les collaborateurs des différents services et les élus respectifs de Saint-Louis Agglomération représentent la partie française de l'agglomération trinationale dans les instances du projet d'agglomération de Bâle. Saint-Louis Agglomération joue également le rôle de relais pour les autres communes de la partie française, à savoir les huit communes situées dans le PETR du Pays de Sundgau et la commune de Niffer incluse dans l'agglomération mulhousienne dénommée M2A (Mulhouse Alsace Agglomération).



12.3 Activités dans le corridor



Vision d'avenir 2030

Dans le cadre de la création de Saint-Louis Agglomération a été lancée en 2017 une démarche prospective, intitulée « Vision d'Avenir 2030 ». Ce projet de territoire volontariste, issu d'un travail collectif qui a été conduit avec les élus du territoire et son conseil de développement, constitue un document stratégique destiné à guider l'action politique sur le territoire. Il tient bien entendu compte du contexte transfrontalier de la partie française de l'agglomération. Ce travail a notamment permis d'alimenter le projet de révision du SCoT.

Ce travail collaboratif a permis de définir trois grands axes prioritaires, sur lesquels se greffent des projets à mettre en œuvre :

- › Un territoire plus fluide aux mobilités soutenables
- › Un territoire de développement équilibré et durable
- › Un territoire de bien-être et de services en appui sur ses centralités, ses trames et ses réseaux

Ce projet de territoire est appelé être actualisé par les nouveaux élus de Saint-Louis Agglomération, renouvelés en partie en 2020 suite aux élections municipales.

SCoT

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) est un document d'urbanisme à valeur juridique qui coordonne, dans une logique de développement durable, les différentes politiques publiques à l'œuvre sur un bassin de vie, comme par exemple l'habitat, les déplacements, le développement commercial, l'emploi ou l'environnement. Il représente également une démarche politique et un projet de territoire partagé pour les 15 à 20 prochaines années.

Le territoire de Saint-louis Agglomération est couvert par un SCoT approuvé en juin 2013 et dénommé SCoT des cantons de Huningue et de Sierentz. La révision du SCoT a été prescrite le 26 septembre 2014. Il s'agit notamment de retranscrire le projet de territoire renouvelé et de prendre davantage en compte les enjeux écologiques (trame verte et bleue, lutte et adaptation au changement climatique, etc.) et d'aménagement du territoire (économie de l'espace, densification des cœurs urbains, priorisation du développement urbain à proximité des transports en commun performants, etc.).

Le document en cours de révision a été renommé SCoT du Pays de Saint-Louis et des Trois Frontières. Saint-Louis Agglomération en est la structure porteuse. Le projet a été arrêté par le conseil de communauté de l'agglomération le 11 mars 2020. Une phase de consultation de divers organismes et collectivités est en cours, notamment en Suisse et en Allemagne. Le projet devrait par la suite être soumis à enquête publique et approuvé en 2021.

Pour suivre les études relatives à la révision du SCoT et donner des avis aux projets de PLU communaux vis à vis de la compatibilité avec le SCoT, un comité de pilotage (COPIL) d'une quinzaine d'élus de SLA représentant tous les types de communes a été créé. Ceci a permis d'échanger entre élus et d'augmenter leur « culture commune » en matière d'aménagement du territoire.

En 2020, suite aux élections, ce COPIL SCoT a été reconduit en élargissant son domaine d'intervention à l'aménagement du territoire et notamment aux projets transfrontaliers dont l'AggloBasel. Cette instance commune traitant du SCoT et du projet d'agglomération de Bâle facilitera la compréhension des enjeux transfrontaliers et la mise en cohérence globale des politiques et des actions en matière d'aménagement du territoire.

Sur la partie du corridor faisant partie de la Communauté de Communes du Sundgau, le PETR du Pays du Sundgau porte quant à lui le SCoT du Sundgau, qui a été approuvé le 10 juillet 2017. Ce document prospectif et de portée réglementaire visant à maîtriser les orientations d'aménagement et d'occupation des sols accorde une place majeure à la densification urbaine et à la mutualisation des fonctions dans une logique de rationalisation des déplacements et de sobriété foncière.

De même, Mulhouse Alsace Agglomération porte le SCoT de la Région Mulhousienne qui a été approuvé le 25 mars 2019.

Études portant sur le développement économique du territoire SLA

Une étude de recensement et d'évaluation des zones d'activité économique à l'échelle du Pays de Saint-Louis a été finalisée en 2017. Elle a permis d'établir un état des lieux de la situation foncière des zones d'activité du territoire. Une seconde étude a été lancée pour définir à l'échelle du périmètre de Saint-Louis Agglomération une stratégie d'intervention économique, déclinée dans un plan d'actions. C'est notamment dans ce cadre que les zones d'activités futures stratégiques ont été projetées. Cette étude a également directement alimenté le volet économique du SCoT en révision.

Étude transports et mobilité

L'élargissement de l'intercommunalité et l'accroissement des enjeux en termes de mobilité (saturation du trafic individuel motorisé, développement démographique et économique) ont conduit les acteurs politiques à mener en 2017 une étude sur ces questions. Elle a eu pour but de définir les principes d'organisation future des mobilités (tous types) au sein du territoire de Saint-Louis Agglomération et ses connexions avec les territoires et pays voisins. L'objectif également poursuivi a été de favoriser l'usage coordonné de tous les modes de déplacements en cohérence avec l'armature urbaine et économique définie dans le cadre du SCoT en révision. Cette étude avait également tout particulièrement permis de se réinterroger sur la conception future du réseau des bus urbains « réseau distribus » qui devra être mis en œuvre par l'opérateur de transport de Saint-Louis agglomération (Métrocar).

Impressions Huningue et Saint-Louis (3Land)



Source : Saint-Louis Agglomération

12.4 Le corridor dans le PA4

Avec la création de la nouvelle structure de Saint-Louis Agglomération en 2017 et la concentration des compétences en matière de développement économique, de mobilité et d'aménagement du territoire en une seule entité, les travaux en lien avec l'élaboration de la 4^e génération ont été grandement facilités. En effet, Saint-Louis Agglomération représente l'interlocuteur principal de la partie française pour tous les sujets en lien avec le projet d'agglomération de Bâle. Sous la responsabilité de la nouvelle entité de Saint-Louis Agglomération, de nombreux projets ont également pu être lancés au sein du corridor.

Zones de développement prioritaires

Au total, 5 zones de développement prioritaire se situent dans le corridor de Saint-Louis Agglomération, englobant 17 aires d'urbanisation. Le développement de ces aires d'urbanisation devrait créer plus de 8'000 emplois supplémentaires et permettre la construction de nouveaux logements pour plus de 5'000 personnes. Ces chiffres traduisent le grand dynamisme de développement urbain attendu pour les prochaines années dans la partie française de l'agglomération trinationale.

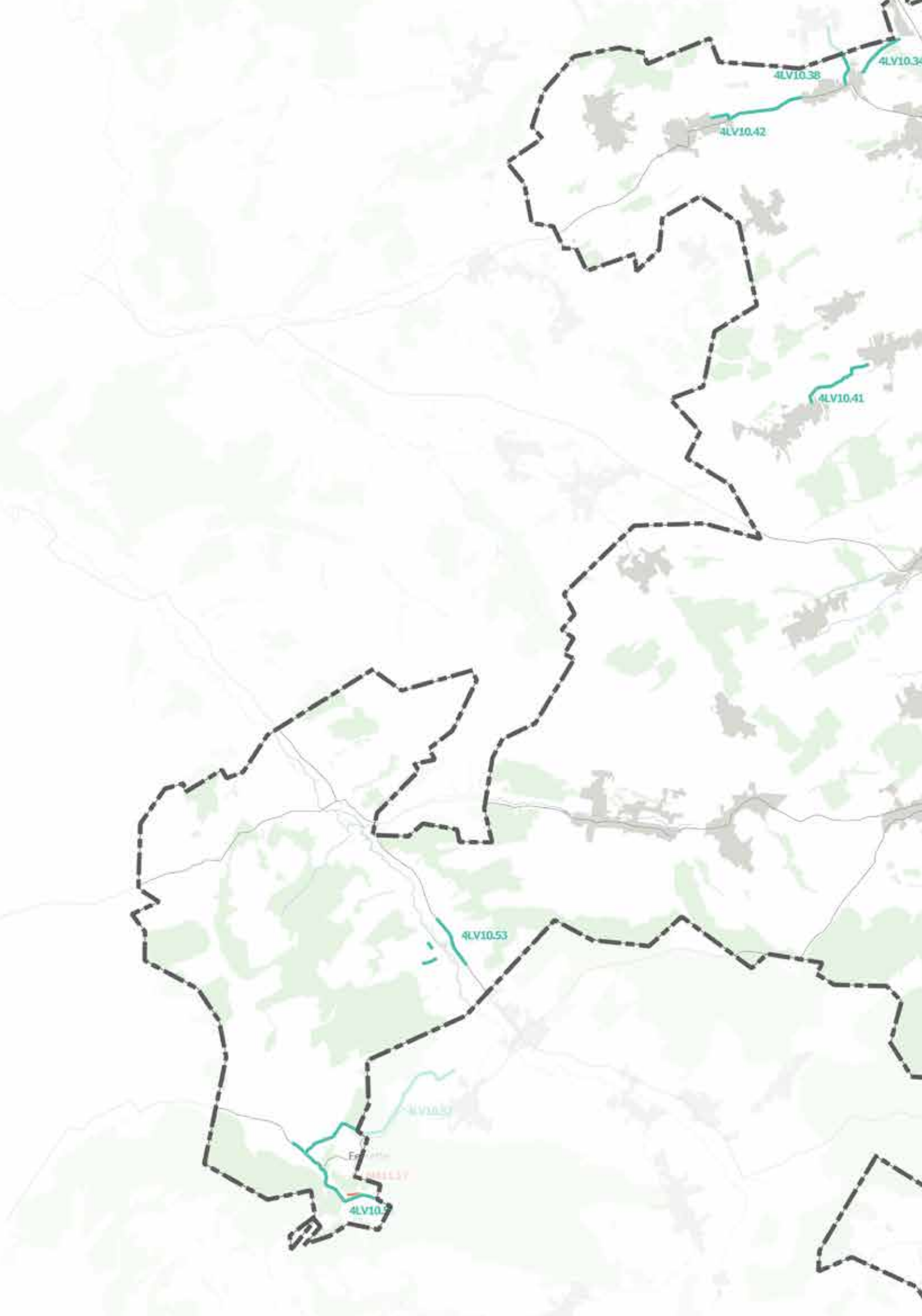
Actions menées sur le projet d'aménagement Euro3Lys

Euro3Lys est une zone de développement de 115 hectares, située à l'ouest et au nord de la gare de Saint-Louis. Cette zone est destinée à accueillir de nouvelles offres au sein d'un programme qualitatif d'envergure métropolitaine notamment un pôle d'activités de haut niveau, un pôle de loisirs et de commerces, des bureaux, un campus R&D, l'hôtel d'agglomération, un centre de congrès et des logements. Sur la base d'un masterplan, une procédure opérationnelle d'aménagement (procédure de ZAC) et des processus d'autorisation environnementale complexe et multipartenariale ont été lancés en 2018.

Afin de renforcer l'offre en matière de zones d'activités, un schéma de développement de la plateforme aéroportuaire (zone ouest) et sur le secteur de Allschwil Hégenheim sont prévus en 2021/2022.

Illustration 39:
Mesures dans le corridor
Saint-Louis Agglomération

Source : Bureau d'Agglo Basel



4LV10.38

4LV10.36

4LV10.42

4LV10.41

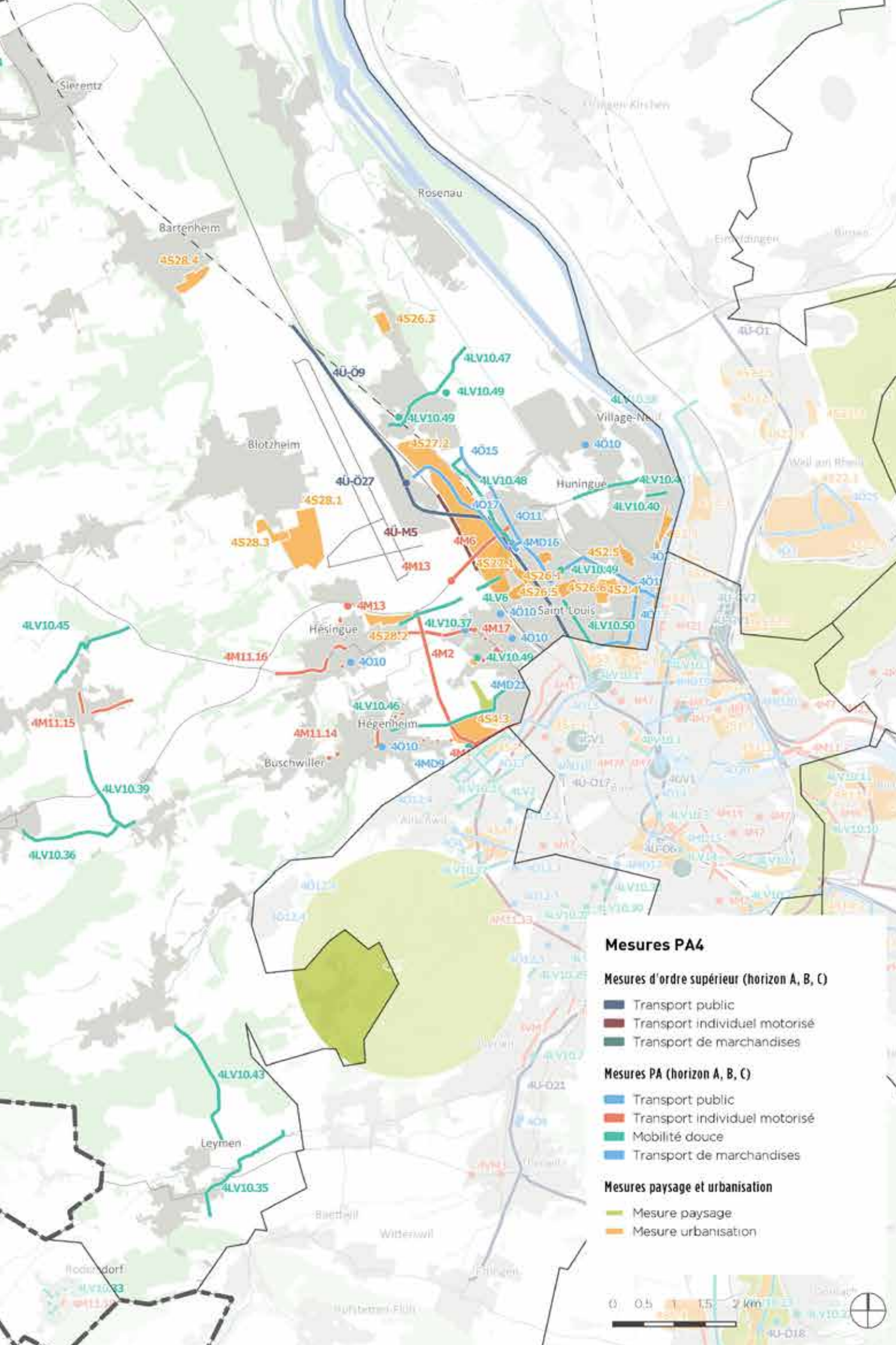
4LV10.53

4LV10.37

Fr...

4LV10.36

4LV10.36



Mesures PA4

Mesures d'ordre supérieur (horizon A, B, C)

- Transport public
- Transport individuel motorisé
- Transport de marchandises

Mesures PA (horizon A, B, C)

- Transport public
- Transport individuel motorisé
- Mobilité douce
- Transport de marchandises

Mesures paysage et urbanisation

- Mesure paysage
- Mesure urbanisation



MESURES D'URBANISATION

N°	Zone de développement prioritaire	Aires	Aires d'urbanisation	Type	Habitants suppl.	Emploi suppl.
4S2	Basel-Nord 3land	4S2.4	Zone d'activité Huningue Sud	nouvelle construction	-	420
		4S2.5	ZAC du canal - Huningue	transformation	1'200	25
		4S2.8	Friche Sterling - Rive du Rhin	transformation	460	-10
		4S2.9	Quartier les Jetées - Huningue	transformation	630	100
4S4	Allschwil/Hégenheim	4S4.3	Zone d'activité Hégenheim	nouvelle construction	-	400
4S26	Saint-Louis	4S26.1	Quartier Fernet-Branca	nouvelle construction	500	-10
		4S26.2	Rue de la Fraternité - Saint Louis	nouvelle construction	250	-
		4S26.3	Quartier Neuweg Sud - Saint-Louis	nouvelle construction	600	-
		4S26.4	Quartier Forum - Saint-Louis	transformation	500	-80
		4S26.5	Quartier Casino - Saint-Louis	transformation	420	-50
		4S26.6	Quartier Parc Hess - Saint-Louis	transformation	840	-80
4S27	Euro3lys	4S27.1	Pôle de développement Quartier du Lys	nouvelle construction	100	2'300
		4S27.2	Zone de développement Technoport	nouvelle construction	-	4'000
4S28	EAP-West	4S28.1	Zone d'activités aéroportuaires - Blotzheim	nouvelle construction	-	840
		4S28.2	Réserve foncière - Aménagement Sud - RD105- Hesingue	nouvelle construction	-	225
		4S28.3	Extension zone industrielle - Blotzheim	nouvelle construction	-	450
		4S28.4	ZAC Hattel - Bartenheim	nouvelle construction	525	40
SOMME					5'500	8'530

Mesures d'ordre supérieur pour les transports

Saint-Louis Agglomération doit faire face à de grands défis en lien avec la surcharge du réseau routier, la voiture représentant la part modale la plus importante pour les déplacements du quotidien. Il s'agit en particulier de remédier à l'insuffisance de l'échangeur A35/RD105 qui génère d'importantes congestions et des problèmes de sécurité sur le réseau routier principal et remettent en cause une accessibilité routière adéquate de la plateforme plurimodale de la gare de Saint-Louis et du futur pôle de développement d'Euro3lys.

En parallèle, grâce à la réalisation de la nouvelle **liaison ferroviaire de l'EuroAirport (4Ü-Ö9)** à l'horizon 2028, un nouveau concept de l'offre du RER trinational de Bâle pourra être mis en œuvre, prévoyant la création de nouvelles liaisons RER sans rupture de charge à Bâle : la ligne S2 Mulhouse – Liestal et la ligne S4 EuroAirport – Laufen, chacune offrant une cadence semi-horaire durant toute la journée. Ces services seront complétés par une cadence semi-horaire du TER200, reliant Strasbourg à Bâle avec un arrêt à Saint-Louis. Ces améliorations tangibles des services ferroviaires contribueront de manière significative au report modal de la route vers le rail et soutiendront ainsi un délestage du réseau routier.

Mesures clés des transports

Saint-Louis Agglomération doit faire face à la saturation de l'axe routier principal de desserte est-ouest, la RD105, notamment entre Hésingue (RD201) et Saint-Louis (RD66). L'accessibilité du parking-relais (Park&Ride) de la gare ferroviaire et tramway (ligne 3) de Saint-Louis, s'en trouve notamment pénalisée, ce qui se traduit par une sous-utilisation de cet équipement majeur. Un aménagement de capacité du tronçon de la RD105 entre l'échangeur A35 et la RD66 (carrefour dit « du cimetière ») ainsi que l'aménagement de deux carrefours de la RD105 sont ainsi devenus incontournables pour remédier à cette situation préjudiciable à l'agglomération bâloise.

Un tel aménagement conditionne également 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).

L'absence de liaison routière entre le réseau routier 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, Hésingue et Saint-Louis. Les axes qui supportent actuellement ce trafic ne sont pas adaptés à un tel trafic et sont systématiquement saturés aux heures de pointes, générant ainsi d'importantes nuisances dans les communes.

MESURES D'ORDRE SUPÉRIEUR (TRANSPORTS)

N°	Nom du projet	Type de mesure	Horizon
4Ü-Ö9	Bahnanbindung EuroAirport	ÖV	A
4Ü-M5	Réaménagement A35/RD105 Saint-Louis – 5A3F	MIV	A
4Ü-Ö27	Vierspurausbau Basel St. Johann – St. Louis sowie Haltestelle EuroAirport	ÖV	B

L'aménagement du contournement Hésingue-Hégenheim ainsi que des mesures d'accompagnement pour réduire le trafic de transit dans les villages, associé au projet bâlois de créer une nouvelle liaison entre l'autoroute suisse (tangente Nord) et le Bachgraben (Zubringer Allschwil), pourra délester le centre des communes et remédier également aux trafics d'évitement des axes surchargés.

L'accent sera également mis sur l'amélioration des services de bus par des interventions ponctuelles sur l'infrastructure existante, permettant une augmentation de la fréquence et de la fiabilité horaire, notamment dans les centres urbains.

Enfin, une mise en œuvre continue du schéma de pistes cyclables et une bonne interconnexion avec les arrêts bus/tram/RER fait également partie du paquet de mesures prévues dans la 4^e génération du projet d'agglomération de Bâle. L'objectif sera d'améliorer des liaisons cyclables sur l'axe est-ouest, notamment par la réalisation d'une passerelle pour cyclistes au-dessus de l'autoroute A35 entre Hésingue et Saint-Louis, et par l'aménagement de tronçons cyclables de rabattement entre les communes périurbaines et les centres urbains.

MESURES PA (TRANSPORTS)

N°	Nom du projet	Type de mesure	Horizon
4Ö10	SLA: Améliorer le fonctionnement et les performances du réseau de bus (feux)	ÖV	A
4Ö11	Saint-Louis: Site propre pour les bus - rue de Mulhouse - Saint Louis (Phase 1)	ÖV	A
4M1	BL: Zubringer Bachgraben - Allschwil (ZUBA)	MIV	A
4M2	SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim	MIV	A
4M6	CEA: Réaménagement RD105 Saint-Louis/Hésingue - 5A3F	MIV	A
4M11.14	Hégenheim: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim	MIV (pauschal)	A
4M11.15	Attenschwiller: Aménagement voirie	MIV (pauschal)	A
4M11.16	Hésingue: Aménagement de la rue de Folgenschbourg	MIV (pauschal)	A
4M11.17	Ferrette: Création d'une zone pacifiée à la sortie du quartier multifonction Robelin	MIV (pauschal)	A
4LV6	CEA : Passerelle piétons/cycles entre Quartier du Lys et le Technoparc	LV	A
4LV10.8	Hégenheim: Aménagement d'un parking vélo sur la placette de l'Europe à Hégenheim	LV (pauschal)	A
4LV10.34	SLA: Liaison cyclable Sierentz - Waltenheim	LV (pauschal)	A
4LV10.35	SLA: Liaison cyclable Leymen - Biel-Benken	LV (pauschal)	A
4LV10.36	SLA: Liaison cyclable Folgenschbourg - Wentzwiller	LV (pauschal)	A
4LV10.37	SLA: Liaison cyclable Hésingue - Saint-Louis	LV (pauschal)	A
4LV10.38	SLA: Liaison cyclable Geispitzen - Waltenheim	LV (pauschal)	A

MESURES PA (TRANSPORTS)

N°	Nom du projet	Type de mesure	Horizon
4LV10.39	SLA: Liaison cyclable Attenschwiller - Wentzwiller	LV (pauschal)	A
4LV10.40	SLA: Liaison cyclable Huningue Rue du Rhin	LV (pauschal)	A
4LV10.41	SLA: Liaison cyclable Kappelen - Helfrantzkirch	LV (pauschal)	A
4LV10.42	SLA: Liaison cyclable Koetzingue - Waltenheim	LV (pauschal)	A
4LV10.43	SLA: Liaison cyclable Leymen - Hagenthal-le-Bas	LV (pauschal)	A
4LV10.44	SLA: Liaison cyclable Village-Neuf - Saint-Louis	LV (pauschal)	A
4LV10.45	SLA: Liaison cyclable Michelbach-le-Haut - Blotzheim	LV (pauschal)	A
4LV10.46	SLA: Liaison cyclable Hégenheim, Parc des Carrières, Saint-Louis Bourg-felden	LV (pauschal)	A
4LV10.47	Saint-Louis: Liaison cyclable rue de l'Aéroport - rue du Canal	LV (pauschal)	A
4LV10.48	Saint-Louis: Liaison cyclable le long des voies SNCF, entre la rue de Seville et la Gare	LV (pauschal)	A
4LV10.49	Saint-Louis: Abris couverts pour les vélos	LV (pauschal)	A
4LV10.50	Saint-Louis: Liaison cyclable avenue de Bâle	LV (pauschal)	A
4LV10.51	Ferrette: Création d'un itinéraire sécurisé pour les piétons et cyclistes reliant le nouveau quartier multifonction Robelin de Ferrette	LV (pauschal)	A
4LV10.52	Ferrette: Création d'une liaison cyclable vers Bâle entre Ferrette et la piste cyclable à Bouxwiller	LV (pauschal)	A
4LV10.53	Durmenach: Elargissement des trottoirs dans la rue de Ferrette, la rue du Château et la rue du Chemin de Fer	LV (pauschal)	A
4Ö15	Saint-Louis: Site propre pour les bus - rue de Mulhouse - Saint Louis (Phase 2)	LV	B
4MD16	Saint-Louis: Réaménagement du parvis Est de la Gare de Saint-Louis	MD	B
4M13	CEA: Réaménagement des carrefours RD105 - RD201 et RD105 - fret EuroAirport, à Héringue	MIV	B
4M16	Héringue: Mesures d'accompagnement du contournement Héringue-Hégenheim sur la commune de Héringue	MIV	B
4M17	Saint-Louis: Mesures d'accompagnement du contournement Héringue-Hégenheim sur la commune de à Saint-Louis-Bourgfelden	MIV	B
4Ö17	SLA: Prolongement du Tram 3 du Technoport à l'EAP	ÖV	C
4Ö19	BS/SLA: Tram Kleinhüningen - Saint-Louis	ÖV	C
4Ö23	BS: Tram St. Johann - Huningue	ÖV	C

Aménagement du Parc des Carrières

Ce projet fait partie du projet « Carrières 2.0 » initié dans le cadre de l'IBA Basel 2020. Il consiste en l'aménagement progressif de la gravière située entre Hégenheim et Bourgfelden, à proximité de la frontière suisse, en un parc paysager de 11 hectares. Ce projet permettra de renforcer le maillage écologique entre la partie française et suisse de l'agglomération trinationale. Des liaisons douces (piétons et cyclistes) transfrontalières sont prévues pour créer un espace de respiration commun pour les quartiers urbains à proximité.

Planifier aujourd'hui les qualités écologiques et fonctionnelles de ce territoire permettra de fixer durablement ces axes verts en tant que piliers du développement urbain durable de cette partie de l'agglomération, précisément dans une zone fortement contrainte par la proximité de l'EuroAirport, l'étalement urbain, le développement des infrastructures et des zones d'activités.

Saint-Louis Agglomération assure la maîtrise d'ouvrage des travaux pour la première phase du projet. Les travaux seront échelonnés sur trois phases successives entre 2021 à 2027, en fonction de la fin d'exploitation de la carrière.

MESURES PA (PAYSAGE)

N°	Nom du projet	Type de mesure	Horizon
4L5	Parc des Carrières	Paysage	A

13 Fazit und Ausblick

Abschliessend kann festgehalten werden, dass die Korridorprozesse sich in einigen Korridoren als Koordinationsplattform bereits etablieren konnten. Dort, wo sich bereits selbstständige Korridororganisationen gebildet haben, nimmt das Agglomerationsprogramm Basel eine wichtige Rolle als Planungs- und Finanzierungsinstrument ein und konnte die Zusammenarbeit mit Agglo Basel gefestigt werden.

Indes ist klar, dass es sich nicht um einen abgeschlossenen Prozess handelt, sondern um ein kontinuierliches Realisieren des Zukunftsbildes 2040. Die Trägerschaft wird daher auch in Zukunft ihre Verantwortung wahrnehmen und eine wichtige Rolle bei der Unterstützung der Korridore spielen. Die konzeptionelle Ebene – das Erarbeiten von Zukunftsbildern, Raumkonzepten etc. – wird in den kommenden Jahren immer mehr durch die operative Ebene – das konkrete Realisieren von Strategien und Projekten – abgelöst. Schwerpunktthema wird dabei die Siedlungsentwicklung nach innen sein. Grosse Anstrengungen müssen unternommen werden, um das Ziel von hochwertigen, dichteren Siedlungsstrukturen erreichen zu können. Dazu müssen alle Akteure (Kantone, Agglo Basel, Gemeinden) an einem Strang ziehen, alle bestehenden Programme und Instrumente effizient eingesetzt, neue Instrumente entwickelt und innovative Herangehensweisen erprobt werden. Die Trägerschaft wird hier weiterhin eine koordinierende Funktion wahrnehmen und die Prozesse beleben und neuartige Projekte, Studien etc. anstossen.

Conclusion et perspectives

Il ressort en conclusion que les processus des corridors ont d'ores et déjà pu s'établir comme une plate-forme de coordination dans certains corridors. Partout où des organisations indépendantes ont été créées, le projet d'agglomération de Bâle joue un rôle majeur en tant qu'instrument de planification et de financement et il a été possible de consolider la coopération avec Agglo Basel.

Pour autant, il apparaît clairement qu'il ne s'agit pas là d'un processus achevé, mais plutôt d'une réalisation continue de la vision d'avenir 2040. La structure porteuse continuera donc d'assumer sa responsabilité et de jouer un rôle majeur en soutenant les corridors. Dans les années à venir, la dimension relevant de la conception – élaboration de visions d'avenir, de projets de territoire, etc. – cèdera de plus en plus le pas à la dimension opérationnelle – réalisation concrète de stratégies et de projets. L'accent sera mis sur le développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti. De grands efforts devront être fournis pour atteindre l'objectif de structures urbaines de qualité élevée et plus denses. Pour y parvenir, il est nécessaire que l'ensemble des acteurs (cantons, Agglo Basel, communes) œuvrent dans la même direction, que tous les programmes et instruments existants soient utilisés efficacement, que de nouveaux instruments soient développés et que des approches innovantes soient testées. La structure porteuse continuera à jouer son rôle de coordination à cet égard en animant les processus et en lançant des projets inédits et des études.

